



Concrétiser la ville du quart d'heure

Comme une crue soudaine qui submerge les maisons, les entreprises et les routes, la pandémie de COVID-19 a bouleversé la vie telle que les gens la connaissaient. Alors que le pire semble derrière et que les Canadiens sont de plus en plus à l'aise de reprendre certaines activités, il est temps de réévaluer notre quotidien et les changements associés à l'ère de la pandémie que nous souhaitons adopter.



Concrétiser la ville du quart d'heure



Le choix du lieu de travail devrait être le premier de ces changements. De nombreux employeurs et employés sont conscients de l'intérêt de maintenir les modalités de télétravail, que ce soit à temps plein ou dans le cadre d'un [modèle de milieu de travail hybride](#). Dans un marché de l'emploi saturé, cela peut aider les organisations à se démarquer de la concurrence.

Un tel virage ne transformerait pas seulement le lieu de travail, mais aussi les endroits où nous devons nous rendre au quotidien et, par conséquent, nos déplacements. Cela signifie que la façon dont les systèmes de transport sont conçus est désormais en décalage avec la façon dont nous préférons vivre, travailler, et voyager.

Il s'agit d'une occasion sans précédent de repenser la mobilité dans les villes du Canada. À ce moment-ci, il convient non seulement de revoir comment nous nous déplaçons, mais aussi comment – et pour qui – nous concevons nos milieux de vie.

Les villes canadiennes continueront de croître et d'être l'élément central de notre économie. Selon une [étude de Deloitte](#), d'ici 2030, les villes représenteront 80 % du PIB mondial, 81 % de la consommation mondiale et 75 % de la demande d'énergie dans le monde. Il est donc essentiel d'assurer leur croissance de manière fructueuse.

Une approche accessible, durable et multicentrique

Les urbanistes parlent de la ville du quart d'heure, où les biens et services essentiels se trouvent à un maximum de 15 minutes à pied ou à vélo de chaque résident. Plutôt qu'un centre-ville unique et la séparation des lieux où les gens vivent, travaillent, magasinent et se divertissent, cette approche repose sur une ville décentralisée, où chaque quartier propose tous les services de base nécessaires pour y vivre et y travailler.

Ceci n'est pas une démarche théorique. L'initiative la plus connue à ce jour – dont il est question dans le rapport de Deloitte intitulé [Urban future with a purpose](#) – a été menée par la mairesse de Paris, Anne Hidalgo, et des concepts semblables ont vu le jour à Portland, à Melbourne et à Stockholm.

Fondée sur un aménagement à forte densité et orientée sur le transport en commun et la piétonnisation, l'approche de la ville du quart d'heure contribue à faire progresser les objectifs de protection de l'environnement et de développement

durable en réduisant les émissions au sein des collectivités et en décentralisant l'emploi – des objectifs qui ont été rendus plus accessibles grâce à la transition vers le télétravail attribuable à la pandémie.

Surtout, il s'agit d'un endroit plus vivable et humain, offrant un meilleur accès à des aménagements communautaires, à des services commerciaux et à des services de soutien.

C'est le genre d'endroit qui peut attirer des talents en vue de stimuler l'innovation et la croissance économique.

Pour y arriver, nous devons repenser nos réseaux de transport : comment intégrer notre infrastructure existante de transport collectif à des solutions de micromobilité comme le covoiturage et le vélo en libre-service pour permettre aux gens de se déplacer. Et comment le faire de manière à ce que l'infrastructure de transport collectif soit plus pertinente en cette époque de télétravail, tout en augmentant l'achalandage et la viabilité financière du secteur du transport.

« Nous devons être prêts à ce que nos quartiers évoluent et se transforment, qu'ils ne soient pas figés dans le temps... je crois que ce sera le nerf de la guerre, parce que tout le monde est favorable à l'idée – en théorie. Mais lorsqu'il est question d'apporter un changement concret dans un quartier, ça se complique un peu. Ayant moi-même connu 17 années de pénibles audiences publiques, je crois qu'en tant que région, nous devons améliorer notre façon de gérer ce genre de situations. »

Jonathan X. Coté
Maire, ville de New Westminster

La ville du quart d'heure a fait l'objet d'une récente discussion au *Greater Vancouver Board of Trade*. Cette discussion a permis de dégager trois facteurs fondamentaux qui peuvent être appliqués à n'importe quelle municipalité au Canada :

1 Considérer l'utilisation des terres et le transport ensemble

Ces deux éléments sont intrinsèquement liés : si le transport définit la façon dont les gens se déplacent d'un endroit à l'autre, l'utilisation des terres détermine à quoi ressemblent ces endroits et comment les gens y vivent. Et dans bon nombre de villes canadiennes, la pénurie chronique de logements a créé une forte demande de développement résidentiel.

