

Virage vers une économie verte donnant de bons emplois : investissement dans les transports en commun et les services ferroviaires voyageurs

Introduction

Un important investissement public à de moyen à long terme dans les transports en commun contribuerait grandement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada et créerait des dizaines de milliers d'emplois. De plus, même dans une optique économique étroite, pareil investissement serait plus que rentable.

La hausse des prix de l'énergie a déjà favorisé l'augmentation du recours aux transports en commun au Canada ces dernières années, le nombre des déplacements ayant augmenté de 20 % de 2003 à 2008 pour atteindre 1,82 milliard par année.¹ Toutefois, le Canada est l'un des très rares pays industriels n'ayant pas de stratégie nationale sur les transports en commun, et les investissements fédéraux sont très inférieurs à ce qu'il faut pour bâtir une infrastructure optimale des transports en commun dans les grandes villes. Outre les faibles investissements, la très forte dépendance, par rapport à d'autres pays, à l'égard des tarifs payés par l'utilisateur pour couvrir les frais de fonctionnement défavorise le développement optimal des transports en commun.

Transports en commun et changement climatique

Il est généralement reconnu que la réduction de l'utilisation excessive des voitures automobiles privées est la clé d'une réduction majeure des émissions de gaz à effet de serre. Les

¹ Association canadienne du transport urbain (ACTU), mémoire sur le budget de 2009.

déplacements particuliers, principalement par automobile, comptent pour le quart du total des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Les transports en commun consomment de trois à cinq fois moins d'énergie par passager-kilomètre que les déplacements particuliers. De plus, le recours aux transports en commun réduit la congestion de la circulation, le temps de déplacement, l'utilisation d'énergie, par rapport au fait de demeurer dans sa voiture, et la consommation d'énergie par les camions. L'investissement dans les transports en commun encourage l'aménagement urbain à plus forte densité dans les zones situées à proximité des principaux centres et trajets des transports en commun, et une partie de la hausse de la rente économique découlant du développement des transports en commun peut servir à élargir ceux-ci encore davantage.²

La récente étude du Pembina Institute et de la David Suzuki Foundation intitulée *Climate Leadership, Economic Prosperity* présente un plan global en vue de l'atteinte d'ambitieux objectifs de réduction des émissions canadiennes de gaz à effet de serre qui ne comporte que de très faibles effets négatifs sur le PIB et qui aurait de légers effets positifs sur l'emploi. Cette étude a été réalisée par M.K. Jaccard and Associates et financée par la Banque TD.

Ce plan (voir les pages de 23 à 25 du rapport final et le tableau ci-joint) prévoit un ambitieux investissement pluriannuel de 7,7 milliards de dollars par année dans l'infrastructure des transports en commun et les services ferroviaires interurbains. Les fonds – qui seraient tirés d'une importante majoration des taxes sur les émissions carboniques – seraient réservés à des projets précis ayant trait aux transports en commun dans les grandes villes, et particulièrement des projets de trains légers rapides et le développement de trois services interurbains de trains à grande vitesse (entre Windsor et Québec, entre Edmonton et Calgary et

² Voir Fédération canadienne des municipalités, Caucus des maires des grandes villes, *Stratégie nationale des transports en commun*, 2007.

entre Vancouver et Seattle) de 2010 à 2030. Jumelée à la hausse des normes de rendement des véhicules, cette initiative devrait réduire les émissions annuelles du secteur des transports particuliers de 21 tm de CO₂. L'estimation est fondée sur la prévision du passage des transports en commun de 5,3 % à 8,3 % du total des passagers-kilomètres parcourus, d'une augmentation de 80 % du transport ferroviaire de passagers et du transfert de 3 % des déplacements interurbains aux trains à grande vitesse d'ici 2020. L'évaluation de l'effet sur le changement climatique exclut les répercussions de l'aménagement urbain à plus forte densité qui serait rendu possible par la nouvelle infrastructure des transports en commun et les niveaux de service plus élevés.

De quelle quantité d'investissement dans les transports en commun avons-nous besoin?

Une étude réalisée par HDR Decision Economics pour le compte de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) indique l'expansion des transports en commun qui serait nécessaire, dans une optique économique étroite, pour établir un équilibre optimal entre le recours aux transports en commun et l'utilisation des voitures automobiles privées en milieu urbain. Le sous-développement des transports en commun comporte un prix élevé pour les ménages et le secteur privé sous forme de temps de déplacement excessivement longs et d'une utilisation inefficace de l'énergie. Selon l'étude, un scénario optimal serait une augmentation de 37 % de l'utilisation annuelle des transports en commun et une diminution de 4 % de l'utilisation annuelle des automobiles. Soixante-dix pour cent des avantages seraient tirés de la réduction de la congestion et des retards ainsi que de la réduction des frais d'exploitation des automobiles et des accidents de la route et 30 % des avantages seraient attribuables à l'augmentation de la mobilité personnelle, particulièrement dans le

cas des Canadiens et Canadiennes à faible revenu, et à l'accroissement du développement économique.

