

**TRANSPORT URBAIN**

# **Vancouver veut être la plus verte**

29 février 2016 | Florence Sara G. Ferraris | Actualités en société



Photo: Annik MH de Carufel Le Devoir  
Lon LaClaire, le directeur des transports de Vancouver  
[Consulter tous nos textes de la section Sur la route](#)





Ambitieuse, Vancouver souhaite devenir la ville la plus verte du monde d'ici 2050. Rien de moins. Pour y arriver, la métropole britanno-colombienne travaille depuis déjà quelques années sur un chantier majeur : les transports, du collectif à l'actif.

Tout sourire, attablé dans un café du Quartier latin, Lon LaClaire reprend son souffle. « *J'ai passé la journée à courir partout* », lance en riant le directeur des transports de Vancouver. De passage à Montréal pour quelques jours à l'invitation de la Coalition climat Montréal, du Groupe de recherche appliquée en macro-écologie et du Forum Urba 2015 de l'Université du Québec à Montréal, il décrit avec enthousiasme les efforts que déploie sa ville depuis quelques années pour être plus efficace — et plus verte — en matière de transports.

Depuis son arrivée à la Ville il y a 19 ans, l'ingénieur de formation n'a pas chômé. Son travail a toutefois atteint un nouveau sommet en octobre 2012 lors de l'adoption du plan *Transportation 2040* par les maires du Grand Vancouver. Politique d'envergure, ce plan prévoit la mise en place d'une trentaine de projets, allant du déploiement de lignes de métro supplémentaires à la piétonnisation de certains secteurs, en passant par l'expansion du réseau cyclable. À terme, Vancouver veut *faire une croix sur les énergies fossiles d'ici 2050*, tous secteurs confondus.

### **Travail colossal**

Pour y arriver, le travail en transport sera toutefois colossal. « *Les défis sont nombreux, avance Lon LaClaire. Notre réseau de transport en commun, même s'il fonctionne déjà à l'électricité, autobus compris, est saturé. Il faut prolonger des lignes, mais ce sont des travaux qui s'étireront nécessairement dans le temps, alors que la pression de la demande est déjà énorme.* » Pour atteindre ses ambitieux objectifs, la Ville n'aura donc pas le choix de miser sur un important transfert modal. D'ici 2040, la municipalité espère d'ailleurs que les voitures, le transport en commun et les transports actifs généreront chacun un tiers des déplacements.

« *Il faut aussi tenir compte du fait que certains véhicules auront toujours besoin d'être sur la route* », rappelle le directeur des transports. C'est par exemple le cas des nombreux camions qui assurent les livraisons aux quatre coins de la ville. « *Nous sommes en train de réfléchir à des solutions de rechange. Pour les*

*camions, ce sera sans doute du biocarburant, mais pour les automobiles individuelles, nous travaillons à mettre en place les infrastructures nécessaires pour amorcer un réel virage électrique. »* Déjà, même si le nombre de véhicules électriques est encore limité, Vancouver est la ville canadienne où il s'en vend le plus.

## **Le nerf de la guerre**

À l'heure actuelle, le plus gros défi avec lequel la ville canadienne doit composer est de trouver de nouvelles sources de financement. Juste pour la prochaine décennie, la Ville prévoit avoir besoin de 7,5 milliards de dollars pour mener à terme ses différents chantiers.

Déjà, l'été dernier, lors d'un référendum, les Vancouverois ont refusé dans une proportion de 61,68 % une augmentation de 0,5 % de la taxe. Augmentation qui aurait directement servi à financer les projets de transport collectif. *« C'était prévisible, laisse tomber le directeur des transports avec un léger soupir. Peu importe ce qu'on aurait soumis en référendum, je suis persuadé que ça aurait été les mêmes résultats. C'est dommage parce qu'environ 97 % des gens sont en accord avec le plan tel qu'il est présenté aujourd'hui. La population souhaite qu'on investisse dans les transports en commun, mais c'est certain que si on lui demande de payer plus, elle va nous dire non. Elle ne veut pas prendre cette décision. »*

Sans fonds supplémentaires, la Ville aura toutefois beaucoup de difficultés à aller de l'avant avec ses multiples projets. *« C'est la question sur laquelle le conseil municipal doit se pencher dans les prochaines semaines, précise Lon LaClaire en soulignant que l'élection du gouvernement libéral de Justin Trudeau pourrait aussi amener de nouveaux investissements. Si tout se passe bien, ils devraient nous revenir avec une solution alternative rapidement. »*

## **Vers l'avenir**

Ambitieux le plan de Vancouver ? Peut-être, mais pas irréalisable, soutient le directeur des transports de la métropole. *« Nous avons déjà des résultats tangibles, précise-t-il avec enthousiasme. Les voitures sont de moins en moins nombreuses, les cyclistes et les piétons se multiplient... »* De fait, depuis 1997, la

quantité d'automobiles entrant dans le centre-ville a chuté de près de 20 %, alors que les voyages quotidiens à pareille destination n'ont cessé de croître.

Convaincu qu'ils vont y arriver, Lon LaClaire l'est, mais il est conscient que le plus gros reste à faire. « *Nous ne sommes qu'à l'an trois d'un plan à très long terme, précise-t-il, avec un léger sourire. Et justement, parce qu'il s'étire jusqu'en 2040, nous n'aurons pas le choix de faire des changements en cours de route.* » D'où l'importance d'ailleurs, à son sens, d'avoir de nombreux partenaires. « *Nous savons que nous ne pourrions pas y arriver seuls, ne serait-ce que parce que les acteurs impliqués vont nécessairement changer, note le directeur des transports. La Ville joue un rôle centralisateur, mais l'exécution ne dépend pas que nous, heureusement.* »

### **Une forme de consensus**

La force du projet, selon lui, réside toutefois dans l'adéquation quasi parfaite entre les désirs de la population et les actions des élus, tous partis confondus. « *Quand on parle de lutte contre les changements climatiques, il y a une forme de consensus chez nous.* » Sur le terrain, certaines batailles restent tout de même à gagner au quotidien. Le tracé d'une nouvelle piste cyclable, la reconfiguration d'une intersection, l'ajout d'une ligne de bus plutôt qu'une autre, les projets ne font pas toujours l'unanimité, rappelle l'ingénieur de formation.

Malgré tout, le Vancouverois demeure convaincu que, même si l'environnement n'était pas un enjeu pressant aujourd'hui, la Ville aurait des objectifs similaires en matière de transports. « *Depuis quelques années, notre croissance démographique est fulgurante, laisse-t-il tomber en haussant les épaules. Notre emplacement géographique, au milieu des montagnes, ne nous permet pas d'étendre notre réseau routier — de toute façon, on sait que ce n'est pas une solution... Et après, on a réussi à s'entendre sur l'objectif à atteindre. La population a participé à l'élaboration du plan, et nous sommes tous convaincus que ça passera, en bonne partie, par les transports alternatifs à l'auto solo. Il ne reste plus qu'à se donner les moyens d'y arriver !* »