



Windsor (ON)
Photo : IBI Group



Regina (SK)
Photo : Daniel Paquet



Victoria (C.-B.)
Photo : Groupe IBI

Notions élémentaires sur Le transport actif : pour une implantation fructueuse dans les collectivités canadiennes

L'intérêt grandissant à l'égard des enjeux publics que représentent la viabilité urbaine, la santé et les changements climatiques au Canada a accru l'importance accordée au transport actif par les administrations municipales, territoriales, provinciales et fédérales. Le transport actif s'entend principalement de toute forme de transport à propulsion humaine comme la marche, le cyclisme, le déplacement en roue libre, le patin à roues alignées, la planche à roulettes, le patin sur glace, le canotage ou l'aviron. Dans le contexte de la planification des transports urbains, ce terme est souvent utilisé pour désigner le cyclisme et la marche seulement.

Dans les dernières années, de nombreuses collectivités ont réalisé de grands progrès en facilitant, en appuyant et en encourageant le transport actif.

La tendance générale canadienne en matière de transport actif est difficile à définir étant donné qu'il n'existe aucune initiative nationale de surveillance de la marche et du cyclisme, de la sécurité des cyclistes et des piétons ou des dépenses liées aux installations et aux services de transport actif. Néanmoins, l'examen de diverses sources de données révèle que la marche et le cyclisme semblent croître lentement, et ces données indiquent qu'il existe une diversité considérable entre les différentes régions métropolitaines. Au niveau national, le recensement de 2006 a révélé que 6,4 % des employés adultes marchaient jusqu'à leur travail (une baisse par rapport à 2001) et que 1,3 % d'entre eux se rendaient en travail à vélo (une hausse par rapport à 2001). Le pourcentage de personnes qui se rendent à l'école à la marche semble demeurer stable, tandis que celui des personnes qui vont à l'école en vélo est en baisse continue depuis plusieurs années.

Entre-temps, la mise en œuvre d'activités gouvernementales favorisant le transport actif s'accélère. De nombreuses collectivités ont entrepris avec diligence l'expansion de leurs réseaux de cyclisme sur route et hors route, et plusieurs villes ont planifié ou lancé des programmes de partage de vélos. Les événements spéciaux encourageant et célébrant l'utilisation du vélo sont créés ou perfectionnés, et des programmes d'apprentissage du vélo sont mis en place ou élargis.

Les intervenants canadiens ont identifié un certain nombre de défis qui nuisent à la réalisation de leurs objectifs axés sur la croissance des activités, de la sécurité et de la satisfaction liées au transport actif. Plusieurs des principaux obstacles définis sont mis en évidence dans les points suivants :

- **Financement.** Même si les intervenants réussissent à trouver des façons créatives de financer les projets de transport actif, le sous-investissement semble demeurer un problème endémique et les budgets de transport actif sont souvent modiques.
- **Données.** La plupart des municipalités ne disposent pas de l'information de base requise sur les usagers du transport actif, les buts des déplacements, les trajets choisis et les motivations personnelles, ce qui rend difficile l'évaluation des résultats obtenus et la justification de projets futurs.
- **Environnement bâti.** Les principaux défis dans ce secteur comprennent les modèles dispersés d'aménagement du territoire dans les zones suburbaines, les besoins concurrentiels des différents usagers de la route relativement à l'aménagement des emprises routières restreintes dans plus de collectivités urbaines et les réseaux routiers qui optimisent le flux de circulation sans encourager la marche et le cyclisme.
- **Culture du cyclisme.** Même si la faiblesse de la culture du cyclisme est problématique dans certaines collectivités, l'influence de défenseurs extrêmes du cyclisme dans d'autres collectivités peut décourager les citoyens moyens à faire du vélo.
- **Perceptions individuelles du cyclisme.** Les notions préconçues sur la difficulté, le manque de confort et la sécurité du cyclisme peuvent décourager certains non-cyclistes à en faire l'essai.
- **Conditions hivernales.** La neige décourage les gens à marcher et à faire du vélo, et elle pose des défis opérationnels pour les responsables de l'entretien des trottoirs, des voies cyclables et des sentiers.
- **Géographie.** Bon nombre de collectivités ont des secteurs venteux, des pentes raides et des rivières et escarpements qui rallongent les déplacements d'un point à l'autre.
- **Autres enjeux institutionnels.** Il peut s'avérer difficile d'instaurer et d'appuyer le changement au sein des gouvernements. Toute nouvelle politique ou tout nouvel objectif nécessite un consensus, et de nouveaux partenariats doivent être formés. Les pratiques et normes conventionnelles doivent être mises à jour, et la formation du personnel requiert du temps et de l'énergie. Le chevauchement des champs de compétence requiert de la coordination et un pouvoir de résolution, et les processus complexes d'approbation

Les principes suivants reposent sur les résultats obtenus dans ce domaine au Canada et ils servent à guider les intervenants et les collectivités à faire face à ses différents défis.



