
ÉTUDE SPÉCIALE

Services économiques TD



11 avril 2013

Résumé

MAINTENIR LE CAP : SOUTENIR L'ÉLAN DE TORONTO APRÈS LA RÉCESSION MONDIALE

De nouvelles démarches s'imposent pour permettre à la région de prospérer dans un contexte de croissance modérée et de restrictions budgétaires

À la demande de l'Alliance CivicAction du Grand Toronto (CivicAction), nous avons entrepris de dresser le présent bilan économique à long terme de la région de Toronto dans le but d'orienter les discussions et de relever les tendances à examiner dans le cadre du prochain forum intitulé Our Region, Our Move qui aura lieu à Toronto le 17 avril 2013.

L'économie de la région de Toronto a connu sa part de difficultés depuis l'éclatement de la crise financière mondiale en 2008-2009. N'empêche, la plus grande région urbaine du Canada (qui comprend la région du Grand Toronto et la ville de Hamilton) a fait preuve d'une vigueur et d'une stabilité ayant capté l'attention à l'échelle internationale. Les progrès au chapitre de l'emploi et du niveau de vie, en particulier, dépassent largement ceux enregistrés dans la plupart des grandes régions urbaines concurrentes en Amérique du Nord. En outre, bon nombre des secteurs de l'économie de la région de Toronto ont contribué à cette vigueur relative, avec la ville de Toronto en tête, cette dernière ayant profité d'un afflux constant de jeunes travailleurs hautement qualifiés vers son centre-ville.

Pour l'avenir, la tâche la plus importante que devront accomplir les dirigeants de la région de Toronto consistera à maintenir cette dynamique malgré un certain nombre de défis notables à plus long terme en matière de croissance et de prospérité. Dans le rapport, nous abordons sept problèmes structurels importants qui, au cours des dernières années, ont reçu divers degrés d'attention de la région tout en ayant progressé de manière inégale :

- Aggravation de la saturation du réseau routier – Bien que les travaux d'amélioration de l'aménagement du territoire de la région de Toronto se soient intensifiés davantage durant la dernière décennie, la congestion routière va de mal en pis. Selon la chambre de commerce de la région de Toronto, la dépendance automobile et la saturation du réseau routier coûtent à la région environ 6 milliards de dollars en pertes de productivité chaque année, chiffre qui pourrait s'élever à 15 milliards de dollars d'ici 2031 si aucune mesure n'est prise. Cette congestion routière entraîne également des effets néfastes sur la santé.

