



LE TRANSPORT COLLECTIF : UN MOTEUR ÉCONOMIQUE POUR LE CANADA

Avis présenté au Comité permanent des Finances
de la Chambre des communes. Dans le cadre des
consultations prébudgétaires 2012.

22 octobre 2012

Document préparé par la Direction exécutive, Relations externes et planification stratégique.

Société de transport de Montréal
22 octobre 2012

SOMMAIRE

Le Canada fait face à d'importants défis économiques. Le contexte économique mondial est marqué par l'incertitude, l'austérité budgétaire et une faible croissance économique. Tout en visant le retour à l'équilibre budgétaire, le gouvernement du Canada veut soutenir la création d'emplois, la croissance économique et la prospérité à long terme. Dans ce contexte, les dépenses du gouvernement doivent engendrer un maximum de retombées économiques positives à long terme, générer des emplois de qualité et améliorer la productivité des entreprises et donc la compétitivité de l'économie canadienne.

Le gouvernement du Canada consacre déjà environ 1 milliard \$ annuellement en appui pour les investissements en infrastructures de transport collectif de ses partenaires provinciaux et municipaux. Les besoins dans le domaine sont cependant énormes et croissants, tandis que les ressources financières sont insuffisantes.

En augmentant les sommes disponibles pour financer les infrastructures en transport collectif, le gouvernement fédéral peut :

- Soutenir une industrie qui engendre 11,5 milliards \$ de retombées économiques annuelles.
- Faire un investissement dont les retombées économiques seront trois fois supérieures à la valeur de la contribution initiale.
- Soutenir la création d'emploi et la productivité de l'économie en améliorant le fonctionnement du marché du travail et la circulation des marchandises.
- Remettre de l'argent dans les poches des ménages canadiens en leur permettant d'épargner.
- S'attaquer au fléau de la congestion pour réduire les milliards de dollars de pertes qu'il impose chaque année à l'économie canadienne en gaspillage et productivité perdue.
- Rendre les métropoles du pays plus attrayantes et plus compétitives à l'échelle internationale.
- Appuyer l'adaptation aux changements démographiques, en facilitant l'accueil, l'intégration et la mobilité des personnes âgées et des immigrants qui seront sans cesse plus nombreux dans les villes du pays.

LA STM RECOMMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL :

- **QUE LE TRANSPORT COLLECTIF RESTE UNE CATÉGORIE ADMISSIBLE AU PROGRAMME GÉNÉRAL D'INFRASTRUCTURE QUI SUCCÉDERA AU FOND *CHANTIERS CANADA* ET QUE LES SOMMES SOIENT SUFFISANTES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS.**
- **DE VERSER L'INTÉGRALITÉ DE LA TAXE FÉDÉRALE D'ACCISE SUR L'ESSENCE (10 ¢/LITRE) AU FOND DE LA TAXE SUR L'ESSENCE.**
- **DE LANCER SANS TARDER LE PROCHAIN PLAN D'INFRASTRUCTURE À LONG TERME.**

TABLE DES MATIÈRES

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL	1
DES OBJECTIFS AMBITIEUX ET UNE DÉMARCHE CLAIRE	1
LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU CANADA	2
LA CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AU TRANSPORT COLLECTIF	3
LE TRANSPORT COLLECTIF, UN MOTEUR ÉCONOMIQUE POUR NOS VILLES	3
REMETTRE DE L'ARGENT DANS LES POCHEs DES CANADIENS	4
CRÉER DES EMPLOIS ET AUGMENTER LA PRODUCTIVITÉ	6
S'ATTAQUER AU GASPILLAGE ET RÉDUIRE LES COÛTS DE LA CONGESTION	7
LA MOBILITÉ, UNE DES CLEFS DE LA PROSPÉRITÉ À LONG TERME	9

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

DES OBJECTIFS AMBITIEUX ET UNE DÉMARCHE CLAIRE

En 2011, grâce notamment à l'appui de ces partenaires gouvernementaux, la STM a atteint un record d'achalandage historique avec 405 millions de déplacements, une augmentation de 11,4 % en 5 ans. La satisfaction globale de la clientèle vis-à-vis la STM connaît également des sommets, se fixant à 89 %, comparativement à 84 % en 2006.

