



**fccq** | Fédération des chambres  
de commerce du Québec



# **Examen de la Loi sur les transports au Canada**

## **Mémoire présenté au comité chargé de cet examen**

**Fédération des chambres de commerce du  
Québec**

**21 avril 2015**

## Table des matières

La Fédération des chambres de commerce du Québec .....	3
L'examen de la Loi sur les transports au Canada.....	3
Les enjeux de sécurité et de compétitivité.....	4
Le transport ferroviaire.....	6
Le transport aérien .....	7
Une industrie de première importance .....	7
Au Canada : Tout est à la charge des voyageurs et même plus.....	8
Des Pertes économiques importantes .....	10
La politique « ciel bleu » (Blue sky) .....	11
Les aéroports régionaux .....	11
Le Transport maritime.....	13
Le transport en commun.....	14

## La Fédération des chambres de commerce du Québec

Fondée en 1909, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ ou la Fédération) défend avec ardeur les intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques, favorisant ainsi un environnement d'affaires innovant et concurrentiel. Grâce à son vaste réseau de plus de 140 chambres de commerce et 1 200 membres corporatifs, la Fédération représente plus de 60 000 entreprises et 150 000 gens d'affaires exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Étant le plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises du Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale.

La Fédération est également un membre actif de la Chambre de commerce du Canada avec qui elle coopère sur les dossiers communs à plusieurs provinces ou qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

La FCCQ porte un grand intérêt aux enjeux du transport. La population et les entreprises du Québec sont dispersées sur un immense territoire. Le transport efficace et sécuritaire des personnes et des marchandises représente donc des conditions essentielles à la viabilité des communautés et au développement économique des régions et du Québec tout entier.

Le Québec partage l'espace canadien et 45 % de son PIB repose sur les expéditions de biens et services dans les autres provinces et les autres pays. De plus, le Québec importe des biens de l'étranger pour une valeur de 94,7 milliards \$. Les importations interprovinciales, quant à elles, s'élèvent à 59 milliards \$, dont 25,5 M\$ en biens (en 2012). C'est dire l'importance que prend le transport des marchandises dans ce contexte.

Le transport des personnes est un enjeu majeur. Les déplacements augmentent d'année en année dans les villes et entre les villes, que ce soit en voiture, en transport en commun, en transport actif, en train ou en avion. Même si les technologies de l'information et les modes de communications permettent de réaliser un très grand nombre d'activités sans que les personnes n'aient à se déplacer, la mobilité des personnes demeure une caractéristique propre aux économies modernes.

## L'examen de la Loi sur les transports au Canada

Le gouvernement fédéral a entrepris de réviser *Loi sur les transports au Canada*. La loi et les politiques actuelles de transport sont soumises à un examen réalisé par un groupe de travail présidé par M. David Emerson. Des consultations sont en cours à ce sujet.

L'examen en cours porte sur un éventail d'enjeux touchant le transport des marchandises et des personnes au Canada. Il est notamment question :

- De tous les modes de transport sur lesquels le gouvernement fédéral intervient via sa réglementation ou ses programmes de subvention (aérien, maritime, ferroviaire, autoroutes, transport en commun);
- Du financement des infrastructures et de l'entretien des infrastructures vieillissantes;
- De la compétitivité des transporteurs canadiens par rapport à ceux des pays concurrents;
- De l'offre de services aériens et ferroviaires dans les régions et le nord du Canada (et du Québec);
- De la sécurité des transports et des enjeux environnementaux;
- De l'harmonisation des réglementations canadiennes avec celles des autres pays (États-Unis pour le transport par train et camion et ensemble des autres pays pour le transport aérien).

La FCCQ se présente à ces consultations en exprimant les préoccupations et les points de vue positifs de la communauté d'affaires. C'est au nom du développement économique qu'elle intervient.

## Les enjeux de sécurité et de compétitivité

Depuis le drame du Lac Mégantic, les enjeux de sécurité des transports occupent une très grande place dans l'actualité. La population québécoise et canadienne a soudainement réalisé que des produits potentiellement dangereux sont transportés sur des grandes distances, que les trains et camions chargés de ces produits passent à proximité des quartiers résidentiels, des écoles, des hôpitaux et des sites écologiques d'une grande sensibilité. Cette prise de conscience a touché également le transport maritime, en particulier pour le transport du pétrole.