- Déficit toujours appréciable des infrastructures – Au réseau de transport de calibre mondial s’ajoutent d’autres aspects de l’infrastructure physique, notamment le réseau d’adduction et de distribution d’eau et le réseau d’assainissement, qui requièrent des investissements considérables, de la maintenance et le financement nécessaire aux opérations pour soutenir la croissance future et maintenir la qualité de vie dans la région. Et ce sont finalement les municipalités qui paient la plus grande partie de la facture de l’infrastructure. Pourtant, celles-ci ont manqué de souplesse sur les plans budgétaire et administratif pour relever de manière adéquate les défis auxquels elles étaient confrontées.
- Vieillesse de la main-d’œuvre et ralentissement de la croissance démographique – La baisse de la participation des baby-boomers vieillissants au marché du travail comparativement aux cohortes plus jeunes contribuera à freiner davantage la capacité de la région à générer des recettes. Qui plus est, la population vieillissante exercera des pressions à la hausse sur les dépenses en soins de santé. Les nouveaux arrivants, qui continueront d’être la principale source d’accroissement de la population, se tournent de plus en plus vers d’autres lieux de résidence. En effet, la proportion d’immigrants nationaux de la région de Toronto est passée de 44 % en 2006 à 34 %. Enfin, tel qu’il a été mis en évidence pendant la reprise en cours, la capacité des nouveaux arrivants à tirer profit des occasions sur le marché du travail continue à poser un défi.
- Affaiblissement de la compétitivité des coûts – L’appréciation du dollar canadien conjuguée aux pressions à la baisse sur les salaires dans les États américains concurrents fait en sorte que de nombreuses entreprises de la région de Toronto peinent à concurrencer, et ce, en dépit d’un certain nombre de mesures favorables visant à réduire le fardeau fiscal des entreprises. Par ailleurs, compte tenu des déficits des gouvernements fédéral et provinciaux, il existe un véritable risque qu’une part des progrès réalisés sur le plan fiscal soient effacés.
- Occasions trop peu nombreuses pour les jeunes – La région de Toronto affiche un taux relativement élevé d’obtention d’un diplôme d’études postsecondaires. Cependant, le système d’enseignement supérieur de l’Ontario ne s’harmonise pas avec les besoins des employeurs, et les dépenses en formation privée sont relativement faibles. Ainsi, de nombreux jeunes de la région se retrouvent sans emploi ou sous-employés. Ces tendances entraînent également des retombées sociales loin d’être souhaitables, notamment un accroissement de la pauvreté, le désengagement civique et une hausse du taux de criminalité dans une plus large mesure que ce n’aurait été le cas autrement.
- Nombre trop élevé de résidents marginalisés – Malgré une reprise économique satisfaisante depuis la récession, de nombreux résidents de la région de Toronto ont été laissés pour compte. Le système de sécurité du revenu est essentiel pour veiller à la mise en place d’un filet de sécurité sociale en cas de besoin. Toutefois, le système actuel est trop complexe et pose un certain nombre d’obstacles au renforcement de l’attrait financier du travail. En dépit de l’essor de la construction de nouvelles habitations, l’offre de logements abordables bâtis comme tels n’a pas crû au même rythme que la demande au cours des dernières années.
- L’environnement relégué à l’arrière-plan – Des progrès ont été réalisés, au cours de la dernière décennie, au chapitre de l’environnement, notamment une diminution des journées de smog et une réduction de la quantité d’émissions de carbone découlant de la production d’électricité. Cependant, depuis la crise financière, le sentiment d’urgence de passer à l’action afin de protéger l’environnement s’est estompé et l’attention en Amérique du Nord s’est tournée vers l’économie. Le sud de l’Ontario connaît déjà une diversité de changements climatiques allant d’une augmentation des températures à des précipitations irrégulières, phénomènes qui nécessiteront la mise en place de stratégies d’adaptation.

Contexte économique et budgétaire : les facteurs qui compliquent l’affaire

Le contexte économique et budgétaire des trois à cinq prochaines années entravera sans doute les efforts visant à renforcer les fondements économiques et sociaux de la région de Toronto à l’avenir. Ces dernières années, la croissance économique a été propulsée par un certain nombre de tendances non durables, notamment la faiblesse extrême des taux d’intérêt, l’endettement excessif des ménages et la surévaluation des prix des logements. En raison de la résorption prévue de ces déséquilibres, la croissance économique annuelle devrait s’établir à un taux timide d’environ 2 %

dans la région, soit une nette diminution par rapport au rythme de croissance historique de 3 %.

Par ailleurs, les gouvernements fédéral et provinciaux maintiennent le cap sur les objectifs visant l'élimination progressive de leurs déficits. Le sort de la région sur le long terme est fortement lié à la solidité de la situation des finances publiques. Toutefois, l'attention que l'on accorde actuellement à l'élimination des déficits budgétaires réduira la marge de manœuvre à moyen terme du gouvernement qui lui permettrait d'investir davantage dans d'autres secteurs de dépenses importants. Entre-temps, les municipalités de la région devront composer avec des difficultés financières accrues découlant du ralentissement de l'activité sur le marché de l'habitation, des pressions à la baisse sur les subventions des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que des pressions pour compenser dans les domaines au sein desquels les autres ordres de gouvernement ont réduit leur soutien.

Non seulement les ressources publiques sont susceptibles d'être limitées, mais on note aussi l'absence d'un catalyseur de changement immédiat, par exemple, une crise économique. Ainsi, un défi de taille en matière de leadership se pose.

Considérations relatives aux mesures à prendre

Afin que la région puisse progresser dans un tel contexte de croissance modérée et de restrictions budgétaires, il importe de consacrer davantage d'efforts aux principales priorités en se fondant sur un certain nombre de considérations de base. Certaines d'entre elles sont présentées dans la boîte de texte à la page suivante. Les initiatives qui permettront d'unir la région de manière cohérente et d'atteindre de nombreux objectifs d'ordre économique et social sans toutefois aboutir à des conséquences négatives imprévues offrent le plus grand potentiel de changement positif. Mais surtout, un critère primordial auquel on doit accorder une importance particulière au moment de décider des initiatives d'orientation à adopter est l'examen du faible rendement de la région de Toronto au chapitre de la productivité, la raison étant que les gains d'efficience et de productivité sont les facteurs déterminants de la hausse du niveau de vie à long terme.

