

Anders Swanson

Réponses

1. Reprise économique et croissance

Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?

Pour obtenir une reprise et une croissance économiques soutenues, le gouvernement fédéral doit réduire nos coûts nationaux de soins de santé en luttant contre les maladies chroniques évitables, accroître notre productivité et réduire les frais de transport des Canadiens. La seule méthode efficace de réaliser tout cela en même temps est d'adopter des stratégies éprouvées qui encourageront les Canadiens à utiliser des vélos et à pratiquer la marche. Dans l'ensemble, on peut résumer les mesures nécessaires sous trois rubriques : 1. Investir immédiatement dans de meilleures infrastructures de cyclisme. Les infrastructures de cyclisme coûtent relativement peu cher à construire et à entretenir et les résultats sont à tous égards très satisfaisants. Une forte majorité de Canadiens signalent qu'ils sont disposés à se rendre au travail en vélo s'ils peuvent le faire en utilisant des infrastructures réservées à cette fin et si le temps requis est inférieur à 30 minutes. Le Canadien moyen doit se déplacer sur moins de 10 kilomètres pour se rendre au travail, de sorte que les écarts d'infrastructure de cyclisme sont le seul obstacle à une augmentation immédiate de ce mode de déplacement. Ces cinq dernières années, il y a eu explosion du rythme auquel on construit ces infrastructures. Dans bien des cas, les résultats correspondent ou excèdent l'investissement. Petites et grandes municipalités ont déjà des projets concernant des collectivités propices à la marche, au cyclisme et aux personnes âgées. Ces cinq dernières années, par exemple, chaque importante ville canadienne a élaboré une feuille de route pour les futurs marcheurs et cyclistes, ainsi que des projets de plusieurs milliards de dollars prêts à être exécutés. La possibilité de solliciter du financement fédéral placerait ces projets au premier plan et permettrait aux Canadiens de se mettre à l'œuvre plus tôt. 2. Investir immédiatement dans de meilleures infrastructures piétonnières. Par suite de l'adoption de nouveaux concepts et de nouvelles pratiques, nos méthodes courantes sont devenues désuètes. Les piétons doivent maintenant avoir la priorité. Aidez les villes et les collectivités à s'adapter. La qualité des infrastructures piétonnières influe sur tout, depuis les activités commerciales jusqu'au taux de diabète et à la viabilité du transport en commun. Suivez l'exemple des États-Unis et prévoyez un montant substantiel et prévisible de financement fédéral. 3. Élaborer une politique nationale active de transport où les besoins des piétons et des cyclistes sont intégrés aux mandats de Santé Canada, d'Environnement Canada, de Transport Canada et de tout ministère susceptible de bénéficier d'une augmentation de la marche et du cyclisme.

2. Création d'emplois

Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?

La construction d'infrastructures de cyclisme crée des emplois. Des études approfondies effectuées aux États-Unis sur les résultats du financement récent destiné à stimuler l'économie indiquent que, pour chaque million de dollars de dépenses, la construction d'infrastructures de cyclisme crée plus d'emplois

