

Le transport durable dans les petites collectivités et les collectivités rurales

Aperçu

On croit souvent que le transport durable est une question qui ne concerne que les grandes villes. Pourtant, pour entretenir leur santé économique et environnementale, et assurer un accès équitable à des services essentiels comme l'emploi, les établissements d'enseignement et les services médicaux, les petites collectivités et les collectivités rurales du Canada ont tout autant besoin de trouver des solutions en vue de multiplier les options de déplacement de leurs citoyens.

Le présent document de discussion se penche sur certains des obstacles les plus courants à la mise en place de programmes de transport durable dans les petites collectivités. On y propose en outre des solutions avant de passer en revue quelques programmes en cours dans des petites collectivités et des collectivités rurales de toute l'Amérique du Nord.

Choix de ressources

1. Partenariat rural canadien, [Collection d'études sur le transport en milieu rural](#)
2. Victoria Transport Policy Institute, [Rural Transportation Management](#)
3. Transit Research Board (U.S.), [Guidebook for Change and Innovation at Rural and Small Urban Transit Systems](#)

Références suggérées à la fin du présent document de discussion.

Contexte

Le Canada est un pays très urbanisé — plus de 80 % de sa population vit en milieu urbain — et la majorité de ses citoyens ont accès à une forme quelconque de transport durable comme les transports en commun. En fait, Statistique Canada rapporte que les 49 (sauf trois) agglomérations urbaines canadiennes ayant une population de 30 000 habitants ou plus disposent de réseaux de transport public.

On ne peut en dire autant des petites collectivités et des collectivités rurales dont un grand nombre ne sont pas très bien dotées (lorsqu'elles le sont) en matière de solutions de transport durable comme les transports en commun, des

voies cyclables et piétonnières ou des programmes de covoiturage.

Le Partenariat rural canadien (PRC) - une initiative du gouvernement fédéral qui contribue à la coordination des programmes, politiques et activités offrant un soutien aux collectivités rurales — constate que le nombre de propriétaires d'automobiles s'est accru au fil des ans dans les petites collectivités, tandis que la demande pour des transports publics ou d'autres formes de transport durable y diminuait; ce qui s'est traduit par la disparition de certains des services existant dans les zones rurales.

Le PRC constate, de surcroît, que les administrations municipales, les planificateurs de réseau de transport et autres décideurs clés présument à tort que tous les résidents des petites collectivités et des collectivités rurales disposent d'une automobile privée. Alors que c'est loin d'être le cas puisqu'il arrive que des membres de ménages à véhicule unique n'aient pas accès à une voiture pendant la journée ou lorsque le *soutien de famille* est parti travailler.

D'autre part, comme le Canada continue de s'urbaniser, nombre de services — services sociaux et de santé, emploi, zones commerciales et établissements d'enseignement — sont souvent centralisés pour desservir les zones urbaines ou les secteurs les plus peuplés. Pour les résidents des petites collectivités ou des collectivités rurales, cela peut se traduire par un accès plus difficile à ces services

Une population vieillissante

D'ici 2031, le quart des Canadiens aura 65 ans ou plus (Statistique Canada) et selon Transports Canada, les Canadiens plus âgés ont tendance à utiliser les transports en commun plus que tout autre groupe d'âge. Pour ceux d'entre eux qui vivent en zone rurale, le manque de moyens de transport devient une préoccupation majeure (Conseil consultatif de l'Ontario sur l'âge d'or).

En comparaison, moins de jeunes, âgés de 20 à 44 ans, choisissent de vivre dans les petites collectivités et les zones rurales. Près de 36 % de la population des grandes régions métropolitaines a entre 20 et 44 ans, comparativement aux zones rurales où cette proportion n'est que de 28 % (Statistique Canada, 2006).

Si ces tendances se confirment, en seulement quelques décennies, on atteindra une proportion beaucoup plus élevée d'âinés dans les petites collectivités et les collectivités rurales. Même si une partie seulement de ces Canadiens plus âgés ne peuvent conduire ou choisissent de ne pas le faire, les collectivités devront repenser leurs options de transport.

Questions de santé

Au cours des dernières années, plusieurs études ont semblé indiquer l'existence d'un lien entre certains problèmes de santé comme l'obésité et le lieu de résidence et les moyens de transport utilisés.

