

Automobile ou transport en commun ?



Transport en commun dans les grandes villes (ici Ottawa) : 10 p. 100 des kilomètres-passagers.

fet combiné de ces facteurs peut être favorable au transport en commun, particulièrement en raison de la croissance prévue du nombre des femmes ayant un emploi. Une ombre sur cette perspective : le fait que ces femmes utiliseront leur propre voiture à proportion de l'accroissement de leur indépendance financière.

Distances et vitesses

Plus la ville est grande et plus le déplacement vers le lieu de travail est long, plus la vitesse en automobile est élevée. Ce paradoxe s'explique sans aucun doute par la présence dans les grandes villes d'un plus grand nombre de larges artères et de voies express, ce qui permet de rouler à des vitesses moyennes plus élevées et de s'arrêter moins souvent. Pour vérifier cette sorte de loi, on a effectué aux heures de pointe quatre déplacements types vers un lieu de travail situé dans le centre d'Ottawa-Hull, agglomération considérée comme représentative des grandes villes canadiennes. La vitesse prévue de 42 kilomètres à l'heure a été confirmée, surtout parce que, en dépit des encombrements du centre, le trajet était assez long (13 km) pour que seule une faible partie du parcours fût effectuée dans des conditions d'encombrement. Cherchant à prévoir ce que sera

dans vingt ans un déplacement analogue, on a obtenu la vitesse théorique de 42,4 kilomètres à l'heure, un allongement de 4 kilomètres pour atteindre le domicile de banlieue devant alors être parcouru à près de 58 kilomètres à l'heure.

L'avenir

Il semble bien qu'il n'y ait pas de véhicule idéal pour le transport urbain. L'automobile est moins chère et d'utilisation plus souple, mais son rendement énergétique est moindre, elle encombre le centre des villes, elle a des

effets nocifs sur l'environnement. Le transport en commun peut avoir un meilleur rendement énergétique et une meilleure rentabilité pour les gros volumes de déplacement vers le lieu de travail et dans les quartiers d'affaires aux heures de pointe, mais il a tendance à perdre ces avantages avec l'allongement des trajets, la dispersion des emplois, l'inactivité, le vide des heures creuses.

Il convient de pousser à la fois l'étude de systèmes rapides de transport en commun et la création de voies express et de grandes artères (avec des limites de vitesse assez basses : entre 50 et 65 km/heure) pour répondre à la croissance des déplacements vers le lieu de travail pour des villes de taille et de croissance déterminées. Vancouver, Ottawa-Hull, Edmonton et Calgary, par exemple, feraient partie de cette catégorie. Toronto, devenue en 1976 la plus importante agglomération canadienne, poserait en revanche de gros problèmes en raison de ses dimensions et de sa croissance prévisible.

Au niveau de la croissance, l'objectif essentiel pour réduire la longueur et la fréquence des déplacements semble être de concentrer la construction des logements en comblant les espaces encore disponibles, en prenant des mesures d'aménagement plus libérales à proximité des centres urbains, bref en doublant la densité afin de réduire de près du tiers la longueur des déplacements intra-muros. La prise en compte de la densité, que permet la structure urbaine actuelle, aurait pour conséquence d'orienter les grandes villes canadiennes vers les transports en commun. ■

Distance entre domicile et centre-ville et longueur des déplacements en automobile

	Population (en milliers)	Nombre des ménages (en milliers)	Distance à vol d'oiseau entre les centres-villes et les habitations (en km)	Longueur des déplacements en automobile vers le lieu de travail (en km)
Toronto	2 750	925	9	17,4
Montréal	2 800	925	8	16
Vancouver	1 150	412	9	16
Ottawa-Hull	640	222	6	13
Winnipeg	580	198	4,6	11
Edmonton	560	178	5	12
Hamilton	530	175	6	16
Québec	510	150	4,8	10