

***Le transport actif :
pour une implantation fructueuse
dans les collectivités canadiennes***

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

Le contenu du présent document a fait l'objet d'une recherche attentive et d'une préparation minutieuse. Cependant, l'exactitude de son contenu ou des extraits de publication utilisés à des fins de référence ne peut être garantie de manière expresse ou implicite. Le fait de diffuser ce document n'engage en rien la responsabilité de l'ATC, de ses chercheurs ou de ses collaborateurs dans le cas d'omissions, d'erreurs ou de fausses informations susceptibles de résulter de l'utilisation ou de l'interprétation du contenu du document.

Droits réservés 2010 par
Association des transports du Canada
2323, boul. St-Laurent, Ottawa (Ontario) K1G 4J8
Téléphone (613) 736-1350 ~ Télécopieur (613) 736-1395
www.tac-atc.ca

ISBN 978-1-55187-549-1

Photographies de la page couverture : Richard Drdul, Dylan Passmore



REMERCIEMENTS

Le projet intitulé *Le transport actif : pour une implantation fructueuse dans les collectivités canadiennes* a été exécuté grâce au financement fourni par de nombreux organismes. L'Association des transports du Canada tient donc à remercier les partenaires de financement ci-dessous pour leur grande contribution à cet effort.

Transports Alberta

Ville d'Edmonton

Fédération canadienne des municipalités

Municipalité régionale d'Halifax

Ville d'Hamilton

Metrolinx (administration des transports du grand Toronto)

Ministère des Transports de l'Ontario

Municipalité régionale de Peel

Ministère des Transports du Québec

COMITÉ DIRECTEUR DE PROJET

Ce rapport a été rédigé sous la supervision d'un Comité directeur de projet formé de membres bénévoles, et la participation de ces membres a été essentielle à la rédaction du rapport. Nous tenons donc à remercier les membres ci-dessous.

Roxane MacInnis (co-présidente)
Municipalité régionale d'Halifax

Jessica Mankowski et Elizabeth Allingham
Fédération canadienne des municipalités

Eric Chan et Margie Chung
Municipalité régionale de Peel

Marc Panneton
Ministère des Transports du Québec

Robert Dolezel et Charles O'Hara
Ministère des Transports de l'Ontario

Kelly Thornton
Metrolinx
(Administration des transports du grand Toronto)

Audra Jones
Ville d'Edmonton

Katherine Forster (co-présidente), Reena Kokotailo et
Mellisan Ashman, Transports Canada

Alan Kirkpatrick
Ville d'Hamilton

Sandra Majkic et Katarina Cvetkovic
(gestionnaires de projet)
Association des transports du Canada

Peter Dzikowski
Transports Alberta

ÉQUIPE D'EXPERTS-CONSEILS

Norma Moores, Groupe IBI

Brian Hollingworth, Groupe IBI

Dylan Passmore, Groupe IBI

Neal Irwin, Groupe IBI

Geoff Noxon, Noxon Associates

Marc Jolicoeur, Vélo Québec

Jacky Kennedy, Green Communities Canada



AUTRES PUBLICATIONS DE L'ATC SUR LE TRANSPORT ACTIF

DOCUMENTS DISPONIBLES À LA LIBRAIRIE DE L'ATC (GRATUITEMENT OU MOYENNANT CERTAINS FRAIS) :

Bonnes pratiques techniques d'exécution des études de planification des transports à long terme au Canada (2008)

- Français : tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/report-bp-techdelivery-f.pdf
- Anglais : tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/report-bp-techdelivery.pdf

Stratégies de planification du transport durable (2007)

- Anglais : tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/briefing-sustain-trans-prac_0.pdf
- Français : tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/briefing-sustain-trans-prac-f.pdf

Aires et zones scolaires et de terrains de jeux:
Normes d'application et de mise en oeuvre (2006)

- Anglais : www.overklick.com/TAC/defaultTAC.aspx
- Français : www.overklick.com/TAC/defaultTAC.aspx?lang=fr-ca

PROJETS ACHEVÉS QUI SERONT PUBLIÉS EN 2010 :

Lignes directrices de contrôle de la circulation, sur les voies cyclables au Canada, deuxième édition

Perceptibilité des voies réservées au transport en commun par le marquage de la surface

Aménagements sécuritaires pour les usagers vulnérables de la route et les gros véhicules commerciaux empruntant les zones urbaines

PROJETS EN COURS :

Mise à jour du manuel de contrôle des passages pour piétons

Lignes directrices concernant la signalisation prioritaire pour les transports en commun

Lignes directrices pour la planification et la mise en place de mesures de priorité des transports en commun en secteur urbain

Stratégies efficaces pour influencer les comportements de déplacement

GLOSSAIRE

ATC

[Association des transports du Canada]

BÉCANE

Programme de cours de formation sur le cyclisme reposant sur des normes nationales.