Ainsi, l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes de 2004 a-t-elle démontré que les adultes canadiens vivant dans les grandes villes — et ayant accès à des options de transport durable — étaient moins enclins à l'obésité que ceux qui vivent à l'extérieur des zones métropolitaines (Statistique Canada, 2006). Pour de plus amples informations sur cette question, voir le document de discussion du PDTU, *Les liens entre la santé publique et le transport durable et actif*.

L'Institut canadien d'information sur la santé (ICIS) rapporte également que, par rapport aux zones urbaines, les niveaux d'obésité et de tabagisme sont plus élevés dans les régions rurales du Canada, et les activités saines, comme de meilleures habitudes alimentaires et l'activité physique, y sont moins fréquentes (ICIS, 2006).

Obstacles et solutions

Cette section décrit les principaux obstacles à la mise en place d'options de transport durable dans les petites collectivités et les collectivités rurales. Lorsque des solutions existent, des exemples sont proposés.

Financement

Quelle que soit la taille de la collectivité, le financement du transport durable est toujours d'actualité. Avec les coûts associés au personnel et autres ressources humaines, au remplacement des véhicules, aux carburants, aux assurances, il peut s'avérer financièrement très difficile pour de plus petites collectivités de mettre en place un système de transport à service continu.

Les gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux) sont souvent les principales entités responsables du financement des systèmes de transport durable.

Le Fonds pour le transport en commun d'Infrastructure Canada a soutenu la mise en place et l'amélioration des services de transport dans plusieurs petites collectivités et collectivités rurales, notamment 16 collectivités de la Colombie-Britannique et plusieurs collectivités de la Nouvelle-Écosse. Le Fonds de la taxe sur l'essence, qui peut également servir aux municipalités à financer les

transports (entre autres besoins en infrastructure), va remettre 8 milliards de dollars aux villes et collectivités au cours des six prochaines années (2008-2014).

Les réseaux de transport public de la plupart des collectivités canadiennes sont financés par l'entremise de partenariats entre les municipalités et d'autres ordres de gouvernement. Dans certains cas, les administrations locales parviennent aussi à s'associer à des organisations comme des organismes de services ou des employeurs, dans le but d'élaborer des options de transport pour des segments de population particuliers ou des besoins spécifiques.

Un bon exemple est celui de Rabbit Transit à York (Pennsylvanie). Travaillant en partenariat avec des employeurs de la région, cette société de transport offre des circuits de bus



spéciaux continus qui desservent le plus important employeur de la collectivité (un hôpital régional) ainsi qu'un service de navettes destiné aux employeurs plus petits, à des moments précis de la journée. Les employeurs assurent la majeure partie des coûts, mais ces circuits sont accessibles au grand public. Rabbit Transit s'assure ainsi une base de revenus plus diversifiée et durable.

Le Transit Cooperative Research Program (TCRP) — un programme américain — a découvert que la diversité du financement est un facteur essentiel à la mise en place et au maintien de systèmes de transport public dans les petites collectivités et les collectivités rurales.

Dans son rapport de 2004, *Embracing Change in a Changing World*, le TCRP va plus loin : « ...se contenter de faire rouler des autobus dans les rues ne suffit plus pour engendrer des revenus — en réalité, si des bus roulent à vide, cela peut miner la crédibilité d'un réseau. Les commissions de transport doivent faire davantage et adapter leurs services pour répondre à des besoins spécifiques. » Le TCRP suggère aux collectivités de diversifier leurs sources de financement, notamment : publicité, entretien des véhicules d'autres organisations ou fourniture d'autres services comme le balayage des rues ou les services de navettes.

Densité de population

En général, les petites collectivités et les collectivités rurales englobent, proportionnellement, des zones géographiques plus grandes que les agglomérations urbaines, et de ce fait, ont des densités de population plus

faibles. (Selon l'Atlas du Canada, notre pays, avec une moyenne de 3,3 habitants par km², a l'une des plus faibles densités de population de la planète.)

Moins peuplées, les petites collectivités ne sont pas toujours en mesure d'atteindre les économies d'échelle requises pour certains types d'infrastructure de transport durable comme un réseau de transport public. D'autre part, le besoin de se déplacer sur une plus vaste superficie peut rendre impossible le recours à des options de déplacements actifs domicile-travail (marche, bicyclette - allées piétonnes, pistes cyclables). Les initiatives de covoiturage peuvent également être difficiles à promouvoir du fait du plus petit nombre de personnes pouvant assurer la viabilité d'une telle option.