que les projets réguliers de voirie. La gestion des effets de l'instabilité des marchés financiers exige de la souplesse et des redressements rapides. Par rapport aux projets de voirie, les projets d'infrastructure de cyclisme prennent moins de temps de la conception à l'achèvement, ce qui signifie que leur exécution peut démarrer sans aucun délai. Ils produisent des rendements immédiats. Investir dans les déplacements à l'échelon local signifie investir dans l'énergie canadienne. Envisageons d'évaluer le potentiel d'énergie humaine dans toute stratégie énergétique nationale. Il y aura toujours un marché pour le pétrole. Une baisse de la consommation intérieure pour les déplacements journaliers sur de courtes distances signifie que l'on disposera de plus de pétrole pour l'exportation vers des marchés lucratifs. Nous avons un approvisionnement illimité d'énergie humaine pour le transport que nous nous devons d'exploiter. La marche est gratuite et les vélos sont très bon marché. Un taux élevé de cyclisme assure la viabilité financière. Il y a lieu de signaler que les pays européens qui se sont le mieux tirés d'affaire pendant la récession économique sont ceux qui ont les niveaux de cyclisme les plus élevés. L'Allemagne, la Scandinavie, la Hollande, la Belgique sont des pays dont les taux de cyclisme sont à deux chiffres. Dans les villes où l'on a obtenu les meilleurs succès, les déplacements en vélo représentent près de 40 % de tous les déplacements. Nous sommes en concurrence directe avec elles. Compte tenu du fait que le budget de transport de la famille canadienne se situe dans une fourchette de 13 % à 17 % du revenu du ménage, les économies peuvent progresser très rapidement. Il convient de mentionner que les pays européens dont les taux de cyclisme sont les plus faibles – l'Espagne, l'Italie, le Portugal – sont ceux qui éprouvent les plus grandes difficultés. Il se peut qu'il ne s'agisse pas d'une pure coïncidence. Envisagez d'établir des cibles et des niveaux de financement en vue d'obtenir des taux d'utilisation comparables à ces concurrents. Les vélos sont une bonne affaire au point de vue économique. Le Canada possède une importante industrie de fabrication de vélos. Le cyclotourisme fait un apport de plusieurs millions de dollars chaque année. L'industrie de vente et de réparation de vélos enregistre une croissance rapide et son ratio main-d'œuvre/matériel est élevé, ce qui signifie qu'elle exige un nombre croissant de travailleurs spécialisés. Envisagez l'adoption d'exonérations fiscales, de subventions à la formation ou d'autres moyens de stimuler l'industrie canadienne du vélo.

3. Changement démographique

Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?

Adoptez une vision 8-80 pour chaque projet fédéral et investissez lourdement dans l'adaptation de notre environnement aménagé à une population vieillissante. Le vieillissement sur place est très important pour la santé à long terme d'une collectivité particulière. À mesure que les Canadiens vieillissent et que l'utilisation de l'automobile devient de moins en moins possible, les possibilités de vie indépendante et de loisirs locaux revêtent une importance croissante. Les personnes âgées risquent d'abandonner les petites collectivités au profit des grandes villes dotées de meilleures infrastructures piétonnières et de transport en commun. Il pourrait en résulter une détérioration du tissu social des petites collectivités. Examinez le rôle important que des formes plus simples de transport jouent déjà dans d'autres pays et, de plus en plus, au Canada. Les pénuries de travailleurs spécialisés ont pour conséquence qu'un nombre croissant de familles d'immigrants viennent s'installer au Canada pour y travailler. Les organismes qui travaillent avec de nouveaux immigrants font toujours état d'une demande très forte de transport indépendant et à bon marché permettant aux nouveaux arrivants d'accéder aux possibilités d'emploi et d'éviter une ghettoïsation immédiate. Plusieurs de ces organismes tablent sur des programmes de cyclisme pour aider leurs clients. Les lieux de travail comptant des travailleurs immigrants enregistrent toujours des taux élevés d'utilisation de vélo. De meilleurs investissements dans les infrastructures de cyclisme garantiront des déplacements sûrs et commodes et encourageront tous les Canadiens à demeurer actifs. Une transition vers une société plus vieille signifie

aussi que la médecine préventive est la seule solution durable. Une population vieillissante qui est également inactive devient rapidement un fardeau pour le régime de santé et un aimant pour les maladies chroniques. Tous savent que l'exercice est, de loin, le meilleur médicament. Et la recherche a constamment démontré que le moyen le plus simple de faire en sorte qu'une population ait plus d'activité quotidienne est d'intégrer celle-ci à notre train-train quotidien. Il n'est pas possible de construire suffisamment de piscines, d'arènes ou de terrains de soccer pour maintenir tout le monde en santé – surtout les personnes âgées. La solution la plus efficace consiste à intégrer l'activité physique aux activités quotidiennes en construisant des pistes cyclables, des routes sûres vers le supermarché, des bordures de trottoir accessibles, des systèmes de signalisation, etc. C'est ainsi que l'on nous amènera à remplacer plusieurs des déplacements que nous faisons actuellement en voiture par des déplacements de type plus durable.

4. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?