BIXI

Système public de partage de vélos mis en place à Montréal, Québec.

GDT

[Gestion de la demande en transports] de stratégies et de politiques visant à gérer la croissance et les changements de la demande en transports.

MTO

[Ministère des Transports de l'Ontario]
Ministère des Transport de la province de l'Ontario.

MTQ

[Ministère des Transports du Québec]
Ministère des Transports de la province de Québec.

PAGMTAA

[Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile]
Programme d'aide du gouvernement du Québec pour les transports alternatifs qui est en vigueur de 2007 à 2011.

PCAM

[Programme de prévention du crime par l'aménagement du milieu]
À l'aide d'éléments du milieu bâti, le programme PCAM élabore des stratégies visant à décourager les actes criminels essentiellement en

augmentant les risques d'appréhension perçus par les délinquants potentiels.

PDT

[Plan directeur des transports]

RGTH

[Région du grand Toronto et de Hamilton]
Région urbaine du sud de l'Ontario composée de 26 municipalités qui, en date de 2006, totalisaient plus de six millions de résidents.

RMR

[Régions métropolitaines de recensement]
Régions définies par Statistique Canada qui délimitent d'importantes régions urbaines contiguës comptant au moins 100 000 résidents.

Sécurité

Absence de risque de crime violent.

Sûreté

Absence de risque de blessure non violente.

TA

[Transport actif]
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.

TransLink

Administration du transport en commun du grand Vancouver, en Colombie-Britannique, anciennement nommée l'administration des transports du grand Vancouver (Greater Vancouver Transportation Authority).



TABLE DES MATIÈRES

PARTIE UN : VUE D'ENSEMBLE

1.	INTRODUCTION.....	7
1.1	But de l'étude.....	7
1.2	Participants au projet.....	8
1.3	Grandes lignes du rapport.....	9
2.	MÉTHODOLOGIE.....	11
2.1	Analyse documentaire.....	11
2.2	Examen des tendances.....	12
2.3	Enquête auprès des municipalités.....	13
2.3.1.	Contenu de l'enquête.....	13
2.3.2.	Distribution de l'enquête et réponses obtenues.....	16
2.3.3.	Vue d'ensemble des résultats de l'enquête.....	16
2.4	Entrevues.....	17
2.5	Groupes de discussion.....	18
2.6	Représentation par province.....	18
3.	TRANSPORT ACTIF DANS LES COLLECTIVITÉS CANADIENNES.....	20
3.1	État actuel.....	20
3.2	Observations.....	23
3.2.1.	Progrès généraux.....	23
3.2.2.	Réussites observées.....	25
3.2.3.	Défis observés.....	28

PARTIE DEUX : PRINCIPES ET LEÇONS APPRISES

4.	RENFORCER LES BASES POUR UNE ACTION EFFICACE.....	33
4.1	Leadership.....	33
4.1.1.	Recherche de chefs de file et soutien requis.....	33
4.1.2.	Leadership des représentants élus.....	35

4.1.3.	Leadership du personnel municipal.....	35
4.1.4.	Leadership des organismes non gouvernementaux	36
4.1.5.	Rôle des médias	36
4.2	Partenariats.....	37
4.2.1.	Partenariats au sein des gouvernements	37
4.2.2.	Partenariats entre les gouvernements.....	40
4.2.3.	Partenariats avec les services de santé.....	40
4.2.4.	Partenariats avec les écoles	42
4.2.5.	Partenariats avec les intervenants du secteur de l'accessibilité	42
4.2.6.	Partenariats avec les organismes de transport en commun	43
4.2.7.	Partenariats pour les événements communautaires.....	43
4.2.8.	Partenariats avec les organismes non gouvernementaux	47
4.3	Participation du public.....	47
4.3.1.	Importance de la perspective locale	47
4.3.2.	Préparation à la consultation	48
4.3.3.	Mécanismes de groupe pour l'engagement public.....	48
4.3.4.	Approches novatrices axées sur l'événement et sur l'engagement public	49
4.4	Ressources financières et humaines	52
4.4.1.	Ressources humaines.....	52
4.4.2.	Financement local.....	52
4.4.3.	Financement provenant d'autres ordres de gouvernement	54
4.5	Connaissances et compétences.....	59
4.5.1.	Formation du personnel et perfectionnement professionnel	59
4.5.2	Surveillance des activités et de la sécurité	60
5.	ÉTABLIR DES ENVIRONNEMENTS ET DES SYSTÈMES DE SOUTIEN	63
5.1	Politiques et planification	63
5.1.1.	Plans liés à la marche et au cyclisme	63
5.1.2.	Intégration au développement.....	67
5.1.3.	Infrastructure routière	68
5.2	Installations de transport.....	69



