

Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada

La demande de transport public augmente au Canada sous l'impulsion de l'urbanisation croissante, d'une sensibilisation aux problèmes environnementaux et de la hausse du coût de l'essence. Plus de 80 % des Canadiens vivent dans les villes et 67 % de l'emploi total au Canada se situe dans 25 régions métropolitaines. Les villes du Canada sont les moteurs de la croissance économique de la nation. Cependant, il n'y a pas de plan de transport coordonné permettant de déterminer l'investissement en infrastructure requis à l'appui de cette urbanisation. Le Canada reste le seul pays de l'OCDE et du G8 n'ayant pas élaboré de plan national à long terme pour le transport urbain; par conséquent, une stratégie nationale de transport devrait constituer une priorité pour le gouvernement fédéral.

Le transport public est un service essentiel qui contribue au bien-être d'une ville. Il augmente la valeur des propriétés résidentielles et commerciales et peut également contribuer à réduire la partie du budget des ménages consacrée au transport, haussant ainsi le revenu disponible. Selon une étude effectuée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), l'offre et la demande optimales de services de transport urbain au Canada exigeraient un investissement de 71,3 milliards de dollars dans l'infrastructure de transport public, mais dégageraient des bienfaits économiques de 238,6 milliards de dollars (source : Association canadienne du transport urbain, *The Optimal Level of Supply and Demand for Urban Transit in Canada*, 2008).

Les embouteillages et la congestion augmentent dans un grand nombre de municipalités où l'expansion des systèmes de transport public ne marche pas de pair avec la croissance du centre urbain. Cette situation entraîne des coûts économiques, sociaux et environnementaux. Selon Metrolinx, régie du transport régional du Grand Toronto et de Hamilton, la congestion a coûté à la région du Grand Toronto et de Hamilton 6 milliards de dollars (3,3 milliards de dollars en frais de voyage pour les navetteurs et 2,7 milliards de dollars en activités économiques perdues) en 2006 (source : Metrolinx, *Costs of Road Congestion in the Greater Toronto and Hamilton Area*, décembre 2008). En outre, 21 000 Canadiens sont décédés de causes attribuables au smog en 2008 et leur nombre pourrait atteindre 90 000 d'ici à 2031 (source : Association médicale canadienne, *L'air qu'on respire : Coût national des maladies attribuables à la pollution atmosphérique*, août 2008).

Les municipalités sont responsables des services de transport urbain, mais peuvent difficilement générer les revenus dont elles ont besoin pour maintenir, et à plus forte raison, élargir leurs réseaux de transport pour répondre aux besoins croissants de la population. Les villes comptent fortement sur l'assiette de l'impôt foncier pour financer leurs services. Cependant, l'impôt foncier n'augmente pas au même rythme que l'économie comme l'impôt sur le revenu ou les taxes de vente et elles sont mal placées, sur le plan financier, pour consentir les investissements à long terme requis dans le transport public. En outre, pressées de répondre aux demandes de services additionnels, bon nombre de villes ont retardé d'importants projets de maintien ou d'expansion de l'infrastructure. L'ACTU estime qu'il faudra investir 40,1 milliards de dollars dans les réseaux de transport canadiens d'ici à 2012 pour répondre aux besoins de transport urbain dans l'ensemble du pays (source : Association canadienne du transport urbain, *Towards a National Plan for Public Transit*, 2008).

Les contributions financières des instances supérieures varient selon les compétences. Les gouvernements provinciaux tendent à financer en moyenne entre 40 % et 50 % des améliorations apportées aux transports publics (Source: Association canadienne du transport urbain, *A National Transit Strategy for Canada*, 2007). À l'heure actuelle, le financement fédéral du transport urbain relève du Fonds Chantiers Canada, un plan d'amélioration de l'infrastructure de sept ans prenant fin en 2014. Le budget fédéral de 2009 prévoit des fonds de relance importants pour l'infrastructure, mais les délais déterminés de ces fonds signifient que la majorité des projets de transport public ne sera pas admissible à ces fonds. *Foncer pour gagner*, le rapport final du Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence, recommande que le gouvernement fédéral montre la voie à suivre pour régler les principaux enjeux urbains comme le transport public et établisse « une assiette du revenu plus appropriée, stable et diversifiée pour soutenir les centres urbains canadiens » (source : Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence, *Foncer pour gagner*, 2008).

Il y a une différence frappante entre le Canada et, par exemple, les États-Unis en ce qui a trait au niveau et à la prévisibilité de l'aide financière fédérale accordée au transport urbain. Entre 1998 et 2006, le gouvernement américain a octroyé un montant total de 56,5 milliards \$US au transport urbain et, dans le cadre de l'*Economic Recovery Act* de l'administration Obama, une somme additionnelle de 8,4 milliards de dollars a été affectée spécifiquement à des projets de transport urbain. En Europe, les instances supérieures assument entre 15 et 30 % des frais d'exploitation des réseaux de transport public et entre 30 et 100 % des besoins en capitaux.

Les projets d'immobilisations du transport public exigent de nombreuses années et, s'ils n'obtiennent pas un financement stable et prévisible, sont difficiles à entreprendre. Un engagement solide, stable à l'égard du transport public permettra aux organismes de transport en commun canadiens de formuler des plans de transport à long terme qui contribueront à stimuler l'économie, offriront un meilleur service aux utilisateurs et établiront le climat de confiance requis pour attirer les investisseurs du secteur privé. S'il se dote d'un programme national axé sur le transport urbain, le Canada pourra au 21^e siècle financer le maintien de l'infrastructure actuelle et développer les projets de transport public nécessaires pour diminuer la congestion, améliorer la mobilité des Canadiens et renforcer l'économie.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral formule une stratégie nationale de transport prévoyant :

1. Un mécanisme de financement fédéral permanent à l'appui de l'infrastructure de transport urbain.
2. Une coopération avec les instances provinciales et territoriales en vue de faciliter et d'encourager l'investissement privé dans les projets d'infrastructure, notamment par le truchement de partenariats des secteurs public et privé.
3. Un appui aux tentatives de planification juridictionnelle des municipalités centrées sur l'aménagement à objectifs intégrés du territoire et la limitation de l'expansion tentaculaire.