Le fait que ces produits circulent depuis de nombreuses années sur le territoire canadien ne change rien à l'affaire. La préoccupation à l'égard de la sécurité des transports a été exacerbée par les événements de l'été 2014 et elle va marquer les débats sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Il ne faudrait cependant pas que les préoccupations relatives à la sécurité occultent tous les autres enjeux du transport, que l'on crée une dynamique propice à la surprotection. Il faut appliquer au transport l'intégralité des composantes du développement durable, c'est-à-dire les aspects sociaux, environnementaux et économiques.

La pression sera d'autant plus forte en faveur d'une surréglementation, au Québec notamment, que bon nombre de citoyens ont la perception que certains mécanismes de surveillance du gouvernement fédéral ont été relâchés dans la foulée de la déréglementation des transports entreprise il y a plus de 20 ans, alors que la presque totalité des entreprises de transport par route, train, avion, pipeline et bateaux sont du secteur privé. La FCCQ reconnaît volontiers que ces activités devaient être confiées à des entreprises privées et que la concurrence à laquelle elles sont soumises, souvent à l'échelle internationale, est la meilleure garante de l'efficacité globale de nos systèmes de transport. Ces entreprises ont d'ailleurs investi des milliards de dollars dans leurs équipements, leurs technologies et leurs infrastructures et elles continuent de le faire.

La FCCQ reconnaît d'emblée l'importance des enjeux de sécurité. Elle juge essentiel que le gouvernement fédéral, malgré son souci d'allègement réglementaire, se porte garant de la sécurité maximale des modes de transport des personnes et des marchandises. S'il y a des lacunes dans les mécanismes de surveillance, il faut les corriger. Si la réglementation doit être révisée, procédons aux ajustements requis. La FCCQ insiste cependant pour que la réglementation repose sur des faits scientifiques, des risques réels et des outils adéquats de contrôle. Le Canada doit adopter les plus hauts standards de sécurité qui sont en vigueur dans les pays industrialisés. Personne ne va défendre des compromissions en matière de sécurité.

Mais il ne faut pas réglementer dans un climat émotif. Dans les semaines qui ont suivi l'incendie du centre-ville de Lac Mégantic, certains citoyens ont plaidé en faveur de l'interdiction des trains dans cette municipalité. Les gens d'affaires ont alors réalisé qu'une telle interdiction asphyxierait littéralement la ville et ils ont réclamé la reprise du service ferroviaire pour le transport des marchandises. Il convient donc de faire preuve de sérénité et de situer le transport dans un contexte plus large.

Les entreprises canadiennes de transport sont capables de livrer concurrence aux autres transporteurs lorsqu'elles sont soumises aux mêmes exigences réglementaires et à des conditions d'exploitation comparables. Il faut donc chercher dans toute la mesure du possible la plus grande harmonisation de la réglementation canadienne à l'échelle nord-américaine. Il y a peut-être des situations propres au Canada qui requièrent une intervention particulière, mais ce devrait être l'exception plutôt que la règle.

L'économie québécoise et canadienne repose, dans une bonne mesure, sur notre capacité d'expédier des produits bruts et des produits manufacturés sur des grandes distances et, souvent sur les marchés internationaux. Si nos coûts de transport sont plus élevés, nos entreprises deviennent moins compétitives et leurs produits sont supplantés sur les marchés par des concurrents qui contrôlent mieux leurs coûts, notamment ceux liés à l'expédition. La performance des entreprises de transport conditionne dans une certaine mesure la viabilité d'un grand nombre d'entreprises.

Le marché intérieur canadien est trop petit pour absorber la totalité de notre production. Notre prospérité est étroitement liée à notre capacité d'exportation. Nous devons donc offrir aux entreprises de transport un environnement d'affaires propice aux investissements dans les technologies, l'innovation, les économies d'énergie, l'intermodalité et leurs infrastructures. C'est par des entreprises de transport modernes, viables et bien capitalisées que nous garantirons à nos entreprises les moyens les plus fiables et les moins coûteux d'atteindre les marchés. Il faut aussi compter sur des entreprises en santé pour réaliser les investissements qui offrent le maximum de garantie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

## Le transport ferroviaire

Les chemins de fer constituent en soi une industrie de première importance au Canada et au Québec. Les entreprises de chemins de fer emploient 34 000 personnes au Canada et génèrent 60 000 autres emplois directs et indirects auprès de fournisseurs du secteur. Ils versent chaque année 2,9 milliards \$ en salaires et avantages sociaux.

