

15.6 Transports urbains

Près de 60% de l'activité globale en matière de transports au Canada a lieu dans les régions urbaines, où vit environ 75% de la population. Sur les 8 millions de voitures immatriculées en 1973, 5 millions circulent dans les villes et figurent pour 80% de l'ensemble des déplacements urbains. Les compagnies de transport municipal offrent des services d'autobus, de train, de métro et de tramway, mais en dépit d'importants investissements en installations et en véhicules elles n'ont que partiellement réussi à faire concurrence à l'automobile en raison de la souplesse, du confort et de l'intimité qu'offre cette dernière. Toutefois, la réaction de plus en plus défavorable du public à l'égard de la construction de nouvelles routes et l'inquiétude croissante au sujet de la pollution de l'air et des encombrements causés par les voitures ont redonné une nouvelle importance aux transports publics.

Bien que les compétences en matière de transports urbains se situent surtout aux niveaux provincial et municipal, le gouvernement fédéral révisé actuellement ses politiques des transports en s'attachant d'une façon particulière à leurs répercussions sur les régions urbaines. Les aéroports, les ports et les services ferroviaires sont les principaux éléments dont on se préoccupe au palier fédéral, mais des initiatives directes ont été prises également dans le domaine des transports urbains. Le gouvernement a accordé à l'Ontario \$10 millions pour l'achat de matériel roulant destiné à un service de trains de banlieue entre la gare Union de Toronto et Richmond Hill. La future Société nationale de développement des transports urbains sera chargée de mettre au point et de commercialiser de nouveaux véhicules et systèmes de transport pour les marchés canadiens et d'exportation. La Société mettra également à l'essai de nouvelles théories en ce qui concerne la gestion de la circulation et les méthodes opérationnelles.

La demande de services de transport adéquats dans les régions urbaines a imposé un lourd fardeau financier aux municipalités. Les programmes provinciaux à frais partagés qui ont contribué à acquitter les coûts d'investissement et d'exploitation des systèmes de transports urbains ont été jusqu'à tout récemment fortement orientés vers l'aménagement de routes et de voies rapides. À l'heure actuelle cependant, plusieurs provinces se tournent davantage vers la planification et la construction de systèmes de transport public.

Au Manitoba, on a étudié en 1973 des systèmes d'autobus-taxi et de transport rapide, mais aucun programme provincial n'était en vigueur. À Winnipeg, le Système de transport urbain de la cité de Winnipeg a ajouté deux nouvelles voies rapides aux deux qui existaient déjà, et dans le centre de la ville proprement dite il a réservé une voie à l'usage exclusif des autobus.

En Saskatchewan, le gouvernement provincial a participé à la mise en service du télébus à Regina en 1971. Le télébus offre un service de transport de porte à porte à l'intérieur de certaines zones de la ville ainsi qu'un service de liaison avec le service régulier pour les trajets inter-zones. La plupart des véhicules sont petits et ne peuvent transporter que de 16 à 24 passagers, mais aux heures de pointe on ajoute des autobus ordinaires à 42 places afin d'accroître la capacité. Le service couvre à l'heure actuelle près du tiers de la ville de Regina et doit s'étendre à toute la ville d'ici 1975. Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont patronné des études préliminaires de faisabilité, mais c'est la ville qui se charge de l'exploitation et du financement du système proprement dit.

En 1972, l'Ontario a lancé un programme précis en vue de remédier aux problèmes de transport dans les villes. Ce programme comprenait des subventions aux municipalités couvrant 75% des frais d'achat de matériel de transport, des subventions de 50% destinées à compenser les déficits d'exploitation de services de transport, des subventions de 50% pour l'expansion de systèmes de contrôle de la circulation par ordinateur, ainsi qu'une aide financière pour promouvoir l'adoption d'un horaire de travail souple.

À la fin de 1973, 26 municipalités avaient commandé du nouveau matériel et des nouvelles installations de transport auxquels s'appliquaient les subventions provinciales de 75%, 50 études sur le transport avaient été approuvées aux fins du remboursement de 75%, et Ottawa, Toronto et Hamilton avaient profité de la subvention de 50% pour améliorer et étendre les systèmes de contrôle de la circulation par ordinateur.

Les efforts déployés par les municipalités de l'Ontario dans le but de coordonner la planification et l'exploitation des transports ont commencé à donner des résultats substantiels lorsqu'une série de recommandations a été formulée en vue de la mise sur pied de la première