En revanche, une petite collectivité ou une collectivité rurale située aux limites d'une grande agglomération urbaine peut parfois venir se greffer sur les services urbains de transport public. C'est ainsi que lorsque 11 administrations municipales ont fusionné pour donner naissance à la nouvelle Ville d'Ottawa en 2001, la commission de transport de la ville, OC Transpo, a commencé à offrir un service de transport en commun en milieu rural à plusieurs petites collectivités situées à l'intérieur et à la périphérie des limites de la nouvelle agglomération.

Accès à la technologie

L'accès croissant à la technologie informatique et aux services sur large bande (Internet à haute vitesse) dans les petites collectivités et les collectivités rurales peut être un outil puissant pour diminuer le besoin de se déplacer pour travailler ou recevoir de la formation. Cette technologie peut en outre augmenter les occasions d'emploi et améliorer les conditions d'accès à l'éducation par le biais du télétravail et du cyberapprentissage.

En 2005, Statistique Canada estimait qu'approximativement 68 % de la population avait eu accès à Internet au cours de l'année — une nette augmentation par rapport à 55 % en 2000. Dans le cas des résidents des petites villes ou des régions rurales, toutefois, la proportion n'était que de 55 % en 2005 (45 % en 2000), bien inférieure à la moyenne canadienne.

Sur les 2,7 millions estimés de particuliers n'ayant pas utilisé une connexion Internet à haute vitesse en 2005, Statistique Canada notait que pour un peu plus du tiers, le service à haute vitesse n'était pas disponible dans leur région; et près de 70 % d'entre eux vivaient dans des petites villes et des zones rurales (Statistique Canada, 2006).

Initiatives de transport durable

Transport en commun

Comme nous l'avons mentionné précédemment, 46 agglomérations urbaines de 30 000 habitants ou plus sur 49 disposent de réseaux de transport public. On ne peut en dire autant des collectivités ayant moins de 30 000 habitants. D'une façon générale, cela est attribuable au fait que les transports collectifs coûtent cher, s'il n'y a pas un bassin de population suffisant pour en assurer la rentabilité.

Des petites collectivités, au Canada comme aux États-Unis, sont néanmoins parvenues à implanter des réseaux de transport public.

Charlottetown Transit

Charlottetown, avec une population d'environ 32 000 habitants, a lancé son transport en commun en 2005.

La ville a formé un partenariat avec une entreprise privée de transport par autobus qui offre du service sur cinq circuits, six jours par semaine. Charlottetown Transit a recours à des véhicules qui correspondent davantage aux



valeurs patrimoniales de la Ville (leur *design* rappelle les trolleybus d'antan) et qui fonctionnent au diesel (photo ci-dessus).

La clientèle mensuelle de 6 000 passagers lors du lancement (octobre 2005) avait grimpé à plus de 12 000 usagers en janvier 2007. On s'attend à ce que la clientèle annuelle atteigne 250 000 passagers — soit plus de 20 000 par mois — d'ici 2010.

La ville verse actuellement à l'entreprise une subvention annuelle d'exploitation de 600 000 \$ (près de 1,8 % du budget de la ville) qui diminuera progressivement à 375 000 \$ d'ici 2010. Elle estime que d'ici 2010, 65 % des coûts du réseau seront couverts par le tarif de transport payé par les usagers (PD'TU).

Les circuits ruraux d'Ottawa

OC Transpo a commencé à offrir un service à des collectivités rurales en 2002, un an après la fusion de 11 municipalités et la naissance de la nouvelle Ville d'Ottawa.

Aujourd'hui, huit circuits sillonnent 12 petites collectivités et desservent une population totale de près de 84 500 personnes. Ces circuits sont actifs aux heures de pointe, avec une moyenne de seulement 35 usagers par jour pour certains tandis qu'elle est de plus de 230 pour d'autres.

Il est vrai qu'un laissez-passer mensuel du service express rural coûte davantage — 114 \$ pour les adultes — que les 73 \$ d'une carte d'autobus ordinaire d'OC Transpo. Les laissez-passer ruraux représentent actuellement environ 0,2 % de la fréquentation du réseau d'OC Transpo, mais ils constituent 0,4 % des recettes engendrées par les usagers.

OC Transpo s'est également associée à plusieurs entreprises locales de transport par autobus et à d'autres municipalités de la région afin d'offrir 17 *circuits ruraux partenaires*. Ces circuits permettent des correspondances avec les circuits réguliers d'OC Transpo ou transportent les passagers directement à leurs destinations (p. ex. vers le centre-ville). Les horaires de chacun de ces circuits sont affichés sur le site Web d'OC Transpo.

