

Rapport de recherche sur le secteur des transports



Résumé



M A R B E K
Resource Consultants Ltd.

**RAPPORT DE RECHERCHE SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Rapport final – résumé

[N° d'identification du projet : 27082]

Élaboré pour la

Fédération canadienne des municipalités

par

Marbek Resource Consultants Ltd.

et le

Todd Litman

Victoria Transport Policy Institute

juin 2008 – révisé en mars 2009

Marbek Resource Consultants Ltd.

222, rue Somerset O., bureau 300, Ottawa, ON K2P 2G3

Tél. : 613.523.0784 ♦ Téléc. : 613.523.0717 ♦ www.marbek.ca

RÉSUMÉ

Le Fonds municipal vert (FMV) de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) a retenu les services de Marbek Resource Consultants afin que ces derniers examinent les enjeux relatifs aux pratiques municipales durables du secteur des transports et les tendances qui se dessinent dans ce domaine, et qu'ils documentent les pratiques types et les pratiques exemplaires, de même que les technologies naissantes.

Ce rapport traite des pratiques municipales en matière de planification, de gestion des routes et des parcs de véhicules, de transport collectif et de gestion des déplacements. Il existe plusieurs définitions de développement durable et de transport durable, mais toutes mettent l'accent sur la nécessité de parvenir à un équilibre entre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux dans le cadre d'une planification à long terme.

Les pratiques exemplaires canadiennes décrites dans ce rapport ont été sélectionnées à la suite d'un examen approfondi effectué sur Internet. Celui-ci a porté sur diverses sources :

- les prix municipaux, provinciaux et fédéraux récompensant le transport durable;
- les programmes de financement municipaux, provinciaux et fédéraux accordant des fonds pour des projets de transport durable;
- les publications (y compris les études de cas) d'organismes du secteur du transport;
- les publications de pratiques exemplaires reconnues provenant de diverses sources (associations et conseils municipaux, services d'urbanisme municipaux, experts-conseils dans le domaine des transports, conférences, etc.);
- les communications personnelles avec des représentants municipaux et experts du domaine.

Enjeux

Les principaux problèmes qui affectent le transport durable sont présentés dans le tableau ci-dessous et décrits dans le rapport.

Tableau E.1
Problèmes affectant le transport durable

environnementaux	économiques	sociaux	technologiques	de gouvernance
<ul style="list-style-type: none"> • Pollution de l'air • Changements climatiques • Disparition des habitats • Pollution de l'eau • Conséquences hydriques • Pollution par le bruit 	<ul style="list-style-type: none"> • Engorgement routier • Obstacles aux déplacements (ralentissement des piétons et des cyclistes en raison de la circulation automobile) • Dommages liés aux collisions • Coût des installations de transport • Frais de déplacement des usagers • Appauvrissement des ressources non renouvelables 	<ul style="list-style-type: none"> • Inégalités (fardeau excessif pesant sur les groupes défavorisés) • Entrave à la mobilité des personnes qui ne se déplacent pas en voiture • Répercussions sur la santé humaine • Cohésion de la collectivité • Viabilité de la collectivité • Aspects esthétiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicules • Carburants • Infrastructures • Réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Structure • Capacité financière • Fixation des prix • Gestion • Règlements

Tendances

De façon générale, le secteur du transport durable semble être en pleine ébullition. Le phénomène ne se limite plus aux grandes municipalités ni à quelques municipalités d'avant-garde, et des municipalités de toutes tailles et de toutes catégories emboîtent maintenant le pas dans les différentes régions du pays. Voici quelques observations clés :

- Une planification communautaire globale et intégrée est essentielle à l'implantation du transport durable, parce qu'elle constitue le fondement qui permettra de garantir l'accessibilité à différents modes de transport. La mise en œuvre de pratiques exemplaires dans ce domaine est cependant semée d'embûches, car il faut tenir compte des diverses parties prenantes ayant des intérêts divergents. Il existe pourtant quelques exemples de réussites partielles, tels les projets de planification communautaire intégrée et ceux d'aménagement axé sur le transport collectif mis en œuvre en Colombie-Britannique et au Québec.
- Des municipalités de toutes tailles optent pour des plans novateurs de conception et d'aménagement des routes. La raison première est souvent l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie des collectivités, mais il en découle également des avantages sur le plan environnemental, notamment la réduction des émissions.
- On a relevé peu d'exemples de pratiques exemplaires visant à promouvoir l'augmentation du nombre de passagers par véhicule et l'amélioration de l'efficacité des réseaux. De même, on dénombre peu d'exemples de planification axée sur l'aménagement d'infrastructures multimodales, compte tenu des besoins. À cet égard, le manque est manifeste.
- Plusieurs municipalités ont commencé à intégrer à leurs parcs de véhicules des modèles plus éconergétiques, mais leur nombre est relativement restreint. On connaît peu d'exemples de pratiques exemplaires concernant le choix de véhicules selon le type d'activités auxquelles est voué le parc.
- La plupart des grandes villes se sont dotées de vastes réseaux de transport collectif, mais ceux-ci doivent être améliorés afin qu'il soit possible de répondre à la demande future et d'établir un système de transport véritablement durable. Vancouver fait certes figure de chef de file avec ses ambitieux plans et ses récents travaux d'amélioration des routes, mais d'autres municipalités travaillent également à améliorer et étendre considérablement leurs réseaux.
- Quelques municipalités, dont Montréal, Vancouver et York, apportent des améliorations d'envergure à l'infrastructure conventionnelle des circuits d'autobus, qu'il s'agisse de la priorité par signalisation, de l'évitement de file d'attente, du contournement par la droite des secteurs embouteillés, ou encore de l'implantation d'un STI qui permet aux autobus de circuler plus rapidement.
- Quelques collectivités rurales ont démontré qu'une certaine forme de transport collectif était possible en milieu rural, pourvu que les services soient adaptés aux besoins et qu'ils demeurent souples. Le covoiturage par fourgonnette est une option

possible. Une autre formule consiste à intégrer les réseaux de transport ruraux à ceux des villes avoisinantes, comme le font par exemple des municipalités près de Victoria et de la Municipalité régionale de Waterloo.

