



**l'Association canadienne du
droit de l'environnement**

EQUITE. JUSTICE. SANTE.

Recommandations pour les municipalités

Objectif principal : Transports pour les communautés rurales

**Rapport préparé par Rabi Abid
pour l'Association canadienne du droit de l'environnement**

55 University Avenue

Toronto, ON M5J 2H7

(416) 960-2284

Numéro de publication d'ACDE : 1504-F

ISBN : 978-1-77842-014-6

Numéro de publication d'ACDE : ###

ISBN : ####

8 novembre 2022

1. LES PERSONNES VULNÉRABLES

LE MANQUE DE TRANSPORT RURAL NUIT AUX MINORITÉS. Les communautés autochtones, racisées et à faible revenu dans les zones rurales manquent de moyens de transport abordables et accessibles. Ils doivent parcourir de grandes distances et les véhicules privés coûtent cher. En conséquence, ils sont confrontés à une participation sociale limitée et à des obstacles pour accéder aux services essentiels tels que les soins de santé, les possibilités d'emploi et l'éducation. En outre, les personnes âgées et les personnes handicapées peuvent avoir une mobilité réduite et avoir besoin d'autres options de transport.¹ Les travailleurs agricoles migrants vivent également dans des fermes et sont isolés du reste de la communauté en raison du manque de moyens de transport abordables.²

LE TRANSPORT RURAL N'EST PAS SÉCURITAIRE. Les personnes à faible revenu sont plus susceptibles d'être victimes d'accidents de la route, car elles ont tendance à vivre dans des zones plus dangereuses et non développées et elles dépendent davantage de la marche et du vélo. De plus, on constate souvent dans ces régions un manque d'investissement dans la sécurité routière.³ En outre, les personnes autochtones sont plus susceptibles que les personnes non autochtones d'être gravement blessées ou tuées dans des accidents de la route, les risques étant plus élevés dans les régions éloignées.⁴

2. CONTEXTE

LE TRANSPORT A UN IMPACT SUR LA SANTÉ HUMAINE. Les communautés rurales du Canada dépendent d'écosystèmes sensibles au climat pour le transport.⁵ Le transport est une infrastructure essentielle qui risque d'être perturbée par des phénomènes météorologiques extrêmes.⁶ Les résidents ruraux deviennent dépendants de réseaux de transport limités et dégradés, tels que des routes saisonnières ou inexistantes⁷ qui peuvent entraîner des blessures.⁸

¹ Eric Marr, « Assessing Transportation Disadvantage in Rural Ontario, Canada: A Case Study of Huron County » (2015) 10 Journal of Rural and Community Development. 100.

² Mervyn Horgan et Saara Liinamaa, « The social quarantining of migrant labour: everyday effects of temporary foreign worker regulation in Canada » (2017) 43:5, 713-730, DOI: [10.1080/1369183X.2016.1202752](https://doi.org/10.1080/1369183X.2016.1202752).

³ Global Road Safety Partnership, « Poverty & Road Safety: A GRSP Positioning Paper », en ligne : Global Road Partnership secretariat <<https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/New-Fact-Poverty-PDF.pdf>>

⁴ Naomi G. Williams, Kevin M. Gorey & Amy M. Alberton, « Motor vehicle collision-related injuries and deaths among Indigenous Peoples in Canada: Meta-analysis of geo-structural factors » (2022) 27:2 Canadian Journal of Rural Medicine à 51, en ligne : <<https://scholar.uwindsor.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1132&context=socialworkpub>>

⁵ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 114. en ligne (pdf) : Gouvernement du Canada.

<https://www.nrcan.gc.ca/sites/nrcan/files/GNBC/Chapter%203_Rural%20and%20Remote%20Communities_Final_E_N.pdf> (en anglais seulement)

⁶ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 135

⁷ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 136

⁸ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 171

Deux tiers des « accidents mortels » se produisent sur des routes rurales, où les limites de vitesse sont plus élevées et où il y a moins d'éclairage.⁹

Les communautés rurales sont également devenues de plus en plus dépendantes des véhicules privés¹⁰, une source considérable de pollution atmosphérique.¹¹ Les zones rurales ne contribuent pas autant aux émissions des véhicules privés que les zones urbaines en raison de la plus faible densité de population. Cependant, les habitants des zones rurales peuvent bénéficier de modes de transport de rechange et de la réduction des émissions.¹² Le fait de vivre à proximité de grands axes routiers et de la circulation qui y est associée est lié à une augmentation de la mortalité prématurée causée par des problèmes cardiaques, des accidents vasculaires cérébraux et des cancers du poumon dus à la qualité de l'air.¹³