La commission de transport de Roaring Fork

La Roaring Fork Transportation Authority (RFTA) a été la première commission rurale de transport du Colorado. Au départ simple agence de transport, elle offrait un service local d'autocars à plusieurs petites collectivités de l'État, notamment plusieurs centres de villégiature.

À l'heure actuelle, la RFTA exploite un parc de 82 véhicules, offre un service d'autocar d'Aspen à Rifle (une distance d'environ 112 km) et se targue d'une fréquentation annuelle de près de quatre millions de passagers (TCRP).



Dans le parc de la RFTA, on trouve plusieurs autocars hybrides diesel électriques.

La RFTA se prépare actuellement à implanter un projet de navettes rapides qui passe notamment par l'acquisition de nouveaux autocars, l'ajout d'installations de stationnement et d'embarquement, des voies de contournement sur certains axes routiers et la mise en place de voies réservées (RFTA).

Programmes de transport nolisé

Noliser des autobus ou des fourgonnettes est une solution idéale pour que des petites collectivités ou des collectivités rurales puissent offrir un service quotidien sur de courts

trajets à leurs résidents. Dans les collectivités où on ne rencontre que quelques très gros employeurs, ces derniers (et/ou leurs employés) peuvent organiser la location de services de transport par autocar.

Dans un comté du Sud de l'Alabama, par exemple, le fournisseur actuel de transport rural vend des réservations de sièges d'autocars aux employeurs d'un centre de villégiature de la côte. Ces employeurs louent des sièges pour leurs employés au coût mensuel de 100 \$/siège. Ce programme constitue également un avantage hors salaire servant à attirer de nouveaux travailleurs dans la région (TCRP, 2001).

Ailleurs, Green Rider Ltd fonctionne les jours de semaine et regroupe des navetteurs, vivant le long d'une route de la campagne néo-écossaise, qui ont des horaires professionnels ou scolaires similaires dans la communauté urbaine d'Halifax voisine (HRM). Les circuits de Green Rider conduisent les usagers vers tous les campus universitaires de Halifax, et l'entreprise offre par ailleurs un service de transport à ceux qui ont des rendez-vous chez le médecin.

Covoiturage et autopartage

Avec l'apparition de plusieurs services de jumelage en ligne, l'autopartage et le covoiturage sont devenus des pratiques courantes dans des collectivités de tous types et de toutes tailles.

Des coopératives d'autopartage ont surgi un peu partout au pays. Dans un tel programme, les membres adhérents d'une coop possèdent en copropriété leurs véhicules. Pour couvrir les coûts fixes, ils paient de légers frais d'administration auxquels s'ajoutent des frais à l'utilisation basés sur la durée ou le kilométrage d'utilisation d'un véhicule.

Quoique la majorité des programmes de covoiturage et d'autopartage tendent à desservir les grandes zones urbaines, il semblerait que si ces services existaient dans les petites collectivités et les collectivités rurales, les résidents y auraient recours.

Ainsi, des 435 personnes ayant répondu à un sondage sur les transports pour la Sunshine Coast (C.-B.) tenu en 2006-2007, autour de 45 % ont déclaré qu'elles covoitureraient si le service était disponible et près de 35 % opteraient pour l'autopartage.

Covoiturage

Les services de jumelage de déplacements sont maintenant relativement courants au Canada. Le logiciel utilisé est peu coûteux et, comme les conducteurs et les passagers peuvent rechercher eux-mêmes les jumelages possibles, ces services peuvent souvent fonctionner avec peu d'intervention de la part du personnel du programme.

Deux des sites Web de jumelage de déplacements les plus fréquentés au Canada sont Carpool.ca et Rideshare.com.

Carpool.ca bénéficie de l'appui financier de huit villes de l'Ouest. D'autres partenaires, comme les gouvernements provinciaux, des universités, des collèges et des entreprises privées interviennent avec un soutien financier ou des ressources promotionnelles.

À l'heure actuelle, 33 collectivités canadiennes sont inscrites à Carpool.ca et leurs habitants peuvent y trouver des solutions à leurs besoins de covoiturage. Près du tiers des petites collectivités participantes ont moins de 20 000 habitants.

eRideshare.com comprend des villes du monde entier avec un accent mis sur le Canada et les États-Unis.

Deux autres systèmes de jumelage en ligne spécifiquement destinés aux petites collectivités et aux collectivités rurales sont Nelson & Area Rideshare et Vertigogogo.