En 2012, les chemins de fer canadiens ont transporté 75 millions de personnes et 735,6 milliards de tonnes-kilomètres brutes de marchandises et produits en vrac. Ils sont responsables d'environ 50 % du transport des marchandises au Canada et aux États-Unis.

Les chemins de fer sont des entreprises qui ont recours aux technologies avancées et qui réalisent des investissements majeurs sur une base régulière. En 2012, les chemins de fer canadiens ont investi 1,8 G\$ en nouveaux programmes d'immobilisations afin d'appuyer la croissance et l'amélioration des services.

Le transport par chemin de fer représente un choix écologique. À l'échelle canadienne, le secteur du transport génère à lui seul 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le rail produit moins de 1 % de l'ensemble des émissions de GES du pays.

Enfin, le niveau d'accident causé par les trains au Canada est très bas. En 2012, le secteur du transport de marchandises par rail a maintenu un taux de 2,1 accidents par milliard de tonnes-milles brutes. Quant aux accidents impliquant un train de passagers, il se situe à 0,68 accident par million de voyageurs en 2012.

Toute activité humaine est perfectible et dans tous les domaines des améliorations sont possibles et souhaitables pour minimiser davantage les risques. On doit ainsi s'assurer que les infrastructures et les équipements de transport sont bien entretenus et de qualité, que les

employés sont bien formés afin de minimiser les risques d'erreur humaine et que les mécanismes de contrôle sont adéquats et transparents.

La FCCQ considère que, sur le plan de la sécurité, le transport des personnes et des marchandises par chemin de fer doit satisfaire les standards élevés qui sont fixés dans les pays industrialisés pour ce type d'activités et que les entreprises doivent être soumises à une réglementation comparable à celle qui prévaut dans ces pays développés et soucieux du développement durable.

Les autres règles de fonctionnement des chemins de fer doivent être, dans une très large mesure, dictées par le marché. Même s'il existe certes un petit nombre de grandes entreprises dans certains marchés, les conditions d'exercice d'une saine concurrence existent à l'échelle nord-américaine. L'importance des investissements privés dans le secteur du transport ferroviaire est un fort indicateur du désir des compagnies de chemin de fer de continuer à innover et à accroître leur productivité afin d'offrir de façon sécuritaire des services de qualité et des prix compétitifs aux producteurs et industriels canadiens.

## **Le transport aérien**

### **Une industrie de première importance**

Selon le Conference Board, l'industrie du transport aérien soutient près de 405 000 emplois au Canada et contribue pour près de 35 milliards de dollars au produit intérieur brut. Au Québec, le secteur a soutenu en 2010 quelque 47 800 emplois et contribué pour 3,1 milliards \$ au PIB. L'accès aérien est également un facteur clé pour attirer des investissements étrangers, stimuler l'industrie touristique et favoriser l'exportation de nos entreprises.

C'est dire l'importance économique de cette industrie.

Dans plusieurs pays, notamment aux États-Unis l'industrie du transport aérien est considérée comme un moteur de développement économique. Les infrastructures aéroportuaires sont largement financées par les gouvernements et les taxes et frais sont minimisés afin d'augmenter le trafic aérien parce que cela génère d'importantes retombées économiques.

## Au Canada : Tout est à la charge des usagers et même plus

Au Canada, c'est tout le contraire. Depuis que le gouvernement fédéral a cédé la plupart des aéroports à des municipalités et à des organismes à but non lucratif (à compter de 1992), non seulement tout est à la charge des usagers, mais les gouvernements tirent des revenus de l'industrie sans que ceux-ci n'y soient réinvestis. Par exemple, en plus de devoir s'autofinancer, les administrations aéroportuaires doivent payer un loyer au gouvernement fédéral, dont la somme totale avoisine les 300 millions de dollars annuellement. Tous les taxes et les frais imposés à l'industrie ont pour effet d'augmenter les coûts des transporteurs aériens et, ultimement, le coût du transport payé par les passagers. C'est ainsi que l'on charge :

