

Stratégies de GDT durant les perturbations des services de transport et les événements épisodiques

Aperçu

Lorsque des services de transport municipaux sont perturbés – grèves des transports en commun, tempêtes, reconstruction majeure des infrastructures, panne d'électricité – une ville entière peut être paralysée.

Les événements épisodiques comme les jours de smog n'ont pas les mêmes répercussions sur le réseau de transport des municipalités, mais peuvent avoir des effets très graves sur la santé en raison de la mauvaise qualité de l'air.

La gestion de la demande en transport (GDT) peut contribuer à réduire les répercussions liées aux perturbations et aux événements en plus d'offrir des possibilités uniques pour la mise en œuvre de nouvelles initiatives de transport.

Le présent document de discussion examine les types de perturbations et d'événements qui peuvent toucher les collectivités, et présente des exemples d'initiatives de GDT que des municipalités et d'autres intervenants ont mises en œuvre durant des perturbations des services de transport et des événements épisodiques. De plus, les résultats sur la réduction de la congestion et des émissions et l'augmentation des moyens de transport durable sont présentés, lorsqu'ils sont disponibles.

Ressources choisies

Ville d'Ottawa, [Transit Strike Options](#).

Ministère de l'Environnement de l'Ontario, [L'intervention en cas d'alerte au smog : Guide à l'intention des municipalités](#).

TransLink [Buzzer Blog](#).

Les références et ressources complètes sont indiquées à la fin du présent document de discussion.

Contexte

Nous avons tous besoin d'un réseau de transport efficace pour nos déplacements et la distribution des marchandises. Lorsque le réseau est perturbé, un grand nombre de

personnes doivent composer avec une réduction de leurs options de déplacement.

La gestion de la demande en transport (GDT) peut venir en aide. La GDT est une expression passe-partout qui s'applique à tout un ensemble de stratégies et de programmes qui visent l'utilisation efficace des ressources de transport pour réduire la congestion et améliorer les options de déplacement. Les stratégies de GDT peuvent englober des options de transport en commun améliorées, des commodités et des mesures incitatives visant à favoriser l'utilisation des moyens de transport actifs et durables, ainsi que des politiques et des réformes institutionnelles.

Les programmes de GDT peuvent être appliqués à des situations où la circulation est perturbée, comme des projets de reconstruction, des grèves des transports en commun ou tout autre type d'événement qui perturbe le débit normal de la circulation. En fait, les collectivités qui ont mis en place des programmes de GDT bien établis peuvent souvent mieux composer avec les perturbations parce que des options de transport sont déjà en place.

Pour les collectivités qui n'ont pas de programmes de GDT, les perturbations dans les services de transport peuvent être l'occasion idéale de mettre en œuvre de telles initiatives. Lorsque les options de transport sont limitées, les gens sont plus enclins à essayer de nouveaux moyens de transport, et cette transition faisant suite à une perturbation des services de transport ou à un événement épisodique peut se traduire à long terme par des comportements plus durables en matière de transport.

Types de perturbations et d'événements épisodiques

Voici certains des types de perturbations ou d'événements les plus communs :

- La reconstruction des infrastructures, comme le remplacement d'un pont, le resurfaçage des routes ou une construction routière d'envergure.
- L'entretien périodique des infrastructures.

- Les grèves des employés des transports en commun.
- Les pannes d'électricité ou perturbations d'autres services publics, comme des bris de canalisations.
- Les perturbations météorologiques, comme les tempêtes, les tornades, les tremblements de terre ou les inondations.
- Les jours de smog. Dans la plupart des cas, les alertes au smog sont diffusées au Canada durant les mois d'été seulement, mais des avertissements de smog ont déjà été diffusés à d'autres périodes de l'année.

Répercussions

Tous ces types de perturbations ou d'événements peuvent avoir des répercussions négatives et positives. Ils peuvent avoir des répercussions négatives sur les entreprises, la productivité des travailleurs, les activités sociales et, dans certains cas, ils peuvent même mettre en danger la santé des citoyens.

Par exemple :

- En raison des grèves des transports en commun, de la reconstruction des infrastructures ou des événements météorologiques, il faut parfois rediriger la circulation, ce qui peut réduire l'accès aux détaillants locaux et entraîner des répercussions sur leur chiffre d'affaires. Par exemple, durant la grève des conducteurs d'autobus d'Ottawa (voir *Perturbations des services de transport en commun*), les pertes liées à l'activité commerciale ont été évaluées à 400 millions de dollars (ville d'Ottawa).
- La perturbation des transports en commun peut également signifier des rendez-vous chez le médecin manqués, la perte d'emploi ou une réduction des activités sociales.
- Les reconstructions majeures peuvent avoir une incidence sur la livraison des marchandises et la rapidité d'intervention des ambulanciers/pompiers.
- Les jours de smog peuvent accroître les risques de crises d'asthme, de crises cardiaques ou de troubles cardio-pulmonaires. L'Ontario Medical Association a estimé qu'en 2005, les hôpitaux ont accueilli environ 17 000 Ontariens pour des troubles liés à la pollution de l'air; dans vingt ans, on prévoit que ce nombre passera à 24 000.

