



TRANSPORT COLLECTIF : BÂTIR DES COLLECTIVITÉS SAINES



Crédit: BC Transit

En tant que science, la santé publique a atteint sa maturité au XIX^e siècle, lorsque les villes ont dû combattre le choléra, la typhoïde et la tuberculose. La nouvelle compréhension a donné lieu à de nouvelles façons de planifier et de bâtir des villes, ce qui a permis d'améliorer considérablement la qualité de vie.

Aujourd'hui, les collectivités canadiennes sont confrontées aux épidémies du XXI^e siècle. L'inactivité et l'obésité contribuent à la hausse des taux de maladies chroniques « liées au mode de vie », comme le diabète, la maladie cardiovasculaire et le cancer. Les routes non sécuritaires et les habitudes de conduite causent des milliers de décès et de blessures graves chaque année. La pollution de l'air aggrave les affections respiratoires et, en raison du changement climatique connexe, fait peser la menace de maladies tropicales et de catastrophes causées par les conditions météorologiques. L'isolement social et les difficultés économiques font en sorte qu'il est difficile pour de nombreuses personnes d'avoir accès à des soins médicaux, à l'éducation, à l'emploi et aux aliments sains.

Les responsables des villes travaillent énergiquement pour résoudre ces problèmes de santé et le transport collectif émerge actuellement comme principale piste de solution à tous ces problèmes. Le présent exposé analytique met en évidence les nombreux rôles que joue le transport collectif dans l'amélioration de la santé publique en appuyant l'activité physique, la qualité de l'air, les routes plus sécuritaires et les collectivités plus équitables.

LE TRANSPORT COLLECTIF FAVORISE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE

Les villes du Canada investissent massivement dans l'infrastructure de marche et de cyclisme, en partie en raison des avantages que cela offre sur le plan de la santé publique et des coûts des soins de santé. De nouvelles recherches ont démontré que même les courts déplacements à pied ou en vélo, comme ceux faits aux arrêts d'autobus et aux stations de transport en commun rapide, peuvent avoir des bienfaits considérables.

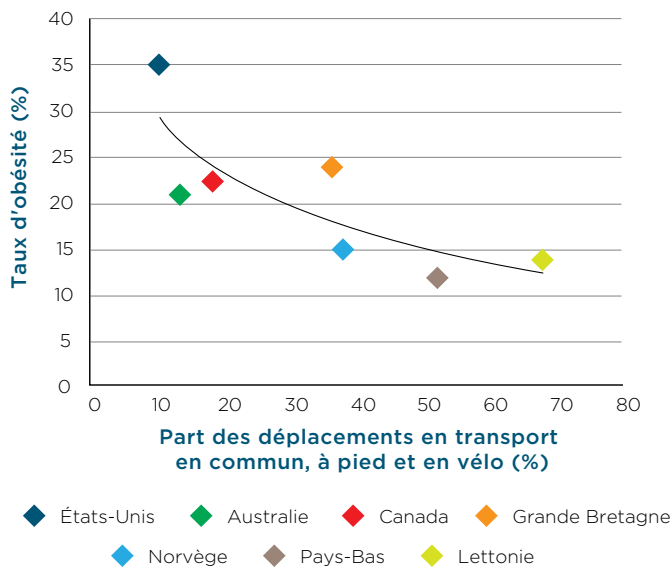
Le transport collectif est de plus en plus reconnu comme un des facteurs clés du succès du transport actif. Après tout, dans de nombreuses grandes villes, le nombre des déplacements en transport collectif est plus élevé que ceux effectués exclusivement à pied ou en vélo. Voici des éléments probants découlant de récentes études :

- Dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, la modélisation a montré que la mise en œuvre du plan de transport régional de Metrolinx, The Big Move, ferait en sorte que plus de 335 000 personnes augmentent leur temps de marche vers les installations de transport collectif de 15 minutes chaque jour en 2031, ce qui préviendrait 170 décès annuels et offrirait des avantages économiques se chiffrant à 1,1 milliard de dollars.^a
- À Montréal, le déplacement aller-retour moyen en transport collectif représente 2 500 pas, soit 25 % de l'activité physique quotidienne recommandée pour une personne.^b

- Une comparaison des taux d'obésité avec les données du transport collectif et de l'utilisation active des transports faite dans plusieurs pays a révélé une corrélation précise entre les parts du mode de transport durable et la réduction de l'obésité (voir la figure 1).

