

Infrastructure de transport actif au Canada

Mémoire prébudgétaire

présenté par la Federal Active Transportation Coalition

Le 19 février 2016

À propos de la Federal Active Transportation Coalition

La Federal Active Transportation Coalition regroupe des organisations représentant des usagers du transport en commun, des marcheurs, des cyclistes, des automobilistes, des organismes de santé, des urbanistes et des ingénieurs des transports. Ensemble, ces entités demandent au gouvernement fédéral d'investir davantage dans l'infrastructure de transport actif.

Aperçu

La Federal Active Transportation Coalition a articulé son mémoire prébudgétaire autour de trois objectifs énoncés par le gouvernement : 1) réduire les émissions de GES et lutter contre les changements climatiques, 2) construire une infrastructure qui favorise la croissance de l'économie et 3) répondre aux besoins locaux des collectivités, notamment les communautés autochtones, tout en améliorant l'état de santé de nos citoyens.

Une infrastructure qui facilite le transport actif améliore la mobilité dans nos espaces urbains, encourage la réduction des émissions de GES et contribue à l'obtention de résultats positifs pour la santé des Canadiens. L'infrastructure de transport actif peut également stimuler la productivité économique et contribuer à atténuer les problèmes d'embouteillage sur les routes et les autoroutes du Canada. Elle offre également des possibilités économiques et des modes de vie sains aux citoyens des collectivités rurales, éloignées et nordiques.

Ce type d'infrastructure peut également contribuer à alléger le fardeau canadien des maladies chroniques et d'autres problèmes de santé résultant de l'inactivité physique. L'obésité, la maladie cardiaque, l'AVC, le cancer et le diabète ne sont que quelques-uns des graves problèmes de santé touchant les Canadiens. Ces affections coûtent des milliards de dollars aux systèmes de soins de santé, mais il est possible de réduire la facture en investissant davantage dans l'infrastructure de transport actif. En l'absence d'une telle infrastructure, les Canadiens seront moins enclins à choisir un mode de transport actif pour leurs déplacements quotidiens parce qu'ils craignent pour leur sécurité sur les routes.

De nombreuses municipalités des quatre coins du Canada ont exprimé le souhait d'investir dans des projets d'infrastructure de transport actif, et la demande pour ce type d'aménagements essentiels ira en augmentant dans tout le pays. C'est pourquoi la Federal Active Transportation Coalition demande instamment au gouvernement fédéral de **créer un fonds doté d'au moins 250 millions de dollars sur trois ans afin de soutenir l'infrastructure de transport actif.**

Qu'est-ce qu'une infrastructure de transport actif?

On entend par transport actif tout mode de transport à propulsion humaine ainsi que les transports collectifs. La marche, le patin à roues alignées, le vélo, le fauteuil roulant non motorisé, le ski et l'autobus sont autant d'exemples de transport actif. Pour cette demande de crédits budgétaires ciblés, nous recommandons l'aménagement de certains éléments de l'infrastructure de transport actif : structures de ralentissement de la circulation (ronds-points,

butées de trottoir), voies et trottoirs pour cyclistes et piétons, voies piétonnes et sentiers récréatifs. La recherche démontre que l'infrastructure de transport actif donne un regain de popularité à la marche, au vélo et à l'activité physique et contribue à la baisse des taux d'obésité. L'infrastructure de transport actif apporte en outre de nombreuses retombées économiques, tout en étant bénéfique pour la santé.

Réduire les émissions GES en réduisant les embouteillages

L'infrastructure de transport actif permet de réduire la congestion routière qui non seulement ralentit la croissance économique, mais contribue également à la pollution atmosphérique dans les villes et aux émissions de GES. Selon le rapport de 2011 d'Environnement Canada sur les tendances en matière d'émissions, le transport (transport de passagers et de marchandises, et hors route) a été le plus grand émetteur de GES au Canada, soit 24 % de la totalité des émissions.