La STM s'est donné l'objectif d'atteindre 540 millions de déplacements annuellement en 2020¹, soit une hausse de 40 % de son achalandage par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif, des moyens considérables devront être déployés.

Le maintien des infrastructures est un défi particulièrement important auquel la STM entend s'attaquer en priorité. L'ensemble des projets prioritaires de maintien et de remplacement de véhicules (6,2 milliards \$) et des projets de développement de service (5,3 milliards \$) de la STM représente un investissement de l'ordre de 11,5 milliards \$ d'ici 2020, dont près de 4 milliards \$ ont déjà été approuvés. La STM a fait ses devoirs : ces projets ont été ordonnés en ordre de priorité de réalisation².

PORTRAIT DE LA STM

2^E PLUS IMPORTANT TRANSPORTEUR AU CANADA

14^E ENTREPRISE EN IMPORTANCE AU QUÉBEC

PARMI LES 70 PLUS IMPORTANTS EMPLOYEURS AU CANADA

Un budget de 1,23 milliard \$ pour l'année 2012 et un patrimoine évalué à plus de 14,5 milliards \$.

4 LIGNES DE MÉTRO

71 km et 68 stations.
759 voitures de métro.

213 LIGNES DE BUS

160 lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite (74,6 %), 1 680 bus, 202 bus articulés, 16 minibus urbains et 86 minibus de transport adapté.

PLUS DE 9500 EMPLOYÉS

Plus de 60 % en contact direct avec la clientèle.

405 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS EN 2011

UN ACTEUR ÉCONOMIQUE DE PREMIER PLAN

- La STM soutient plus de 12 000 emplois directs et indirects.
- Elle génère des retombées économiques annuelles de plus de 1,2 milliard \$.
- Elle prévoit des investissements de plus de 11 milliards \$ d'ici 2020, ce qui amènera la création de 4 300 emplois directs et indirects par année, en plus de près de 1 900 emplois chez les fournisseurs.
- En 2012, la STM prévoit des investissements en biens et services de l'ordre de 303 millions \$.

¹ STM, *Plan stratégique 2020*.

² On peut consulter la liste des priorités de la STM dans son *Rapport d'activité 2012*.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU CANADA

Bien que l'économie canadienne ait réalisé la meilleure performance au chapitre de l'emploi et de la croissance parmi les pays du G-7 [...], la fragilité de l'économie mondiale demeure décevante. Tout recul provenant de l'extérieur de nos frontières pourrait engendrer de sérieuses conséquences négatives au Canada et c'est pour cela que notre gouvernement continue de faire preuve de vigilance et de prendre des mesures prudentes dans le cadre du Plan d'action économique. [...] Certes, le Canada fait face à des difficultés, mais nous pourrions les surmonter si tous les partenaires de l'économie, tant ceux du secteur privé que du secteur public, posent les gestes nécessaires pour assurer la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme [...]. En maintenant le cap sur le rétablissement de l'équilibre budgétaire, en gardant les impôts bas et en favorisant une économie plus concurrentielle sur la scène mondiale, notre gouvernement continue de contribuer à l'avènement d'un Canada plus fort.

Jim Flaherty Ministre des Finances, 11 septembre 2012³.

Le Canada fait face depuis 2009 à une situation économique difficile. Les risques pour l'économie mondiale, notamment, restent nombreux : crise de l'Euro et des dettes souveraines, situation économique et fiscale incertaine aux États-Unis, ralentissement chinois, etc.

Les prévisions de croissance sont peu encourageantes. La Banque du Canada prévoit que l'économie canadienne croîtra à un rythme de 2,1 % en 2012, de 2,3 % en 2013 et de 2,5 % en 2014⁴ – des prévisions que la Banque CIBC considère comme trop optimistes⁵. À 7,3 %, le taux de chômage reste élevé au Canada⁶. Le Conference Board prévoit même qu'il pourrait remonter à 8,0 % au cours de 2013⁷.

Tel qu'énoncé par le ministre des Finances Jim Flaherty, les grands défis de l'économie canadienne sont d'assurer la croissance économique, la création d'emploi et la prospérité à long terme dans un contexte de faible croissance économique mondiale et d'austérité budgétaire. Dans ses prévisions économiques à long terme rendues publiques récemment, la Banque TD soulignait que l'une des difficultés de la croissance économique au Canada serait l'érosion des dépenses publiques et la diminution des dépenses des ménages, deux postes qui ont été les principales sources de la croissance économique au cours des dernières années⁸.