Partout au Canada, les villes facilitent le transport en commun comprenant une combinaison de la marche et de l'utilisation du vélo. Dans les villes, on construit des trottoirs et des pistes cyclables autour des carrefours de transport collectif, en collaborant avec des entreprises de partage de vélos, en installant des lieux de stationnement pour vélos dans les arrêts et les stations de transport en commun et en munissant les autobus et les trains de supports à vélos.

Figure 1. Relation entre les parts de mode de transport durable nationales et les taux d'obésité^c



LE TRANSPORT COLLECTIF PERMET DE LUTTER CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Bien que les voitures soient plus propres et plus efficaces qu'au cours des dernières décennies, les lectures d'ozone troposphérique n'ont pas diminué dans de nombreuses collectivités canadiennes. L'ozone et d'autres polluants atmosphériques contribuent à l'asthme, à la cardiopathie, à l'accident vasculaire cérébral, au cancer du poumon et à d'autres affections, et les enfants sont particulièrement vulnérables. Les voitures produisent également des gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique, qui devraient propager des maladies tropicales et faire augmenter le nombre des phénomènes météorologiques extrêmes.

Le transport collectif joue un rôle important dans la réduction de la pollution atmosphérique produite par les voitures, en particulier les oxydes d'azote et les composés organiques volatils qui se regroupent pour former l'ozone. Le transport collectif permet aussi de combattre les émissions de gaz à effet de serre en étant plus éconergétique que les véhicules à occupant unique, en réduisant la congestion et le fonctionnement au ralenti des véhicules, et en appuyant les formes de développement plus denses qui donnent lieu à des déplacements plus courts et à une utilisation accrue des modes durables.

Pour illustrer ces avantages, une récente étude de la Société de transport de Montréal (STM) a quantifié les répercussions du changement climatique associé au transport collectif attribuables à la réduction de l'utilisation de voitures et de la congestion, et à la plus grande densification urbaine.^d L'étude a révélé que le transport collectif empêche chaque année la production de 3,9 millions de tonnes de gaz à effet de serre dans la région, soit plus de la moitié des émissions réelles produites par les véhicules à moteur. De plus, on estime que chaque tonne de gaz à effet de serre produite par les véhicules du transport en commun permet de réduire de 20 tonnes la quantité des gaz à effet de serre provenant des autres véhicules.

Montréal (Québec)

TRANSPORT EN COMMUN ET PARTAGE DE VÉLOS : UN PARTENARIAT GRANDISSANT

Le système de partage de vélos reconnu de Montréal, BIXI, compte 540 stations et 6 200 vélos à Montréal, à Longueuil et à Westmount. En 2016, les vélos de BIXI ont été utilisés plus de quatre millions de fois.

La Société de transport de Montréal (STM) et BIXI forment un partenariat professionnel depuis 2008. La STM siège au conseil d'administration de BIXI, BIXI bénéficie d'emplacements de choix près des stations de métro de la STM et les clients des deux services reçoivent des rabais annuels. À compter de 2017, les usagers de la STM pourront louer un vélo BIXI en utilisant leur carte de transport en commun Opus.



St. Albert (Alberta) et Nanaimo et Kamloops (C.-B.)

UNE PROPULSION PLUS ÉCOLOGIQUE POUR DES VILLES PLUS SAINES

Les réseaux de transport en commun canadiens ont vraiment tout mis en oeuvre pour réduire la pollution atmosphérique causée par leur exploitation, pendant de nombreuses années. Ils ont été des partisans précoces et ambitieux des autobus hybrides et des autobus de piles à combustible, des options de carburant plus propre, comme le gaz naturel et la biodiésél, et de l'électrification des autobus et des trains.

En 2016, la ville de St. Albert a acheté les premiers autobus électriques à pile de longue durée au Canada. Les autobus de 10,7 mètres seront plus propres et moins bruyants que les autobus au diésél qu'ils remplacent.

BC Transit s'emploie également à réduire son empreinte carbone en adoptant le gaz naturel comprimé (GNC) pour le district régional de Nanaimo et la ville de Kamloops. Selon FortisBC, le GNC est moins dispendieux que le diésél et peut réduire les émissions de gaz à effet de serre de 15 % à 25 %.

LE TRANSPORT COLLECTIF REHAUSSE DE BEAUCOUP LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le nombre de Canadiens qui meurent dans des collisions routières chaque année a diminué de 33 % au cours de la dernière décennie. Néanmoins, comme plus de 1 800 décès et 9 600 blessures graves ont été recensés en 2014, nous devons rendre nos rues beaucoup plus sécuritaires.

