

Infrastructure de transport actif au Canada

Mémoire prébudgétaire au Comité permanent des finances

Présenté par la Federal Active Transportation Coalition

Le 1^{er} août 2014

Au sujet de la Federal Active Transportation Coalition

La Federal Active Transportation Coalition réunit des organisations représentant les navetteurs, les marcheurs, les cyclistes, les usagers des transports en commun, les automobilistes, les organismes de santé, les urbanistes et les ingénieurs des transports. Ensemble, ces organisations demandent plus d'investissements fédéraux dans l'infrastructure de transport actif.

Résumé

La Federal Active Transportation Coalition traite de trois des priorités du Comité des finances pour les consultations prébudgétaires : 1) Équilibrer le budget fédéral pour assurer la viabilité financière et la croissance économique; 2) Soutenir les familles et aider les Canadiens vulnérables en mettant l'accent sur la santé, l'éducation et la formation; et 3) Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures. On entend par infrastructure de transport actif tout type d'infrastructure qui facilite les transports faisant intervenir la marche, le cyclisme et d'autres formes de transport à propulsion humaine. Cela comprend aussi l'utilisation des transports en commun, comme le bus, le train ou le métro, étant donné que la plupart des trajets de transport en commun commencent ou finissent par une marche ou du vélo. Ce type d'infrastructure est financièrement viable et propice à la croissance économique en complétant l'infrastructure existante à un coût moindre, et il contribue à la croissance des entreprises locales. L'infrastructure de transport actif peut améliorer la productivité économique et aide à atténuer les problèmes d'embouteillages sur les routes canadiennes. Cette infrastructure peut également aider à réduire le fardeau canadien des maladies chroniques et d'autres problèmes de santé résultant de l'inactivité physique. L'obésité, les cardiopathies, les AVC, le cancer et le diabète ne sont que quelques-uns des problèmes de santé majeurs au Canada. Ils coûtent des milliards de dollars aux systèmes de soins de santé, mais la facture peut être réduite en investissant plus dans l'infrastructure de transport actif, qui aide à augmenter l'activité physique. Sans infrastructure de transport actif, les Canadiens sont moins susceptibles d'opter quotidiennement pour un transport actif à cause de problèmes de sécurité routière. Les sondages montrent que les Canadiens sont très favorables à la construction de plus d'infrastructures de transport actif. Beaucoup de municipalités dans tout le pays ont déjà commencé à investir dans des projets d'infrastructure de transport actif et la demande de ce type d'équipement de base essentielle n'ira qu'en augmentant dans tout le Canada. Par conséquent, la Federal Active Transportation Coalition demande instamment au gouvernement fédéral de ***créer un fonds doté de 250 millions de dollars sur trois ans, dans le cadre du Plan Chantiers Canada, afin de soutenir l'infrastructure de transport actif.***

Pourquoi une infrastructure de transport actif?

On entend par transport actif tout type de transport à propulsion humaine, ainsi que les transports en commun. La marche, le patin en ligne, le cyclisme, le fauteuil roulant non motorisé, le ski et l'autobus sont autant d'exemples de transport actif. L'infrastructure qui permet ces modes de transport comprend les mesures de ralentissement de la circulation (ronds-points, butées de trottoir), les voies/trottoirs pour cyclistes et piétons, les voies piétonnes, les sentiers récréatifs et les transports en commun. La recherche montre que l'infrastructure de transports en commun est associée à plus de marche et de vélo, à plus d'activité physique et à des taux d'obésité inférieurs. De plus, une infrastructure de transport actif a de nombreuses retombées économiques et sanitaires.

Infrastructure financièrement viable, favorisant la croissance économique et réduisant les embouteillages

L'infrastructure de transport actif est durable sur le plan économique et peut compléter l'infrastructure existante destinée aux automobiles. Les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure de transport actif sont nettement plus rentables que l'infrastructure traditionnelle destinée aux automobiles. D'après le *Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada* de Transports Canada, élargir une route pour aménager une nouvelle voie pour les vélos coûte de 20 000 \$ à 150 000 \$ par km, contre une moyenne de 1,3 million de dollars par km pour élargir une artère urbaine et la faire passer de deux à quatre voies. Les trottoirs peuvent accueillir 20 fois plus de gens par heure que les routes urbaines et ils coûtent bien moins cher à construireⁱ.

Une infrastructure de transport actif peut aussi stimuler la croissance économique locale. Les entreprises gagnent à la présence de piétons et de cyclistes qui sont plus susceptibles de dépenser de l'argent à des destinations locales que les gens au volant de leur voiture. C'est ce que montre une étude des commerçants de la rue Bloor de Toronto réalisée en 2009 dont il ressort que les gens qui viennent à pied ou à vélo jusqu'à leurs entreprises dépensent plus d'argent dans le coin que ceux qui viennent en voiture. Non seulement les grands centres urbains gagnent aux transports actifs d'un point de vue économique, mais les petites villes et les collectivités rurales peuvent également profiter de l'infrastructure de transport actif par l'augmentation du tourisme et de la valeur des propriétés. Par exemple, Wasaga Beach (Ontario) a aménagé des pistes cyclables et s'est dotée d'un plan de transports actifs afin d'encourager des modes de vie plus sains et d'attirer plus de touristes qui utiliseraient ces pistes cyclables.