Bien qu'il soit souhaitable que les ménages et les gouvernements diminuent leur endettement, les conséquences de ces phénomènes sur la croissance économique doivent continuer de nous préoccuper, car, à terme, la meilleure stratégie pour diminuer le fardeau de l'endettement restera le retour à la croissance économique.

Malheureusement, les dépenses d'investissements et les exportations, qui devraient prendre le relais des gouvernements et des ménages comme sources de demande, ne seront pas au rendez-vous en 2013 à cause du contexte international incertain. Cette situation rend « critique », d'après Craig Alexander, économiste en chef de la Banque TD, le passage à une croissance basée sur les dépenses d'investissements et les exportations⁹.

³ Nous soulignons. Ministère des Finances, « Le gouvernement Harper prend des mesures pour maintenir la vigueur de l'économie », 11 septembre 2012.

⁴ Banque du Canada, « La Banque du Canada laisse inchangé le taux cible du financement à un jour à 1 % », 17 juillet 2012.

⁵ CIBC, « Canada's Fiscal Pinch: What's Ahead for 2013 », *Economic Insights*, August 28, 2012.

⁶ Statistiques Canada, *Enquête sur la population active*, août 2012.

⁷ Rudy Le Cours, « Le Québec à la traîne », *La Presse*, 19 septembre 2012.

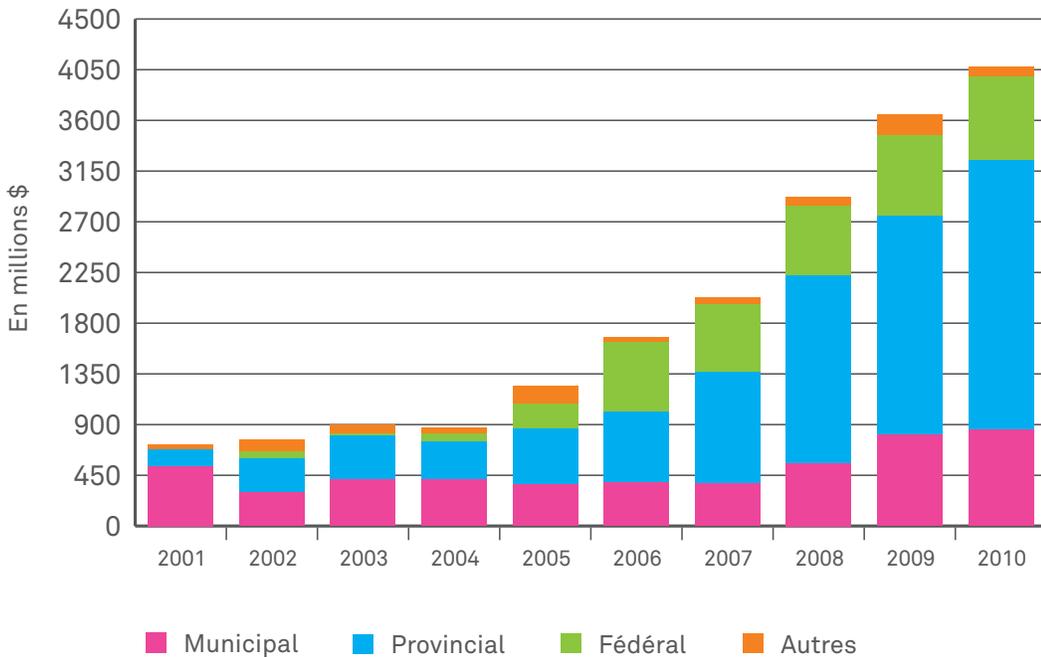
⁸ TD Economics, « Long-Term Economic Forecast », September 18, 2012.

⁹ TD Economics, « Les Services économiques TD estiment que la croissance canadienne sera stimulée par les exportations et les investissements dès 2013 », 18 septembre 2012.