Même si de nouveaux concepts, comme la Vision 0, remanient les approches traditionnelles de la sécurité routière, le transport collectif contribue énormément à la sécurité routière depuis des décennies. Une étude de l'ACTU révèle que le taux de décès des clients du transport collectif au Canada ne représente que 5 % du taux de décès des utilisateurs d'automobiles dans les villes. Autrement dit, les risques de mourir dans une collision en prenant le transport en commun sont de 95 % inférieures à celles de mourir au volant d'une voiture, au cours du même déplacement.^e

Dans un document récent, l'American Public Transportation Association (APTA) a observé que le transport en commun aux États-Unis représente moins d'un dixième du taux de blessures ou de décès d'un déplacement en automobile, par kilomètre-passager.^f Le document montre également que les taux de collision diminuent au fur et à mesure que le transport collectif gagne en popularité. En fait, les villes dans lesquelles on compte plus de 50 déplacements annuels en transport collectif par habitant affichent la moitié du taux moyen d'accidents mortels des villes recensant moins de 20 déplacements annuels en transport collectif par habitant. Dans l'ensemble, APTA a conclu ce qui suit :

- Les investissements dans le transport collectif constituent un moyen rentable de rehausser la sécurité routière.
- Les petites augmentations du nombre des déplacements en transport collectif peuvent offrir des avantages beaucoup plus importants sur le plan de la sécurité routière.
- Les stratégies visant à réduire la conduite à risque élevé sont plus efficaces lorsqu'elles sont mises en œuvre parallèlement aux améliorations apportées au transport collectif

Au Canada, une étude de 2016 menée par des chercheurs de l'Université de Montréal a permis d'examiner dix routes importantes, afin de comparer les taux de blessures des utilisateurs de voitures et d'autobus, ainsi que des piétons et des cyclistes, attribuables à des collisions avec des voitures et des autobus.^g Pour les dix routes, les chercheurs ont constaté que le taux de blessures des utilisateurs d'automobile était plus de trois fois supérieur à celui des utilisateurs d'autobus. En outre, ils ont constaté que les piétons et les cyclistes sont plus souvent blessés par des voitures que par autobus, selon la même exposition. Les chercheurs ont conclu que les autobus sont plus sécuritaires que l'automobile, non seulement pour les passagers des autobus, mais aussi pour les piétons et les cyclistes qui empruntent la même route. Le fait de délaisser la voiture au profit du transport en commun pourrait grandement améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

LE TRANSPORT COLLECTIF REND LES VILLES PLUS ÉQUITABLES

L'accès aux possibilités, le bien-être financier et l'inclusion sociale sont essentiels à la santé des gens. Sans ces éléments, plusieurs personnes se battent pour avoir et pour conserver une bonne santé. Heureusement, les réseaux de transport en commun canadiens offrent des avantages au regard de ces trois éléments.

Après des décennies de recherche et de défense des intérêts aux États-Unis, le rôle du transport collectif dans la protection de l'équité sociale a commencé à susciter énormément d'attention au Canada. Il s'agit d'un enjeu général qui comprend des sujets tels que les suivants :

- Accès aux possibilités – capacité des personnes à avoir accès à un emploi, à l'éducation, au magasinage, à des interactions sociales et à des soins de santé au moyen du transport collectif
- Coût abordable – coût du transport en commun, particulièrement pour les familles et les particuliers à faible revenu
- Accessibilité – facilité et dignité d'utiliser le transport en commun offertes aux personnes handicapées



Credit: Réseau de transport de Longueuil

Les réseaux de transport en commun du Canada ont tout mis en œuvre pour rendre leurs services conventionnels accessibles, pour offrir des rabais aux utilisateurs à faible revenu, pour exploiter des circuits communautaires reliant les maisons pour personnes âgées à des destinations locales, pour aider les nouveaux Canadiens à apprendre comment utiliser le transport en commun, etc.

Comté de Strathcona (Alberta); Prince Albert (Saskatchewan); Whitehorse (Yukon)

LE FINANCEMENT FÉDÉRAL MÈNE À UNE ACCESSIBILITÉ COMPLÈTE

En 2016, Strathcona County Transit a offert une accessibilité complète au parc de véhicules deux ans avant l'échéancier fixé, grâce à l'affectation de 2,5 millions de dollars de la phase I du Fonds pour l'infrastructure du transport en commun (FITC), montant que la province de l'Alberta a égalé. Prince Albert Transit a aussi affecté des fonds du FITC pour améliorer l'accessibilité et offrira un parc complet d'autobus à plancher bas d'ici la fin de 2017.

