

IMPACT DES MESURES EN TRANSPORT DURABLE

LES BÉNÉFICES POUR UNE ENTREPRISE

Augmentation de la productivité et meilleure rétention du personnel

- La productivité d'un employé qui pratique régulièrement une activité physique augmente de 12% (Les Affaires 2010, enquête nord-américaine de Watson Wyatt).
- On constate une baisse de 2% de l'absentéisme et une augmentation de 9% de la productivité pour chaque habitude de vie saine qu'acquiert un travailleur (Pelletier et al. 2004).
- Les employés canadiens, dans une proportion de 80%, « préfèrent opter pour une entreprise jugée responsable sur le plan environnemental » (sondage Services Kelly, Le Devoir 2009).

Des économies importantes

- Les pertes économiques liées à la congestion routière ont été estimées, en 2009, à plus de 1,4 milliard de dollars pour la seule région métropolitaine : temps perdu, coûts de fonctionnement des véhicules, carburants et émissions polluantes (MTQ 2009).
- Les supports à vélos en U pour 2 vélos coûte 190\$ chacun (Bicycling info 2010). Au Canada, l'aménagement d'un stationnement auto à étages coûte en moyenne 33 800\$ par emplacement, Pour un stationnement extérieur, le coût varie entre 2 000\$ et 26 000\$ par emplacement (NPA 2008).
- Environ 10 vélos peuvent être rangés sur une place de stationnement auto (Vélo-Québec 2010).
- Nortel a constaté une hausse de la productivité de l'ordre de 15% chez les télétravailleurs, en plus d'économiser 9 000\$ par employé en espaces de bureaux (Transports Canada 2010).
- Un véhicule en autopartage se substitue, en moyenne, à huit automobiles (Tecsult 2006).

LES BÉNÉFICES POUR UN TRAVAILLEUR

Des impacts sur la santé :

- 30 à 60 minutes d'activité physique par jour réduit de 33% les décès reliés aux maladies cardiaques et de 25% ceux reliés aux accidents vasculaires cérébraux (Heart and stroke foundation 2010).
- Le cycliste urbain est moins exposé aux polluants que les automobilistes. En effet, le cycliste est plus fluide et reste donc moins longtemps dans les zones polluées (Équiterre 2010). De plus, les polluants sont parfois jusqu'à 10 fois plus élevés dans l'habitacle de la voiture qu'à l'extérieur (ASSSM 2006).
- Dans les secteurs où plus de 95% des gens vont en voiture au travail, 54% de la population affiche un excès de poids. Là où cette proportion baisse à 60%, 42% affiche un excès de poids (ASSSM 2006).

Des économies d'argent

- Selon le CAA, les coûts d'utilisation annuels d'une voiture berline sont de 8 000 à 10 000\$, selon les kilomètres parcourus (incluant assurances, permis, immatriculations, dépréciation, essence, entretien,

mais pas le stationnement) (CAA 2010). Vélo-Québec évalue pour sa part à 220\$ les coûts annuels d'un vélo pour l'entretien et la dépréciation de l'équipement (Vélo-Québec 2010).

- La plupart des stationnements de vélos sont gratuits alors qu'une case de stationnement souterrain au centre-ville de Montréal se loue entre 180 et 660\$ par mois (Journal 24 heures 2009).
- Avec son coût moyen de 16 cents le kilomètre (47 pour la voiture), le transport en commun permet aux ménages montréalais d'économiser annuellement 800 millions de dollars (CCMM 2010)

Une réduction du temps perdu

- 40 % des déplacements motorisés en zone urbaine se font sur une distance égale ou inférieure à 5 km. Sur de telles distances, le vélo est plus rapide que la voiture ou le transport en commun en période de pointe. Sur des distances variant entre 5 et 10 km, les vitesses de parcours des autos et des vélos sont équivalentes.
- Le covoiturage permet des horaires fixes et prévisibles, ainsi qu'une place de stationnement assurée lorsqu'offerte par l'employeur.