D'après l'étude, l'instauration d'un système optimal coûterait 71,3 milliards de dollars de capitaux investis en 30 années et une augmentation des frais de fonctionnement annuels et le taux de rendement serait de 12,5 % (milieu d'une fourchette de 8,2 % à 16,6 %). Le coût en capital prévu par cette étude est à peu près égal à ce que l'ACTU a considéré comme une expansion souhaitable d'après l'addition des plans d'expansion locaux, particulièrement en vue du développement des réseaux ferrés. Une grande partie des avantages de l'instauration d'un système optimal de transports en commun serait tirée par les entreprises, qui verraient baisser leurs délais et leurs frais de transport.

Les niveaux actuels d'investissement de capitaux dans les transports en commun sont de beaucoup inférieurs à ceux que proposent les études Pembina/Suzuki et HRD Decision Economics. Avant 2005, le Canada investissait, dans le cadre de programmes municipaux et provinciaux, beaucoup moins qu'un milliard de dollars par année. L'aide fédérale apportée en vertu du fonds de la taxe sur l'essence et du Fonds Chantiers Canada a augmenté peu à peu, ce qui a porté le total de l'investissement de nouveaux capitaux à 2 milliards de dollars en 2007 et à une somme supérieure depuis ce temps puisque le Fonds de stimulation d'infrastructure, doté de 4 milliards de dollars sur deux années, sert partiellement à financer des projets relatifs aux transports publics.

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU), la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et son Caucus des maires des grandes villes ont appelé à l'établissement d'une stratégie nationale sur les transports en commun par laquelle le gouvernement fédéral apporterait une importante aide soutenue à long terme à la création de nouvelles infrastructures des

transports en commun. Ils ont également demandé au gouvernement fédéral de payer 50 % de l'investissement annuel de 4 milliards de dollars réparti entre les dépenses de renouvellement et de remplacement et les frais d'expansion.

L'ACTU soutient que «les projets d'investissements provinciaux et fédéraux en infrastructure apportent une aide importante et souhaitée. Cependant, ils ne procurent pas d'assurance financière à long terme. Une nouvelle infrastructure du transport collectif peut prendre au-delà d'une décennie à planifier et à construire – il devient donc impossible de faire une planification à long terme du transport collectif qui soit efficace sans pouvoir compter sur une source de revenus qui soit stable, prévisible et à long terme. Les réseaux de transport collectif ont besoin d'un leadership plus fort de la part du gouvernement fédéral pour atteindre les objectifs. ».³

Pour ce qui est du transport de passagers par train à grande vitesse, une étude publiée en 2008 par le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta sur les avantages économiques du développement d'un service de train à grande vitesse dans le corridor Calgary-Edmonton indique qu'il présenterait de très considérables avantages des points de vue de la réduction des frais de transport, du développement économique et de la création d'emplois qui sembleraient justifier d'importants investissements. Les gouvernements de l'Ontario et du Québec sont en train d'effectuer une nouvelle étude de faisabilité sur le service de trains à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Dans les deux cas, il faut analyser les coûts et les avantages de projets précis de prestation du service. L'analyse de la partie étatsunienne d'un service de TGV proposé entre Seattle et Vancouver va bon train.

³ Exposé analytique n° 22 de l'ACTU, *Une stratégie nationale de transports en commun pour le Canada*, 2007.

Transports en commun et emplois

L'étude Pembina/Suzuki ne comprend pas d'estimation de la création d'emplois attribuable à la part du programme global que constituerait l'investissement public. Toutefois, selon une étude réalisée par Informetrica Ltd. pour le compte de la Fédération canadienne des municipalités, un investissement d'un milliard de dollars par année dans l'infrastructure des transports créerait 11 900 emplois pendant la première année, le nombre des emplois diminuant jusqu'à atteindre 7 700 au cours de la cinquième année. De ces emplois, environ la moitié (5 600) seraient des emplois de construction au cours de la première année. Il en subsisterait 5 200 au cours de la cinquième année. Si un programme de 7,7 milliards de dollars par année était mis en œuvre, près de 100 000 emplois seraient créés pendant la première année, y compris environ 50 000 emplois de construction, le nombre des emplois diminuant peu à peu à mesure que le programme se poursuit.