Par contre, les perturbations des services de transport ou les événements peuvent permettre aux municipalités de mettre en œuvre de nouvelles mesures de GDT et permettre aux résidents d'essayer de nouveaux moyens de transport.

Par exemple :

- Les grèves des transports en commun peuvent pousser les conducteurs de véhicules à passer unique (VPU) à utiliser le transport actif, le covoiturage ou le télétravail, des habitudes qui peuvent être conservées après la grève et le rétablissement des services de transport en commun.
- Les projets de reconstruction peuvent être une occasion de mettre en œuvre des mesures de GDT comme des pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs, des voies réservées aux véhicules à occupation multiple, etc. Dans plusieurs états américains, par exemple, l'adoption de mesures de GDT comme l'aménagement de pistes cyclables ou de trottoirs modernisés est obligatoire chaque fois que l'on reconstruit des routes ou qu'on procède à leur resurfacement.
- Les jours de smog peuvent inciter un plus grand nombre de personnes à délaisser la voiture pour le vélo, la marche, le covoiturage, non seulement les jours de smog, mais tout au long de l'année. Durant les Jeux olympiques de 1996, qui se déroulaient à Atlanta, en Géorgie, la ville a loué 1 000 autobus additionnels afin d'améliorer les options de déplacement autres que la voiture. Grâce à ces mesures, la ville a pu réduire le nombre de véhicules de 23 % à l'heure de pointe du matin, les concentrations de smog, de 28 %, et les visites dans les hôpitaux pour des crises d'asthme, de 42 % (Environmental Defense).
- Les employeurs peuvent utiliser les perturbations des services de transport comme un tremplin pour mettre en œuvre des programmes de GDT qui englobent par exemple des programmes de retour garanti à domicile, des rabais sur les laissez-passer de transport en commun, le télétravail ou des horaires de travail souples.

Possibilités de planification et de mise en œuvre

Cette section présente des exemples tirés de plusieurs municipalités nord-américaines qui ont utilisé des programmes de GDT (ou des composantes de GDT) afin de réduire les répercussions des perturbations des services de transport.

Reconstruction des infrastructures

Les projets de reconstruction des infrastructures peuvent comprendre les projets de construction ou les événements prévus et imprévus.

Reconstruction de l'autoroute 101, Californie

Dans le cadre d'un programme triennal visant la reconstruction de l'autoroute 101 au centre de la Californie, la ville de San Luis Obispo a élaboré un

ensemble de stratégies de GDT afin d'améliorer les déplacements pendant et après la période de reconstruction.

En collaboration avec *Ride-On*, une association locale de gestion du transport (AGT), la ville a décidé d'augmenter les services de transport par autobus et de promouvoir le covoiturage par fourgonnette. De plus, la ville a offert des subventions et des incitatifs au covoiturage pour les résidents. Par exemple, les usagers qui utilisent un mode de transport écologique reçoivent des « coupons chanceux » qu'ils peuvent échanger contre des billets de cinéma, des bons-cadeaux et d'autres prix.

Une évaluation post-reconstruction de tous ces programmes a révélé que le débit de la circulation a été réduit de 12 % au cours de la période de construction et que le nombre de véhicules circulant maintenant sur l'autoroute a été réduit de 300, soit une réduction quotidienne des déplacements de véhicules d'environ 12 875 kilomètres (8 000 miles). Les résultats de l'évaluation révèlent également que les incitatifs liés au covoiturage étaient les mesures les plus économiques pour réduire le nombre de véhicules qui circulent sur l'autoroute.

T-Rex, Denver

Avec un budget total de près de 1,7 milliard de dollars, l'agrandissement de l'infrastructure de transport, ou projet « T-Rex » à Denver, au Colorado, fut l'un des grands projets de reconstruction jamais entrepris aux États-Unis. Les travaux ont été amorcés à la fin des années 1990 et ont été terminés en 2007.