Nelson & Area Rideshare est un programme gratuit qui dessert une

population de moins de 10 000 personnes. Sa base de données de covoiturage se répartit en deux groupes distincts : les déplacements quotidiens de gens qui se rendent au travail et les déplacements longue distance. Ceci permet aux conducteurs comme aux passagers de chercher d'emblée le type pertinent de covoiturage tout en réduisant le besoin de personnel de soutien.

Le coût de fonctionnement du site Web est compensé par la Nelson Carshare Co-Op, qui a des voitures disponibles pour les résidents de Nelson, Revelstoke et Kaslo.

À Val-Morin, Québec (au nord de Montréal), Vertigogogo a démarré comme un projet pilote destiné à évaluer la pertinence d'un service Web de jumelage des déplacements.



Une société de conseillers en gestion, en collaboration avec la municipalité de Val-Morin, a d'abord mis au point ce service pour les adeptes du cyclotourisme qui fréquentent la région.

Pendant le projet pilote, près de 200 cyclotouristes ont eu recours au logiciel de jumelage de déplacements et près du cinquième d'entre eux est parvenu à se jumeler.

Le logiciel de jumelage de Vertigogogo est maintenant un service permanent offert aux touristes comme aux résidents. Mis au point à l'aide des technologies de cartographie numérique, il propose près de 600 destinations dans des agglomérations urbaines et rurales.

Autopartage

Le Co-Operative Auto Network (CAN) [coop d'autopartage] offre des services de partage d'auto à près de 19 collectivités de la C.-B. dont la population va de moins de 2 000 habitants (Tofino) à 2 000 000 (district régional du Grand Vancouver).

Au mois de janvier 2007, les 19 collectivités membres du CAN représentaient près de 2 000 personnes partageant un parc de 100 véhicules. Selon les statistiques du CAN, jusqu'à 50 % des personnes ayant adhéré au réseau ont vendu ou donné leur voiture par la suite, retirant ainsi près de 1 350 automobiles du réseau routier.

Transport actif

Le transport actif — bicyclette, marche et patinage à roues alignées — fait partie d'un système de transport sain et durable qui encourage les gens à devenir plus actifs. Bien que le transport actif dans les petites collectivités et les collectivités rurales s'apparente davantage à un loisir, il peut également être utilisé conjointement avec d'autres moyens de transport pour se rendre au travail.

Saanich

Le district de Saanich (C.-B.) est un bon exemple de collectivité ayant amélioré son infrastructure de transport actif. Environ la moitié de ses 110 000 habitants sont considérés comme des ruraux.

Depuis 1993, le district a construit plus de 50 kilomètres d'infrastructures cyclables sur route et a amélioré ses installations piétonnières en construisant des trottoirs et en mettant en place un système de pistes multifonctionnelles. Les déplacements aller-retour au travail à bicyclette sont passés de 4 % en 1999 à 11 % en 2004 (PDTU).

Whitehorse

En dépit de son climat rigoureux, Whitehorse (Yukon) compte un nombre très élevé d'habitants qui se rendent au travail à vélo toute l'année. La ville a décidé de suivre le mouvement en lançant *Wheel 2 Work*, une campagne qui encourage les gens à aller travailler à bicyclette durant l'été.

Pour appuyer le transport actif dans la communauté, la ville a investi près de 2 millions de dollars dans l'amélioration de son infrastructure cyclable. Elle a notamment rénové des pistes polyvalentes, installé de nouveaux éclairages le long de certaines pistes, et a construit un nouveau pont



Voie cyclable réservée, signalisation et sensibilisation (Whitehorse).

pour les cyclistes et les piétons, en plus d'ouvrir davantage de voies réservées aux vélos.

Au début de 2006, la ville s'est associée à la Recreation Parks Association du Yukon pour créer un programme incitatif destiné à encourager davantage de travailleurs à pédaler jusqu'à leurs lieux de travail de mai à septembre.

Les participants s'inscrivaient et calculaient leur nombre de kilomètres parcourus à vélo au cours des cinq mois du programme; des prix incitatifs étaient offerts aux courageux cyclo-travailleurs. Au cours du premier été, 210 personnes ont participé au programme et accumulé près de 40 000 kilomètres (PDTU).

Roaring Fork Transportation Authority

La RFTA (voir plus haut *Transport en commun*) a acquis plusieurs voies ferrées désaffectées pour les transformer en sentiers d'excursion. Son Rio Grande Trail, par exemple, est une piste multifonctionnelle continue de 53 km de long totalement protégée de la circulation automobile.