- Des loyers (élevés) pour les terrains des aéroports. Ces loyers sont chargés par le gouvernement fédéral et correspondent à environ 12% des revenus des aéroports. Ces loyers augmentent les frais chargés aux transporteurs aériens et nuisent à la compétitivité de nos aéroports et de nos transporteurs à l'échelle internationale- il n'y aucun équivalent pour ces frais aux États-Unis;
- Les dépenses pour la sécurité et l'aide à la navigation. Ici encore tout est à la charge des usagers alors qu'aux États-Unis, tant la sécurité que les services de navigation sont en partie subventionnés par le gouvernement, vu le caractère public de ces services. De plus, depuis 2010, les frais chargés aux passagers pour les droits de sécurités ont excédé d'environ 260 millions de dollars le budget de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien- un surplus qui n'a pas été réaffecté à l'industrie;
- Les frais d'amélioration aéroportuaire. Ces frais sont directement perçus auprès des passagers pour être remis aux autorités aéroportuaires, et servent à financer le développement des infrastructures. Aux États-Unis, les aéroports ont accès à des subventions pour développer leurs infrastructures, ce qui se traduit par des frais équivalents beaucoup moins élevés;
- Les taxes d'accises sur l'essence, qui sont encore une fois plus élevées au Canada qu'aux États-Unis;
- La TPS et les taxes de vente des provinces qui peuvent s'appliquer, dépendamment des itinéraires de vols, sur les tarifs des transporteurs ainsi que sur certains frais chargés aux passagers;
- Les paiements effectués en remplacement de taxes municipales. Encore ici, aux États-Unis, aucun aéroport ne paie de taxe municipale.

Ces exemples de taxes et de frais imposés à l'industrie et aux passagers font en sorte que le Canada n'est pas compétitif par rapport aux autres juridictions, plus particulièrement avec les États-Unis, notre voisin immédiat et plus proche concurrent.

Voici deux exemples qui illustrent les effets concrets de ces charges imposées au Canada pour un voyageur qui part d'un aéroport canadien et celui qui choisit un aéroport américain près de la frontière.

Type de charge	Départ du Canada	Départ des USA
Coût du billet	200 \$	140 \$
Taxes et autres charges	81,13 \$	32,42 \$
Coût net du billet	<b>281,13</b>	<b>171,42 \$</b>

Source : *Driven Away. Why More Canadians are Choosing Cross Border Airport*. Conference Board of Canada, octobre 2012. p.16

Type de charge	Départ du Canada	Départ des USA
Coût du billet	118 \$	124 \$
Taxes et autres charges	89,53 \$	20,88 \$
Coût net du billet	<b>207,53 \$</b>	<b>144,88 \$</b>

Source : *Rapport sur la croissance future et la compétitivité internationale des aéroports du Canada*, Comité sénatorial, juin 2012, p.9

L'écart est significatif, surtout pour une famille. Il ne faut donc pas s'étonner que 5 millions de voyageurs canadiens choisissent chaque année de traverser la frontière pour prendre un vol à partir d'un aéroport américain. Il s'ensuit une perte économique considérable. L'aéroport de Plattsburgh, « *International Airport, Montreal's U.S* » est un exemple frappant de la concurrence exercée sur les passagers québécois et canadiens.

Il est normal que les usagers assument une partie des frais d'exploitation des infrastructures aéroportuaires, mais la situation actuelle, en vertu de laquelle les passagers et les transporteurs paient l'ensemble des frais et même plus, n'est pas équitable.

## Des Pertes économiques importantes

Cette politique nuit à la compétitivité des transporteurs canadiens. Un rapport effectué par le Sénat canadien en 2012 estime à 2,4 milliards de dollars les pertes économiques totales résultant de l'exode des voyageurs vers les États-Unis. . Diverses études suggèrent qu'en ayant une « fiscalité » plus compétitive, il serait possible de ramener une portion significative des passagers canadiens qui traversent actuellement la frontière pour voyager à choisir plutôt un aéroport canadien. L'activité économique qui en résulterait compenserait largement la perte de revenus de ces tarifs et taxes pour les gouvernements.

De plus, cette structure de coûts élevés affecte artificiellement la capacité de nos transporteurs canadiens à développer de nouveaux services et réduit l'attractivité du Canada comme destination pour les transporteurs étrangers, alors que l'ouverture unique sur le monde qu'offre le transport aérien est primordiale pour développer notre économie et favoriser l'essor de nos entreprises à l'échelle internationale.

Le tourisme est également affecté. Au cours des dix dernières années, le tourisme au Canada (y compris les activités touristiques des résidents et des visiteurs) a considérablement diminué. Le Canada est passé du 8e au 18e rang mondial. Le Canada est l'un des rares pays à enregistrer une diminution du tourisme international. On observe aussi un énorme déficit touristique international (16 milliards de dollars). Bien entendu, le coût des voyages en avion, même s'il peut paraître élevé, n'explique pas à lui seul ce recul du tourisme international. Mais lorsque nos industries sont moins compétitives, elles perdent du terrain.