Le projet T-Rex visait à reconstruire un tronçon des autoroutes 25 et 225 et à prolonger le corridor ferroviaire pour trains légers de la région. Dès les premières étapes du projet, le département des Transports du Colorado (DTC) a choisi d'intégrer les mesures de GDT supplémentaires suivantes :

- Subventionner les laissez-passer de transport en commun (Eco Pass) pour les usagers. Les laissez-passer sont disponibles par le biais de *Trip to Work*, un programme chapeauté par l'AGT de l'autoroute 25 sud.
- Créer et promouvoir un réseau d'information en ligne pour les d'autres modes de transport.
- Subventionner l'acquisition de nouvelles fourgonnettes collectives pour les usagers de l'autoroute 25.
- Des casiers et des supports à vélos ainsi que des ponts à accès piétonnier à chaque gare. Les vélos peuvent également être transportés dans les trains.

Le corridor reconstruit dessert quelque 230 000 usagers chaque jour. Il comprend 30,5 kilomètres de rails pour

trains légers, 13 nouvelles gares, cinq nouveaux parcs de stationnement et 6 000 nouvelles places de stationnement.

Une fois le projet terminé, les responsables du transport en commun ont indiqué que l'achalandage quotidien sur le nouveau tronçon pour trains légers était d'un peu plus de 62 000 personnes, soit près du double des estimations originales du DTC.



Réseau ferroviaire T-Rex pour trains légers. Photo fournie par le département des Transports du Colorado.

Reconstruction imprévue

Effondrement d'un pont à Laval

Plusieurs se souviendront des images de l'effondrement d'une partie du pont Papineau-Leblanc à Laval en septembre 2006. Quelque 57 000 véhicules traversent le pont chaque jour; l'effondrement a forcé la reconstruction immédiate du pont.

L'incident a entraîné la mise en place de différentes mesures de GDT et de gestion de la circulation afin de résoudre le problème immédiat, mais a aussi incité la ville à offrir de nouveaux services de transport en commun permanents et à mettre en place d'autres mesures de GDT.

À la suite de l'effondrement du pont, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a communiqué avec d'autres organismes locaux afin de préparer un plan d'urgence pour les usagers des transports en commun. Comme mesures immédiates, les responsables ont notamment fermé un tronçon de l'autoroute et désigné d'autres trajets pour les conducteurs. L'AMT a insisté sur le fait que les conducteurs devaient seulement utiliser ces trajets s'ils devaient utiliser une voiture dans le cadre de leur emploi, soulignant que la seule vraie solution à la crise passerait par le réseau de transport en commun.

Tous les intervenants – l'AMT, le ministère des Transports du Québec et les villes de Laval et Montréal – ont rapidement mis en œuvre un plan élargi de réduction des impacts. Voici certaines des initiatives qui ont été mises en œuvre :

- Ajout d'un départ additionnel pour le train de banlieue entre Blainville et Montréal. L'AMT a loué un train du réseau GO (8 voitures et une locomotive pouvant desservir 1 400 usagers additionnels) du gouvernement de l'Ontario afin d'offrir le service. Le service a été offert entre octobre et novembre 2006; il a entraîné une hausse de 8,7 % dans l'utilisation du transport en commun.
- Ajout de 600 nouvelles places de stationnement par la création de parcs relais (aussi appelés parc-o-bus) au complexe des cinémas Guzzo. Cette mesure a été une telle réussite qu'elle a été maintenue jusqu'à l'ouverture de la station de métro de Laval en avril 2007.
- Ajout de plusieurs nouveaux services de navette assurant le transport des usagers des parcs relais vers la station de métro de Montréal et les gares de trains de banlieue. Ces services de navette étaient offerts gratuitement durant le mois d'octobre 2006. L'un des services de navette permettait aux usagers de se déplacer du parc relais vers le métro de Montréal en près de 10 minutes (un trajet qui prend généralement une heure en voiture). En tout, 1 200 passagers ont utilisé le service pendant la fermeture de l'autoroute.

En avril 2007, après les travaux de prolongement du métro de Montréal jusqu'à Laval, l'AMT a pu abandonner la plupart de ces mesures.

Par contre, à la suite de cet événement, l'AMT a ouvert une nouvelle gare de trains de banlieue avant les délais fixés, afin de faciliter la circulation vers les autres gares, et a conservé l'un des services de navette, qui dessert environ 600 usagers chaque jour.

Réglementation en matière de GDT

Dans certains états américains, l'adoption de mesures de GDT est obligatoire chaque fois que l'on construit de nouvelles voies d'accès ou qu'on procède au resurfacement de



routes existantes. Des municipalités se servent de plans de pistes cyclables ou de plans de transport existants comme

moyen de mettre en œuvre des infrastructures de cyclisme chaque fois que des travaux routiers sont effectués.

Projet de loi de l'Oregon sur le cyclisme

Tom McCall, le gouverneur de l'Oregon, adopte le projet de loi sur le cyclisme en 1971. Photo fournie par Portland Transport.