LE TRANSPORT RURAL MODIFIE LES ÉCOSYSTÈMES. Les routes rurales sont reliées aux bassins versants et aux bassins atmosphériques, ce qui étend l'impact des polluants provenant de la route.¹⁴ Les routes rurales et la circulation réduisent également l'espace habitable, augmentent les décès d'animaux sauvages causés par des collisions avec des véhicules, interrompent les voies de migration et divisent davantage les petites populations d'animaux vulnérables. En outre, les espèces envahissantes se développent à proximité des routes en raison de l'environnement structurel et du manque de concurrence.¹⁵

LE CANADA A LANCÉ UN FONDS POUR LES SOLUTIONS DE TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU RURAL avec un financement fédéral de 250 millions de dollars disponible de 2021 à 2026. L'objectif du fonds consiste à soutenir les solutions de transport local dans les communautés rurales et éloignées afin d'améliorer la qualité de vie et de combler les écarts

⁹Gouvernement du Canada, « Routes rurales » (décembre 2020), en ligne : Gouvernement du Canada.

<<https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/securite-vehicules-automobiles/routes-rurales>>

¹⁰ Gouvernement du Canada, « Le transport durable dans les petites collectivités et les collectivités rurales » (2006), p. 1, en ligne (pdf) : <https://publications.gc.ca/collections/collection_2012/tc/T41-1-61-fra.pdf>

¹¹ Gouvernement du Canada, « Pollution atmosphérique associée aux voitures, aux camions, aux camionnettes et aux VUS » (février 2017), en ligne :

<<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/pollution-atmospherique/sources/transport/s/voitures-camions-camionnettes-vus.html>>

¹² Laska, A. et Bellis, R., « Rural Communities Need Better Transportation Policies » (septembre 2021) à la p. 4, en ligne (pdf) : Third Way Climate and Energy

<<http://thirdway.imgix.net/pdfs/rural-communities-need-better-transportationpolicy.pdf>>

¹³ Gouvernement du Canada, « Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes » (mars 2022) à la p. 1, en ligne (pdf) : Gouvernement du Canada <https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf>

¹⁴ Coffin, AW, Ouren, DS, Bettez, ND, Borda-de-Agua, L, Daniels, AE, Grilo, C et al. (2021). The Ecology of Rural Roads: Effects, Management & Research. Issues in Ecology, 23 à 10, en ligne : The Ecological Society of America

<[IIE_24-Rural-Roads.pdf \(esa.org\)](#)> (en anglais seulement)

¹⁵ Coffin, AW, Ouren, DS, Bettez, ND, Borda-de-Agua, L, Daniels, AE, Grilo, C et al. (2021). The Ecology of Rural Roads: Effects, Management & Research. Issues in Ecology, 23 à 12.

socioéconomiques.¹⁶ Entre-temps, le Programme de financement par la taxe sur l'essence de l'Ontario pour les transports en commun municipaux offre deux cents par litre des recettes de la taxe provinciale sur l'essence aux municipalités qui contribuent aux transports en commun municipaux.¹⁷

3. CONNAISSANCES LOCALES

LES CONNAISSANCES LOCALES SONT ESSENTIELLES. Les changements climatiques représentent une considération importante dans la planification des transports¹⁸ et les connaissances locales sont essentielles à l'adaptation.¹⁹ Chaque communauté rurale a des besoins uniques. Elles diffèrent par leur population, leur démographie, la taille de leur région, la façon dont leur municipalité est organisée, la distance aux services urbains, ainsi que les infrastructures et les transports en commun existants.²⁰

- A. Les stratégies d'adaptation pour les options de transport de rechange rehaussent les communautés et les économies locales vivables et durables.²¹
- B. Le rythme rapide des changements climatiques peut créer des inconnues, mais les connaissances locales et autochtones sont essentielles pour identifier et gérer les impacts locaux des changements climatiques dans les zones rurales.²² Les résidents ruraux ont des expériences vécues et une relation forte avec l'environnement dont ils dépendent pour leur alimentation, leurs moyens de subsistance et leur bien-être.²³
- C. Les stratégies de mobilisation ont soutenu la capacité d'adaptation des communautés rurales. Toutefois, des recherches supplémentaires sont nécessaires pour réduire les

¹⁶ Gouvernement du Canada, « Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural : Aperçu » (mars 2022), en ligne : Gouvernement du Canada.