5.2.1. Valeur du réseau de base.....	69
5.2.2. Surmonter les obstacles physiques	70
5.2.3. Développement du réseau	72
5.2.4. Synergies avec les projets routiers.....	73
5.2.5. Synergies avec les projets de transport en commun	74
5.2.6. Compromis des usagers de la route	75
5.2.7. Lignes directrices pour la conception des installations piétonnières et cyclables..	75
5.2.8. Exigences en matière d'entretien	76
6. AMÉLIORER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ.....	78
6.1 Sûreté des routes.....	78
6.2 Criminalité et sécurité individuelle	80
6.2.1. Criminalité et sécurité individuelle	80
6.2.2. Réduction des vols de bicyclettes	80
7. INFLUENCER LES CHOIX INDIVIDUELS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT.....	83
7.1 Accent sur une culture de TA : attitudes et perceptions	83
7.2 Encourager les gens à choisir le transport actif	85
7.2.1. Initiatives communautaires	85
7.2.2. Initiatives dans les écoles et en milieu de travail	86

ANNEXE A :
LISTE DES MUNICIPALITÉS
PARTICIPANT
À L'ENQUÊTE SUR LE WEB

ANNEXE B :
LISTE DE DOCUMENTS ANALYSÉS

ANNEXE C :
ANALYSE DES TENDANCES

ANNEXE D
QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE WEB



Photographie de R. Drdul

RÉSUMÉ

Étant donné les préoccupations grandissantes à propos de questions telles que les changements climatiques et la santé publique, il est extrêmement important de répondre aux besoins en matière de transport actif (TA) dans les collectivités canadiennes. Dans une enquête réalisée auprès des municipalités membres de l'ATC, les répondants ont déclaré être enthousiastes à l'égard des nombreuses initiatives à venir et des travaux en cours. Toutefois, il s'est avéré plus difficile d'évaluer le succès connu dans ce domaine. Le présent rapport a donc pour but de souligner les réussites non documentées qui sont obtenues partout au Canada afin d'aider les administrations locales, régionales, provinciales et fédérales du Canada à mieux comprendre les facteurs essentiels à la mise en place efficace de stratégies de transport actif.

Les questions de base et les leçons apprises dont il est question dans le présent rapport portent sur les sujets ci-dessous.

Leadership – Comment les collectivités ont-elles trouvé et appuyé des chefs de file qui témoignent d'un intérêt réel à l'égard du transport actif? Ces chefs de file peuvent faire partie du personnel municipal, des intervenants locaux bénéficiant d'une grande crédibilité, des chefs de file communautaires ou des politiciens. L'influence des médias est également essentielle.

Partenariats – Le transport actif est un enjeu multidisciplinaire qui requiert une approche multidisciplinaire. De quelles façons les collectivités ont-elles amélioré la collaboration au sein même des ministères et entre les ministères, ainsi qu'avec d'autres intervenants comme ceux de la santé, de l'éducation, des transports en commun et des ONG, afin d'accélérer le progrès?

Participation du public – Quelles approches non traditionnelles utilisées par les collectivités ont encouragé la participation du grand public et de divers intervenants tout en faisant en sorte que la consultation demeure ciblée et intéressante?

Ressources financières et humaines –

Comment les collectivités canadiennes font-elles face aux restrictions en matière de ressources financières et de personnel, par exemple à l'aide de solutions novatrices, de partenariats solides et de nouvelles approches de budgétisation qui tiennent compte plus efficacement des avantages offerts par le transport actif?

Connaissances et compétences – Quels programmes de formation sur la marche et le cyclisme offerts au personnel et aux intervenants ont réussi à renforcer leurs connaissances et leurs compétences? Quels sont les endroits où on a réussi à appuyer ces programmes par l'amélioration de la surveillance des comportements de transport actif et de la sécurité?

Politiques et planification – De quelle manière les politiques d'aménagement du territoire et de planification des transports ont-elles été adaptées pour mieux appuyer le transport actif et permettre une meilleure compréhension des incidences sur le transport actif des décisions prises en matière d'aménagement du territoire?