En plus des retombées économiques, l'infrastructure de transport actif aide aussi les travailleurs à rester productifs et en bonne santé. La London School of Economics estime que les bienfaits du cyclisme pour la santé font économiser au R.-U. 197 millions de dollars américains par an grâce à la diminution de l'absentéisme des travailleurs.

Enfin, ce type d'infrastructure aide à atténuer les embouteillages, qui freinent la croissance économique et la productivité. À l'heure actuelle, les embouteillages dus aux trajets quotidiens nuisent au commerce. D'après la Chambre de commerce de Toronto, les coûts directs et indirects de la congestion dans la région du Grand Toronto et de Hamilton s'élevaient au total à 6 milliards de dollars en 2006. En réduisant même un peu le nombre d'automobiles sur la route en passant aux

transports actifs, on peut avoir une grande incidence. En 2007-2008, une étude de la Federal Highway Administration des É.-U. concluait qu'une baisse de 3 % du trafic sur les « routes urbaines inter-États » entraînerait une réduction de près de 30 % de la congestion aux heures de pointe. Cela montre comment une petite baisse du nombre de navetteurs utilisant leur voiture peut avoir un effet considérable sur le trafic et, partant, sur les entreprises qui dépendent des transports. Si seulement un petit pourcentage de Canadiens choisissaient de prendre un vélo ou de marcher pour se rendre au travail au lieu d'y aller en voiture, les temps de déplacement passés sur les routes pourraient en être sensiblement réduits.

L'infrastructure de transport actif est durable sur le plan économique, elle contribue à la prospérité des entreprises locales, elle réduit le fardeau du trafic, et elle peut aussi aider les Canadiens à vivre dans des collectivités plus saines et plus sûres.

Faire en sorte que les collectivités soient plus saines et plus sûres

En investissant dans l'infrastructure de transport actif, on peut aider à régler certains des problèmes de santé actuels du pays. Le Canada connaît des taux de maladies chroniques élevés qui augmentent d'environ 14 % par an. De plus, il reste confronté à une épidémie d'obésité chez les enfants et les adultes. Selon Statistique Canada, 60 % des adultes et 32 % des jeunes et des enfants sont soit en surpoids, soit obèsesⁱⁱ. De plus, 85 % des adultes et 93 % des enfants n'ont pas assez d'activité physique par jour, ce qui est un facteur de risque direct pour l'obésité, les maladies cardiovasculaires et d'autres affections chroniquesⁱⁱⁱ. L'inactivité physique coûte au système de soins de santé canadien 6,8 milliards de dollars par an en maladies chroniques évitables^{iv}.

Dans le discours du Trône de 2013, le gouvernement s'engageait à agir sur le front de l'activité physique en collaboration avec les provinces et territoires, ainsi que le secteur privé et le secteur à but non lucratif, afin d'encourager les Canadiens à être plus actifs. La recherche montre que les enfants qui se déplacent à pied et à vélo vivent en meilleure santé. Il ressort d'une étude longitudinale québécoise que l'utilisation de transports actifs soutenus (aller à l'école et en revenir à pied ou à vélo) chez les enfants de six à huit ans est associée à un indice de masse corporelle plus sain^v. D'après d'autres études, le moyen le plus efficace d'augmenter l'activité physique, c'est de l'intégrer dans les activités quotidiennes, comme les trajets pour aller à l'école ou au travail. Dans une étude américaine menée dans 43 grandes villes des É.-U., les chercheurs concluent qu'il existe une corrélation positive entre les taux d'infrastructure cyclable et les taux de déplacements à vélo plus élevés. D'après une autre étude réalisée à Seattle, les adultes qui habitent à moins de 800 mètres d'une piste cyclable sont 20 % plus susceptibles de faire du vélo au moins une fois par semaine. De même, la présence de trottoirs et de voies piétonnes est un autre facteur important dans l'augmentation de l'activité physique. Une étude de l'Université d'État de San Diego portant sur 11 pays (dont le Canada) démontre que la présence de trottoirs est un prédicteur important de taux d'activité physique plus élevés. Une étude torontoise de l'accessibilité piétonnière, de la densité urbaine et de l'état de santé de la population montre que les personnes qui vivent dans des zones périurbaines dépourvues de ce type d'infrastructure ont un risque plus élevé de diabète et d'obésité. Il n'est donc pas surprenant que les États et les villes qui ont plus de transports actifs affichent également de plus faibles incidences de diabète, de cardiopathies, d'hypertension et de surpoids ou

d'obésité. Une infrastructure de transport actif est essentielle pour réduire l'inactivité physique et les problèmes de santé qui vont de pair avec.