Association de gestion du transport

Les associations de gestion du transport (AGT) regroupent plusieurs partenaires afin d'offrir des services de transport. Une approche en AGT est un excellent point de départ pour évaluer les besoins d'une collectivité, faire le point sur les ressources disponibles et en recenser de nouvelles.

Ainsi, la Ride-On TMA dessert-elle le comté rural de San Luis Obispo (Californie). Formée en 1993, cette TMA possède et loue des véhicules. Les coûts du carburant, de l'entretien, des assurances et de l'immatriculation des véhicules loués sont assumés par la TMA.

Ride-On offre une gamme variée de services, notamment le covoiturage par fourgonnette pour les gens qui se rendent au boulot, avec le retour garanti, des navettes pour l'aéroport ou lors d'événements spéciaux, une navette pour les aînés (transport porte-à-porte pour les 55 ans et plus), un bus express du dîner (en partenariat avec des restaurants locaux) et une navette pour les enfants (en partenariat avec le service des loisirs et les garderies de la région).

La TMA est financée en partie par le gouvernement fédéral, mais tous les coûts administratifs sont couverts par les recettes des divers programmes (PATH, 2006).

Programmes de télétravail

Le télétravail ou travail à distance, c'est l'emploi de l'informatique et des TIC pour permettre le travail à l'extérieur du bureau classique. Employeurs et employés ont constaté que cette organisation souple des activités professionnelles cadrerait avec une gamme variée de postes à temps partiel ou à plein temps.

Dans sa recherche, Transports Canada a découvert que les employeurs qui offrent des programmes de télétravail tirent profit de la diminution des coûts liés aux congés de maladie, au besoin de places de stationnement et de locaux, sans mentionner le rendement amélioré et une plus grande rétention du personnel. Quant aux employés, ils profitent d'une meilleure conciliation travail-vie privée, de gains de temps et de plus de débouchés professionnels pour les personnes ayant des handicaps.

Les collectivités — qu'elles soient grandes, petites, urbaines ou rurales — tirent également parti du télétravail, car il fait diminuer la circulation automobile et les émissions de GES qu'elle engendre. De plus, le télétravail peut également contribuer à sauvegarder la viabilité économique des collectivités rurales ou satellites (PDTU).

Le Canby Telecommunication Center est situé dans la collectivité rurale de Canby (Oregon), en périphérie lointaine de Portland. Fondé en 2000, il offre des solutions et des structures de télétravail aux entreprises en leur louant des locaux équipés d'un accès Internet à haute vitesse, de postes de travail informatique et de salles de réunion. Le Center est devenu un carrefour pour un grand nombre d'entreprises et de services éducatifs comme les laboratoires et les collèges, ainsi qu'un petit centre de développement de PME.

Contrairement aux programmes classiques de télétravail, les employés travaillent à partir du Center plutôt que d'un bureau à domicile. Selon les employeurs, cela diminue leurs inquiétudes en matière de distraction des employés par des activités personnelles (Washington State University).

Autres considérations

Aménagements axés sur le transport en commun

Des politiques d'aménagement du territoire, comme le développement axé sur les transports en commun (DAT), peuvent améliorer les options de transport dans tous les types de collectivités — peu importe la population ou le secteur géographique. Regrouper les ensembles résidentiels autour des réseaux de transport et des services essentiels comme les écoles, les commerces, les centres de santé, etc., favorise des choix comme la marche, la bicyclette ou les transports en commun.

Le DAT peut aussi aider les plus petites collectivités à réduire les coûts associés à une offre de transport durable. La Air Pollution Coalition de l'Ontario (APCO), par exemple, rapporte que le coût des infrastructures des projets immobiliers à faible densité peut être de 25 % plus élevé que celui des projets à forte densité; avec une augmentation correspondante des dépenses de transport des ménages se situant entre 17 % et 22 %.

Un bon exemple de développement domiciliaire axé sur le transport en commun est le *Village de la gare* de Mont-Saint-

Hilaire (à 40 km de Montréal), une ville d'environ 16 000 habitants.

Après la remise en service d'un train de banlieue dans la région en 2000, la ville de Mont-Saint-Hilaire a opté pour l'aménagement axé sur le transport en commun afin de préserver sa qualité de vie. Lorsqu'il sera achevé en 2012, le village aura plus de 1 000 unités d'habitation toutes situées dans un rayon de 750 mètres de la gare ferroviaire. Les établissements commerciaux et de services sont également regroupés près de la gare. Plus de 100 unités d'habitation ont déjà été construites et, depuis la remise en service du train de banlieue, la fréquentation a augmenté de 30 000 passagers (PDTU).