Dans un contexte de retour à l'équilibre budgétaire et de faible croissance, le gouvernement doit s'assurer que ses dépenses aient un maximum de retombées économiques positives, qu'elles encouragent la productivité de l'économie canadienne et qu'elles génèrent des emplois de qualité.

Dans ce mémoire, la STM entend démontrer que le transport collectif répond pleinement à ces impératifs. Déjà reconnu pour ses retombées positives sur l'environnement, le transport collectif est également un moteur de croissance économique à long terme et de création d'emploi. Ses nombreuses contributions économiques bénéficient à l'ensemble des Canadiens et en font un investissement responsable et payant pour l'ensemble des Canadiens et Canadiennes.

LA CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AU TRANSPORT COLLECTIF



Source : Association canadienne du transport urbain.

Le gouvernement fédéral ne contribuait pas au transport collectif il y a à peine plus de dix ans. Aujourd'hui, sa contribution atteint environ 1 milliard \$ par année à travers différents programmes d'infrastructures¹⁰. Les besoins dans le domaine restent cependant très importants – voire pressants.

Le débat a lieu dans toutes les régions métropolitaines du pays (et au premier chef à Montréal, Toronto et Vancouver) : où peut-on trouver le financement pour les projets de transport collectif jugés prioritaires? Dans la région métropolitaine de Montréal, les élus locaux et les citoyens sont prêts à faire leur part. Mais ils ne pourront y arriver seuls.

LE TRANSPORT COLLECTIF, UN MOTEUR ÉCONOMIQUE POUR NOS VILLES

D'importants défis sont à prévoir pour le développement économique futur des villes canadiennes. La croissance de la population, des emplois et de l'économie s'accompagnera d'une augmentation importante des déplacements de personnes et de marchandises. Les Canadiens se déplaceront plus souvent, sur de plus grandes distances et plus longtemps. La congestion routière, déjà paralysante et très problématique dans les centres urbains à la grandeur du pays risque de s'intensifier et d'affecter notre économie.

¹⁰ Association canadienne du transport urbain.

À cela s'ajoutent d'importants changements démographiques. Avec le vieillissement de la population, le nombre de personnes âgées dans les villes ira en grandissant. Une offre de transport collectif accessible et adapté aux besoins des aînés sera la meilleure solution à leurs besoins de mobilité. De même, on sait que l'immigration est, et continuera à être la principale source de croissance démographique dans le pays. Or, en très grande majorité, les nouveaux arrivants s'établissent dans les grandes villes du pays. Des réseaux de transports collectifs efficaces accroîtront leur mobilité et faciliteront leur intégration au marché du travail.

Les entreprises sont également affectées par la réalité du transport. Les métropoles du monde entier sont en concurrence pour attirer les talents et les investissements. « Dans un monde de plus en plus mondialisé, les entreprises ont beaucoup d'options d'emplacement. Un réseau de transport bien planifié va à la fois encourager des investissements et nourrir la capacité de la ville d'attirer les meilleurs talents¹¹. » Toute l'attractivité des villes est façonnée par leur capacité à bien gérer leurs déplacements. C'est pourquoi la mise en place et le développement de modes performants de transport collectif, en tant que principale solution à la saturation croissante des réseaux de transports existants, doit faire partie de la stratégie économique du gouvernement du Canada.

REMETTRE DE L'ARGENT DANS LES POCHEs DES CANADIENS

La faiblesse des dépenses de consommation des ménages pèse sur l'activité économique et rendra plus difficile le retour à une croissance durable à long terme. Beaucoup de Canadiens doivent réduire leurs dépenses en biens et services pour réduire leur endettement. De fait, l'endettement des ménages canadiens est très élevé et constitue une source de préoccupation. Les données les plus récentes à ce sujet montrent que le ratio de dette des ménages canadiens a atteint 166 % du revenu disponible au deuxième trimestre de 2012¹². En septembre dernier, la Banque TD qualifiait d'« excessif » un taux de 152 %¹³.