À Whitehorse, le parc de véhicules de transport en commun est accessible à 100 % depuis 2010, soit l'année où la municipalité a utilisé le fonds de la taxe fédérale sur l'essence pour acheter des autobus à plancher bas supplémentaires.

Région de York (Ontario)

LA FORMATION SUR LES DÉPLACEMENTS RENFORCE L'ACCÈS AUX POSSIBILITÉS

York Region Transit offre une formation sur les déplacements aux immigrants arrivés depuis peu, aux personnes qui entrent sur le marché du travail, aux personnes âgées et aux personnes handicapées. Le programme comprend des exposés et à une formation en personne pour aider les clients à mieux connaître le service conventionnel de YRT et à se sentir plus à l'aise. L'aide aux points de transfert est un élément clé ; les employés de YRT orientent les clients à mesure qu'ils effectuent un transfert entre les services et prennent des dispositions pour que les exploitants du transport en commun offrent une aide supplémentaire.

Ottawa (Ontario) et Calgary (Alberta)

NOUVELLES APPROCHES POUR AIDER LES USAGERS À FAIBLE REVENU

Après une campagne de base soutenue par 50 organisations locales, un financement de 2,2 millions de dollars de la ville d'Ottawa a permis à OC Transpo de lancer un laissez-passer de transport en commun pour les personnes à faible revenu en avril 2017. Le EquiPass est offert aux résidents dont le revenu familial est inférieur au seuil de pauvreté fédéral. Le nouveau laissez-passer coûte 57 dollars par mois, soit environ la moitié du coût d'un laissez-passer mensuel régulier pour adulte, ce qui signifie que les utilisateurs admissibles peuvent économiser environ 680 dollars chaque année pour le logement, l'épicerie ou d'autres besoins.

À Calgary, une nouvelle structure de coûts pour les laissez-passer des personnes à faible revenu utilisera une échelle mobile. Les clients dont le revenu familial est inférieur de 50 % au seuil de pauvreté ne paieront que 5,05 dollars pour se déplacer dans les véhicules de Calgary Transit chaque mois et d'autres utilisateurs à faible revenu paieront 35,35 dollars ou 50,50 dollars. Environ 45 000 Calgariens ont acheté des laissez-passer pour personnes à faible revenu au cours de la dernière année et environ 20 000 d'entre eux pourraient être admissibles à la réduction la plus importante de la nouvelle structure de prix.

VERS UN AVENIR PLUS SAIN

Le présent document a démontré de plusieurs façons – certaines sont très visibles et d'autres moins – comment les réseaux de transport sont bénéfiques pour la santé des habitants des collectivités canadiennes. Les provinces et les municipalités continuent d'accorder une priorité stratégique à la santé publique lorsqu'elles financent de nouvelles infrastructures et de nouveaux programmes. Au fur et à mesure que les élus reconnaîtront les bienfaits pour la santé du transport collectif, l'ACTU s'attend à ce que ses membres soient appelés à tenir compte des résultats de santé publique dans la planification, la prestation et l'évaluation des services de transport collectif.

Références:

- a) D. Mowat et al., *Improving Health by Design in the Greater Toronto-Hamilton Area*, 2014
- b) C. Morency, M. Trepanier, M. Demers, "Walking to transit: An unexpected source of physical activity," *Transport Policy*, 2011, 18:800-806
- c) D.R. Bassett, J. Pucher, R. Bueller, D.L. Thompson, S.E. Crouter, "Walking, cycling and obesity rates in Europe, North America and Australia," *Journal of Physical Activity and Health*, 2008, 5:795-814
- d) Golder Associates for the Société de transport de Montréal, *Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, 2016
- e) Sypher:Mueller International for the Canadian Urban Transit Association, *Transit's Safety and Security Record*, 2000
- f) American Public Transportation Association, "The hidden traffic safety solution: Public transportation," 2016
- g) P. Morency, F. Pepin, F. Tessier, J. Strauss, C. Plante, J. Grondines, "Traveling by bus instead of car on urban major roads: Safety benefits for vehicle occupants, pedestrians and cyclists," Transportation Research Board 96th Annual Meeting, 2017



Crédit: Brampton Transit

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport collectif au Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements - rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres - veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.

 /CUTA-ACTU

 @canadiantransit



 www.cutaactu.ca

 communications@cutaactu.ca



IMPRIMÉ AU CANADA SUR DU PAPIER RECYCLÉ

Bureau 1401 • 55 rue York • Toronto (Ontario) • M5J 1R7 • Canada

Tél: 416-365-9800 • Téléc: 416-365-1295

MAI 2017