L'âge de la population du Canada

Comme nous l'avons déjà souligné, d'ici 2031, les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront 25 % de la population du Canada (Statistique Canada).

Les aînés sont parmi les plus grands utilisateurs des réseaux de transport collectif, tous groupes d'âge confondus. De plus, Transports Canada indique que l'utilisation des transports en commun, proportionnellement au total des déplacements, augmente sensiblement avec l'âge.

Comparativement aux zones urbaines, les zones rurales ont une proportion plus élevée de gens âgés de 65 ans et plus, et cette tendance s'accroît. Entre 2001 et 2006, la population d'aînés s'est accrue de 1,1 % pour atteindre 15,5 % dans les zones rurales, comparativement à une augmentation de 0,7 % (à 13,3 %) dans les zones métropolitaines (Statistique Canada, 2006).

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) croit que le vieillissement de la population va accroître la demande pour des services de types « autobus communautaire » afin de relier les zones résidentielles aux centres commerciaux, de santé et de loisirs.

Des projets comme Green Rider (Halifax) et la Ride-On TMA (San Luis Obispo) ont anticipé ce phénomène en offrant des services conçus pour les résidents plus âgés.

Fournir des services de transport efficaces aux aînés peut également avoir des retombées positives pour l'ensemble de la communauté. Si on leur offre davantage de solutions de transport, les aînés pourront rester chez eux plus longtemps, ce qui pourrait se traduire par une baisse des besoins en établissements d'hébergement à long terme pour les personnes âgées.

Transport, tourisme et vacances

En matière de déplacement des touristes, on peut prévoir les tendances et les besoins. En améliorant les options de transport de cette clientèle, on peut diminuer la circulation automobile. Ce qui est particulièrement important dans les zones à caractéristiques environnementales (des villes de

villégiature comme Banff, Jasper ou Whistler) sensibles à l'impact d'un trop grand trafic et à la pollution qu'il engendre (VTPI, 2007).

Le Whistler and Valley Express (WAVE), par exemple, est un réseau local offrant des services de navettes gratuites à travers tout Whistler Village, notamment vers le marché et la Blackcomb Mountain base lodge (BC Transit).

Intervenants

L'élaboration d'options de transport durable dans les petites collectivités et les collectivités rurales exige souvent un éventail d'intervenants plus diversifié que dans les grandes villes-régions. Cela est attribuable au fait que, dans les grandes collectivités, des commissions de transport sont généralement déjà en place, et les plus fortes densités de population rendent rentables certaines options de transport durable. D'autre part, ce sont les municipalités régionales — avec d'autres ordres de gouvernement — qui financent généralement ces systèmes (réseaux de transport public, infrastructures cyclables et piétonnières, etc.) et elles ne dépendent pas de l'appui de partenaires extérieurs comme les employeurs, les commerçants ou d'autres organismes.

En plus des administrations locales, les intervenants peuvent inclure des sociétés privées de transport, des établissements scolaires, des hôpitaux, des organismes de santé et de services sociaux, des employeurs, des églises, des chambres de commerce, des hôtels et autres établissements touristiques ainsi que de simples citoyens.

Conclusion

Alors qu'un nombre croissant de Canadiens se déplacent vers les grandes agglomérations urbaines, les options de transport durable vont devenir encore plus essentielles à la santé des petites collectivités et des collectivités rurales.

Même si ces collectivités devront relever un grand nombre de défis liés au transport correspondant à la taille de leur population ou à leur situation géographique, une population plus petite peut parfois s'avérer être un avantage.

La Fédération canadienne des municipalités souligne qu'en règle générale, les grandes municipalités ont des structures organisationnelles plus formelles, qui exigent davantage de bureaucratie et d'intervenants pour établir des consensus et prendre des mesures (FCM, 2003).

Les municipalités aux populations plus réduites peuvent par contre faire preuve de plus de souplesse lorsqu'il faut prendre des décisions, nouer des partenariats et passer à l'action.

Offrir une palette d'options de transport est un des moyens qu'ont les petites collectivités et les collectivités rurales pour retenir leurs employeurs et leurs résidents,

pour sauvegarder l'économie locale, assurer un accès égal aux services, aux emplois et aux structures éducatives, répondre aux besoins d'une population vieillissante et améliorer la santé des résidents.