Installations de transport – Quelles stratégies ont été utilisées de manière efficace pour appuyer la mise en place d'installations de transport qui permettent des activités piétonnières et cyclistes en tout confort et en toute sécurité?

Amélioration de la sûreté et de la sécurité – Dans quelles collectivités a-t-on constaté que les initiatives de transport actif améliorent la sécurité et comment ces initiatives ont-elles réglé certains problèmes de criminalité et de sécurité individuelle?

Influence sur les choix individuels de déplacement – Comment certaines collectivités ont-elles réussi à effectuer un virage culturel? Existe-t-il des initiatives communautaires, à l'école ou au travail qui ont encouragé les gens

à adopter la marche ou le cyclisme en tant qu'activité quotidienne?

Le présent rapport ne se veut pas un manuel de conception ni un répertoire complet des initiatives potentielles et des recommandations. Il vise plutôt à présenter les résultats obtenus d'après les entrevues et les discussions de groupe réalisées avec des intervenants du domaine, ainsi que les résultats découlant de l'enquête réalisée auprès des municipalités membres de l'ATC.

À l'aide de ce vaste matériel, l'équipe de l'étude a défini 11 principes qui doivent être pris en considération par ceux qui travaillent à améliorer le transport actif dans les villes canadiennes. Les chapitres 4 à 7 présentent des renseignements plus détaillés sur chacun de ces principes, ainsi que des leçons apprises et des commentaires connexes fournis par des intervenants du secteur du transport actif qui ont participé à l'étude. Il s'agit d'un rapport de travail qui relate l'expérience de nombreux intervenants du secteur du transport actif et qui permettra à ceux qui s'efforcent d'améliorer le transport actif dans leur quartier, leur ville ou leur région de tirer profit de cette expérience collective acquise au Canada.

RENFORCEMENT DES BASES POUR UNE ACTION EFFICACE (CHAPITRE 4)

Principe 1 - Leadership - Tout programme de transport actif (TA) s'appuie sur des chefs de file qui témoignent d'un intérêt réel à l'égard du transport actif. Ces chefs de file peuvent faire partie du personnel municipal, des intervenants locaux bénéficiant d'une grande crédibilité, des dirigeants communautaires ou des politiciens. Ils peuvent être motivés par de nombreux facteurs, dont l'environnement, l'économie de coûts, le tourisme ou la santé. Il est donc essentiel de déterminer comment le transport actif est lié à ces avantages.



Principe 2 - Partenariats - Le transport actif est un enjeu multidisciplinaire qui requiert une approche multidisciplinaire. La collaboration entre les ministères et les ordres de gouvernement peut grandement accélérer les progrès réalisés.

Principe 3 - Participation du public - Il est important d'encourager la participation du public à l'aide d'approches non traditionnelles, de cibler de multiples intervenants et de veiller à ce que la consultation demeure ciblée et intéressante. En ce qui concerne les grandes municipalités, les efforts visant à encourager la participation du public devraient être menés à l'échelle des quartiers.

Principe 4 - Ressources financières et humaines - Afin de faire face aux restrictions en matière de ressources financières et de personnel, on doit utiliser des solutions novatrices, des partenariats solides et de nouvelles approches de budgétisation qui tiennent compte plus efficacement des avantages offerts par le transport actif.

Principe 5 - Connaissances et compétences - Renforcer les connaissances et les compétences grâce à des programmes de formation sur le TA pour le personnel et d'autres intervenants. Améliorer la compréhension et l'expérience par la collecte de données et des projets pilotes.

ÉTABLISSEMENT D'ENVIRONNEMENTS ET DE SYSTÈMES DE SOUTIEN (CHAPITRE 5)

Principe 6 - Politique et planification - Définir et améliorer la connaissance acquise en ce qui concerne les incidences sur le transport actif des décisions prises en matière d'aménagement du territoire. Des décisions qui appuieraient plus efficacement le transport actif pourraient être prises par tous les niveaux décisionnels, de la planification de la gestion de la croissance globale aux normes détaillées de conception des routes.

Principe 7 - Installations de transport - Définir et mettre en place des initiatives pour la mise en place d'installations de transport qui permettent des activités piétonnières et cyclistes en tout confort et de manière sécuritaire et directe. Ces initiatives peuvent être définies par la préparation d'un plan de transport, mais elles doivent aussi être mises en place par des processus de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien. Les normes et conventions existantes ne doivent pas constituer un obstacle et elles peuvent être surmontées grâce à l'innovation.

