

DES DÉPLACEMENTS MOINS POLLUANTS POUR LES RÉSIDANTS DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS CANADIENNES

Pierre Blais

Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir

Mars 2004

SYNTHÈSE

Une courte étude de l'Association d'études canadiennes (Jedwab, 2004), confirme que les résidents des grandes agglomérations urbaines canadiennes utilisent moins leur voiture pour se rendre au travail que ceux des grandes agglomérations états-uniennes. L'étude démontre également que, prises individuellement, les grandes agglomérations canadiennes sont plus performantes que l'agglomération de Portland, Oregon, pourtant la référence en matière de collectivité viable (*smart growth*) aux États-Unis!

Voici d'abord, à l'échelle nationale, la part des différents modes de transport servant aux déplacements résidence-travail au Canada et aux États-Unis, respectivement :

- 80,6% contre 90,8% en voiture;
- 10,4% contre 4,7% en transport en commun;
- 1,2 contre 0,4% à vélo;
- 6,5 contre 3,0% à pied.

Toujours pour les déplacements résidence-travail, à l'échelle des agglomérations, l'étude compare les données statistiques de 21 agglomérations urbaines de plus de 900 000 habitants. Voici, pour chaque mode de transport, le pourcentage d'utilisation de même que le rang des agglomérations canadiennes les plus performantes, de Portland et des agglomérations les moins performantes du point de vue du transport durable :

Voiture

- La voiture est utilisée par 65,2% des résidents à Toronto (20e), par 65,6% à Montréal (19e), par 72,0% à Ottawa-Gatineau (17e) et par 72,2% à Vancouver (16e);
- elle est utilisée par 84,6% des résidents à Portland (8e);
- elle est utilisée par 91,0% des résidents à Houston (3e), par 91,9% à Dallas (2e) et par 94,0% à Détroit (1ère).

Transport en commun

- Le transport en commun est utilisé par 22,4% des résidents à Toronto (2e), par 21,7% à Montréal (3e) et par 18,5% à Ottawa-Gatineau (5e);
- il est utilisé par 6,3% des résidents à Portland (16e);
- il est utilisé par 3,6% des résidents à Houston (19e), par 2,4% à Dallas (20e) et par 1,8% à Détroit (21e).

Vélo

- Le vélo est utilisé par 2,9% des résidents à Ottawa-Gatineau (1ère), par 1,9% à Vancouver (2e), par 1,5% à Calgary (3e) et par 1,3% à Montréal (5e);

- il est utilisé par 0,77% des résidants à Portland (8e);
- il est utilisé par 0,17% des résidants à Cleveland (19e), par 0,13% à Détroit (20e) et par 0,13% à Dallas (20e).

Marche

- La marche est utilisée par 7,4% des résidants à Montréal (1ère), par 6,7% à Ottawa-Gatineau (3e), par 6,4% à Vancouver (4e) et par 5,8% à Calgary(5e);
- elle est utilisée par 3,0% des résidants à Portland (13e);
- elle est utilisée par 1,6% des résidants à Houston (19e), par 1,5% à Dallas (20e) et par 1,4% à Détroit (21e).

Par ailleurs, l'ouvrage *The Limitless City : A Primer on the Urban Sprawl* (Gillham, 2002, p. 110), contient des données intéressantes sur quelques villes européennes, permettant de mettre en perspective la situation observée dans les agglomérations canadiennes et états-unienne¹.

Ces données mentionnent que le transport en commun est utilisé par 42 % des résidants à Francfort, 55 % à Stockholm et 36 % à Paris, pour des déplacements résidence-travail, comparativement à 22 % à Montréal, 6 % à Portland et 2 % à Détroit. Pour ce même type de déplacements, la marche et le vélo, mis ensemble, sont pratiqués par 9 % des résidants à Francfort, 14% à Stockholm et 15 % à Paris, comparativement à 9 % à Montréal, 4 % à Portland et 1,% à Détroit.

Pour mesurer la signification de ces écarts dans la répartition des modes de déplacements, il convient de considérer la quantité des émissions de CO₂, le principal gaz à effet de serre, selon chacun de ces modes (Québec, 2001). Par exemple, pour un déplacement de 5 km, la quantité de CO₂ dégagé dans l'atmosphère sera de :

- 1,2 kilogrammes par personne, pour une voiture transportant un passager;
- 0,6 kilogramme par personne, pour une voiture transportant deux passagers;
- 0,4 kilogramme par personne, pour une voiture transportant trois passagers;
- 0,2 kilogramme par personne, pour un train de banlieue transportant 110 passagers;
- 0,2 kilogramme par personne, pour un autobus urbain transportant 40 passagers;
- 0 kilogramme par personne, pour une rame de métro transportant 120 passagers;
- 0 kilogramme par personne, à pied ou à vélo.

1 Ces données originent d'un ouvrage publié en 1999, soit quelques années avant celles citées pour les agglomérations nord-américaines. Toutefois, elles font référence à une situation vraisemblablement peu différente de celle de 2003.

RÉFÉRENCES

GILLHAM, Olivier. 2002. *The Limitless City : A Primer on the Urban Sprawl Debate*, Island Press, Washington, p. 110.

JEDWAB, Jack. 2004. *Getting to Work in North America's Major Cities and Dependence on Cars*, [En ligne], Montréal, Association d'études canadiennes, 20 février, 7 p.
(<http://www.acs-aec.ca/Polls/locomotions.pdf>)

QUÉBEC (Gouvernement du). Agence de l'efficacité énergétique et Ministère de l'Environnement du Québec. 2001. *Je lève le pied, je réduis les gaz!* (outil pédagogique d'évaluation de la quantité d'émission de gaz à effet de serre selon les modes de transport).