La FCCQ formule deux recommandations :

- Les transporteurs canadiens doivent bénéficier d'un environnement fiscal compétitif, en particulier à l'échelle nord-américaine et que le gouvernement s'assure que les taxes et frais perçus dans l'industrie y soit réinvestis en totalité

Les infrastructures aéroportuaires sont essentielles au développement économique. Le gouvernement fédéral devrait donc envisager une réduction des charges imposées aux administrations aéroportuaires, aux transporteurs et aux voyageurs en fonction des retombées économiques globales que ces allègements de charge généreraient.

## La politique « ciel bleu » (Blue sky)

Dès 2006, le Canada s'est inscrit dans la politique de libéralisation des accords de transport aérien (ATA), dite « Politique Ciel bleu ». Depuis lors, le Canada a conclu des accords ouverts avec 44 pays qui couvrent environ 72% du trafic aérien international du Canada. Ces accords favorisent la connectivité de toutes les régions canadiennes avec le monde, ce qui se traduit, pour les voyageurs canadiens, par un meilleur accès de vols directs et à de nouvelles destinations. Ils permettent aussi aux transporteurs aériens de réaliser des économies d'échelle et de maintenir les prix à des niveaux plus bas.

Jusqu'ici, le Canada a privilégié des accords bilatéraux plutôt qu'à une libéralisation généralisée du trafic aérien qui aurait permis à n'importe quel transporteur étranger d'accéder au marché canadien sans restriction de capacité. En optant que des accords négociés un à un, le Canada s'assure que les ententes sont mutuellement avantageuses.

La FCCQ est favorable à cette approche équilibrée qui cherche à conclure des accords « gagnant-gagnant » selon lesquels les transporteurs étrangers d'un pays donné ont accès au marché canadien dans la mesure où nos compagnies aériennes ont un potentiel de développement équivalent dans ce même pays et que l'ouverture recherchée n'affecte pas à la viabilité des services existants. Il s'agit de règles de réciprocité et de saine concurrence que nous encourageons.

## Les aéroports régionaux

La politique d'autofinancement des aéroports a des conséquences encore plus lourdes pour les aéroports en région qui n'ont pas un volume suffisant de passagers pour financer l'entretien et l'amélioration des infrastructures. Les charges imposées aux passagers deviennent prohibitives.

Au Québec, il y a 146 aérodromes, de tailles très diverses. Les aéroports régionaux sont des infrastructures importantes, voire vitales, dans plusieurs communautés. En plus d'assurer les liens pour les voyageurs, les gens d'affaires et les touristes, certains aéroports sont à la base de services essentiels, comme la lutte contre les incendies de forêt, le sauvetage en mer ou l'approvisionnement en nourriture et biens de consommation courante pour les communautés isolées. Ces aéroports sont également essentiels à l'exploitation de certaines ressources en régions éloignées. L'accès à un aéroport devient un critère déterminant dans la décision des investisseurs d'exploiter une mine ou une source d'énergie.

Il existe un programme (fédéral) d'aide aux immobilisations aéroportuaires qui peut aider à l'amélioration des infrastructures. Le Conference Board du Canada a analysé ce programme, qui n'a pas été revu depuis près de 20 ans, et formule les critiques suivantes :

- Ce programme ne répond pas aux besoins des petits aéroports.
- Bon nombre d'aéroports régionaux n'ont pas accès au programme (principalement ceux qui n'ont pas de liaison aérienne régulière).
- Le budget disponible pour ce programme a continuellement diminué depuis l'adoption, en 1994, de la Politique nationale du transport aérien.
- L'accès aux fonds disponibles est problématique; les procédures administratives sont lourdes et plusieurs petits aéroports n'arrivent pas à satisfaire toutes les exigences.
- Il existe quelques programmes provinciaux qui se veulent complémentaires, mais ils disposent de faibles budgets.
- L'accent a été mis ces dernières années sur les investissements pour la sécurité, ce qui a peu contribué à l'amélioration des infrastructures de base.