Le projet de loi de l'Oregon sur le cyclisme a été adopté en 1971; il stipule que des aménagements piétonniers et cyclables doivent être ajoutés chaque fois qu'une autoroute, une route ou une rue est construite, reconstruite ou déplacées. La loi stipule également que le département des Transports de l'Oregon doit affecter au moins 1 % de sa part des fonds étatiques d'infrastructures routières aux aménagements piétonniers et cyclables.

En 2006, on a procédé à l'inventaire des aménagements piétonniers et cyclables le long de toutes les autoroutes urbaines. Des aménagements cyclables ont été ajoutés à quelque 1 505 des 2 736 kilomètres (1 700 miles) de routes



visés par l'examen.

Voies réservées aux vélos à Chicago et à Toronto

Dans le cadre du Chicago Bike Program, un technicien des voies cyclables examine périodiquement le réseau de pistes cyclables de la ville et recommande l'ajout de nouvelles voies réservées aux vélos lorsque la ville procède au resurfacement des routes.

Voie réservée aux vélos à côté des espaces de stationnement. Photo fournie par le département des Transports de Chicago.

Sur les quelque 120 kilomètres (75 milles) de routes qui font l'objet d'un resurfacement chaque année, la ville de Chicago ajoute ou modernise 8 à 16 kilomètres de voies réservées aux vélos (5 à 10 milles). Jusqu'à présent, la ville a aménagé environ 160 kilomètres (100 milles) de voies réservées aux vélos.

La ville de Toronto a elle aussi tiré profit des projets de resurfacement des routes pour ajouter des voies réservées aux

vélos dans le cadre de son *Toronto Bike Plan*. L'objectif du plan est d'aménager un réseau de voies cyclables de plus de 1 000 kilomètres d'ici 2012; une fois terminé, le réseau comprendra environ 500 kilomètres de voies réservées aux vélos.

Un exemple du plan est l'ajout de voies cyclables le long d'une grande artère. Lorsqu'un tronçon du Queensway (qui traverse Toronto et Mississauga) a dû être reconstruit, les responsables en ont profité pour prolonger les voies cyclables existantes de l'avenue Claude à l'avenue Windermere, et les ont intégrées dans les plans.

La largeur du Queensway, reconstruit au coût de 40 000 \$, permet maintenant d'aménager deux voies de circulation et une voie réservée aux vélos dans chaque direction.

Possibilités liées aux événements

Les villes qui ont accueilli les Jeux olympiques peuvent témoigner du défi que représente la gestion de la circulation pendant l'événement.

En tant qu'hôte des Jeux olympiques d'hiver de 2010, Vancouver estime à près de 17 000 le nombre de visiteurs qui parcourront les installations olympiques chaque jour.

Afin de composer avec l'afflux des visiteurs tout en continuant d'offrir des services aux habitants, TransLink, la commission de transport régionale de Vancouver, prend dès maintenant des mesures afin d'éviter que la circulation ne devienne chaotique. Voici certaines des mesures qui sont prises :

- Mise en œuvre d'un programme de sensibilisation à l'intention des habitants locaux, des agences de voyage et des visiteurs afin de leur fournir des renseignements sur les autres modes de transport. TransLink utilisera son propre site Web et son « Buzzer Blog », ainsi que d'autres sites comme YouTube, pour communiquer ces messages.
- Mise en place de restrictions sur la capacité de stationnement et fermeture de routes au moins une semaine avant le début des Jeux. TransLink croit que ces restrictions inciteront les habitants et les visiteurs à utiliser d'autres moyens de transport comme le covoiturage ou le transport en commun.

En plus de ces mesures d'atténuation, TransLink estime que le télétravail constitue une excellente solution pour réduire la circulation durant et après les Jeux.

Pendant plusieurs années, TransLink a étudié une façon de mettre en œuvre un programme de télétravail pour les entreprises locales. Deux études menées en 2004 et 2006 ont révélé que les possibilités de télétravail suscitaient un intérêt considérable dans le milieu des affaires de Vancouver. Par exemple, dans le cadre de l'étude menée en 2004, TransLink a constaté que plus de la moitié des quelque 900 adultes interrogés participeraient à un

programme de télétravail s'il était offert à leur lieu de travail, soit une réduction moyenne de quatre trajets de véhicules à passer unique par personne, par semaine.

JoAnn Woodhall, la responsable du GDT chez TransLink, indique que les Jeux olympiques sont le catalyseur du programme de télétravail, mais précise que « le programme aura également des répercussions à long terme sur les comportements en matière de transport ».

Frankie Kirby, la gestionnaire du programme de GDT, explique que TransLink met à l'essai depuis 2008 un programme de télétravail en collaboration avec des entreprises locales et indique que l'organisme a également élaboré des outils et des ressources liés au télétravail afin d'appuyer les entreprises participantes.