Une étude réalisée par le Sierra Club, Greenpeace et la Fédération du travail de l'Alberta et intitulée *Green Jobs: It's Time to Build Alberta's Future* (emplois verts : il est temps de bâtir l'avenir de l'Alberta) présente des données du gouvernement de l'Alberta sur l'effet multiplicateur selon lesquelles l'investissement dans le transport de passagers crée 20 000 années-personnes d'emploi direct et indirect par milliard de dollars investi (p. 36). L'investissement dans les transports en commun vise une combinaison d'activités de construction à relativement forte concentration de main-d'œuvre, l'achat de machines, de matériel et de services de fabricants et d'autres fournisseurs et une augmentation de l'emploi dans le fonctionnement de systèmes nouveaux et améliorés.

D'après l'étude de HRD Decision Ergonomics, outre les emplois de construction et de fabrication créés pendant l'instauration d'un système optimal, le fonctionnement d'un

système optimal créerait 65 000 emplois permanents à plein temps dans le secteur des transports en commun.

Les effets positifs de l'augmentation de l'investissement public dans les transports en commun pourraient être accrus par l'adoption de politiques d'approvisionnement en biens et services faits au Canada. Bien que les importations comptent pour peu dans la construction et le fonctionnement des réseaux de transport en commun, le Canada importe d'importantes quantités de matériel de transports en commun. En 2007, nous avons importé pour 694 millions de dollars d'autobus et d'autres véhicules de transport public de passagers.⁴ Nous continuons d'importer des véhicules de transport en commun des États-Unis même si nous avons une expertise et une capacité internes considérables et en dépit des politiques d'achat de biens étatsuniens qu'ont adoptées les États-Unis dans ce secteur. En fait, les entreprises canadiennes ont dû établir des établissements de production aux États-Unis pour accéder au marché de ce pays.

Bombardier, qui a des usines en Ontario et au Québec, compte parmi les principaux fournisseurs mondiaux d'un vaste éventail de véhicules de transport en commun. New Flyer de Winnipeg est un important fabricant d'autobus de grande puissance et Nova Bus (Volvo) ainsi qu'Orion (Daimler Buses North America) sont de très rentables fabricants canadiens de véhicules de transport en commun. L'Association canadienne du transport urbain⁵ indique de nombreux exemples d'expertise canadienne en conception de systèmes de transports en commun, en développement de logiciel et en fabrication de matériel technique spécialisé.

En règle générale, d'après le total des expéditions manufacturières (sans valeur ajoutée) divisé par le total des

⁴ Code HS 8702.

⁵ Exposé analytique n° 31, *Les fournisseurs du transport collectif au Canada*.

emplois, 300 000 \$ d'expéditions sont associées à chaque emploi manufacturier direct. On peut en conclure que le remplacement des importations par la production interne créerait environ 2 000 emplois manufacturiers, avant même que ne se produise une augmentation appréciable des investissements de capitaux.

Dernièrement, une campagne active a été menée pour faire augmenter la teneur canadienne des achats de véhicules de transport en commun, la décision de la Ville de Toronto d'acheter des autobus d'une usine de Thunder Bay donnant l'exemple. L'Ontario accorde actuellement la préférence aux soumissionnaires canadiens aux fins des contrats relatifs aux transports en commun.

Conclusion

L'investissement de près de 8 milliards de dollars par année dans les transports en commun et les services ferroviaires interurbains qui est préconisé dans l'étude Pembina/Suzuki pour atteindre les objectifs du Canada en matière de changement climatique constituerait un important progrès en vue de l'instauration d'une économie plus durable et créerait énormément d'emplois. Bien qu'il y ait lieu d'étudier la question de façon plus poussée, ce programme créerait quelque 100 000 emplois par année, dont environ la moitié dans le domaine de la construction, et de nombreux autres emplois pourraient être créés dans le secteur manufacturier et chez des fournisseurs privés de services spécialisés. Le fonctionnement des réseaux élargis de transport en commun créerait lui aussi de nombreux emplois. Les études disponibles portent à croire que les avantages purement économiques de pareil investissement dépasseraient de beaucoup le coût.

Puisque le Canada entreprend un rétablissement économique qui sera vraisemblablement très fragile et que le coût des emprunts de l'État est plus bas qu'il ne l'a jamais été, le moment est nettement opportun de lancer une expansion majeure des transports en commun et des services ferroviaires voyageurs.