La FCCQ ne réclame pas des investissements dans tous les aéroports locaux ou régionaux. Mais elle insiste pour que le gouvernement fédéral :

- s'assure que les infrastructures aéroportuaires dont il demeure propriétaire dans certaines régions soient entretenues et améliorées lorsqu'elles contribuent significativement au développement de ces régions.
- Révise le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dans une optique d'amélioration de la qualité des aéroports régionaux, d'expansion du service aérien dans les régions et de développement économique.
- Offre des compensations aux administrations aéroportuaires afin qu'elles puissent réduire ou éliminer les frais qu'elles imposent aux transporteurs et voyageurs des régions.

## Le Transport maritime

Le Québec s'est d'abord développé le long du St-Laurent. Plusieurs municipalités du Québec, dont les villes de Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sept-Îles, sont situées dans ce grand corridor maritime. La FCCQ s'intéresse donc depuis longtemps à l'industrie maritime parce qu'elle génère des retombées économiques majeures. La FCCQ a prêté une grande attention à la stratégie maritime que prépare le gouvernement du Québec. Certains éléments de cette stratégie rejoignent les enjeux étudiés par l'exercice d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Il convient d'ailleurs d'aborder les enjeux associés au transport maritime sur l'ensemble du territoire constitué par l'ensemble du système Saint-Laurent Grands Lacs. Ce système concerne en effet une population globale de plus de 158 millions de personnes qui vivent dans huit États américains, en Ontario et au Québec. Le Québec joue en outre le rôle de porte d'entrée de la Voie maritime du Saint-Laurent qui constitue un axe majeur et stratégique de transport dans ce grand système. Le transport de marchandises par le réseau Grands Lacs-Voie maritime engendre 34,6 milliards de dollars d'activité économique et 227,000 emplois au Canada et aux États-Unis.

À l'égard de plusieurs enjeux stratégiques associés au transport maritime, les intérêts du Québec et ceux du gouvernement fédéral se rejoignent. Les deux gouvernements partagent en effet les mêmes ambitions, comme :

- l'intensification du commerce interprovincial;
- l'accroissement des échanges internationaux et la participation plus grande des provinces et du Canada aux marchés mondiaux;
- le transport des hydrocarbures de l'ouest du pays vers le Québec et les provinces de l'Est;
- l'exploitation des nouvelles sources d'énergie, notamment le gaz naturel;
- l'ouverture vers le Nord et le développement économique résultant de l'exploitation des richesses naturelles de ce territoire;
- la protection de l'environnement dans l'ensemble du corridor du fleuve Saint-Laurent et du golfe.

Pour donner un essor à l'industrie maritime du Québec, il est impératif :

- d'adopter une approche d'optimisation des modes de transports pour supporter les efforts économiques et optimiser les investissements existants en infrastructure;
- d'assurer l'harmonisation des réglementations et lois dans le système Saint-Laurent Grand Lacs;
- d'encadrer et supporter la fluidité et « connectivité » de flux de mouvements des cargos à l'exportation et l'importation vers et en provenance l'est du Canada

- de remplacer les infrastructures vieillissantes et ainsi répondre aux besoins et à la fluidité des mouvements et des temps de transit;
- d'améliorer et d'agrandir les installations de vrac (solide et liquide) sur le Saint-Laurent;
- d'améliorer les interfaces entre les ports et les réseaux terrestres de manière à réduire la congestion dans les principaux centres urbains.

Le transport maritime, combiné au transport ferroviaire, est étroitement associé au développement du Grand Nord québécois et de l'Arctique.

L'intensification du trafic maritime offre des perspectives de croissance et de développement des chantiers maritimes situés en Ontario et au Québec. Il faut que ces chantiers puissent bénéficier de conditions qui leur permettent de livrer concurrence aux chantiers étrangers.

Enfin, le développement accru de l'industrie maritime commande la mise en place, dans certains endroits stratégiques du fleuve et du golfe, d'une capacité d'intervention et de contrôle en cas d'accident ou de fuite de produits dangereux. Ces considérations environnementales doivent être prises en compte.

La FCCQ souhaite que l'examen de la Loi sur le transport au Canada favorise la relance du transport maritime et le renforcement de l'intermodalité des modes de transport. Elle recommande que le comité d'examen illustre clairement les dispositifs assurant la sécurité du transport maritime au Canada.

## Le transport en commun

La congestion routière est devenue une préoccupation de première importance dans les grandes villes du monde. En plus des enjeux d'aménagement et d'environnement, la congestion représente un coût économique considérable.