L'investissement dans le transport actif facilitera la transition des Canadiens vers des modes de transport à plus faible intensité carbonique. Dans le cadre d'une étude américaine portant sur 43 grandes villes américaines, les chercheurs ont observé une corrélation positive entre l'augmentation des infrastructures cyclables et la hausse des déplacements à bicyclette. Une autre étude menée à Seattle indique que les adultes qui habitent à moins d'un kilomètre d'une piste cyclable sont plus susceptibles, dans une proportion de 20 %, d'utiliser leur vélo au moins une fois par semaine. Parallèlement, la présence de trottoirs et de voies piétonnières est également un facteur qui encourage l'activité physique.

Promouvoir la croissance économique et réduire les embouteillages

L'infrastructure de transport actif est économiquement viable et peut être un complément à l'infrastructure en place conçue pour les automobiles. Les coûts de construction et d'entretien d'une infrastructure de transport actif sont beaucoup moins élevés que ceux associés à l'infrastructure conventionnelle conçue pour l'automobile. Selon le guide publié par Transports Canada intitulé *Les transports actifs au Canada*, élargir une route pour y aménager une nouvelle piste cyclable coûte entre 20 000 et 150 000 \$ le kilomètre, comparativement à un coût moyen de 1,3 million de dollars le kilomètre pour élargir à quatre voies une artère urbaine à deux voies. Les trottoirs peuvent accueillir près de 20 fois plus de personnes par heure que les voies routières urbaines et sont beaucoup moins chers à construire¹. En outre, moins nous utilisons de terres pour construire des routes, mieux nous les utiliserons à l'intérieur de nos centres urbains et de nos régions agricoles.

Les répercussions de la congestion routière causée par les déplacements quotidiens se font également sentir sur les échanges commerciaux. Selon le Toronto Board of Trade, le coût direct et indirect de la congestion routière dans la grande région métropolitaine de Toronto et d'Hamilton s'établissait à six milliards de dollars en 2006. Une réduction, même légère, du nombre d'automobiles sur les routes au profit du transport actif peut avoir d'importantes retombées. En 2007-2008, une étude de la Federal Highway Administration des États-Unis

concluait qu'une baisse de 3 % de la circulation sur les routes urbaines inter-États entraînerait une réduction de près de 30 % de la congestion aux heures de pointe. Si seulement un petit pourcentage de Canadiens choisissait de se rendre au travail à vélo ou à pied au lieu de prendre leur voiture, les temps de déplacement sur les routes pourraient être sensiblement réduits.

L'infrastructure de transport actif peut également stimuler la croissance économique locale. Les entreprises régionales font de meilleures affaires avec les piétons et les cyclistes, plus enclins à dépenser leur argent dans des commerces de proximité, qu'avec les automobilistes. Cette tendance a été démontrée dans une étude de 2009 commandée par les commerçants de la rue Bloor de Toronto. Cette étude démontre que les gens qui venaient à leurs magasins à pied ou à vélo dépensaient davantage dans le secteur que ceux qui venaient en voiture. Non seulement les grands centres urbains profitent-ils des retombées économiques du transport actif, mais les petites villes et les collectivités rurales peuvent également bénéficier de l'infrastructure de transport actif qui fait augmenter le tourisme et la valeur des propriétés. À titre d'exemple, Wasaga Beach (Ontario) a aménagé des pistes cyclables et s'est dotée d'un plan transport actif afin de promouvoir des modes de vie plus sains et d'attirer plus de touristes sur ses pistes cyclables.

De nombreuses municipalités apprécient ces avantages et ont exprimé le souhait d'investir dans l'infrastructure de transport actif, un souhait chaleureusement accueilli par la population.

Bâtir des collectivités plus saines en respectant les priorités locales

Investir dans l'infrastructure de transport actif est un moyen efficace pour régler certains des problèmes de santé courants dans notre pays. On constate que 85 % des adultes et 93 % des enfants ne font pas assez d'activités physiques quotidiennement, ce qui est un facteur de risque direct pour l'obésité, les maladies cardiovasculaires et d'autres affections chroniques². Le coût de l'inactivité physique pour le système de soins de santé canadien s'élève à 6,8 milliards de dollars par année en raison de maladies chroniques évitables³.

