

Association canadienne du transport urbain

Le Canada de demain : assurer l'avenir de nos services de transport

Mémoire prébudgétaire fédéral de 2014

Analyse et recommandations de
l'Association canadienne du transport urbain

Août 2014

L'Association canadienne du transport urbain

L'ACTU est la porte-parole d'influence du secteur des transports collectifs à l'échelle canadienne. Vouée à être au cœur des enjeux de la mobilité urbaine, l'ACTU collabore avec les différents paliers de gouvernement et offre une importante valeur ajoutée à ses membres et aux collectivités qu'ils servent. L'ACTU est l'association nationale qui représente les systèmes de transport public, les fabricants et fournisseurs de l'industrie, les agences gouvernementales, les particuliers et les organismes connexes au Canada.

Synopsis

L'économie du Canada est nourrie par les milliers de collectivités dispersées sur son vaste territoire qui se réunissent de manière holistique pour composer le tissu de cette grande nation. Ces collectivités continuent de s'épanouir et de prospérer lorsque les gouvernements à tous les niveaux leur fournissent les ressources et outils nécessaires. Cela comprend de bonnes politiques susceptibles d'améliorer la qualité et le niveau de vie des Canadiens. L'un des aspects essentiels de cette solution est d'investir dans le transport et dans la mobilité de la population. De fait, le transport public est l'artère principale qui relie les gens aux emplois, aux écoles, aux hôpitaux, aux loisirs et aux autres services importants des collectivités. C'est aussi un facteur crucial pour attirer des entreprises, créer des emplois, attirer des gens de grand talent dans nos villes et faire en sorte que des innovations conçues au Canada puissent être exportées dans le monde entier.

L'Association canadienne du transport urbain a concentré ses recommandations sur trois des six thèmes prioritaires énoncés par le Comité permanent des finances pour ses consultations prébudgétaires, à savoir l'infrastructure, l'emploi et l'innovation.

Recommandations

- 1. L'ACTU recommande au gouvernement fédéral d'envisager de porter de 25 % à 33 % sa part des coûts des projets d'infrastructures en partenariat public-privé (P3) dans les cas où aucun partenaire privé ne fournit de capital initial pour construire l'infrastructure. Cela pourrait rendre ce modèle d'approvisionnement plus attrayant pour les municipalités en le rendant plus accessible et, par conséquent, plus largement utilisé.**
- 2. Le gouvernement devrait négocier une exemption spéciale et permanente aux règles d'approvisionnement *Buy America* en ce qui concerne le matériel roulant des transports publics. Cela contribuerait à protéger des emplois bien rémunérés dans l'industrie des transports publics du Canada.**
- 3. Le gouvernement fédéral devrait s'associer aux fabricants du secteur des transports publics, aux universités et à d'autres participants privés pour investir dans la recherche et le développement afin de devenir un chef de file mondial en innovation dans ce secteur.**

Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures

Alors que de plus en plus de Canadiens migrent vers les zones urbaines, les embouteillages routiers continuent d'entraver la circulation des personnes et des marchandises dans nos villes, ce qui nuit à notre productivité. Des études récentes ont montré que le coût des embouteillages routiers pour notre économie peut être estimé à 10 milliards de dollars par an, et qu'il augmente¹. En moyenne, les Canadiens passent 32 jours ouvrables par an à faire la navette entre leur domicile et leur emploi. Les solutions à court terme envisageables pour atténuer ce problème comprennent l'élargissement des routes et des autoroutes, mais des études ont montré que la meilleure solution à long terme consiste à investir dans les infrastructures de transports publics².

Développer les transports publics au Canada est l'une des meilleures solutions pour permettre à nos collectivités de s'épanouir et de prospérer. Ce n'est cependant un secret pour personne qu'aucun palier de gouvernement ne peut à notre époque assumer seul les coûts de construction des grands projets de transports publics. Par exemple, l'expansion de la Edmonton Valley Line coûtera à elle seule 1,8 milliard de dollars.

« J'aimerais vous dire encore une fois que tout comme vous, nous considérons le transport en commun comme un facteur essentiel à la réussite de nos investissements dans les infrastructures et au succès de notre pays dans l'ensemble ».

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement fédéral a certainement accru ses engagements de financement des projets de transports publics. De fait, depuis 2006, il a engagé et promis près de 8 milliards de dollars pour l'infrastructure des transports publics du pays. Avec l'annonce du Plan Chantiers Canada (PCC) et du Nouveau Plan Chantiers Canada, le gouvernement fédéral a fait preuve de leadership pour assurer le financement à long terme stable d'importants projets d'infrastructures partout au pays.