L'inactivité physique n'est pas le seul problème de santé auquel une infrastructure de transport actif peut aider à remédier. La pollution atmosphérique est fortement associée à de graves problèmes de santé, y compris les cardiopathies, les 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 de médecin, 92 000 visites au service des urgences et 11 000 visites à l'hôpital^{vi}. La même année, l'exposition à la pollution atmosphérique a coûté à l'économie canadienne environ 8 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 un autre problème de santé qui continue de dissuader nettement les navetteurs canadiens d'opter pour des transports actifs. Les problèmes de sécurité empêchent 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 mesures de ralentissement de la circulation, a une incidence négative sur le cyclisme et la marche. Il ressort d'une enquête auprès d'adultes vivant dans la région métropolitaine de Vancouver que les cyclistes potentiels et occasionnels feraient plus souvent du vélo s'il y avait plus de pistes cyclables séparées, de mesures de ralentissement de la circulation et d'accotements asphaltés sur leurs trajets. En l'absence d'une telle infrastructure, les adultes sont moins susceptibles d'opter quotidiennement pour des transports actifs. De plus, il existe un effet de « force numérique ». Autrement dit, plus les piétons et les cyclistes sont nombreux à utiliser l'infrastructure de transport actif, plus le taux global de blessures diminue. D'autres études montrent que les pistes cyclables séparées, les mesures de ralentissement de la circulation et un meilleur éclairage peuvent encourager à faire du vélo et à marcher. Avec plus d'infrastructures et de meilleures conditions, les Canadiens peuvent se sentir plus en sécurité quand ils choisissent les transports actifs pour leurs trajets. Il est démontré que l'infrastructure de transport actif aide tous les Canadiens à vivre dans des collectivités plus saines et plus sûres, avec une meilleure qualité de l'air. Beaucoup de municipalités reconnaissent ces bienfaits et ont déjà commencé à investir dans des infrastructures de transport actif, ce que le public approuve vivement.

Les Canadiens favorables à plus d'infrastructures de transport actif

Il y a 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 de plus de pistes cyclables^{vii}. Des villes aussi grandes que Toronto ou aussi petites que Haliburton (ON) ou aussi septentrionales que Whitehorse ont déjà pris des initiatives en matière d'infrastructure de transport actif. Ces collectivités répondent à la demande grandissante de moyens de déplacement économiques, efficaces et meilleurs pour la santé. Par exemple, Montréal a des centaines de kilomètres de voies cyclables et a les aménagées avec une incidence minimale sur les places de stationnement. De plus petites villes, comme Haliburton, ont élargi les accotements des chaussées pour permettre de faire du vélo ou de marcher. Dans tout le pays, des collectivités cherchent à

investir dans des initiatives d'infrastructure de transport actif, mais il faut, pour continuer de financer ce type d'infrastructure, le ferme soutien de tous les paliers de gouvernement.

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

L'infrastructure de transport actif peut encourager la croissance économique, réduire les coûts du système de soins de santé canadien par la prévention des maladies, augmenter la sécurité des Canadiens en réduisant le trafic et la pollution, et faire augmenter les taux d'activité physique. Les Canadiens sont favorables à une telle infrastructure, et bien des municipalités commencent à investir dans des modes de transport durables, efficaces et plus sains, mais il reste beaucoup à faire. C'est pourquoi la Federal Active Transportation Coalition recommande au gouvernement fédéral de :

Créer un fonds doté de 250 millions de dollars sur trois ans, dans le cadre du Plan Chantiers Canada, afin de soutenir l'infrastructure de transport actif.

Notes de fin de document

ⁱ Transports Canada. Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada, 2011, http://publications.gc.ca/collections/collection_2011/tc/T22-201-2011-fra.pdf.

ⁱⁱ Statistique Canada. Indice de masse corporelle des enfants et des jeunes canadiens, 2009 à 2011, <http://www.statcan.gc.ca/pub/82-625-x/2012001/article/11712-fra.htm>.

ⁱⁱⁱ Statistique Canada. Obésité, 2013, <http://www.statcan.gc.ca/search-recherche/bb/info/obesity-obesite-fra.htm>.

^{iv} Jansen, Ian. Health care costs of physical inactivity in Canadian adults Applied Physiology, Nutrition and Metabolism, 2012, p. 803-806.

^v Pabayo R, *et al.* Sustained active transportation is associated with a favorable body mass index trajectory across the early school years: findings from the Quebec Longitudinal Study of Child Development birth cohort Preventative Medicine, 2010, p. 59-64.

^{vi} Association médicale canadienne. No Breathing Room: National Illness Costs of Air Pollution, août 2008.

^{vii} 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>