Dans l'optique d'en faire plus avec moins de ressources, les gouvernements devront forcément porter leur attention sur les résidents qui éprouvent le plus grand besoin. Dans la mesure où les nouvelles initiatives d'augmentation des recettes sont nécessaires, il conviendra de mettre l'accent sur les sources de recettes qui nuisent le moins à la croissance

Considérations relatives aux mesures à prendre

- Établir les priorités, une mesure critique
- S'assurer que les discussions sont de portée régionale, et non municipale
- Adopter les meilleures approches, c.-à-d. celles qui permettent d'atteindre de multiples objectifs économiques et sociaux
- Examiner les politiques du point de vue de la productivité et de l'efficacité
- Éviter les mesures aboutissant à de graves conséquences imprévues
- Tirer profit d'une collaboration étroite avec le secteur privé et de sa participation active
- Reconnaître que la concurrence ne reste pas immobile

économique et à la compétitivité. Une telle réorientation exigera des méthodes novatrices de financement dans des domaines offrant non seulement des retombées nettes considérables, mais aussi la possibilité de mobiliser un vaste soutien à l'échelle de la région.

Le temps est venu de réaliser Le grand projet

Un grand nombre de domaines satisferaient à ces différents critères. À notre avis, un des domaines qui ressort – et qui est d'ailleurs un des principaux thèmes du prochain forum – est le besoin de renouveler le système de transport en commun et le réseau routier de la région de Toronto, qui créent des désavantages relatifs à l'heure actuelle, pour en faire des atouts de taille. Le transport représente la pierre angulaire d'une économie. Pourtant, comme nous l'avons indiqué précédemment, la saturation du réseau routier entraîne de lourdes conséquences au regard des pertes de productivité dans la région de Toronto. En effet, un système de transport inadéquat est coûteux si l'on en juge par la réduction de la mobilité des résidents, phénomène qui prive les personnes vivant dans la pauvreté d'occasions d'emploi et qui réduit les occasions d'affaires. Cela pousse également les gens à prendre leur auto, au détriment de l'environnement.

La société de transport de la région, Metrolinx, a lancé un plan audacieux intitulé « Le grand projet », dont la mise en œuvre constituerait un grand pas en avant. Ce plan requiert un financement d'environ 50 milliards de dollars en mises de fonds sur 25 ans, en plus de 1,5 à 2 milliards de dollars en frais d'exploitation annuels. Les coffres de l'État étant

déjà dégarnis, les secteurs public et privé reconnaissent de plus en plus la nécessité de trouver de nouveaux outils de financement afin que Le grand projet se concrétise. D'ici le 1er juin, Metrolink publiera ses propositions de financement tant attendues relativement à sa stratégie d'investissement. Les options envisagées comprennent notamment une taxe de vente, des péages routiers et une taxe sur le stationnement.

Dans de nombreux rapports publiés au cours de la dernière décennie, les Services économiques TD se sont montrés en faveur de la mise en place efficace et transparente d'une tarification routière ou d'une taxe de vente régionale perçue dans la région desservie par le transport en commun en vue d'aider à financer des services locaux essentiels, comme le réseau de transport. Nous continuons de soutenir cette position. La mise en application de mesures par l'intermédiaire du système d'imposition du revenu des particuliers contribuerait à atténuer l'incidence des coûts plus élevés sur les ménages à faible revenu.

Conclusion

En dépit des difficultés financières ressenties à l'échelle mondiale, la région de Toronto a enregistré de solides progrès du niveau de vie depuis la grande récession. Cependant, il ne sera pas facile de bâtir sur ce succès relatif au cours des cinq prochaines années dans un contexte qui sera, selon toute vraisemblance, caractérisé par une faible croissance et des restrictions budgétaires. Les meilleures chances de réussite reposeront sans doute sur la recherche de domaines qui posent des défis communs à l'ensemble de la région et pour lesquels les résidents entrevoient une rentabilité considérable sur les plans des avantages économiques et de l'amélioration de leur qualité de vie. Après des années de discussions, le projet d'envergure visant le développement d'un système de transport de calibre mondial pour le 21^e siècle pourrait enfin voir le jour.

*Derek Burleton, vice-président et
économiste en chef adjoint
416-982-2514*

*Sonya Gulati
Économiste principale
416-982-8063*