Le gouvernement fédéral s'est également penché sur d'autres outils innovateurs pour financer des projets d'infrastructures. Ces dernières années, il a appuyé des partenariats publics-privés (P3) comme mécanisme supplémentaire de financement. Le but des P3 est d'optimiser la valeur des projets pour les Canadiens, de stimuler l'économie, de créer des emplois et d'appuyer la prospérité à long terme tout en protégeant le public contre

¹ Vrbancovic, B. (2012). Canada: Stuck in traffic on the road to the future. *Federation of Canadian Municipalities*. http://www.fcm.ca/Documents/news/2012/Canada_stuck_in_traffic_on_the_road_to_the_future.pdf

² Litman, T. (2014). Generated Traffic and Induced Travel: Implications for Transport Planning. *Victoria Transport Policy Institute*. <http://www.vtppi.org/gentraf.pdf>

d'éventuels dépassements de coûts des projets. Confrontés à des insuffisances de financement, les P3 peuvent agir comme outil de financement, mais il importe de souligner que les prêteurs et investisseurs doivent au bout du compte être remboursés. Historiquement, les coûts des projets d'infrastructures impliquant des gouvernements ont été répartis également entre les trois paliers de gouvernement, chacun y contribuant à hauteur de 33 %. Le modèle de financement P3 est différent dans la mesure où il ne permet au gouvernement fédéral de fournir que 25 % au maximum du coût total, ce qui laisse souvent aux municipalités et aux provinces une part plus substantielle de l'investissement initial à effectuer. ***L'ACTU recommande au gouvernement fédéral d'envisager de porter de 25 % à 33 % sa part des coûts des projets d'infrastructures en partenariat public-privé (P3) dans les cas où aucun partenaire privé ne fournit de capital initial pour construire l'infrastructure. Cela pourrait rendre le modèle d'approvisionnement plus attrayant pour les municipalités en le rendant plus accessible et, par conséquent, plus largement utilisé.***

Optimiser le nombre et le type d'emplois pour les Canadiens

Le Canada doit formuler des politiques continuant d'attirer des entreprises de toutes tailles, ce qui permettra de créer des emplois et d'assurer la prospérité des collectivités. Les entreprises prennent en considération de nombreux facteurs avant de choisir le lieu où elles vont s'établir, l'un des plus importants étend le transport. Selon une étude récente commandée par le *Business News Network* et le *Globe and Mail*, les PDG des plus grandes entreprises du Canada estiment que les gouvernements devraient considérer le financement des infrastructures de transport comme une priorité. [TRADUCTION] « Assurer la circulation des personnes et des marchandises — en améliorant les transports publics dans les villes, les routes, l'expansion des ports, le franchissement plus rapide des frontières et, en Ontario, même le rail à grande vitesse — est l'investissement qui, selon C-Suite, serait le plus utile pour aider notre économie³ ». Les autres économies avancées du monde ont compris que le transport et la mobilité sont essentiels pour attirer des entreprises et stimuler l'emploi, le tourisme et le commerce. Si le Canada veut leur faire concurrence, il se doit de réfléchir à long terme aux investissements qui sont nécessaires aujourd'hui pour produire des dividendes dans l'avenir.

- 12 milliards de dollars – impacts économiques de l'investissement annuel dans les transports publics, d'une côte à l'autre.
- 1:3 – pour chaque dollar investi dans les transports publics, trois autres sont produits sous forme de croissance économique.

³ C-Suite Survey. (2013). *Business News Network and The Globe and Mail*.

Selon un récent rapport commandé par l'ACTU, les investissements dans les transports publics génèrent 12 milliards de dollars d'impacts économiques annuellement⁴. En outre, pour chaque dollar investi dans les transports publics, trois autres sont produits sous forme de croissance économique. L'industrie canadienne des transports publics emploie actuellement 75 000 personnes et engendre des milliers d'emplois secondaires. L'emploi dans les transports publics a augmenté de 4 % par an entre 2007 et 2011, et la chaîne de fabrication et d'approvisionnement de l'industrie a aussi continué sa forte croissance au Canada. Nos fabricants et fournisseurs sont souvent implantés dans des collectivités rurales et petites, où ils offrent des possibilités d'emploi substantielles. Par exemple, la Eglinton Cross-Town Line profitera aux résidents de Toronto mais ses wagons de métro sont fabriqués par Bombardier à Thunder Bay et mis à l'essai dans ses installations de Kingston.

Les fabricants canadiens d'autobus de transports publics approvisionnent près de 70 % du marché nord-américain des autobus de transports urbains et emploient directement 3 000 Canadiens. En outre, des entreprises comme New Flyer, du Manitoba, et Nova Bus, du Québec, utilisent des centaines de fournisseurs qui sont basés dans des collectivités de toutes tailles partout au pays. Qu'il s'agisse des postes de pilotage, des sièges, des transmissions ou des élévateurs de fauteuil roulant, tout cela concerne des centaines d'entreprises basées ici même, au Canada.