« Nous avons mis à l'essai le programme au sein de trois entreprises », indique-t-elle. « Les renseignements tirés de ce programme pilote nous permettront de promouvoir le télétravail auprès d'autres entreprises, surtout durant les Jeux. »

Pendant six mois, les entreprises participantes ont utilisé Teletrips, un outil logiciel qui a calculé les voitures-kilomètres non parcourus, les émissions de GES évitées et les économies de coûts pour les employés et l'entreprise.

Le programme pilote a pris fin en mars 2009. M^{me} Kirby indique que TransLink procède actuellement à l'analyse des résultats et que l'organisme diffusera ces résultats ainsi que tous les documents préparés pour le programme pilote dans son nouveau site Web consacré à cette question à la fin de mai 2009.

Perturbations des services de transport en commun

Les grèves prolongées des services de transport en commun peuvent avoir des répercussions négatives à long terme sur l'utilisation des transports en commun. La mise en place de mesures de GDT durant et après une grève des services de transport en commun peut contribuer à réduire ces répercussions et favoriser la promotion des modes de transport durable.

Ville d'Ottawa

En décembre 2008, les conducteurs et les préposés à l'entretien chez OC Transpo, la commission de transport d'Ottawa, ont amorcé une grève. La grève, qui a commencé juste avant la période des Fêtes, a duré plus de 50 jours pendant les grands froids de l'hiver.

Au début de la grève, la ville d'Ottawa a lancé un éventail d'initiatives visant à aider les usagers à composer avec la perturbation des transports en commun. Certaines de ces initiatives, notamment celles liées au transport actif et au covoiturage, s'inscrivaient déjà dans le cadre du programme *TravelWise* de la ville, qui vise à réduire la congestion et à mettre à profit l'infrastructure de transport de la ville.

Voici certaines des mesures mises en place :

- *Transport actif.* Cette mesure englobait surtout le déneigement et le dégivrage fréquent des voies piétonnières et cyclables principales afin de permettre les déplacements des usagers actifs. La ville maintiendra cette norme de déneigement et de dégivrage à l'avenir. Un site Web local de covoiturage, OttawaRideMatch.com, a également modifié son site afin de permettre à ses utilisateurs de rechercher des partenaires de marche ou de vélo.
- *Covoiturage.* La ville a réduit les tarifs de stationnement pour les covoitureurs (3 personnes ou plus par voiture) dans tous ses parcs de stationnement municipaux. Elle a également fait la promotion du site OttawaRideMatch.com et a aménagé de nouveaux panneaux de signalisation pour indiquer les lieux de rencontre des covoitureurs dans les parcs relais et le long des voies réservées aux autobus au centre-ville. Des renseignements non scientifiques donnent à penser que de nombreux conducteurs de véhicules à passager unique (VPU) ont continué à utiliser le covoiturage, mais les données exactes à cet égard ne sont pas encore disponibles.
- *Mesures liées au stationnement.* La ville a désigné 3 000 places de stationnement libre additionnelles dans les places de stationnement qui étaient auparavant offertes pour une durée d'une à trois heures.
- *Services pour les aînés et les personnes handicapées.* La ville a élargi son service Paratranspo en ajoutant d'autres véhicules et conducteurs pour aider les aînés et les personnes handicapées.
- *Débit de la circulation.* La ville a ouvert un tronçon d'une voie réservée aux autobus sur l'autoroute 174 afin de réduire le débit de la circulation provenant de l'est de la ville.

Au cours d'une entrevue réalisée peu après la fin de la grève, le conseiller municipal Alex Cullen, président du comité de transport de la ville, a admis qu'il est difficile d'évaluer si les solutions de rechange offertes par la ville durant la grève auront des répercussions à long terme sur les comportements en matière de transport.

« Les gens prennent leurs décisions en fonction des choix disponibles », a-t-il indiqué, ajoutant qu'il ne croit pas que la grève aura une incidence sur l'utilisation future des services de transport.

En réalité, lorsque les services de transport ont repris en février 2009, les responsables de la ville et des services de transport ont estimé qu'il y aurait une baisse de 15 % de l'achalandage. Les responsables des services de transport en commun ont comparé les données sur l'achalandage et les revenus pour le mois de mars 2009 à celles de mars 2008. Ils ont constaté que, malgré une baisse des ventes de laissez-passer d'autobus mensuels, les ventes au comptant et les ventes de billets ont augmenté de 18 %, et

les ventes d'ECOPASS étaient en hausse de 6 % par rapport à mars 2008.

Alertes au smog et alertes de chaleur

Au cours des dernières années, plusieurs municipalités ont mis en œuvre des plans d'intervention en cas d'alerte au smog (PIAS). Le PIAS décrit les mesures que la municipalité, les entreprises locales et les personnes peuvent prendre lorsqu'une alerte au smog est signalée.