Hamilton (ON)
Photo : Groupe IBI



Montréal (QC)
Photo: Groupe IBI



Toronto (ON)
Photo: Groupe IBI



Le succès de la Semaine vélo-boulot de Victoria a permis la création de grands partenariats avec les médias, et la couverture médiatique subséquente a attiré des commanditaires corporatifs. Les organisateurs ont réussi à maintenir les objectifs des collaborateurs distincts des objectifs de l'événement, ce qui a permis au personnel de la Ville de participer à l'événement et ce qui a encouragé la création de divers partenariats, en particulier, avec le milieu des affaires.

Photo : John Luton

Principe 1 – Leadership

Le changement proactif requiert du leadership, et tous les programmes efficaces de transport actif respectent cette règle. Ce leadership peut provenir de l'intérieur du gouvernement (membres du personnel municipal, représentants élus, etc.) et de l'extérieur (intervenants locaux, dirigeants d'entreprises, etc.). Il peut s'avérer difficile de trouver des champions, mais ceux-ci peuvent être attirés par les avantages offerts par le transport actif, notamment pour l'environnement, la santé et le tourisme. En renforçant le soutien des médias et du public à l'égard du transport actif et en fournissant un soutien actif aux champions qui se manifestent, on contribue à faire en sorte que le leadership requis sera fourni au besoin.

Stratégies privilégiées :

- Utiliser des « sujets chauds » dans la communauté comme la sécurité des enfants ou le développement économique des quartiers pour fournir une plate-forme aux champions.
- Créer des occasions pour que les représentants élus fournissent un appui compatible avec leurs positions et objectifs politiques.
- Établir une base de leadership robuste pour minimiser les risques liés aux cycles d'élection et aux changements de priorités à court terme.
- Utiliser le processus d'élaboration du plan de transport actif pour catalyser le soutien politique.
- Obtenir l'engagement des hauts dirigeants gouvernementaux pour valider les décisions difficiles sur le plan local.
- Soutenir les groupes communautaires indépendants en tant que partenaires des programmes de transport actif.

Principe 2 – Partenariats

Les enjeux liés au transport actif requièrent une approche multidisciplinaire, et le travail de collaboration efficace entre les ministères et les ordres de gouvernement peuvent accélérer les progrès réalisés. Les partenaires clés dans ce domaine comprennent les organismes de transport en commun, les services de santé, d'autres ordres de gouvernement, les intervenants du domaine de l'accessibilité, les écoles et les groupes communautaires.

Stratégies privilégiées :

- Créer des comités de travail interministériels pour coordonner l'utilisation efficace des ressources de transport actif.
- Collaborer avec les services de santé pour appuyer les initiatives de recherche et de promotion.
- Collaborer avec les écoles pour améliorer la mobilité indépendante des enfants.

- Mettre à niveau les exigences en matière d'accessibilité pour améliorer les installations pour tous les piétons.
- Collaborer avec les organismes de transport en commun pour améliorer l'accès pour les piétons et les cyclistes.
- « Dépolitiser » les messages de transport actif pour attirer des partenaires et encourager la participation générale aux événements communautaires.
- Accroître la participation du public et étendre la portée des initiatives gouvernementales en facilitant la participation et le soutien des organismes non gouvernementaux.

Principe 3 – Participation du public

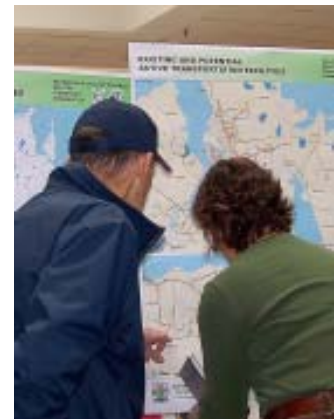
Afin de favoriser la participation efficace du public, on peut utiliser des approches non traditionnelles reposant sur de multiples intervenants et sur le dialogue ciblé. Les consultations de quartiers peuvent engendrer une plus grande participation que les processus communautaires puisque les préoccupations individuelles sont plus pertinentes et que les solutions sont plus facilement envisageables. Notamment, les problèmes associés aux piétons peuvent être mieux résolus à une échelle très locale et dans de petites collectivités.