Les exemples fournis ci-dessus illustrent l'impact que peuvent avoir les projets d'infrastructures de transports publics en créant des milliers d'emplois, en permettant aux citoyens de se rendre au travail, en forgeant des collectivités plus solides, et en contribuant à l'instauration d'un Canada plus efficient sur le plan de l'énergie. Toutefois, des mesures protectionnistes font actuellement l'objet de débats aux États-Unis, sous forme de règles d'approvisionnement *Buy America*, qui pourraient éventuellement porter de 60 % à 100 % le contenu américain obligatoire. Des centaines, voire des milliers, d'emplois canadiens de cette industrie pourraient être menacés si les fabricants d'équipements de transports publics étaient forcés de transférer leur production aux États-Unis. ***Le gouvernement devrait négocier une exemption spéciale et permanente aux règles d'approvisionnement Buy America en ce qui concerne le matériel roulant des transports publics. Cela contribuerait à protéger des emplois bien rémunérés dans l'industrie des transports publics du Canada.***

Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation

Des recherches ont montré que le Canada investit moins dans la R-D que la plupart de ses pairs. Le Canada se situe au milieu du peloton des pays avancés sur le plan économique en ce qui concerne les dépenses de R&D de ses entreprises privées. De fait, il était 20^e sur

⁴ Association canadienne du transport urbain. (2010). *The Economic Impact of Transit Investment: A National Survey*. http://www.cutactu.ca/en/public-transit/publicationsandresearch/resources/Final_CUTA-conomicBenefitsofTransit-FinalReportESept2010.pdf

37 à ce chapitre en 2009, et ses dépenses avaient baissé entre 1999 et 2009 alors que celles de la plupart des autres pays avaient augmenté⁵.

Le Canada a la chance d'avoir un long passé d'innovation dans les transports publics, et c'est un chef de file mondial pour de nombreux aspects de la mobilité urbaine. Il maintient des centres d'excellence dans la signalisation ferroviaire et le contrôle automatisé des trains, dans la conception d'autobus et de wagons de chemin de fer, dans la planification des transports publics, dans l'ingénierie des systèmes, dans le partage de bicyclettes et d'automobiles, dans les logiciels d'ordonnancement et de gestion des activités, dans les systèmes de sécurité, dans la surveillance vidéo et dans l'information du client. Bon nombre des fabricants, consultants et fournisseurs qui sont au cœur même de cette industrie ont développé leur expertise au Canada, emploient de nombreux Canadiens et exportent une part substantielle de leur production.

En 2012, les fournisseurs canadiens de transports publics ont exporté pour 751 millions de dollars de marchandises. Les dépenses annuelles de R-D et d'innovation dans l'industrie des transports publics du Canada sont estimées à près de 100 millions de dollars. En fait, plus de 70 % des membres des systèmes et des entreprises de transports publics travaillent en développement expérimental et font des recherches pour mettre au point et améliorer des matériaux, des appareils ou des produits⁶. Les grands fabricants d'autobus et de wagons ont des services de recherche, de développement, de design et de production en Ontario, au Québec, au Manitoba et en Colombie-Britannique. Au cours de l'an dernier, l'ACTU et ses membres fabricants se sont associés à des universités pour créer le Canadian Urban Transit Research Innovation Consortium (CUTRIC). Notre objectif est de créer un réseau de recherche avec le secteur public, le secteur privé et les universités pour rehausser la compétitivité et l'innovation dans l'industrie au Canada. Nous pouvons devenir un chef de file mondial sur le plan de la fabrication d'équipements de mobilité publics innovateurs et d'avant-garde et de l'expérience de l'utilisateur, et le gouvernement pourrait faire plusieurs choses pour nous aider à atteindre cet objectif. Tout d'abord, il pourrait rationaliser et simplifier les processus de demande des programmes de R-D, et en élargir les critères d'admissibilité pour les faire concorder avec la nature des activités et des coûts de R-D du secteur des transports publics. Ensuite, ***le gouvernement fédéral devrait s'associer aux fabricants du secteur des transports publics, aux universités et à d'autres participants privés pour investir dans la recherche et le développement afin de devenir un chef de file mondial en innovation dans ce secteur.***

⁵ OCDE, Principaux indicateurs de la technologie et de l'industrie, juin 2011.

⁶ Canadian Urban Transit Association. (2013). *Innovation in Canada's Public Transit Industry: Executive Report*. http://www.cutraactu.ca/en/public-transit/eventsandawards/resources/2103_Exec_Report_ENG.pdf

Conclusion

Investir dans les transports publics, c'est investir pour le Canada. Les investissements dans les transports publics contribuent à la croissance de notre économie, créent des emplois, financent des produits d'innovation et de fabrication conçus au Canada, et développent les voies de transport critiques qui relient les gens à leur emploi et à leur domicile. Nous félicitons le gouvernement du Canada de son appui soutenu aux transports publics et nous nous tenons prêts à collaborer avec lui — et avec le Parlement — pour continuer d'améliorer les politiques publiques dans ce domaine. Ensemble, nous pouvons instaurer un environnement optimal pour maximiser le rendement de nos investissements en transports publics, pour le Canada du 21^e siècle.