Le gouverneur de la Banque du Canada, Mark Carney, qualifiait en avril dernier l'endettement des ménages de « principal risque interne » pesant sur l'économie canadienne¹⁴. En entrevue, M. Carney disait du même souffle qu'il craignait de nuire à la reprise s'il augmentait les taux d'intérêt pour ralentir les emprunts¹⁵. Le Ministre Flaherty a agi sur ce front en juillet dernier, en réduisant la durée maximale des hypothèques de 30 à 25 ans : il a ainsi réduit la capacité d'endettement des Canadiens sans accroître le poids de leurs dettes déjà contractées. En soutenant le transport collectif, le gouvernement peut remettre de l'argent dans les poches des Canadiens en les aidant à réduire leurs dépenses.

¹¹ Dr. Gordon Chong, *Toronto transit – back on track, Sheppard Subway Development and Financing Study*, Toronto Transit Infrastructure Limited, janvier 2012.

¹² Statistiques Canada, « *Indicateurs du secteur des ménages* », *Le Quotidien*, 15 octobre 2012.

¹³ Les données de Statistiques Canada citées dans la note précédente ont fait l'objet d'une révision. TD commentait les chiffres précédents. TD Economics, *Long-Term Economic Forecast*, 18 Septembre, 2012.

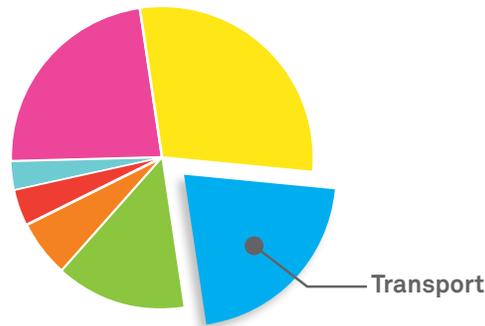
¹⁴ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2012.

¹⁵ Julian Beltrame, « *Carney promet d'intervenir si l'endettement des ménages menace l'économie* », *La Presse*, 6 avril 2012.

En 2010, les Canadiens ont dépensé en moyenne 11 000 \$ en transports¹⁶. Après le logement (28 %), il s'agit du plus important poste de dépenses des ménages (21 %)¹⁷.

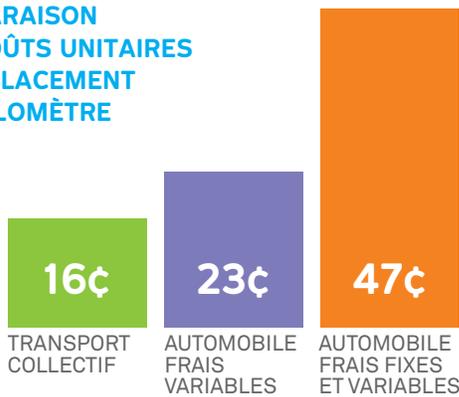
DÉPENSES EN BIENS ET SERVICES DES MÉNAGES CANADIENS

Logement	29 %
Transport	21 %
Alimentation	14 %
Vêtement	6 %
Soins de santé	4 %
Communication	3 %
Autres	23 %



Source : Statistiques Canada, « Enquête sur les dépenses des ménages, 2010 » *Le Quotidien*, 25 avril 2012.

COMPARAISON DES COÛTS UNITAIRES DE DÉPLACEMENT PAR KILOMÈTRE



Une voiture coûte en moyenne de 8800 \$ à 11 800 \$ à son propriétaire¹⁸. Pour une année entière, le transport collectif coûtera à peine plus de 900 \$ à un Montréalais et 1500 \$ à un Torontois.

Le coût unitaire privé de déplacement par passager-kilomètre en transport collectif est trois fois moindre que celui du transport en automobile¹⁹. Il est même plus économique pour le propriétaire d'une voiture de la laisser à la maison puisque les coûts variables d'utilisation (usure et carburant) sont 40 % supérieurs à ceux du transport collectif. Bref, même un usage occasionnel du transport collectif permet d'économiser.

Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Pour la seule année 2009, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a ainsi évalué que le transport collectif a permis aux ménages montréalais d'économiser 826 millions \$, un montant qui progresse rapidement (il était de 570 millions \$ en 2004)²⁰.

L'offre de transport collectif actuelle reste cependant insuffisante pour répondre à la demande des citoyens qui pourraient et voudraient faire ce choix. En soutenant les efforts des gouvernements provinciaux et des municipalités, le gouvernement fédéral aide un nombre croissant de Canadiens à faire le choix du transport collectif pour réduire substantiellement leurs dépenses. Ainsi, en permettant aux ménages d'épargner, le gouvernement fédéral leur donne les moyens de réduire leur endettement ou de consacrer ces sommes à d'autres dépenses qui soutiendront la croissance économique.