AMÉLIORER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ (CHAPITRE 6)

Principe 8 – Sécurité routière – Adopter des pratiques et des programmes qui portent spécialement sur les enjeux de sûreté pour les piétons et les cyclistes, ainsi que sur les préoccupations de ces derniers en ce qui concerne les conditions météorologiques et leur confort personnel.

Principe 9 – Criminalité et sécurité individuelle – Favoriser la mise en place d'une culture de la connaissance, de la compréhension et de l'action afin de résoudre les problèmes réels et perçus en matière de sûreté individuelle et de vol de bicyclette.

INFLUENCER LES CHOIX INDIVIDUELS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT (CHAPITRE 7)

Principe 10 – Accent sur une culture de TA : attitudes et perceptions – Encourager les gens à faire l'essai de la marche ou du cyclisme dans différents environnements dans le but de faire du transport actif une activité quotidienne pour tous les segments de la population. Ce sont les urbanistes et les autres décideurs qui utilisent régulièrement le transport actif pour se déplacer qui sont les plus aptes à définir les besoins et les lacunes dans ce domaine et qui comprennent

le mieux l'importance de mettre en place des installations adaptées à tous les niveaux de compétence.

Principe 11 – Sensibilisation aux choix de transport actif – Collaborer directement avec les employeurs, les écoles, les groupes communautaires et les ménages pour augmenter l'effet des initiatives de transport actif et augmenter le niveau de participation à ces initiatives.

PARTIE UN : VUE D'ENSEMBLE

Page laissée en blanc à dessein.



Photographie de John Luton

1. INTRODUCTION

La marche et le cyclisme sont des éléments fondamentaux d'un mode de vie sain et des systèmes de transport urbain et rural plus durables. Ces modes de transport actif (TA) sont les moyens de déplacement dans les collectivités qui polluent le moins, qui sont les plus équitables et qui sont les moins coûteux. La mise en place de conditions sécuritaires et attrayantes pour la marche et le cyclisme, ainsi que pour d'autres formes de transport non motorisé, est essentielle pour que la demande de transport automobile diminue et pour que la société puisse bénéficier des avantages sociaux, environnementaux et économiques dont peut profiter une société moins dépendante de l'automobile. L'avantage principal d'un tel virage constitue la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Reconnaissant l'importance de cette question, l'ATC a établi un groupe de travail sur les changements climatiques. Le transport actif sera un élément crucial pour l'atteinte des cibles du récent Accord de Copenhague et de toutes les cibles futures de réduction des émissions liées aux changements climatiques.

Au cours de la dernière décennie, le grand public est devenu plus conscient des avantages fournis par le transport actif dans les secteurs

de l'environnement, de la santé, de la société et de l'économie. Les plans et politiques de nombreuses collectivités canadiennes ont davantage appuyé les modes de transport actif. Toutefois, les collectivités ont connu un succès mitigé dans leurs démarches en vue d'améliorer les conditions offertes et le niveau de participation.

1.1 But de l'étude

La présente étude a pour but d'aider les administrations locales, régionales, provinciales et fédérales du Canada à mieux comprendre les facteurs essentiels à la mise en place efficace des stratégies de transport actif. Le rapport tente donc de fournir des conseils aux collectivités canadiennes sur tous les aspects des stratégies et initiatives de transport actif, notamment sur les questions suivantes :

- les diverses mesures, que ce soit dans le secteur des politiques, de la conception ou des programmes;
- les stratégies efficaces et celles qui se sont avérées moins efficaces;

- la nuance entre les différents contextes du Canada, par exemple dans les collectivités rurales et suburbaines;

Le présent rapport ne se veut pas un manuel de conception ni un répertoire complet des initiatives potentielles. Il vise plutôt à présenter les résultats obtenus d'après une enquête réalisée auprès des municipalités membres de l'ATC et d'après les entrevues et les discussions de groupe réalisées avec des intervenants du domaine. Même en disposant de données élaborées, il sera toujours difficile de déterminer avec exactitude l'intervention ou les interventions responsables de la mise en place d'environnements dynamiques de marche et de cyclisme – les enjeux en cause sont trop complexes.

Néanmoins, le Canada compte un grand nombre de réussites non documentées, et ce rapport est le résultat d'entrevues directes avec des intervenants et des décideurs sur les mesures qui, selon eux, se sont avérées efficaces dans leurs collectivités. Il ne s'agit pas d'une présentation rigoureuse des résultats empiriques; on tente plutôt d'examiner les opinions des personnes qui ont de l'expérience sur le terrain et qui obtiennent de bons résultats dans ce domaine.