Des études démontrent que le moyen le plus efficace d'encourager l'activité physique consiste à l'intégrer à la routine quotidienne, comme les déplacements entre l'école ou le travail et la maison. L'inactivité physique n'est pas le seul problème de santé qu'une infrastructure de transport actif peut aider à remédier. La pollution atmosphérique est fortement associée à de graves problèmes de santé, comme la maladie cardiaque, l'AVC, l'hypertension, le diabète de type 2, différentes affections pulmonaires et le cancer. En 2008, on estimait que l'exposition de courte et de longue durée à la pollution atmosphérique était à l'origine de 21 000 décès prématurés au Canada, ainsi que de 620 000 consultations chez un médecin, 92 000 visites aux urgences et 11 000 visites à l'hôpital⁴. La même année, l'exposition à la pollution atmosphérique a coûté à l'économie canadienne environ huit milliards de dollars. Une infrastructure de transport actif peut réduire la pollution atmosphérique en encourageant les gens à utiliser des modes de transport non polluants.

La sécurité routière est une autre préoccupation qui continue de dissuader de nombreux navetteurs canadiens à se tourner vers les modes de transport actif. Les problèmes de sécurité dissuadent un Canadien sur cinq de faire du vélo ou de marcher. En outre, le manque d'infrastructure de transport actif, comme des pistes cyclables, des trottoirs, des accotements asphaltés et des structures de modération de la circulation, a une incidence négative sur la décision d'utiliser son vélo ou de marcher. Une enquête menée auprès d'adultes de la région métropolitaine de Vancouver a démontré que les cyclistes potentiels et occasionnels feraient plus souvent du vélo s'il y avait plus de pistes cyclables séparées, de structures de ralentissement de la circulation et d'accotements asphaltés sur leurs trajets. En l'absence de ces éléments d'infrastructure, les adultes sont moins enclins à choisir un mode de transport actif pour leurs déplacements quotidiens.

Les Canadiens souhaitent avoir davantage d'infrastructures de transport actif

Il existe une demande croissante d'infrastructure de transport actif dans tout le pays. Un sondage Ipsos-Reid révèle que 81 % des Canadiens sont très ou plutôt favorables à l'aménagement d'un plus grand nombre de pistes cyclables⁵.

Conclusion : le Canada doit investir davantage dans l'infrastructure de transport actif

L'infrastructure de transport actif peut stimuler la croissance économique, réduire les coûts du système de soins de santé canadien grâce à la prévention de maladies, contribuer à la réduction des émissions de GES et à la hausse des taux d'activité physique. Les Canadiens sont favorables à l'infrastructure de transport actif et de nombreuses municipalités ont exprimé le souhait d'investir dans des modes de transport durables, efficaces et plus sains. Il reste encore beaucoup à faire. C'est pourquoi la Federal Active Transportation Coalition recommande au gouvernement fédéral de :

créer un fonds doté d'au moins 250 millions de dollars sur trois ans afin de soutenir l'infrastructure de transport actif.

Notes de fin de document

¹ Transports Canada, *Guide de planification des ressources sur les transports actifs au Canada*, 2011, https://www.fcm.ca/Documents/tools/GMF/Transport_Canada/ActiveTranspoGuide_FR.pdf.

² Statistique Canada, *Obésité*, 2013, <http://www.statcan.gc.ca/fra/aide/bb/info/obesite>.

³ Jansen, Ian, « Health care costs of physical inactivity in Canadian adults », *Physiologie appliquée, nutrition et métabolisme*, 2012, p. 803-806.

⁴ Association médicale canadienne, « No Breathing Room: National Illness Costs of Air Pollution », août 2008.

⁵ IPSOS-Reid, « More Bike Lanes on City Roads (81%) and Mutual Biker/Driver Respect Needed », 2011, <http://www.ipsos-na.com/news-polls/pressrelease.aspx?id=5427>.