



Le Conference Board
du Canada

The Conference Board
of Canada

Véhicules automatisés et villes durables :

Repenser la notion de rupture et le changement de politiques

Louis Thériault

Vice-président, Rendement organisationnel et politiques publiques

Le 18 mai 2017

Survol

- Planifier dans un contexte de changements rapides
- Agir malgré l'incertitude
- Faciliter les étapes de transition



Véhicules automatisés.

L'AVÈNEMENT DE LA PROCHAINE TECHNOLOGIE DE RUPTURE

Les fabricants comptent mettre sur les routes des véhicules entièrement automatisés d'ici

2020-2025

Économies de temps

Les Canadiens passent au moins **5 milliards d'heures** par année en voiture.

Les voitures autonomes pourraient libérer ce temps au profit d'activités productives ou récréatives.



CONTRE



Qu'en est-il des emplois?

Les véhicules automatisés (VA) pourraient perturber la vie de **plus de 500 000 Canadiens** qui gagnent leur vie en conduisant un véhicule, notamment :

- les chauffeurs de véhicules de transport, les camionneurs et les livreurs
- les chauffeurs de taxi et d'autobus, et les conducteurs de dépanneuse
- les agents d'assurance-automobile
- les agents de circulation
- les moniteurs d'auto-école
- les préposés au stationnement, et d'autres.



Quels seront les avantages pour le Canada?

65 G\$ en retombées potentielles



Moins de collisions
37,4 G\$

Économies sur les coûts de carburant
2,6 G\$

Moins de temps passé en voiture
20 G\$

Prévention des embouteillages
5 G\$

Avantages et inconvénients



Les VA offriront un moyen de transport facilement accessible à bon nombre de **personnes handicapées, de personnes âgées, de personnes qui n'ont pas les moyens de conduire et d'enfants.**



La consommation globale de **pétrole pourrait diminuer**, mais la **consommation d'électricité pourrait augmenter.**

Modifications des infrastructures

Parmi les changements qui affecteront les infrastructures, notons les suivants :



Moins de stationnements



Plus de bornes de chargement



Création de voies réservées aux VA et aux véhicules non automatisés



Plus de carrefours giratoires et moins de feux de circulation



Planifier dans un contexte de changements rapides

- Le partage est la norme (moins de propriétaires privés, plus de passagers dans un nombre réduit de voitures)
- Moins d'étalement urbain
- Les VA sont propres (électricité, pile à combustible à hydrogène)
- Les VA complètent le transport en commun
- Les VA aident les groupes défavorisés (personnes à faible revenu, handicapées, âgées)
- Moins de voies ou de stationnements nécessaires sur les routes, plus d'espace pour le transport actif, autre
- Les propriétaires privés demeurent la norme, les gens se déplacent en auto plus que jamais
- Plus d'étalement urbain
- Les VA continuent d'utiliser des sources de carburants traditionnels (hausse des émissions de GES)
- Les VA font concurrence au transport en commun
- La technologie n'est pas adaptée aux groupes défavorisés
- Nécessité d'accroître la capacité routière, moins d'espace pour le transport actif ou autres modes



Planifier dans un contexte de changements rapides

- Le partage est la norme (moins de propriétaires privés, plus de passagers dans un nombre réduit de voitures)
- Moins d'étalement urbain
- Les VA sont propres (électricité, pile à combustible à hydrogène)
- Les VA complètent les transport en commun
- Les VA aident les groupes défavorisés (personnes à faible revenu, handicapées, âgées)
- Moins de voies ou de stationnements nécessaires sur les routes, plus d'espace pour le transport actif ou autres modes
- Les propriétaires privés demeurent la norme, plus de gens se déplacent en auto que jamais
- Plus d'étalement urbain
- Les VA continuent d'utiliser des sources de carburants traditionnels (hausse des émissions de GES)
- Les VA font concurrence au transport en commun
- La technologie n'est pas adaptée aux groupes défavorisés
- Besoin d'une capacité routière accrue, moins d'espace pour le transport actif, autre



Agir malgré l'incertitude

- **Ville de Winnipeg (2017)** : adoption d'une motion pour étudier les véhicules automatisés, mais étude interrompue par la suite (trop d'inconnues, « trop tôt pour déterminer quelles seront les répercussions »)
- **Rapport à l'intention des employés de la Toronto Transit Commission (2017)** : « trop d'incertitudes » entourant les autobus sans conducteur; adoption d'une approche « attentiste »
- **Plan de croissance révisé de la région élargie du Golden Horseshoe (2016)** : aucune déclaration sur le covoiturage ou les VA; aucun lien entre les technologies de rupture et le plan régional



Faciliter les étapes de transition

- Privilégier une approche **de planification par scénario**; adopter cette approche pour réduire les incertitudes
- Le **système de planification ne peut plus faire abstraction des VA** (plans officiels, stratégies de circulation des marchandises, plans régionaux et provinciaux, Office des transports du Canada, Transports 2030)
- Tenir compte de la **période de transition** (réseau mixte)
- Les **villes** prendront les devants (premières à bénéficier des avantages, à relever les défis)
- Adopter une **approche pangouvernementale**
- **Collaboration** (recherche, projets pilotes, nouvelles pratiques; engagement des secteurs public et privé, conférences et événements)





Le Conference Board du Canada
The Conference Board of Canada

conferenceboard.ca