LES BÉNÉFICES POUR LA COLLECTIVITÉ

Des impacts sur la santé de la collectivité :

- Au Canada en 1999, l'inactivité physique ou la sédentarité de la population a impliqué des dépenses directes (hospitalisation, soins, médication, etc.) de 2,1 milliards de dollars (Katzmarzyk et al. 2000).
- Selon l'Association médicale canadienne, 3 000 décès résultent à chaque année d'une exposition grave à la pollution atmosphérique (AMC 2008).
- L'utilisation du transport public est plus sécuritaire que les déplacements automobiles. En Grande-Bretagne, les accidents avec décès sont 9 fois moins nombreux en autobus qu'en voiture, par kilomètre parcouru (National Audit Office 2009).

Pour l'environnement :

- L'efficacité énergétique d'un autobus par kilomètre-passager est 16 fois supérieure à celle d'une automobile (Équiterre 2010).
- Entre 2004 et 2008, Montréal a subi en moyenne de 19,6 journées de smog par année (RSQA 2008).
- Aux États-Unis, on considère que les systèmes de transport publics permettent d'éviter l'émission de 37 millions de tonnes de CO₂ par année (ICF 2008).
- Au Québec, 40,7 % des émissions de GES sont imputables au transport (MDDEP 2008). Dans la région montréalaise, cette proportion grimpe à 44% (CMM 2010).

Des économies :

- L'économie du pétrole et de l'auto n'est pas source de croissance économique pour le Québec. En 2007, les Québécois ont importé 10,6 milliards de dollars en produits pétroliers (Équiterre 2009b).
- Le coût des traumatismes dus aux accidents de la route équivaut à 2% du PNB, soit des pertes économiques se situant entre 10 et 25 milliard de \$ pour les Canadiens (ASSSM 2006).

STATISTIQUES DE DÉPLACEMENT

En 2008, l'enquête Origine-Destination a été réalisée auprès de la population de la grande région de Montréal pour connaître les modes et motifs de déplacement. Les informations pertinentes ressorties de cette étude sont les suivantes :

- On assiste à une diminution du nombre de déplacements en automobile de l'ordre de 1% entre 2003 et 2008, ce qui est une première depuis la tenue de l'enquête Origine-Destination en 1970. Néanmoins, la voiture accapare 62% de tous les déplacements.
- Hausse de 15% des déplacements en transports collectifs entre 2003 et 2008.
- Le nombre de déplacements effectués en transports en commun augmente de 10% pour les résidents de l'île de Montréal, de 31% pour ceux de Laval et de 19% pour ceux de la Rive-Sud.
- Hausse de 10% des déplacements non motorisés (marche et vélo) entre 2003 et 2008.
- En pointe du matin, le travail représente le principal motif de déplacement avec 51% de ceux-ci, contre 29% qui ont pour but une activité d'étude et de 16% pour tout autre motif.
- Des 2 213 000 déplacements recensés pour la période de pointe du matin, 1 974 000 utilisent un mode de transport motorisé. De ces déplacements, 71% se sont faits en automobile.
- Le taux d'occupation des automobiles est en légère baisse, à 1,23 personne/auto.
- Le parc automobile recensé en 2008 est estimé à 1 789 000 véhicules, en hausse de 10,5 % par rapport à 2003, soit 2,1 % par année en moyenne.

Les [références complètes](#) sont disponibles sur le site de Voyagez Futé

Bibliographie

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (ASSSM). 2006. *Le transport urbain, une question de santé: rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*.

Association médicale canadienne (AMC), 2008, *L'air qu'on respire : Coût national des maladies attribuables à la pollution atmosphérique*.

Bicycling info, 2010, *Benefit-Cost analysis of bicycle facilities*, <http://www.bicyclinginfo.org/> , consulté le 10 mai 2010.

CAA (Association canadienne des automobilistes), 2010, *Coût d'utilisation d'une automobile*.

Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2010. *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*.