Cette demande exerce des pressions sur les terres industrielles et agricoles; aussi, les décideurs pourraient être contraints de concilier des priorités contradictoires. De plus, les gens sont souvent moins prêts à accepter l'utilisation industrielle des terres à proximité de leur lieu d'habitation qu'une vocation résidentielle ou commerciale.

Cela dit, les citoyens ont besoin d'endroits où travailler tout autant qu'ils ont besoin d'endroits où vivre, et les terres industrielles créent des emplois. Dans la région métropolitaine de Vancouver, par exemple, elles génèrent 27 % des emplois de la région et ne constituent que 4 % du territoire¹.

Il faut atteindre un équilibre. Et la ville du quart d'heure offre une solution possible.

Une telle approche du développement urbain incite les gens à sortir de leur domicile en créant des endroits où se rencontrer, se rassembler et échanger avec leurs voisins. Elle ramène les lieux de travail et les boutiques à une échelle plus locale, ce qui permet aux gens de profiter de la vie

avec des logements de taille réduite et moins de véhicules. Elle renverse le modèle traditionnel de la maison unifamiliale à deux voitures, tout en augmentant l'habitabilité et l'accessibilité des centres urbains.

La densité accrue signifie qu'il est possible de combler la demande de logements sur les terrains résidentiels existants. Ce phénomène contribue à atténuer la pression exercée sur les terres industrielles qui sont essentielles à la réussite économique d'une région. Il permet la coexistence de terres résidentielles, commerciales et industrielles en symbiose plutôt qu'en concurrence.

Par ailleurs, il sera difficile d'inciter les gens à renoncer à leur voiture et à adopter d'autres modes de transport. Dans les secteurs où les résidents ont l'habitude de se déplacer en voiture, on a souvent l'impression que l'espace routier consacré aux cyclistes ou aux piétons est dérobé aux automobilistes. Et bien que la préférence sociale pour les voitures soit profondément ancrée, les endroits qui sont tributaires de l'automobile ont été planifiés de cette façon. Aussi, il n'est pas uniquement question d'attachement à la voiture, mais aussi du fait que l'endroit où ils vivent a été conçu de manière à ce que la voiture soit le moyen le plus efficace de se déplacer.

Ce sont des problèmes qu'il est possible de surmonter; d'ailleurs, c'est déjà le cas. Idéalement, les villes et les fournisseurs de mobilité collaboreraient afin de rendre plus intéressantes les solutions de rechange à la voiture et d'assurer des services de transport élargis et accessibles, en proposant des services complémentaires plutôt que concurrents. Au lieu d'amener les gens vers le transport, ils amèneraient le transport vers les gens, par des moyens réfléchis et adaptés aux lieux.



« Si vous cherchez les endroits dans le monde où l'électrification est correctement exécutée, regardez en Allemagne; dans ce pays, de nombreuses villes possèdent un parc de véhicules entièrement électrique. Elles y sont parvenues grâce à la collaboration : pas seulement entre le gouvernement et les secteurs pour l'installation de bornes de recharge publiques, mais aussi entre les entreprises au moyen d'ententes d'infrastructures. Par exemple, si vous êtes une chaîne d'alimentation possédant un grand stationnement, et que vous voulez saisir l'occasion d'offrir l'électrification à vos propres clients, vous pouvez aussi compenser une partie du coût en collaborant avec une entreprise comme la nôtre [qui] souhaite charger ses véhicules la nuit, pendant vos heures de fermeture. »

Grant Stockwell

Vice-président principal et chef de la mobilité, BCAA

Aucun mode de transport unique ne fonctionnera de façon universelle. Dans une municipalité où il est peu probable d'observer l'adoption généralisée d'un programme de vélos en libre-service, par exemple, d'autres formes de micromobilité pourraient convenir davantage. Sinon, un programme de partage de véhicules ou de covoiturage, ou simplement la marche. Les urbanistes devraient envisager toutes les options comme un outil de plus, prêt à être utilisé afin de rendre le transport en commun plus attirant pour les gens et mieux adapté à l'endroit où ils vivent.