Des études bien étoffées indiquent que la productivité des employés est sensiblement accrue lorsque ceux-ci utilisent un mode actif de transport pour se rendre au travail. Les gens qui marchent ou qui utilisent leur vélo pour se rendre au travail sont plus heureux, plus énergiques, moins distraits, moins stressés et plus susceptibles d'arriver à l'heure. Les pays mentionnés ci-dessus ayant un taux élevé de cyclisme comme moyen de déplacement constatent qu'il en découle des avantages importants pour le PIB national. Il est également bien établi que, surtout aux échelons supérieurs de la main-d'œuvre, la convivialité de la collectivité et l'emplacement du bureau jouent un rôle majeur dans la capacité des sociétés et des commerces d'attirer des employés hautement spécialisés ayant la capacité de dicter leurs exigences. De plus en plus, les villes piétonnières et cyclables sont perçues comme les villes où la vie est le plus agréable. Dans des sociétés de plus en plus urbaines, les jeunes générations grandissent avec un taux de dépendance beaucoup moins élevé à l'égard de l'usage personnel de l'automobile, conduisent beaucoup moins et s'attendent donc à des résultats différents pour leurs familles. Les travailleurs spécialisés peuvent s'installer dans d'autres endroits et le feront lorsqu'ils trouveront le style de vie qui correspond à leur désir. Enfin, comme mentionné précédemment, bien que les effectifs de travailleurs d'autres pays concurrents se tirent d'affaire avec moins de ressources ou d'énergie, les Canadiens dépensent une part disproportionnellement élevée de leur revenu annuel au transport personnel, ce qui signifie que nous travaillons plus longtemps pour moins. Un effet secondaire de cette situation est la réduction de notre capacité collective de croître pour réaliser à l'interne les objectifs de main-d'œuvre.

5. Autres défis

On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?

Ceux qui sont assujettis aux plus grands risques sont les personnes confrontées avec la pauvreté et un manque général de possibilités d'améliorer leur avenir. C'est pourquoi des formes simples et rentables de transport sont si efficaces. Elles constituent « le grand égalisateur ». Les investissements fédéraux directs dans les infrastructures qui le rendent possible constituent de loin la stratégie la plus efficace pour faire en sorte que le transport ne soit pas un obstacle à l'accès équitable à l'emploi et à la formation. Comme conséquence de la planification du transport des dernières décennies, de petites entreprises canadiennes risquent de perdre des clients au profit des « magasins à grande surface » et

des conglomérats. Comme mentionné, les entreprises relativement grandes ont de la difficulté à attirer des travailleurs bien rémunérés, hautement spécialisés et « en ascension », qui peuvent exiger un style de vie urbain convivial pour la famille correspondant au modèle ouest-européen ou de grande ville. De plus en plus, elles insisteront sur des conditions de vie où le cyclisme et la marche sont devenus un élément important de l'éventail des modes de transport et voudront vivre là où ces modes sont pris au sérieux et mis en pratique. Des collectivités rurales plus petites doivent lutter pour attirer de jeunes familles et retenir les membres des familles anciennes (à cause de leur désir d'avoir un mode de transport indépendant alors qu'ils vieillissent). Des collectivités du Nord fondées sur l'exploitation des ressources, comme Thompson, éprouvent de la difficulté à retenir des travailleurs hautement spécialisés, comme des ingénieurs et des machinistes, et sont à la recherche de solutions en matière de transport et de loisirs de plein air pour attirer des résidents. En général, les collectivités urbaines éprouvent de plus en plus de difficultés à réparer leurs infrastructures existantes et doivent trouver des modèles de croissance durable à faible maintenance qui garantissent un recouvrement des coûts dans le futur. C'est pourquoi le gouvernement canadien doit suivre l'exemple des autres pays occidentaux et commencer à envisager l'adoption des formes de transport les plus simples. Cela exige que l'on établisse un ordre de priorités concernant le financement, que l'on adopte des politiques robustes, que l'on joue un rôle de chef de file fondé sur des comportements exemplaires et, en général, que l'on reconnaisse que tout cela est avantageux et constitue un domaine essentiel de responsabilité.