Stratégies privilégiées :

- Utiliser une approche de quartier pour la consultation.
- Présenter les nouveaux concepts au public de manière claire.
- Faire en sorte que les discussions demeurent équilibrées et informatives en assurant la participation de groupes et particuliers ayant des intérêts variés.
- Créer des comités consultatifs de citoyens pour fournir de l'information et des conseils.
- Utiliser les communications sur le Web pour bâtir et maintenir l'engagement communautaire.
- Utiliser des événements innovateurs (inclure des exemples de tels événements) pour assurer une participation plus grande et plus variée.

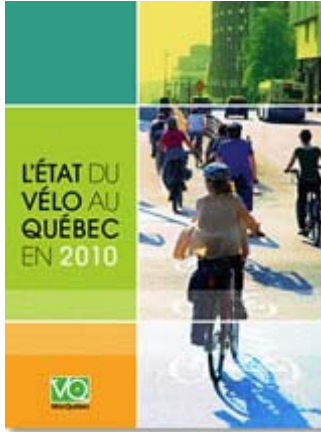
Principe 4 - Ressources financières et humaines

De nombreuses collectivités surmontent les limites associées à leurs ressources financières et humaines. Afin de maximiser les fonds disponibles, elles ont recours à des partenariats solides et à des approches créatives de budgétisation partagée qui tiennent compte des différents avantages offerts par le transport actif à la collectivité. Plusieurs provinces ont établi des programmes majeurs de financement dédié pour le transport actif. Notamment, au Québec, la participation de la province semble être un facteur majeur pour la construction de pistes cyclables. L'accès amélioré au transport en commun constitue un thème commun des programmes provinciaux de partage des coûts.



Consultation publique sur le transport actif à un important point de rencontre locale – le mail Mayflower.

Photo : Groupe IBI



L'enquête répétitive « L'état du vélo au Québec » du MTQ semble être le principal effort de collecte de données cité.

Photo : Vélo Québec



Installation d'un poste permanent de comptage de cyclistes à Montréal, au Québec.

Photographie : Vélo Québec

Stratégies privilégiées :

- Adopter des lignes directrices pour établir la proportion des budgets de marche et de cyclisme par rapport aux dépenses globales en transport.
- Compléter les budgets de transport actif par le financement des éléments de transport actif des grands projets de travaux publics au sein de l'enveloppe budgétaire globale.
- Accéder au financement du transport en commun des paliers supérieurs de gouvernement afin d'améliorer l'accessibilité du système de transport en commun pour les modes actifs.
- Utiliser un consensus multi-organismes pour obtenir des fonds des paliers supérieurs de gouvernement.
- Solliciter des fonds d'assureurs publics, de services de santé, de systèmes de transport en commun et d'autres partenaires potentiels.

Principe 5 – Connaissances et compétences

Pendant les étapes formatives d'un programme de transport actif, il est particulièrement important que les membres du personnel responsables et que les partenaires et intervenants acquièrent les connaissances et les compétences requises. Les programmes de collecte de données et les projets pilotes sont également essentiels pour l'établissement d'une base locale de connaissances et pour l'amélioration des pratiques au fil des ans.

Stratégies privilégiées :

- Formation continue du personnel des ministères, notamment sur la planification, l'ingénierie et l'exploitation.
- Faire en sorte que la collecte de données fasse partie intégrante des projets, par exemple, en établissant des postes permanents de comptage de vélos sur les nouvelles pistes cyclables.
- Améliorer les programmes conventionnels de collecte de données comme les programmes de comptage de la circulation en y incluant les modes actifs.

Principe 6 – Politiques et planification

Il est essentiel de reconnaître et d'appuyer le transport actif dans les plans et politiques communautaires à tous les niveaux, des stratégies de gestion de la croissance aux normes de conception des routes. Les décisions en matière d'aménagement du territoire ont des incidences à long terme sur les activités potentielles de marche et de cyclisme, ainsi que sur la qualité des déplacements à la marche et à vélo.