<<https://www.infrastructure.gc.ca/rural-trans-rural/index-fra.html>>

¹⁷ Gouvernement de l'Ontario, « L'Ontario augmente le financement des transports en commun municipaux » (janvier 2022), en ligne :

<<https://news.ontario.ca/fr/release/1001444/ontario-augmente-le-financement-des-transports-en-commun-municipaux>

>

¹⁸ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 135

¹⁹ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 107 (en anglais seulement)

²⁰ Le Rural Ontario Institute, « Towards Coordinated Rural Transportation: A Resource Document » (2014) à la p. 20, en ligne : <<https://www.ruralontarioinstitute.ca/file.aspx?id=b5980041-d1ce-4618-b742-1d62c39208f1>> (en anglais seulement)

²¹ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 107 (en anglais seulement)

²² Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 118 (en anglais seulement)

²³ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 107 (en anglais seulement)

obstacles sociaux à l'adaptation, notamment des facteurs tels que la pauvreté, le logement et l'inégalité.²⁴

4. RECOMMANDATIONS DE L'ACDE

OBJECTIF : Chaque municipalité rurale de l'Ontario devrait avoir un plan de transport axé sur les changements climatiques et l'équité d'ici 2025 et qui comprendrait un programme d'action quinquennal.

L'ACDE recommande que tous les projets de transport tiennent compte de l'impact des changements climatiques sur les infrastructures et les communautés locales, et s'assure que les populations vulnérables des communautés rurales ont accès à des transports propres afin de créer des solutions durables à long terme.

1. **Consulter les membres de la communauté.** L'adaptation aux changements climatiques commence par les connaissances des habitants des communautés rurales. L'évolution des conditions environnementales et les phénomènes météorologiques extrêmes ont un impact crucial sur les infrastructures rurales.²⁵
2. **Réaliser des études sur les obstacles aux populations à faible revenu.** Le projet de loi 350 du Sénat californien a rendu obligatoire la réalisation d'études sur les obstacles auxquels se heurtent les communautés à faibles revenus pour accéder à l'énergie solaire photovoltaïque et à d'autres sources renouvelables, aux transports à émissions nulles ou quasi nulles et à l'intempérisation.²⁶ Le California Air Resources Board a décrit plusieurs de ces obstacles qui peuvent être pertinents pour les Canadiens :²⁷
 - L'incapacité d'acheter des véhicules propres en raison des coûts élevés et de l'absence de stations de recharge pratiques à domicile et dans les lieux publics²⁸

²⁴ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 115 (en anglais seulement)

²⁵ Vodden, K. et Cunsolo, A., « Rural and Remote Communities » (2021) Canada in a Changing Climate: National Issues Report, à la p. 135

²⁶ California Energy Commission, en ligne : *California Energy Commission* <<https://www.energy.ca.gov/rules-andregulations/energy-suppliers-reporting/clean-energy-and-pollution-reduction-act-sb-350>> (en anglais seulement)

²⁷ California Air Resources Board, « Low-Income Barriers Study, Part B: Overcoming Barriers to Clean Transportation Access for Low-Income Residents », en ligne (pdf) : California Air Resources Board <https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2018-08/sb350_final_guidance_document_022118.pdf> (en anglais seulement)

²⁸ California Air Resources Board, « Low-Income Barriers Study, Part B: Overcoming Barriers to Clean Transportation Access for Low-Income Residents » à 26, en ligne (pdf) : <https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/201808/sb350_final_guidance_document_022118.pdf> (en anglais seulement)

- Absence de cartes de crédit et de comptes bancaires permettant d'utiliser les options d'autopartage ou d'acheter des cartes de transport public rechargeables²⁹
- Manque d'accès aux trottoirs, aux bancs, aux pistes cyclables, à l'ombrage, aux lampadaires et aux autres mesures nécessaires à la marche, au vélo et aux transports en commun municipaux³⁰
- Les communautés rurales à faibles revenus peuvent ne pas avoir accès à Internet à large bande, ce qui empêche les résidents d'obtenir des renseignements sur les véhicules propres et les incitations à la consommation, les transports en commun municipaux, les cartes des stations de recharge publiques, etc.³¹

La Californie a alloué 19,5 millions de dollars à son Sustainable Transportation Equity Project : clean transportation initiatives for low-income communities afin de répondre à leurs besoins en matière de transport, d'améliorer l'accès aux destinations clés et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