¹⁶ Statistiques Canada, « *Enquête sur les dépenses des ménages, 2010* » *Le Quotidien*, 25 avril 2012.

¹⁷ Les sommes ont été arrondies. Statistiques Canada, « *Enquête sur les dépenses des ménages, 2010* » *Le Quotidien*, 25 avril 2012.

¹⁸ Association canadienne des automobilistes, *Coûts d'utilisation d'une automobile*, Édition 2012.

¹⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal*, novembre 2010.

²⁰ *Ibid.*

CRÉER DES EMPLOIS ET AUGMENTER LA PRODUCTIVITÉ

Investir dans les infrastructures soutient la croissance économique. Le Plan Chantiers Canada a d'ailleurs contribué à la bonne performance économique du pays lors de la dernière récession. Les infrastructures de transport collectif sont un investissement à privilégier, car, en plus de créer des emplois, elles permettent d'améliorer la productivité.

1— Création d'emploi

Au Canada, les retombées économiques du transport collectif sont estimées à 11,5 milliards de dollars par année²¹. Les investissements dans ce secteur ont des rendements impressionnants; le rapport coûts-bénéfices des investissements en transport collectif frôle le 3 pour 1 : chaque dollar investi engendre pratiquement le triple de sa valeur en retombées économiques²².

Le Canada étant un important producteur et exportateur d'équipements de transport collectif, une forte proportion des investissements dans ce domaine demeure au Canada et crée des emplois dans le secteur manufacturier et les industries connexes. L'industrie canadienne du transport collectif supporte environ 80 000 emplois directs et indirects à travers le pays, selon l'ACTU. Pour ce qui est du Québec, on compte une centaine d'entreprises manufacturières dans cette filiale industrielle (autobus, autocars et véhicules ferroviaires) dont le chiffre d'affaires est de plus de 2 milliards \$.

Les fabricants canadiens d'autobus et de trains sont des entreprises exportatrices et innovantes, qui contribuent à augmenter notre prospérité. Les sociétés de transport collectif créent elles aussi des emplois de qualité dans la construction, les services professionnels, la recherche et le développement, et d'autres secteurs à haute valeur ajoutée de l'économie.

2— Productivité

Dans un rapport publié en juin 2012, l'Organisation de coopération et de développement économiques note que la faiblesse de la productivité est le principal défi à long terme de l'économie canadienne²³.

Investir en transport collectif permet d'augmenter la productivité de l'économie, et ce, de différentes manières :

- **Améliorer le fonctionnement du marché du travail** : un réseau de transport collectif efficace réduit tous les temps de déplacement – incluant ceux des camions et des automobiles. Cela permet d'élargir les bassins de recrutement des entreprises. Une plus grande mobilité et une plus grande accessibilité aux transports permettent à un plus grand nombre de travailleurs d'être disponible pour un plus grand nombre d'emplois et favorise un meilleur appariement entre l'offre et la demande de travail. Cette plus grande mobilité des travailleurs favorise donc autant l'emploi que la productivité²⁴.
- **Faciliter la circulation des marchandises** : la fluidité du transport des marchandises est une composante essentielle de la productivité des entreprises. Cette dernière repose de plus en plus sur une gestion serrée des marchandises et s'appuie sur des processus d'approvisionnement et de distribution de type « juste à temps » qui nécessite flexibilité et fiabilité. Les industries exportatrices sont particulièrement sensibles à cette réalité. Le transport collectif joue un rôle majeur pour améliorer la fluidité de déplacement des marchandises en retirant de la route des voitures pour ainsi donner de l'oxygène à la circulation des camions.

²¹ Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Le transport en commun dynamise la croissance économique*, Mémoire prébudgétaire 2011.

²² *Ibid.*

²³ OCDE, *Études économiques de l'OCDE : Canada 2012*, 13 juin 2012.

²⁴ Conference Board du Canada, *Connecting Jobs and People: Exploring the Wider Benefits of Urban Transportation Investments*, août 2011.