Le transport en commun est également un élément clé à prendre en compte dans les nouvelles constructions domiciliaires. Lorsque les nouveaux ensembles résidentiels se trouvent à proximité d'options de transport en commun accessibles, les futurs résidents peuvent décider de se passer d'une voiture. Cela est conforme avec la demande du marché : les gens veulent vivre près des transports en commun et sont disposés à en payer le prix. Selon les [recherches de Deloitte](#), la valeur des propriétés situées dans un rayon de 750 mètres d'une importante infrastructure de transport est à peu près 22 % supérieure à celle des propriétés équivalentes plus éloignées des transports. Le coût accru de ces résidences est largement compensé par la dépendance plus faible à la possession de son propre véhicule.

Enfin, au moment d'envisager comment améliorer la mobilité, il importe de reconnaître qu'il est beaucoup plus complexe de moderniser les quartiers existants que d'en construire de nouveaux. Il y aura plus de défis techniques à relever. Par exemple, souvent, les bâtiments plus anciens ne sont pas dotés de l'infrastructure nécessaire pour charger des véhicules

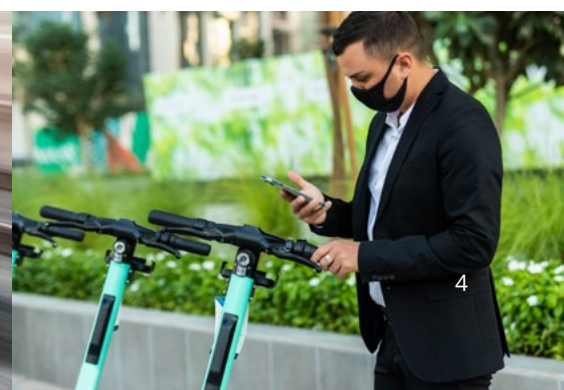
électriques. Un quartier établi présente aussi des défis sociaux qui n'existent pas dans les nouveaux développements. Entre autres, les résidents qui ont adopté certaines habitudes de transport ne percevront pas nécessairement la valeur des nouveaux réseaux et choix de transport en commun.

Afin de prendre le virage vers une ville du quart d'heure durable, les municipalités, les réseaux de transport en commun et les fournisseurs de mobilité du secteur privé doivent unir leurs efforts, non seulement pour surmonter les difficultés, mais aussi pour transformer ces difficultés en occasions de parvenir à ces fins.

2 Collaborer pour résoudre le problème du dernier kilomètre

Le transport collectif est un moyen rentable et efficace de déplacer les gens en grands nombres; mais, par sa nature même, il ne permet pas de se rendre de porte à porte. Ce dernier tronçon du nœud du réseau de transport jusqu'à la porte de l'utilisateur constitue le problème du dernier kilomètre. Et c'est un problème épineux, car il n'y a pas de solution unique qui fonctionnera dans tous les quartiers.

Cependant, une approche collaborative entre le gouvernement et les fournisseurs de micromobilité du secteur privé peut rendre le transport multimodal accessible à tous. Après avoir emprunté le transport collectif, une personne peut utiliser un vélo en libre-service, une autre peut opter pour un scooter électrique, et une autre encore peut recourir à Uber ou à un service de partage de véhicules comme Evo. Si le choix dépend des préférences de l'utilisateur, de son trajet et de sa destination, toutes les solutions offrent la possibilité de délaissier les voitures à occupation unique.