1.2 Participants au projet

Cette étude a été lancée et approuvée par le Conseil des transports urbains de l'ATC. De plus, elle a été dirigée par un Comité directeur de projet, les membres du Comité ci-dessous ayant généreusement consacré temps et effort à la supervision de la recherche et à l'élaboration des recommandations :

- Katherine Forster, Transports Canada (co-présidente)
- Roxane MacInnis, Municipalité régionale d'Halifax (co-présidente)

- Melissa Ashman et Reena Kokotailo, Transports Canada
- Eric Chan et Margie Chung, Municipalité régionale de Peel
- Robert Dolezel et Charles O'Hara, ministère des Transports de l'Ontario
- Peter Dzikowski, Transports Alberta
- Audra Jones, ville d'Edmonton
- Alan Kirkpatrick, ville d'Hamilton
- Elizabeth Allingham et Jessica Mankowski, Fédération canadienne des municipalités
- Marc Panneton, ministère des Transports du Québec
- Kelly Thornton, Metrolinx

L'étude a été administrée sous la direction de Katarina Cvetkovic, Secrétaire de l'ATC, et de Sandra Majkic, gestionnaire de projet de l'ATC.

L'ATC a retenu les services d'une équipe dirigée par le Groupe IBI afin de réaliser l'étude. Les principaux collaborateurs de cette équipe sont les suivants :

- Brian Hollingworth, Groupe IBI
- Norma Moores, Groupe IBI
- Dylan Passmore, Groupe IBI
- Geoff Noxon, Noxon Associates
- Marc Jolicoeur, Vélo Québec
- Jacky Kennedy, Green Communities Canada

L'étude n'aurait pas progressé sans la coopération de nombreuses personnes des collectivités canadiennes qui ont fourni temps, connaissances et compétences à la réalisation de l'enquête et qui ont participé aux entrevues et aux groupes d'étude.



1.3 Grandes lignes du rapport

Outre cette introduction, le rapport contient sept chapitres. Le chapitre 2 présente une vue d'ensemble des résultats obtenus par les principaux outils utilisés pour recueillir de l'information et des points de vue pour la présente étude, ainsi que des méthodes d'utilisation de ces outils. Le chapitre 3 présente le sommaire de l'état actuel du transport actif dans les collectivités canadiennes, y compris des observations sur les principales réussites et les défis à relever. Les quatre chapitres suivants présentent un sommaire des points saillants tirés de l'étude et organisés selon les rubriques principales suivantes :

- Renforcer les bases pour une action efficace (chapitre 4)
- Établir des environnements et des systèmes de soutien (chapitre 5)
- Améliorer la sûreté et la sécurité (chapitre 6)
- Influencer les choix individuels en matière de déplacement (chapitre 7)

Plusieurs études de cas plutôt brèves sont également présentées tout au long du rapport afin de mettre certains thèmes en évidence.

Page laissée en blanc à dessein.



2. MÉTHODOLOGIE

La synthèse des pratiques de transport efficaces dans les collectivités canadiennes repose sur quatre sources principales d'information :

- une enquête sur le Web auprès des municipalités membres de l'ATC;
- des entrevues avec des experts et des intervenants qui ont réalisé certains progrès en appuyant le transport actif dans les collectivités canadiennes;
- un examen des pairs des recommandations préliminaires par l'entremise de groupes d'étude desquels faisaient partie des experts du secteur du transport actif; et
- Expérience et points de vue du Comité directeur de projet et de l'équipe d'experts-conseils.

Les tâches initiales de l'étude sont également incluses dans l'analyse documentaire et l'examen des tendances. L'analyse documentaire a été utilisée pour déterminer la structure et les conclusions de travaux semblables exécutés à l'extérieur du Canada, l'accent étant mis sur les États-Unis, l'Europe, l'Australie, la Nouvelle-

Zélande et, dans une certaine mesure, l'Amérique du Sud. Un examen des tendances en matière de transport actif a aussi été réalisé pour améliorer les connaissances sur l'état actuel de la marche et du cyclisme au Canada. De plus, on a identifié les secteurs dans lesquels des données étaient disponibles ou dans lesquels les données étaient insuffisantes pour déterminer les progrès réalisés.