Selon les évaluations du ministère des Transports, les pertes liées à la congestion routière étaient estimées en 2013 à 1,8 milliard \$ dans la région de Montréal.<sup>1</sup>

Au Canada, selon les dernières estimations (2012) du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, les pertes annuelles liées à la congestion sont estimées entre 3,1 milliards \$ et 4,6 milliards \$.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Stratégie nationale de mobilité durable, gouvernement du Québec, 2013, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1146407.pdf>

<sup>2</sup> Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, 2012, <http://www.comt.ca/english/uttfcongestion-2012.pdf>

A Toronto, des études faites par la ville estiment quant à elle les pertes à 6 milliards \$. De plus, Toronto estime qu'elles pourraient augmenter à plus de 15 milliards \$ d'ici 2013.<sup>3</sup>

Le transport en commun ne permet pas de résoudre à lui seul les problèmes de congestion, mais il fait indiscutablement partie des solutions les plus appropriées et les plus efficaces pour la réduire et en atténuer les effets.

Le gouvernement du Canada consacre déjà environ 1 milliard \$ annuellement aux investissements en infrastructures de transport collectif de ses partenaires provinciaux et municipaux. La FCCQ salue cet effort tout en reconnaissant que les besoins dans le domaine sont considérables et croissants, tandis que les ressources financières demeurent insuffisantes.

Depuis sa mise en place en 2007, le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) a apporté un soutien essentiel au renouvellement des infrastructures municipales et de transport collectif. Au Québec, le FTE a alimenté la Société de financement des infrastructures municipales (SOFIL) qui offre une source de financement dédié importante aux infrastructures de transport collectif. Il en a résulté un renouvellement des équipements et une amélioration du service de transport en commun dans les grandes villes et plusieurs autres municipalités.

Le FTE bénéficie actuellement d'un budget annuel 2 milliards \$ (dont environ la moitié est affecté au transport en commun). Le Plan Chantiers Canada 2014-2023 prévoit une indexation partielle de ce fonds; la contribution fédérale pour la période 2014-2023 serait de 21,8 milliards \$. De plus, le nouveau Fonds Chantiers Canada bénéficiera de 14 milliards \$ pour soutenir des projets d'importance nationale, régionale et locale contribuant à la croissance économique, à la création d'emplois et à la productivité. La FCCQ ne veut aucunement minimiser l'importance de cet investissement fédéral. Compte tenu des besoins en infrastructures municipales et en transport en commun dans les diverses régions du Canada, la FCCQ suggère que le Fonds de la taxe sur l'essence soit pleinement indexé.

Cela permettrait de répondre encore plus adéquatement aux besoins des municipalités du pays. En garantissant une croissance plus stable des transferts aux municipalités, une réelle indexation favoriserait aussi une meilleure planification des dépenses dans les infrastructures municipales.

Par ailleurs, la taxe fédérale d'accise sur l'essence de 10 cents le litre a généré des revenus de plus de 4,2 milliards \$ en 2012. Un peu moins de la moitié de ces revenus sont utilisés pour financer le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE). Dans le contexte du retour à l'équilibre budgétaire, il apparaît possible, et souhaitable aux yeux de la FCCQ, de transférer progressivement la totalité des revenus de la taxe d'accise sur l'essence vers le Fonds de la

<sup>3</sup> Roundtable on Gridlock & Traffic Congestion, Ville de Toronto, 2014, <http://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2014/ex/bgrd/backgroundfile-72899.pdf>

taxe sur l'essence, ce qui accroîtrait les fonds disponibles pour le financement des infrastructures des municipalités canadiennes, notamment en transport collectif.

Il est important de souligner que les municipalités au Canada sont actuellement responsables de plus de 50 % des biens publics. Elles ont l'obligation de combler un déficit d'entretien de longue date de ces infrastructures. Selon la Fédération canadienne des municipalités, 30 % des infrastructures municipales sont à risque. Les municipalités sont donc confrontées au défi de remettre à niveau ces infrastructures et de lancer de nouveaux projets. Elles doivent mettre à contribution leurs contribuables, mais elles ont aussi besoin de l'appui financier des gouvernements supérieurs.

La Fédération recommande donc :

- Que la taxe fédérale d'accise soit graduellement transférée en totalité au Fonds de la taxe sur l'essence;
- Que le Fonds de la taxe sur l'essence soit pleinement indexé afin de favoriser le financement des infrastructures municipales, notamment le transport en commun.