« Comment pouvons-nous atteindre un équilibre pour que l'offre soit assurée aux bons endroits? Si nous continuons d'accroître l'offre en plein milieu de nulle part, simplement parce que c'est facile, cela n'aboutira à rien. La réalité, c'est que si nous voulons bâtir ou moderniser des régions qui présentent un intérêt, c'est plus difficile, car il faut tenir compte d'un plus grand nombre de règlements et de variables. »

Rafael Villarreal

*Directeur de division, Transport,
ville de Surrey*



L'une des façons de concrétiser cette vision serait d'établir une plateforme de mobilité en tant que service. Cela permet la planification dynamique (et le paiement) de trajets dans l'ensemble des modes de transport – publics et privés – sur une seule plateforme ou application. Son attrait est évident : résoudre le problème du dernier kilomètre en intégrant de manière homogène le transport collectif aux solutions de micromobilité pour assurer des trajets uniques, continus et pratiques pour les voyageurs.

Ce modèle est déjà en place à Helsinki, où les résidents peuvent, depuis 2016, utiliser une application appelée Whim pour planifier et acquitter tous les modes de transport public et privé dans la ville finlandaise. Reproduire ce modèle ailleurs nécessiterait une collaboration robuste entre le gouvernement, les sociétés de transport et les fournisseurs de micromobilité.

L'Union européenne (UE) propose une autre approche. Conformément à la stratégie de données qu'elle a établie, elle transmet de façon sécurisée les données sur la mobilité générées par les villes tout en veillant à la protection de la vie privée. Ces « espaces de données », où tous les intervenants des secteurs public et privé échangent leurs données, peuvent éclairer les fournisseurs de mobilité sur les types et l'ampleur des déplacements de citoyens d'un bout à l'autre de la ville, inspirer de nouveaux services et favoriser des réseaux de transport plus efficaces.

Au Canada, ce genre d'approche audacieuse pourrait donner un élan à la mobilité au dernier kilomètre, ainsi qu'à l'innovation.

« Si votre collectivité ne possède pas un excellent réseau de pistes cyclables, il n'est pas logique de mettre tous vos œufs dans le panier du système de vélos en libre-service, parce que les gens ne se sentiront pas en sécurité et le service finira par disparaître parce qu'il n'est pas viable financièrement. Mais ce qui pourrait très bien fonctionner, c'est une solution comme le transport microcollectif. Nous devons réfléchir aux outils dont nous disposons, aux solutions possibles et à ce à quoi nous sommes prêts. Puis, à un stade ultérieur, lorsque l'infrastructure pertinente sera plus avancée, vous pourrez amorcer le virage. »

Sandra Phillips

Architecte de la mobilité partagée, fondatrice et chef de la direction, movmi

3 Placer les gens au cœur de la solution

Il est facile pour les planificateurs des transports de vérifier si les voitures, les vélos ou les autobus sont en mesure de terminer leurs courses de façon sécuritaire et sans embûche. Mais la question est beaucoup plus vaste. Ce que les urbanistes de la ville du quart d'heure doivent se demander : où va la personne et comment le transport peut-il faciliter son parcours?

Pour le gouvernement, cela signifie qu'il faut prendre les devants en définissant la façon dont les lieux et les rues sont créés : pas pour les voitures, mais pour les gens. Cela veut dire que les urbanistes doivent modifier leur point de vue. Il faut mettre résolument l'accent sur les gens : ce qu'ils veulent, où ils veulent aller et pourquoi, ainsi que la meilleure façon de les y amener.

Et le secteur privé a une leçon tout aussi importante à tirer : les gens n'adopteront pas vos produits ou services si vous ne comprenez pas leurs besoins et ne vous efforcez pas d'établir des relations de confiance. Un projet de partage de véhicules en Suisse auxquels des parents ont fait obstacle illustre clairement cette réalité. Afin de rendre la micromobilité plus accessible aux familles, le programme avait ajouté des sièges d'auto, mais le projet pilote a échoué. Pourquoi? Parce que les parents avaient déjà leurs propres sièges, auxquels ils se fiaient pour assurer la sécurité de leurs enfants.

Placer les gens au cœur de chacun des aspects de la ville du quart d'heure est la bonne chose à faire pour toutes les personnes concernées. Cet objectif devrait façonner l'ensemble des décisions, des politiques et des projets des secteurs public et privé, du concept à la réalisation.