Stratégies privilégiées :

- Établir un équilibre entre les avantages de chaque plan de marche et de cyclisme et la valeur découlant de l'intégration de ce plan à la stratégie de transport actif multimodal.
- Concevoir une stratégie de mise en place claire et réalisable.
- Mettre en évidence les politiques existantes lorsqu'elles offrent un soutien efficace.
- Établir des cibles d'utilisation du transport actif à l'échelle locale ou de quartier plutôt que pour la collectivité en entier afin de guider les interventions et de permettre l'évaluation.
- Améliorer les processus d'approbation des projets afin que les besoins en matière de marche et de cyclisme soient satisfaits.

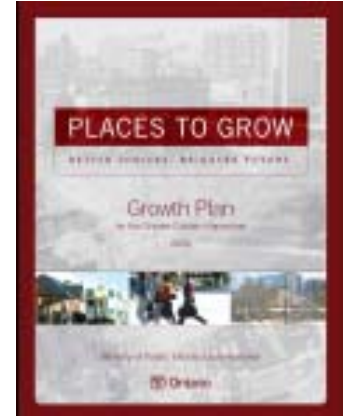
Principe 7 – Installations de transport

La mise en place d'installations sécuritaires, adéquates et pratiques pour la marche et le vélo est essentielle à tout programme de transport actif efficace. Les priorités en matière d'installations peuvent être définies dans le cadre de la préparation d'un plan directeur de réseau et être méthodiquement mises en œuvre dans le cadre des processus de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien. Il est également important de surveiller toutes les possibilités imprévues qui se présentent relativement à la mise en place d'installations à peu de coûts et à peu de difficulté, même si elles ne font pas partie des priorités courantes. Plusieurs collectivités ont accéléré leur virage vers une culture civique plus favorable au transport actif en aménageant des installations « signature » ou de base qui offrent des avantages pratiques ainsi qu'une valeur symbolique pour le public et les représentants élus. Ces installations permettent fréquemment aux piétons et aux cyclistes de traverser des barrières physiques comme des rivières ou des autoroutes. Une bonne ouverture d'esprit à l'égard des innovations et des bonnes pratiques utilisées ailleurs peut aider une collectivité à surmonter les limites des normes et conventions de conception existantes.

Stratégies privilégiées :

Inclure les installations de transport actif dans les nouveaux projets.

- « Suivre » les entreprises de pavage pour mettre en place des installations de transport actif dans le cadre d'autres projets prévus de construction routière.
- Utiliser des projets visibles et symboliques pour favoriser le changement de la culture civique.
- Offrir plus d'installations aux piétons et cyclistes pour qu'ils traversent les artères routières.
- Créer de l'espace en éliminant des voies pour les véhicules motorisés ou en réduisant leur largeur.
- Prioriser le déneigement dans les principaux corridors de transport actif.



Les répondants ont fourni plusieurs exemples d'installations de base comme le réseau de boulevards cyclables de Vancouver.

Photo : Vélo Québec



Le pont Corktown à Ottawa, qui permet aux piétons et aux cyclistes de traverser le canal Rideau, répond à une forte demande, mais contribue également à établir la légitimité de plusieurs projets semblables.

Photo : Groupe IBI



Selon les répondants, de plus en plus de gens considèrent la marche et le cyclisme comme moyens de transport à la mode et écologiques. C'est ce qui a été souligné à Montréal, où le BIXI et la Féria du vélo de Vélo Québec font une promotion efficace du cyclisme en diffusant des images d'utilisateurs plus utilitaires et non d'athlètes en cuissard ou de messagers à vélo de contre-culture, des images que se font encore de nombreux Canadiens des cyclistes.

Photo : Jocelyn Michel, Bixi, Montréal

Principe 8 – Sécurité routière

Une multitude de pratiques et de programmes peuvent améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. En améliorant les installations comme les trottoirs et les voies cyclables, ainsi que les programmes d'ingénierie (signification des programmes d'ingénierie; à remplacer par examens de la sécurité routière), on peut efficacement identifier les emplacements problématiques et remédier aux problèmes. L'information et l'application, y compris les cours d'habiletés cyclistes BÉCANE et la promotion du port du casque, sont également des aspects très importants.

Stratégies privilégiées :

- Participation des groupes consultatifs communautaires aux programmes de sécurité.
- Améliorer la collecte de données sur la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Tenir compte des risques de sécurité et de leurs impacts sur la volonté d'utiliser les modes actifs.'

Principe 9 – Criminalité et sécurité individuelle

Compréhension et action sont requises pour faire face aux problèmes réels et perçus en matière de sécurité individuelle et de vol de vélo.