Dans la plupart des cas, les PIAS municipaux se concentrent sur les activités qui doivent être suspendues durant les jours de smog (p. ex. l'utilisation d'équipement d'aménagement paysager, la peinture, etc.), mais les plans peuvent également inciter les employés municipaux et les habitants à utiliser des modes de transport écologiques les jours de smog.

La région de Niagara, par exemple, invite les employés à utiliser des modes de transport écologiques ou le télétravail les jours de smog.

Dans un rapport de 2003 présenté au Toronto Board of Health, le médecin hygiéniste en chef de Toronto a conclu que la mise en œuvre du PIAS de la ville avait très peu de répercussions négatives sur les activités de la ville. À l'appui de cette étude, le Bureau de santé publique de Toronto a constaté des niveaux faibles pour la plupart des polluants communs durant les périodes de pointe. Par conséquent, le fait d'encourager les employés et les habitants à utiliser le transport actif et les modes de transport écologiques peut réduire le risque d'exposition à la pollution de l'air.

À Windsor, en 2003, on a réalisé un projet pilote visant à offrir gratuitement les services en commun aux habitants les jours de smog. Quatre alertes au smog ont été diffusées ce mois-là, et la ville et Environnement Canada ont affecté un montant total de 60 000 \$ pour couvrir les coûts d'exploitation de Transit Windsor. Les urbanistes prévoient une hausse de 5 % de l'achalandage, mais durant les quatre jours, la hausse de l'achalandage a été de 50 %.

Entre le 1^{er} juin et le 2 septembre 2008, la Société de transport de Laval a également offert un incitatif pour promouvoir l'utilisation des transports en commun les jours de smog, réduisant les tarifs à seulement 1 \$. La Société prévoit maintenir cette mesure incitative en 2009, estimant qu'elle entraîne une réduction de 1 500 véhicules sur les routes durant les jours de smog.

Programme Spare the Air, San Francisco

Chaque année, entre juin et octobre, l'ozone troposphérique dans la baie de San Francisco atteint parfois des niveaux qui sont nuisibles pour la santé.

Au début des années 1990, le Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD) a mis sur pied le

programme *Spare the Air*, qui vise à réduire les émissions des véhicules motorisés dans la région.

En collaboration avec plusieurs partenaires différents, dont des employeurs, les médias et les écoles, le programme *Spare the Air* sensibilise et informe les habitants sur les moyens de réduire les émissions durant les jours de smog. Des avis aux médias sont préparés la veille d'un jour de smog prévu, et les personnes qui sont inscrites au BAAQMD sont avisées par téléphone, télécopieur ou courriel.



Le programme Spare the Air encourage notamment la population à limiter l'utilisation des véhicules motorisés et les équipements à essence. Photo fournie par le programme Spare in the Air.

Les entreprises locales et les organismes publics font la promotion du programme, et les villes et comtés qui entourent la baie de San Francisco offrent des incitatifs et des services pour les usagers des transports en commun et les employeurs. Les incitatifs comprennent notamment la réduction des tarifs du transport en commun, le financement pour les supports à vélos et le stationnement gratuit pour les covoitureurs. En août 2000, 1 612 employeurs participaient au programme; ce nombre s'élevait à 250 au lancement du programme en 1992.

Entre 1998 et 1999, le nombre de trajets de véhicules a été réduit de 209 760 et de 258 656 trajets, respectivement. Grâce à cette réduction, les émissions ont été réduites de 2,92 tonnes en 1998 et de 3,36 tonnes en 1999.

Questions d'intérêt pour les intervenants

Au cours de toute perturbation des services de transport ou de tout événement épisodique, d'importantes leçons tirées peuvent être utilisées pour améliorer la planification future des transports. Les principales leçons tirées sont présentées ci-dessous, d'après les entrevues réalisées auprès des différentes municipalités et responsables des services de transport dont il est question dans le présent document de discussion.

Tirer profit de la perturbation

Dans le cadre de nombreux projets de construction indiqués dans le présent document, les fonctionnaires municipaux ont tiré profit de la situation afin d'intégrer des mesures de GDT. Le projet T-Rex de Denver, par exemple, a donné à la ville l'occasion de mettre en œuvre plusieurs nouvelles commodités pour le transport actif. Le resurfage des routes à Chicago et à Toronto a également permis à ces villes d'ajouter des voies réservées aux vélos.

Alex Cullen, le conseiller municipal d'Ottawa, signale également que, même si la ville n'a pas activement fait la promotion du télétravail, le travail à domicile et les heures

de travail souples sont devenues pratique courante pour de nombreux employés municipaux.