Références et ressources

Coalition ontarienne contre la pollution de l'air. Écopolitique. *Infrastructure vs économie*.
http://www.ecopolitics.ca/transport/pt/infrastructure_economics.php.

Atlas du Canada. <http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/peopleandsociety/population/population2001/density2001>.

BC Transit. Busonline. <http://www.busonline.ca/>.

Bollman, Ray D., *Les facteurs stimulant l'économie rurale canadienne*. Février 2007, Rapport de recherche, Série de documents de travail sur l'agriculture et le milieu rural du gouvernement du Canada. <http://dsp-psd.pwgsc.gc.ca/Collection/Statcan/21-601-MIF/21-601-MIF2007083.pdf>.

Institut canadien d'information sur la santé. *Comment se portent les Canadiens vivant en milieu rural?* Septembre 2006.
http://secure.cihi.ca/cihiweb/disPage.jsp?cw_page=GR_1529_F.

Partenariat rural canadien, *COLLECTION D'ÉTUDES SUR LE TRANSPORT EN MILIEU RURAL*.
http://www.rural.gc.ca/research/reports_f.phtml-transport.

Carpool.ca. <http://carpool.ca>

Ville d'Ottawa, routes rurales de OC Transpo. http://www.ottawa.ca/city_hall/snapshots/rural_communities_fr.html et le transport en commun à Ottawa http://www.octranspo.com/main_MenuF.asp.

Journal of Rural and Community Development. « Developing sustainability indicators to improve community access to public transit in rural residential areas », vol. 1, n° 1, 2005.

Lighthouse Learning Network. *Sunshine Coast Transportation Survey*. <http://www.lighthouselearning.ca/wp/wp-content/uploads/2007/06/LLN%20Transportation%20Survey%20Report.pdf>.

Natural Resources Services. *PATH Best Practices Report*, mai 2006. <http://www.nrsrcaa.org/path/Documents.htm>.

Nelsoncar.com. *Nelson Carsbare Co-op* et *Nelson & Area Rideshare*. <http://nelsoncar.com>.

Statistique Canada. *Rapports sur la santé : Différences régionales en matière d'obésité*. *Le Quotidien*, 22 août 2006.
<http://www.statcan.ca/Daily/Francais/060822/d060822b.htm>. *Chiffres de population et des logements*.
<http://www12.statcan.ca/francais/census06/data/popdwell/Table.cfm?T=302&SR=1&S=10&O=D&RPP=25&PR=46>.
Portrait de la population canadienne en 2006, selon l'âge et le sexe.
<http://www12.statcan.ca/francais/census06/analysis/agesex/Subprov1.cfm>. *Disparités de revenu entre les provinces dans une perspective urbaine rurale : données du recensement de 2001*. <http://www.statcan.ca/francais/research/11-624-MIF/11-624-MIF2005012.pdf>. *Projections démographiques*, *Le Quotidien*, 15 décembre 2005.
<http://www.statcan.ca/Daily/Francais/051215/d051215b.htm>. *Enquête canadienne sur l'utilisation d'Internet*, *Le Quotidien*, 15 août 2006. <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/060815/d060815b.htm>.

Transit Research Board. *Transit-Oriented Development in the United States*, http://www.tcrponline.org/bin/doc-distr.cgi/TCRP_RPT_102.pdf et *Guidebook for Change and Innovation at Rural and Small Urban Transit Systems*, http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_70a.pdf.
Embracing Change in a Changing World. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_99.pdf.

Transports Canada. Programme de démonstration en transport urbain.

Réseau de transport à Charlottetown.

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/reseautransportcharlottetown.htm>.

Programme d'infrastructures en transport actif : faciliter le choix du transport durable.

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/transportactif.htm>

Le télétravail au Canada. <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/teletravailcanada.htm#employeurs>.

Village de la Gare : projet domiciliaire axé sur le transport en commun.

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/villagedelagarefrancais.htm>.

Wheel 2 Work à Whitehorse. <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/wheel2work.htm>

Les liens entre la santé publique et le transport durable et actif.

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/transportdurableactif.htm>.

Vertigogogo. Val-Morin, Québec. <http://www.vertigogogo.ca/lutece/jsp/site/Portal.jsp>.

Victoria Transport Policy Institute, *Rural Transportation Management*. <http://www.vtpi.org/tdm/tdm87.htm>.

Washington State University. Cooperative Extension Rural Telework. *Canby Telecommunication Center*. <http://www.cbdd.wsu.edu/telework/case/canby.html>.