S'ATTAQUER AU GASPILLAGE ET RÉDUIRE LES COÛTS DE LA CONGESTION

La congestion réduit la qualité de vie des Canadiens et engendre des coûts environnementaux. Les embouteillages entraînent un gaspillage d'énergie et la production de gaz à effet de serre et d'autres polluants qui sont néfastes pour l'environnement du Canada. Mais surtout, la congestion engendre des coûts importants sur le plan économique. Les décisions prises en matière d'investissement et d'emploi dépendent de la qualité des infrastructures de transport et du libre mouvement des marchandises et des gens [dans, et à travers] nos villes. La congestion augmente les coûts courants et décourage les investissements futurs.

Groupe de travail sur les transports urbains
du Conseil des ministres responsables
des transports et de la sécurité routière²⁵.

Vancouver, Montréal et Toronto figurent parmi les 5 villes les plus congestionnées d'Amérique du Nord, d'après la dernière édition de l'index de la congestion routière produit par TomTom, le géant néerlandais des systèmes de navigation routière assistés par GPS. Ottawa n'est pas en reste (12^e position); à l'heure de pointe du soir, la capitale canadienne a enregistré le score de congestion le plus élevé de tout le continent (93 %).

LES VILLES NORD-AMÉRICAINES LES PLUS CONGESTIONNÉES

Ville	Congestion* %
Los Angeles	34 %
Vancouver	33 %
San Francisco	29 %
Montréal	28 %
Toronto	27 %

* Le pourcentage désigne le surcroît de temps qu'impose la congestion routière.
Source : TomTom North American Congestion Index, 2012.

L'ampleur du problème ne fait plus de doute. Il affecte la qualité de vie, l'environnement et la santé des Canadiens. Plus encore, la congestion routière impose des coûts énormes sur la société et les finances publiques. Elle pèse sur la compétitivité de nos villes, nuit à la productivité des entreprises et diminue la compétitivité de l'économie canadienne. Chaque année, la congestion routière nous coûte des milliards de dollars en pures pertes.

À Montréal, ces pertes (temps, salaire, carburant) dues à la congestion structurelle ont été évaluées à 1,42 milliard \$. Il faut leur ajouter une somme équivalente pour tenir compte des retards causés par les accidents et les travaux routiers. Annuellement, c'est donc 3 milliards de dollars que coûte la congestion routière, à Montréal seulement. Soulignons en plus que ces chiffres portaient sur l'année 2003 (la dernière année disponible) et que ces coûts seraient en « progression presque exponentielle » : ils ont augmenté de 62 % entre 1998 et 2003²⁶.

²⁵ Groupe de travail sur les transports urbains, *Le coût élevé de la congestion dans les villes canadiennes*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, avril 2012.

²⁶ Ce sont les mots de Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec (MTQ). Jean-Louis Fortin, « La congestion routière coûte 3 milliards \$ », *Canoe.ca*, 13 juillet 2011. ADEC, *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, ministère des Transports du Québec (MTQ), mars 2009.

Pour la région du grand Toronto et de Hamilton, Metrolinx a évalué – pour l’année 2006 – à 3,3 milliards \$ les coûts sociaux et financiers de la congestion. À ceux-ci, il faut ajouter l’effet de la congestion sur le fonctionnement de l’économie évalué à 2,7 milliards \$²⁷. À Toronto, la congestion routière coûte donc annuellement, au moins 6 milliards \$.

Enfin, à Vancouver, les coûts de la congestion étaient évalués à 930 M\$ pour l’année 2002, une estimation qui exclue plusieurs coûts²⁸.

Notons qu’avec 10 milliards \$ de coûts en pures pertes annuellement, ces données sont loin d’être exhaustives. Elles ne portent que sur trois régions métropolitaines et ont été produites à partir de données d’il y a entre 6 et 10 ans. Bien évidemment, la problématique n’a fait qu’empirer depuis. Elle s’est même accélérée.

Des économistes de l’Université de Toronto ont démontré à partir de l’étude de données américaines que la construction de nouvelles routes ne réglait en rien le problème, confirmant ainsi ce que les auteurs appellent la « règle fondamentale de la congestion » : la construction de nouvelles infrastructures routières entraîne une augmentation équivalente du nombre de véhicules-kilomètres parcourus²⁹.