AJ:lc:sepb225
File: 2-03-20302-E02-Moving-to-a-Green-Economy-2009-12-07-FR.doc

Tableau 20 : Projets d'infrastructure des transports en commun par ville, y compris les coûts prévus

Résumé		
Total d'ici 2020 : 51,4 milliards de dollars, plus de 7,8 à 25,7 milliards pour les trains interurbains à grande vitesse = de 59,2 à 77,1 milliards		
Montréal 3,52 milliards; Toronto 17,5 milliards; Colombie-Britannique 11,1 milliards; Ottawa 3 milliards; Edmonton et Calgary 0,3 milliards chacune pour les services existants et 5 milliards chacune pour l'expansion; 5,7 milliards pour les villes plus petites; de 4 à 20 milliards pour le TGV entre Québec et Windsor; de 1,8 à 3,7 milliards pour le TGV entre Edmonton et Calgary; environ 2 milliards pour la partie canadienne du corridor de TGV entre Vancouver et Seattle		
Grand Toronto et Hamilton	Coût estimatif d'ici 2020	Date annoncée
Plan régional des transports (PRT) Metrolinx (comprend <i>Transports-Action Ontario 2020</i>)	50 milliards en 25 ans (2,5 milliards par année d'ici 2015)	
Transports-Action Ontario 2020 – 52 investissements prioritaires prévus par le PRT, y compris une liaison ferroviaire de la station Union à l'aéroport Pearson, des prolongements du métro et une expansion du réseau GO	17,5 milliards (11,5 milliards du gouvernement de l'Ontario et 6 milliards du gouvernement fédéral)	6 milliards (35%) demandés au gouvernement fédéral; 11,5 milliards (65%) de l'Ontario
Projet de train léger sur rail (TLR) de Sheppard Est	1 milliard	Engagement de financement en mai 2009
Projets régionaux de transports en commun, y compris celui du TLR de Finch Ouest, la réfection et le prolongement de la ligne de TR de Scarborough, le projet de TLR de l'avenue Eglinton (jusqu'à l'aéroport Pearson), le projet des voies rapides pour autobus VIVA de York et l'étude de faisabilité des transports rapides de Hamilton	8,6 milliards	Engagement de financement en 2009
Nouveaux tramways de Toronto (204)	1,2 milliard	Engagement de financement en juin 2009
Montréal		
	6,7 milliards en 20 ans; 1,76 milliard au cours des cinq premières années	250 millions par année demandés au gouvernement fédéral
Construction de nouvelles lignes de TLR	1 milliard	Proposé en 2007
Liaison ferroviaire avec l'aéroport	De 0,5 à 0,8 milliard	Le détail devrait être annoncé à l'automne de 2009
Ottawa		
Construction de réseau de TLR, expansion des voies rapides pour autobus	3 milliards	Proposé en 2008
Vancouver		
Ligne d'aérotrain Evergreen	1,4 milliard	Proposé en 2008
Lignes d'aérotrain UBC/Millennium	2,8 milliards	Proposé en 2008
Ligne d'aérotrain Expo	3,1 milliards	Proposé en 2008
RapidBus BC – 9 nouveaux trajets	1,2 milliard	Proposé en 2008
1 500 autobus à énergie propre et infrastructure d'entretien	1,6 milliard	Proposé en 2008
Edmonton		
Expansion du réseau de TLR	0,3 milliard	Engagement de financement en avril 2009
Nouvelles lignes de TLR allant jusqu'aux limites de la ville	9 milliards	Proposé en 2009
Calgary		
Plate-forme de trains C et réduction des temps de déplacement	0,3 milliard	Engagement de financement de mai 2009
Trains interurbains à grande vitesse		
Corridor entre Windsor et Québec (étude de faisabilité)	De 4 à 20 milliards, selon le tracé, le coût des terres et le nombre nécessaire de stations, de tunnels et de ponts	L'estimation exclut les frais des réseaux locaux tributaires de transport en commun ¹⁴
Corridor entre Edmonton et Calgary	De 1,8 à 3,7 milliards	Aucune proposition n'a encore été choisie
Corridor entre Vancouver et Seattle (on ne dispose d'estimations détaillées que sur le doublement du volume de l'unique train quotidien et le maintien de l'infrastructure existante de transport lent (environ 130 millions))	Environ 4 milliards, dont 2 du côté canadien	

¹⁴ Kennedy, C., B. Kamey, E. Miller, et M. Hatzopoulou. 2009. Infrastructure and the Economy: Future directions for Ontario. Martin Prosperity Institute: Toronto (Ontario).

**Exploration de deux objectifs relatifs aux émissions canadiennes de gaz à effet de serre :
25% de moins que les niveaux de 1990 et 20% de moins que les niveaux de 2006 d'ici 2020**