3. **Rues complètes pour la sécurité.** L'ACDE recommande que chaque plan de transport municipal rural comprenne une approche « Rues complètes » dans la conception et l'entretien des réseaux de rues existants et futurs. L'approche « Rues complètes » évalue les pratiques exemplaires pour améliorer la sécurité routière pour tous les usagers, y compris les piétons, les cyclistes et les personnes ayant différentes capacités.
- Parmi les exemples d'initiatives « Rues complètes » réussies en milieu rural, on peut citer trois études de cas : Elmira (Ontario), Clearwater (Colombie-Britannique) et des sections transversales rurales à Thunder Bay (Ontario).³²
 - La ville de Thorold a également mis en œuvre une politique « Rues complètes ». ³³
 - La planification des transports urbains comporte des besoins uniques, distincts de ceux des transports ruraux, mais les parties prenantes peuvent tirer des

²⁹ California Air Resources Board, « Low-Income Barriers Study, Part B: Overcoming Barriers to Clean Transportation Access for Low-Income Residents » à 26.

³⁰ California Air Resources Board, « Low-Income Barriers Study, Part B: Overcoming Barriers to Clean Transportation Access for Low-Income Residents » à 25 (en anglais seulement)

³¹ California Air Resources Board, « Low-Income Barriers Study, Part B: Overcoming Barriers to Clean Transportation Access for Low-Income Residents » à 31 (en anglais seulement)

³² Clean Air Partnership, « Backgrounder: Rural Complete Streets » (2016), en ligne (pdf) : Complete Streets for Canada <<https://www.completestreetsforcanada.ca/wp-content/uploads/2019/01/Rural-Complete-Streets-final.pdf>> (en anglais seulement).

³³ IBI Group, « Background Report D: Complete Streets Strategy » (juin 2022), p. 4, en ligne : Thorold <https://www.thorold.ca/en/city-hall/resources/D-CompleteStreetsStrategy_FINAL_06-2020.pdf> (en anglais seulement).

enseignements des développements dans d'autres administrations et appliquer ce qui fonctionne pour elles.

- La Ville de Toronto élabore des lignes directrices sur les « Rues complètes » dans son plan officiel.³⁴
- En 2013, le département des transports de Chicago (CDOT) a publié une directive de conception des Rues complètes avec un **programme d'action de deux ans** utilisant les pratiques exemplaires du monde entier, dans le prolongement de la politique des Rues complètes de 2006 de la Ville.³⁵

4. **Envisager une Vision Zéro.** La hiérarchie de la Vision Zéro renverse l'ancienne priorité accordée aux véhicules à passager unique et donne plutôt la priorité à la sécurité des personnes vulnérables sur la route, comme le montre la figure 1. Une approche « Rues complètes » est essentielle à la réalisation de la Vision Zéro.³⁵



Figure 1. The Vision Zero hierarchy prioritizes vulnerable road users. Source: Transportation Alternatives, Vision Zero Streets: https://www.thorold.ca/en/city-hall/resources/D-CompleteStreetsStrategy_FINAL_06-2020.pdf.

³⁴ Ville de Toronto, « Complete Streets Overview », en ligne :

<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parkingtransportation/enhancing-our-streets-and-public-realm/complete-streets/overview/> (en anglais seulement) ³⁵ Ville de Chicago, « Complete Streets Design Guidelines » (2013), en ligne :

https://www.chicago.gov/city/en/depts/cdot/provdrs/future_projects_andconcepts/news/2013/mar/complete_streetsdesignguidelines.html (en anglais seulement)

³⁵ IBI Group, « Background Report D: Complete Streets Strategy » (juin 2022), p. 5 (en anglais seulement).

5. **Augmenter les transports en commun « sur demande ».** L'affectation de fonds à la coordination des services peut accroître l'efficacité et rendre le transport en commun accessible à tous les membres de la communauté.³⁶ Par exemple, Stouffville a un programme de « mobilité sur demande » avec des services de transport en commun à cinq endroits de Stouffville.³⁷ Brant Transit fournit également un nouveau service de transport en commun municipal qui transporte les usagers partout dans le comté de Brant, ainsi que vers et depuis la Ville de Brantford.³⁸

³⁶ Transports Canada, « Améliorer les modes de déplacement dans les petites collectivités et les collectivités rurales » (avril 2009), p. 22, en ligne (pdf) : Santé publique Grey Bruce
<https://publications.gc.ca/collections/collection_2010/tc/T22-184-2009-fra.pdf>

³⁷ York Region Transit, en ligne : <<https://www.yrt.ca/en/schedules-and-maps/stouffville.aspx>> (en anglais seulement)

³⁸ Comté de Brant (octobre 2022), en ligne :
<<https://www.brant.ca/en/roads-parking-and-transit/transit.aspx#Are-therecar-seats-for-small-children-or-babies>> (en anglais seulement)