

PRÉCIS

LES DÉFIS QUE POSENT L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS AU CANADA

En janvier 2005, le Conference Board du Canada a publié son rapport « Canada's Transportation Infrastructure Challenge: Strengthening the Foundations ». Le Conference Board est un organisme apolitique et sans but lucratif qui se spécialise en économie et en comportement organisationnel. Ce rapport constitue une analyse des défis en matière de financement et de gouvernance que présente l'infrastructure des transports au Canada. Le rapport a été préparé à la lumière des commentaires obtenus dans le cadre d'entrevues menées avec 24 intervenants.

Dans le cadre des entrevues menées par le Conference Board avec les intervenants, on a constaté que le financement de l'infrastructure des transports constitue une des défis majeurs à relever. Les intervenants ont ciblé des objectifs clés du financement (ex. financement adéquat et durable, neutralité entre les modes de transport concurrentiels, diminution de la congestion, viabilité dans les petits marchés et répartition efficace des coûts et des avantages), de même que des solutions possibles (frais d'utilisateur, taxes spéciales, fonds de transport spécial, réforme fiscale, partage des recettes, financement par emprunt, partenariats public-privé). Le Conference Board a évalué les solutions possibles en fonction des objectifs établis et de leur aspect pratique dans le contexte canadien.

L'étude a permis de constater que les solutions présentant les plus grands avantages économiques étaient celles qui visaient un « fonds spécial de type commercial » (c.-à-d. la création d'un fonds grâce auquel les intervenants pourraient emprunter pour des projets d'infrastructure et dont le contenu augmenterait grâce aux intérêts générés par le remboursement de tels prêts) et des « frais d'utilisateur basés sur l'ensemble des coûts ». Par ailleurs, ces solutions étaient également les moins pratiques dans le contexte canadien. En bref, le rapport a permis de conclure qu'aucune « solution miracle » ne présente le potentiel économique et l'aspect pratique nécessaires, et qu'il est essentiel de mettre en place une « méthode concertée » qui permettrait d'appliquer toutes les solutions.

La gouvernance de l'infrastructure des transports constituait également un défi important pour les intervenants. Dans le cadre des entrevues, on a établi quatre objectifs concernant un nouveau régime de gouvernance : mettre en place un système plus intégré, diminuer le nombre de décisions motivées par des facteurs politiques, améliorer la répartition des capitaux et améliorer l'utilisation des infrastructures existantes. Ces objectifs étaient assortis de trois caractéristiques souhaitées d'un nouveau régime : vision solide et leadership, utilisation de critères objectifs et de méthodes analytiques, et planification et mise en œuvre multimodales. Le Conference Board a analysé les modèles de gouvernance de l'infrastructure des transports actuellement utilisés à Vancouver, à Londres, en Nouvelle-Zélande, aux États-Unis et en Australie pour déterminer quels types de modèles correspondaient le mieux aux objectifs établis et aux caractéristiques souhaitées.

Le rapport recommande de créer deux nouvelles structures de gouvernance permettant de gérer l'infrastructure des transports au Canada. À l'échelle régionale, on propose de

créer des organismes de transport métropolitains (OTM), qui ressembleraient à TransLink, à Vancouver, mais dont les membres du conseil d'administration seraient nommés plutôt qu'élus, mais tenus de rendre des comptes aux politiciens élus. À l'échelle provinciale, on propose de créer des organismes de transport terrestre provinciaux (OTTP). La création de ces organismes constituerait une adaptation du modèle TransFund de la Nouvelle-Zélande. Dans le rapport, on souligne qu'on a déjà recommandé ce modèle dans le cadre de deux commissions fédérales canadiennes : la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada et l'Examen de la Loi sur les transports au Canada.

En ce qui a trait à la structure, les membres des OTM et des OTTP seraient nommés par une commission indépendante plutôt qu'élus et seraient tenus de rendre des comptes dans le cadre d'ententes de rendement. Leur conseil d'administration tenterait de créer un équilibre entre l'indépendance, l'expertise et la représentation des intervenants. Les OTTP évalueraient, sélectionneraient et financeraient tous les projets de voirie réalisés dans leur province/territoire, conformément aux critères d'évaluation objectifs. Toutefois, les OTTP ne seraient pas chargés de la conception, de la construction, de l'exploitation ni de l'entretien de l'infrastructure des transports. Ils recevraient des fonds provenant de taxes provinciales sur l'essence, de la tarification des usagers de la route et, possiblement, d'une partie des fonds provenant de la taxe fédérale sur l'essence et des tarifs imposés aux poids lourds en fonction de critères de poids-distance. Les OTM seraient responsables de la sélection, du financement, de la construction et de l'entretien de l'infrastructure des transports.

Le Conference Board signale que le rapport est censé être une évaluation initiale visant à amorcer la discussion, et qu'il est nécessaire d'effectuer une évaluation plus approfondie des problèmes et des solutions. Une question clé qui doit être étudiée concerne la détermination des caractéristiques les plus importantes d'un modèle de financement. Il n'y a aucune raison de croire, comme dans l'étude du Conference Board, que les intervenants les mettent sur un pied d'égalité.

Enfin, on indique dans le rapport qu'il est nécessaire d'étudier davantage les rôles, les responsabilités et l'obligation de rendre compte des gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux. Les questions d'infrastructure des transports, telles que les frontières, les couloirs commerciaux, le développement intermodal et l'établissement d'un fonds canadien pour le transport terrestre sont d'un intérêt commun pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux/territoriaux. On recommande dans le rapport de porter une attention particulière à la manière dont l'infrastructure des transports peut être organisée à l'échelle nationale, et à la manière dont le transfert de la taxe fédérale sur l'essence aux municipalités interagira avec les recommandations présentées dans le rapport.

Pour consulter le rapport allez à : www.conferenceboard.ca.