Heureusement, l’expérience démontre que l’amélioration de l’offre de transport collectif engendre une augmentation conséquente de la demande. Les « investissements accrus consacrés au transport en commun par tous les ordres de gouvernement ont donné lieu à la croissance de l’achalandage du transport en commun », une croissance bien supérieure à celle de la population³⁰. Il est donc possible de permettre à un nombre grandissant de personnes – pour qui les conditions de déplacement le permettent – de délaissier leur voiture.

En aidant les villes canadiennes à s’attaquer à la congestion routière et aux énormes pertes économiques qu’elles imposent aux ménages, aux entreprises et aux finances publiques, le gouvernement canadien peut améliorer la santé économique et la compétitivité du Canada et de ses métropoles.

²⁷ En plus des coûts applicables aux navetteurs, cette estimation incluait les coûts liés à la perte de temps, au gaspillage de carburant, aux émissions de GES et aux accidents de la route. Les coûts imposés au fonctionnement de l’économie, ce sont les effets négatifs sur la circulation de marchandise, sur le fonctionnement du marché du travail et l’affectation non optimale des ressources. Metrolinx et HDR Corp., *Costs of Road Congestion on the Greater Toronto and Hamilton Area: Impact and Cost Benefit Analysis of the Metrolinx Draft Regional Transportation Plan*, 2008.

²⁸ L’estimation de Transport Canada n’a pas pris en compte les effets de la congestion routière sur le transport des marchandises, la congestion hors pointe, les coûts liés aux accidents, aux bruits, aux émissions nocives, aux dommages de la route. Robin Lindsey, « *Road Pricing 101 and Public Acceptance Issues* », Presentation at Transport Futures 2009: Road Pricing & Public Acceptance, 12-13 November 2009.

²⁹ Gilles Duranton et Matthew A. Turner « *The fundamental law of road congestion: evidence from US cities* », *National Bureau Of Economic Research working Paper Series*, Septembre 2009.

³⁰ Groupe de travail sur les transports urbains, *Le coût élevé de la congestion dans les villes canadiennes*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, avril 2012.

Groupe de travail sur les transports urbains, *Évolution récente du transport en commun dans les villes canadiennes*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, novembre 2010.

LA MOBILITÉ, UNE DES CLEFS DE LA PROSPÉRITÉ À LONG TERME

La mobilité est au cœur du développement économique des sociétés. La prospérité dépend grandement de la capacité à organiser et générer efficacement les déplacements des personnes et des marchandises, en particulier dans les régions urbaines. Améliorer l'efficacité du transport équivaut à stimuler la production, favoriser la consommation et, ultimement, améliorer la productivité et la compétitivité.

Que ce soit à l'échelle locale, régionale ou nationale, la mobilité doit être un élément central. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain, dans une récente étude sur le transport collectif, soulignait d'ailleurs que « les transports sont au cœur d'un cercle vertueux, nourri par un accroissement de la demande et de la compétitivité »³¹. Les sociétés riches sont celles dont la mobilité est la plus importante. Il y a une corrélation directe entre le revenu par habitant et les déplacements³².

Le lien entre le dynamisme économique d'une ville et sa capacité à offrir une offre de transport collectif attrayante est donc direct. Les politiques publiques en transport ont donc le potentiel d'agir comme accélérateur de croissance économique.

LA STM RECOMMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL :

- QUE LE TRANSPORT COLLECTIF RESTE UNE CATÉGORIE ADMISSIBLE AU PROGRAMME GÉNÉRAL D'INFRASTRUCTURE QUI SUCCÉDERA AU *FONDS CHANTIERS CANADA* ET QUE LES SOMMES SOIENT SUFFISANTES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS.
- DE VERSER L'INTÉGRALITÉ DE LA TAXE FÉDÉRALE D'ACCISE SUR L'ESSENCE (10 ¢/LITRE) AU FONDS DE LA TAXE SUR L'ESSENCE.
- DE LANCER SANS TARDER LE PROCHAIN PLAN D'INFRASTRUCTURE À LONG TERME.

³¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), *Le transport en commun – au cœur du développement économique de Montréal*, octobre 2010.

³² Wendell Cox, *Urban Transport & Economic Growth*, Seminario de Transporte Urbano, octobre 2007.