2.1 Analyse documentaire

L'analyse documentaire comprenait 60 références internationales et 28 plans de transport actif de collectivités canadiennes. La liste complète de ces plans est fournie à l'annexe B. Les observations sur lesquelles repose cette étude sont les suivantes :

1. En Amérique du Nord, le but primordial de la planification du transport actif constitue, dans la majorité des cas, un virage sur le plan modal, c'est-à-dire de l'utilisation des automobiles privées aux modes de transport actif. De grandes préoccupations sont aussi soulevées au sujet de la sécurité, particulièrement en ce qui concerne les piétons.

2. Il existe plus de manuels de planification portant exclusivement sur les enjeux du cyclisme par rapport aux enjeux des piétons. Certaines données indiquent que la planification à l'intention des piétons doit être différente de la planification à l'intention des cyclistes puisque ces deux groupes ont des besoins différents. Toutefois, trois documents de référence indiquent certains points en commun pour ces deux groupes : les questions de financement du gouvernement fédéral; l'insuffisance des données et les mesures de rendement; les enjeux liés à l'aménagement adapté à l'emplacement. Puisque les deux modes de transport sont depuis longtemps laissés de côté par les structures institutionnelles municipales en Amérique du Nord, il serait peut-être plus efficace pour la mise en place de tenir une discussion globale sur le cyclisme et la marche.

3. La majorité des manuels de planification sur le transport actif ont tendance à mettre l'accent sur trois principales catégories de directives, et bon nombre d'entre eux ne couvrent en fait que les deux premières catégories :

I. la conception des infrastructures

(p. ex., la signalisation, le mobilier urbain, le marquage des chaussées, la largeur des voies, l'alignement des constructions et les principes de conceptions : l'accessibilité, la connectivité, l'esthétique, le confort, la continuité et la sécurité);

II. les programmes (p. ex., la sécurité des cyclistes et des automobilistes, l'éducation, la promotion, l'application de la loi);

III. les politiques (p. ex., les plans officiels, l'établissement de plans directeurs).

La documentation didactique sur la marche et le cyclisme met habituellement l'accent sur les questions de conception et de sécurité, tandis que les plans de transport actif couvrent habituellement la conception et les programmes (par exemple, l'ingénierie, la promotion, l'application de la loi et l'éducation), certains d'entre eux traitant des politiques de haut niveau. Par conséquent, un quatrième type de lignes directrices n'est pas couvert : peu de conseils sont offerts sur la manière de passer des politiques progressives qui appuient le transport actif à la mise en place des infrastructures pouvant modifier l'environnement. Les défis auxquels on doit faire face afin de passer aux étapes de construction sont souvent de nature institutionnelle, politique ou financière, et ils sont très peu documentés. Ces lacunes dans la documentation, bien que difficiles à étudier, offrent le plus grand potentiel de valeur ajoutée à l'ensemble de la documentation existant, et elles fournissent de l'information précieuse aux municipalités qui s'efforcent d'exécuter des projets de transport actif. Puisque la réussite de la mise en place des installations de transport actif repose fortement sur les institutions locales ainsi que sur les politiques et circonstances financières, l'inclusion d'un tel volet dans la présente étude nous permet de prendre en considération le public canadien et de le faire profiter des avantages liés à l'étude.

2.2 Examen des tendances

L'examen des tendances canadiennes en ce qui concerne la marche et le cyclisme vise principalement à répondre aux questions suivantes à l'aide des études existantes :

1. De quelle façon le taux de transport actif (TA) change-t-il?



2. De quelle façon la proportion des déplacements de moins de 5 km change-t-elle?
3. De quelle façon la sécurité (collisions, lésions et décès) du TA change-t-elle?
4. De quelle façon l'utilisation du TA pour les déplacements quotidiens change-t-elle?
5. De quelle façon les attitudes du public à l'égard du TA changent-elles?
6. De quelle façon l'obésité ou les maladies chroniques liées au niveau d'activité physique changent-elles?
7. De quelle façon l'utilisation du TA pour le transport scolaire change-t-elle? (Proportion du transport scolaire effectué par le TA)
8. De quelle façon les investissements gouvernementaux en TA changent-ils?
9. De quelle façon la forme urbaine (type et combinaison d'aménagement du territoire, densité, modèle d'aménagement, etc.) affecte-t-elle le TA?
10. De quelle façon la mise en place d'infrastructures de TA (voies cyclables, trottoirs, sentiers) change-t-elle?
11. De quelle façon le pourcentage de propriétaires de bicyclettes change-t-il?
12. De quelle façon les avantages offerts par le TA (revenu du tourisme, qualité de l'air, valeurs immobilières) changent-ils?