Stratégies privilégiées :

- Appliquer les principes du Programme de prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) à la création d'espace pour le transport actif.
- Encourager la participation des services de police et les encourager à adopter des programmes de patrouilles à vélo et de prévention contre le vol de vélos.

Principe 10 - Influencer la culture : attitudes et perceptions

Même si certains préjugés sociaux et idées fausses persistent au sujet du transport actif, le profil des enjeux liés à la marche et au cyclisme prend de l'ampleur dans de nombreuses collectivités et le soutien public atteint des niveaux sans précédent. Les éléments déclencheurs de ce virage culturel demeurent mystérieux, mais les collectivités peuvent favoriser et accélérer ce virage à l'aide de projets « signature » comme des programmes de partage de vélos, des événements spéciaux et l'aménagement de nouvelles installations prestigieuses. De plus en plus, les médias sociaux démontrent qu'ils peuvent contribuer à assurer la participation de groupes clés et à influencer les attitudes personnelles.

Stratégies privilégiées :

- Présenter la marche et le cyclisme en tant qu'activités populaires destinées à tous et non seulement aux adeptes.

- Compléter les étapes de mise en place par des initiatives d'information, de promotion et de formation.
- Organiser des événements amusants et diversifiés (marches communautaires, semaine vélo au travail) qui favorisent la participation à grande échelle et qui invitent les gens à faire l'essai des modes actifs pour de nouveaux buts de déplacement ou de nouvelles destinations.

Principe 11 – Encourager les gens à choisir le transport

Les gouvernements et leurs partenaires peuvent collaborer directement avec les employeurs, les groupes communautaires et les ménages afin d'accroître l'impact des initiatives de transport actif. Les approches de marketing individualisées qui aident les particuliers intéressés à surmonter les barrières liées à la marche et au cyclisme ont démontré qu'elles pouvaient avoir un impact réel dans plusieurs collectivités canadiennes. Les campagnes et événements spéciaux qui demandent aux particuliers de s'inscrire ou de faire des dons pour assurer leur participation peuvent aussi s'avérer efficaces. Les programmes offerts dans les écoles et en milieu de travail permettent l'établissement de stratégies personnalisées bien définies et accessibles qui ciblent des groupes définis.

Stratégies privilégiées :

- Tester le potentiel des programmes de marketing individualisés.
- Tenir des événements spéciaux qui comprennent un défi ou un volet axé sur les membres.
- Diriger ou appuyer des initiatives scolaires telles que la planification des déplacements scolaires ou *Écoliers actifs et en sécurité*, ainsi que des événements ou campagnes en milieu de travail.



Les événements de marche seulement cités semblaient être à plus petite échelle, sauf la Promenade de Jane. Cet événement de deux jours prévoit des visites thématiques de quartiers à la marche qui, en 2011, se tenaient dans 40 municipalités canadiennes (44 villes à l'extérieur du Canada).

Photo : Flickr, compte Valerie27



Les approches de marketing social communautaires font partie des initiatives les plus efficaces pour encourager les particuliers à choisir le transport actif, par exemple le programme TravelSmart de TransLink du grand Vancouver. Les projets pilotes indiquent une hausse moyenne de 8 % de la marche et du cyclisme chez les résidents des quartiers urbains et suburbains.

Renseignements supplémentaires

Les renseignements de ce document de notions élémentaires proviennent du rapport *Le transport actif : pour une implantation fructueuse dans les collectivités canadiennes* (2010), qui peut être acheté à la Librairie en ligne de l'ATC. Ce document présente de l'information détaillée sur les leçons apprises par les collectivités et les intervenants canadiens dans le secteur du transport actif et qui sont tirées d'enquêtes, d'entrevues et de discussions de groupe. Cette information aide les administrations locales, régionales, provinciales et fédérales du Canada à comprendre les facteurs essentiels à la mise en place efficace des stratégies de transport actif

Avis de non-responsabilité

Toutes les mesures possibles ont été prises pour que l'information présentée dans le document de notions élémentaires soit exacte et à jour. L'Association des transports du Canada n'assume aucune responsabilité pour les erreurs ou les omissions. Le document de notions élémentaires ne reflète aucune position technique ni politique de l'ATC.

Association des transports du Canada
2323, boul. St-Laurent, Ottawa (ON) K1G 4J8
Tél. (613) 736-1350 ~ Téléc. (613) 736-1395
www.tac-atc.ca