- Plusieurs municipalités utilisent un STI, dont Vancouver, Saanich, York, Montréal et Halifax, pour fournir un meilleur service aux usagers. Les STI comportent notamment un système de localisation automatique des véhicules, un système d'information vocale automatisée et l'affichage numérique de l'arrêt suivant. Certaines municipalités utilisent également les cartes à puce pour accélérer le paiement du passage, et prennent les mesures nécessaires pour que ces cartes donnent accès à des correspondances sur différents réseaux. York, Montréal et St. John's ont été reconnues pour la visibilité, la sécurité, l'accessibilité et le bon emplacement de leurs arrêts.
- La gestion des déplacements comporte la mise en œuvre de différentes stratégies destinées à transformer les comportements des usagers de la route et à accroître l'efficacité des réseaux de transport. Ces stratégies aux nombreux avantages favorisent l'atteinte de tous les objectifs inhérents à la planification de collectivités viables. Nombre de collectivités canadiennes ont adopté certaines de ces stratégies, mais aucune n'a mis en œuvre toutes les stratégies de gestion des déplacements justifiées par les principes de rendement et de durabilité. L'amélioration de la gestion des déplacements constitue donc une voie privilégiée pour qui veut créer des réseaux de transport plus durables.

Résultats et incidences financières

De nombreuses politiques de transport durable entraînent des économies directes (telle une réduction des besoins en stationnement) ou la production de revenus (frais de stationnement et taxes sur le stationnement, par exemple). Par ailleurs, les stratégies ne devraient pas être évaluées individuellement mais bien en tant que parties intégrantes de programmes globaux. Les investissements dans les programmes de covoiturage et de transport collectif deviennent beaucoup plus rentables lorsqu'ils s'accompagnent de stratégies de soutien, telle la hausse des tarifs de stationnement et la gestion du stationnement, des programmes de réduction des déplacements, des stationnements incitatifs et des modèles d'aménagement urbain plus denses. Il conviendrait de reconnaître l'existence d'une synergie entre ces différents programmes.

Malheureusement, il existe peu de données sur des évaluations de résultats ou de coûts réels, ou encore sur la rentabilité des pratiques exemplaires adoptées par les municipalités canadiennes. Ce constat s'applique particulièrement aux pratiques exemplaires relatives à la planification, la gouvernance et la gestion, mais vaut également pour les pratiques opérationnelles et les technologies.

Incidences sur la gestion municipale des transports

Les incidences générales sont les suivantes :

- **Mécanismes de mesure** : la gestion efficace des activités relatives aux transports exige l'élaboration de mécanismes de mesure des coûts et des résultats; il faut pour cela élaborer des outils analytiques et renforcer la capacité qu'ont les municipalités de les utiliser adéquatement.
- **Recouvrement du coût complet** : pour que les investissements dans le transport durable soient rentables par rapport aux investissements engagés dans les infrastructures de transport conventionnelles, il faut prendre en compte leur coût total; à cette fin, tous les ordres de gouvernement doivent adopter des politiques qui permettront de répartir tous les coûts (y compris les coûts externes, dans la mesure du possible) entre les usagers des différents modes de transport. Les municipalités devraient envisager de recourir à des méthodes de financement innovatrices et d'utiliser davantage les outils financiers.
- **Processus décisionnel axé sur l'aménagement urbain intégré, qui favorise le transport durable** : les pratiques exemplaires à cet égard sont certes les plus difficiles à justifier et à mettre en œuvre, mais ce sont également celles qui offrent le plus grand potentiel à long terme. Par ailleurs, étant donné que les répercussions des décisions en matière d'aménagement prises aujourd'hui se feront sentir pendant des décennies, voire des siècles, on ne saurait trop souligner l'importance de prendre des décisions appropriées.
- **Gestion et entretien des routes** : les routes représentent généralement la plus grande dépense des municipalités au chapitre du transport. Étant donné les possibilités considérables d'améliorer les pratiques en ce domaine, il faudrait accorder beaucoup plus d'attention aux pratiques exemplaires.
- **Transport collectif** : il existe de nombreuses possibilités de rendre le transport collectif plus efficace et mieux adapté aux besoins. L'actualisation de ces possibilités repose en grande partie sur l'intégration des investissements effectués dans le domaine du transport collectif à une stratégie plus vaste d'investissement dans le secteur du transport durable, qui inclura la planification, l'aménagement du territoire, la conception des routes et la gestion des déplacements.
- **Gestion des déplacements** : il existe une vaste gamme de possibilités en matière de gestion de la demande en transport motorisé et de mise en place d'autres modes de déplacement. Mais les pratiques exemplaires adoptées jusqu'ici ne donnent qu'un faible aperçu des possibilités qu'offre ce domaine.