« La grève a permis aux employés d'envisager le télétravail comme solution de rechange et d'en faire l'expérience, ce qui en fera un choix mieux accepté à l'avenir ».

Communiquer

La communication est essentielle, surtout au cours des premiers jours ou des premières heures, ou même avant un événement.

Dans le cas de la grève des transports en commun qui a sévi à Ottawa, la ville s'est servie des médias pour diffuser les renseignements aux habitants et a utilisé des annonces dans les journaux et les renseignements de son site Web pour communiquer les mises à jour.

Pour ce qui est des jours de smog, comme l'indique la région de Niagara dans son PIAS, les alertes diffusées la veille permettent non seulement d'aviser à l'avance les habitants les plus à risque, mais permettent aussi aux médias de mieux réagir lors des événements extrêmes liés au smog. Le fait d'aviser les médias permet de mieux sensibiliser le public sur les facteurs qui causent le smog et des mesures que la population peut prendre pour réduire les émissions.



Les intervenants doivent également envisager l'utilisation des nouveaux modes de communication. TransLink, par exemple, utilise son « Buzzer Blog » et Twitter (un service de réseautage social gratuit) pour informer les habitants de toute

modification des services de transport.

TransLink a mis sur pied un comité consultatif en ligne afin de permettre aux gens de participer directement à l'avenir du réseau de transport de la région. Photo fournie par TransLink.

Offrir un grand nombre de choix

Offrir aux usagers plusieurs choix de services de transport est l'un des facteurs clés pour assurer la gestion efficace de la circulation.

À Laval, l'intervention rapide de la ville à la suite de l'effondrement d'un pont a permis aux fonctionnaires municipaux d'offrir aux usagers de nombreuses options de transport, y compris des autobus additionnels, des trains de banlieue et des parcs relais (parcs-o-bus).

Dans le même ordre d'idée, la ville d'Ottawa a non seulement fourni aux usagers des outils pour faciliter le covoiturage, mais a aussi ajouté des places de stationnement et des parcs relais, assuré le déneigement et le dégivrage plus fréquent des routes pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et diffusé auprès des habitants des renseignements mis à jour quotidiennement.

Le conseiller municipal Alex Cullen indique que les mesures que la ville d'Ottawa a prises ont été bien reçues du public. « Une partie de notre stratégie était de résoudre les problèmes de stationnement avant qu'ils ne deviennent sérieux et d'atténuer les répercussions sur les personnes les plus vulnérables », indique-t-il.

De nombreux PIAS portent sur des activités de base, comme de suspendre l'utilisation des moteurs à essence durant les alertes au smog et d'encourager les employés à adopter le télétravail ou à utiliser le transport en commun, par exemple. Toutefois, certains PIAS sont plus approfondis et prévoient des mesures pour chacun des services municipaux. La région de Niagara, par exemple, établit pour chaque service municipal les activités normales qui doivent être suspendues durant les alertes au smog, les renseignements que les services doivent communiquer aux employés et aux habitants, et des solutions de rechange proposées à l'égard des tâches et du travail.

S'appuyer sur les expériences passées

Tirer des leçons des expériences passées est souvent l'un des meilleurs moyens de progresser dans le cadre des initiatives de GDT.

TransLink s'appuie sur son expérience et ses recherches pour réduire les perturbations de la circulation et offrir aux habitants des modes de transport alternatif au cours des Jeux olympiques.

Par exemple, depuis près de 20 ans, la ville de Vancouver organise un festival de feux d'artifice qui attire plus de 200 000 personnes au centre-ville. TransLink atténue les répercussions de cet événement sur la circulation par l'ajout de services de transport en commun et de valet pour les vélos.

De plus, TransLink peut s'appuyer sur les résultats initiaux de son programme pilote de télétravail, qui contribuera non seulement à réduire la circulation pendant et après les Jeux, mais aussi à réduire les émissions et à offrir des conditions de travail plus souples pour les employeurs et les employés.

Conclusion

Les perturbations de la circulation touchent tout le monde – autant le conducteur d'un VPU que l'utilisateur des transports en commun ou l'utilisateur du transport actif. Bien que certaines perturbations puissent ne pas présenter comme tel des avantages immédiats ou des avantages évidents à long terme, elles offrent souvent aux habitants

l'occasion d'essayer d'autres moyens de transport en commun, des habitudes qui peuvent devenir des comportements à long terme.

Comme l'indique le conseiller municipal Cullen, la grève des transports en commun à Ottawa a présenté un avantage « paradoxal ». Tous les habitants – non seulement les usagers des transports en commun – ont pu constater la congestion de la circulation causée par la perte du réseau de transport en commun. « Les gens se rendent mieux compte des avantages des transports en commun », indique-t-il.