Notre avenir urbain

Les villes sont les endroits les plus viables et pratiques où vivre. Avec les conséquences de la pandémie, nous avons la possibilité de repenser aux raisons pour lesquelles les villes ont été bâties de cette manière et pour qui. La ville du quart d'heure ne se bornerait pas à réduire les émissions de carbone; elle améliorerait notre qualité de vie. Elle pourrait aussi, grâce à la densification, contribuer à atténuer certains des défis urgents posés par le logement auxquels sont confrontées de nombreuses villes canadiennes.

À cette fin, les systèmes de conception urbaine des municipalités devront passer d'une approche centralisée à décentralisée. À cet égard, la région métropolitaine de Vancouver a pris une longueur d'avance : sa stratégie de croissance régionale, Metro 2050, prévoit plusieurs centres urbains,

où les moyens de transport privilégiés sont le transport en commun, le cyclisme, la marche et les véhicules comptant plusieurs passagers. De nombreux secteurs – notamment le centre-ville de Vancouver et Metrotown à Burnaby – permettent déjà aux résidents de vivre à proximité de leur lieu de travail. Une étude récente révèle que 79 % de la population de Vancouver vit dans un rayon de 15 minutes à pied d'une épicerie et que 99 % des habitants peuvent accéder à une épicerie à vélo dans ce délai³.

Mais le concept de la ville du quart d'heure va beaucoup plus loin que la proximité d'une épicerie. Les quartiers existants devront se transformer, les préférences du public devront évoluer, et les inégalités quant à l'accès au transport en commun devront être réduites ou éliminées.

Grâce à la collaboration et à des partenariats entre les secteurs public et privé, où les gens sont placés au cœur de chaque stratégie et de chaque service, nous pouvons améliorer la mobilité dans nos villes, accroître l'accès aux services et aux possibilités, et enrichir la qualité de vie des Canadiens partout au pays. Unissons nos efforts pour concrétiser la vision résiliente et durable de la ville du quart d'heure.



Concrétiser la ville du quart d'heure



Notes de fin

1. Metro Vancouver, [Regional Industrial Lands Strategy](#), juin 2020.
2. Matt Kielytyka, « [15-minute city within reach for Vancouver: SFU study](#) », Université Simon Fraser, 18 mai 2022.

Personne-ressource

Andrew Pau

Leader, Transports
Services gouvernementaux et publics
604 640 3295
apau@deloitte.ca

Remerciements

Jamie Sawchuk

Leader national
Services gouvernementaux et publics
de la Colombie Britannique

À propos de Deloitte

Deloitte offre des services dans les domaines de l'audit et de la certification, de la consultation, des conseils financiers, des conseils en gestion des risques, de la fiscalité et d'autres services connexes à de nombreuses sociétés ouvertes et fermées dans différents secteurs. Deloitte sert quatre entreprises sur cinq du palmarès Fortune Global 500^{MD} par l'intermédiaire de son réseau mondial de cabinets membres dans plus de 150 pays et territoires, qui offre les compétences de renommée mondiale, le savoir et les services dont les clients ont besoin pour surmonter les défis d'entreprise les plus complexes. Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l., société à responsabilité limitée constituée en vertu des lois de l'Ontario, est le cabinet membre canadien de Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Deloitte désigne une ou plusieurs entités parmi Deloitte Touche Tohmatsu Limited, société fermée à responsabilité limitée par garanties du Royaume-Uni, ainsi que son réseau de cabinets membres dont chacun constitue une entité juridique distincte et indépendante. Pour une description détaillée de la structure juridique de Deloitte Touche Tohmatsu Limited et de ses sociétés membres, voir www.deloitte.com/ca/apropos.

Notre raison d'être mondiale est d'avoir une influence marquante. Chez Deloitte Canada, cela se traduit par la création d'un avenir meilleur en accélérant et en élargissant l'accès au savoir. Nous croyons que nous pouvons concrétiser cette raison d'être en incarnant nos valeurs communes qui sont d'ouvrir la voie, de servir avec intégrité, de prendre soin les uns des autres, de favoriser l'inclusion et de collaborer pour avoir une influence mesurable.

Pour en apprendre davantage sur les quelque 330 000 professionnels de Deloitte, dont plus de 11 000 font partie du cabinet canadien, veuillez nous suivre sur [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Instagram](#) ou [Facebook](#).