Communauté métropolitaine de Montréal, 2010, *Portrait des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, septembre 2010.

Enquête Origine-Destination 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants*. Réalisation conjointe de l'AMT, la STM, la RTL, la STL, l'ACIT, du MTQ et du MAMROT.

Équiterre, 2010, *Centre de références*, <http://www.equiterre.org/centre-de-references>, consulté le 10 mai 2010.

Équiterre, juin 2009, *L'Arrondissement Ville-Marie. En route vers le développement durable. Volet 2 – Transports et espaces verts*.

Équiterre, 2009b, *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*.

Heart and Stroke foundation (Fondation des Maladies du Cœur), 2010. *Shaping healthy active communities toolkit*, http://www.heartandstroke.com/site/c.ikiQLcMWJtE/b.5847487/k.D0F7/Healthy_Living_Shaping_healthy_active_communities_toolkit.htm, consulté le 11 mai 2010.

ICF, February 2008, *The Broader Connection between Public Transportation, Energy Conservation and Greenhouse Gas Reduction*, Linda Bailey, Patricia L. Mokhtarian and Andrew Little, APTA.

Journal 24 heures, 24 novembre 2009, *Espaces au centre-ville de Montréal. 4000\$ par an pour stationner sa voiture*. Par Jean-Nicolas Aubé.

Katzmarzyk, Peter T., Gledhill, Norman, and Shephard, Roy J., November 2000, « The Economic Burden of Physical Inactivity in Canada », *Canadian Medical Association Journal*, Vol. 163, No. 11, pp. 1435-1440.

Le Devoir, 29 octobre 2009, « À la recherche d'une entreprise verte et éthique », page B1. Alexandre Shields. Sondage mené par Services Kelly.

Les Affaires, 30 avril 2010, *Voir à la santé des employés, c'est rentable*. Par Suzanne Dansereau, <http://www.lesaffaires.com/strategie-d-entreprise/management/voir-a-la-sante-des-employes-c-est-rentable/513256>, consulté le 17 mai 2010.

Lindstrom, M., 2008. « Means of transportation to work and overweight and obesity : A population-based study in southern Sweden », *Preventive Medicine* 46, 22-28.

Litman, Todd, 7 August 2007, *Parking Costs, Pricing and Revenue Calculator*, Victoria Policy Institute, www.vtpi.org.

Metropolitan Knowledge International (MKI) pour l'Association Canadienne du Transport Urbain (ACTU). *Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada*, juillet 2003, 9 p.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP), 2008, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère.

Ministère du Transport du Québec (MTQ), <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil>

Ministère des transports du Québec (Conseillers ADEC) (MTQ), mars 2009, *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/etude_eval_couts_congestion_mtl.pdf, consulté le 12 mai 2010.

National Audit Office, 2009, *Department for Transport. Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, Report by the Comptroller and Auditor general.

National Parking Association, 2008, *Parking in America*.

Nygaard, Nelson, 2010, *Measuring the Real cost of parking and alternative transportation options*, Powerpoint presentation.

Pelletier B., Boles M. et Lynch W., July 2004, « Change in health risk and work productivity over time », *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 46(7), 746-754.

Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RQSA), 2008, *Bilan environnemental. Qualité de l'air à Montréal 2008*, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/RSQA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BILAN_RSQA_2008.PDF, consulté le 17 mai 2010.

Tecscult, 2006, *Le projet auto+bus. Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes*. Réalisé pour Communauto et Transport Canada.

Transport Canada, <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/porteesociale.htm>

Transports Canada, 2010, *Le télétravail au Canada*, <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-teletravailcanada-1052.htm>, consulté le 13 mai 2010.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), 2009, *Bilan routier 2009*.

Vélo-Québec, 2006, *L'état du vélo au Québec en 2005*.

Vélo-Québec, 2010, *Guide du stationnement OVB*,

http://www.velo.qc.ca/documents/OVB10_stationnement.pdf, consulté le 14 mai 2010.