Les municipalités et les commissions de transport interrogées dans le cadre du présent document de discussion soulignent toutes que, sans égard au type de perturbation ou d'événement épisodique en cause, la communication, les choix offerts et la préparation d'un plan d'urgence permettent d'améliorer les services de transport pour tous les usagers.

Références et ressources

Syndicat uni du transport, Conseil canadien. *Toward Environmental and Economic Sustainability Through Tax-Exempt Transit Benefits*.
[www.atucanada.ca/content Resources And Publications/pdf/briefs to standing committees/Tax Exempt Brief.pdf](http://www.atucanada.ca/content/Resources/And/Publications/pdf/briefs%20to%20standing%20committees/Tax%20Exempt%20Brief.pdf).

Bike Toronto <http://biketoronto.ca/topic/show/640.htm>.

British Columbia Automobile Association, en collaboration avec TransLink. *Interest in Viable Transportation Options Among Private Vehicle Drivers*, Juillet 2004.
www.bcaa.com/wps/portal/newsroom/member_opinions?rdePathInfo=xchg/bcaa-com/hs.xsl/1981.htm.

Ville de Chicago. *Chicago Bike Program*.
<http://egov.cityofchicago.org/city/webportal/portalEntityHomeAction.do?entityName=Chicago+Bike+Program&entityNameEnumValue=127>.

Ville d'Ottawa, *Transit Strike Options*.
www.octranspo.com/mapscheds/Contingency/Helping_Residents_GetAround.htm.

Ville de Toronto. *Proposed Bicycle Lanes on the Queensway*.
www.toronto.ca/legdocs/mmis/2007/pw/bgrd/backgroundfile-5134.pdf et *Toronto Bike Plan*,
www.toronto.ca/cycling/bikeplan/index.htm.

Clean Air Partnership. *Bike Lanes, On-Street Parking and Business*. www.cleanairpartnership.org/pdf/bike-lanes-parking.pdf.

CTV News. *Gridlock expected as fire shuts B.C.'s Pattullo Bridge*.
www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20090118/Van_Bridge_090117/20090118?hub=Canada.

Gouvernement de l'Oregon. *Pedestrian and Bicycle Program 2006 Program Report*.
www.oregon.gov/ODOT/HWY/BIKEPED/docs/2006_Program_Report.pdf.

Light Rail Now! www.lightrailnow.org/news/n_newslog2007q3.htm#DEN_20070910.

MetroDenver, www.metrodenver.org/market-differentiators/infrastructure.html.

Metro Denver Economic Development Corporation and Denver Metro Chamber of Commerce. *The Impact of Fastracks on the Metro Denver Economy*. www.metrodenver.org/files/documents/news-center/research-reports/FasTracks%20Economic%20Impact%20Study.pdf.

Ontario Medical Association, *The Illness Costs of Air Pollution*,
<http://www.oma.org/Health/smog/icap.asp#intro>.

Ministère de l'Environnement de l'Ontario. *L'intervention en cas d'alerte au smog : Guide à l'intention des municipalités*. <http://www.ene.gov.on.ca/envision/gp/5093f.pdf>.

Ottawa Citizen. *March ridership beats OC Transpo expectations*. 19 avril 2009.
www.ottawacitizen.com/Business/March+ridership+beats+Transpo+expectations/1511527/story.html.

Région de Niagara. *Smog Alert Response Plan*, 30 juin 2004.
www.regional.niagara.on.ca/government/initiatives/airquality/rsarp.aspx and *Revised Smog Alert Plan*,
<http://www.regional.niagara.on.ca/government/initiatives/airquality/rsarp.aspx#sts>.

Région de Waterloo. *Update on Smog Alert Response Plan Activities*.
[http://www.region.waterloo.on.ca/web/region.nsf/8f9c046037662cd985256af000711418/EDA508219A58FCF085256D5100648CD2/\\$file/PH-03-049.pdf?openement](http://www.region.waterloo.on.ca/web/region.nsf/8f9c046037662cd985256af000711418/EDA508219A58FCF085256D5100648CD2/$file/PH-03-049.pdf?openement).

South East Business Partnership. *TRIP to Work*. www.sebp.org/page/10/.

Outils de changement. *Spare the Air*, San Francisco. www.toolsofchange.com.

TransLink. *Moving Work to the Worker*. www.translink.bc.ca/Commuting_Options/telework.asp.

Transports Canada. Programme de démonstration en transport urbain. *Transport en commun gratuit les jours de smog : purification de l'air.*

<https://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/freetransitFrancais.htm>

Département des Transports des États-Unis, Administration fédérale des autoroutes. *Case Study Examples, U.S. 101.* http://ops.fhwa.dot.gov/publications/mitig_traf_cong/applications.htm.