Certains résultats de l'analyse des tendances sont présentés à la section 3.1, tandis que l'annexe C présente une analyse détaillée des données recueillies grâce auxquelles il sera plus facile de répondre à ces questions. En général, l'intérêt manifesté à l'égard des politiques de transport actif est un phénomène relativement récent, comme c'est le cas de l'intérêt manifesté à l'égard de la collecte de données pertinentes. Il existe peu d'ensembles de données

longitudinales, ce qui complique l'analyse des tendances et la compréhension de la causalité.

L'analyse des tendances a, entre autres, démontré qu'il est difficile d'évaluer les progrès du transport actif à l'échelle régionale puisque, à ce niveau, le cyclisme représente seulement une faible partie des déplacements totaux, tandis que les questions liées aux piétons sont très sensibles au contexte local. Toutefois, dans de nombreuses municipalités, certaines nouvelles tendances positives font surface à l'échelle des quartiers. Le présent rapport souligne certaines de ces tendances.

2.3 Enquête auprès des municipalités

Une enquête Web sur les initiatives de transport actif a été lancée pour déterminer quelles administrations obtiennent du succès et quelles initiatives sont efficaces. L'enquête met l'accent sur l'identification des initiatives de transport actif majeures, des efforts de mise en œuvre et des résultats obtenus.

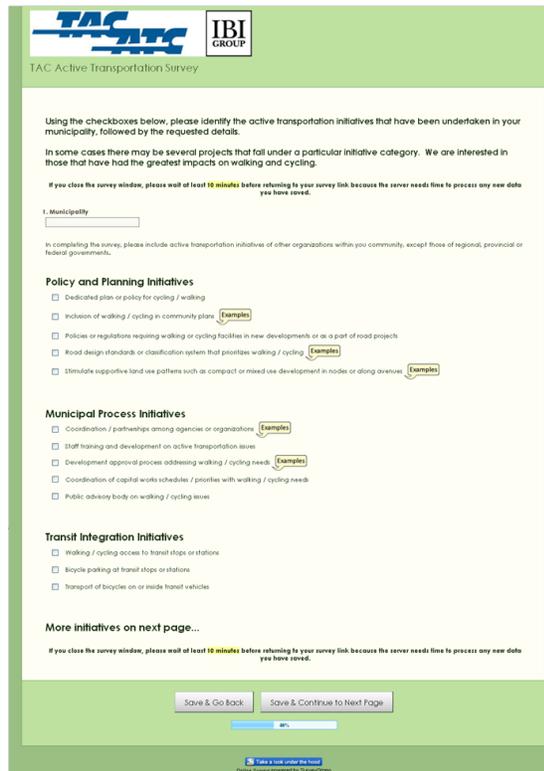
2.3.1. CONTENU DE L'ENQUÊTE

Une copie du formulaire d'enquête est fournie à l'annexe D. On a demandé aux répondants de fournir de l'information sur les initiatives majeures qui appuient le TA, notamment les renseignements suivants :

- le nom du programme;
- les ressources de financement, au besoin, ainsi que les sources;
- les services municipaux concernés;
- le nombre d'heures requises par le personnel;
- les autres partenaires et la nature de leur participation;
- le niveau de succès obtenu par l'initiative;

L'enquête sur le TA a été transmise à 283 municipalités membres de l'ATC, et 64 réponses reçues soulignent les points généraux suivants :

- manque de formation à l'interne;
- moins de la moitié des municipalités peuvent compter sur du personnel à temps plein qui s'occupe du TA;
- la moitié d'entre elles dispose d'un plan ou d'une politique de cyclisme;
- aucune municipalité n'a indiqué qu'elle avait établi un plan piétonnier ou un plan de priorité pour les trottoirs;
- les sentiers hors rue sont considérés une façon efficace de promouvoir le cyclisme;
- le niveau d'effort consacré à l'évaluation des progrès est nul ou faible.



- les mesures du succès — augmentation des déplacements de TA, hausse de la sécurité (réduction des taux et de la gravité des incidents), augmentation de l'intérêt ou du soutien du public, autre
- obstacles ou défis — assurer l'obtention des ressources (fonds et personnel), manque de personnel qualifié, manque de leadership, faible coordination / communication entre les différents services, priorités conflictuelles, influence de groupes d'intérêts spéciaux, autre.

Les catégories d'initiatives ci-dessous (avec exemples explicatifs) ont été utilisées pour organiser l'information découlant de l'enquête.

- **Planification** — plans communautaires de haut niveau, plan/stratégie communautaire de TA, TA inclus dans les plans de quartier ou régionaux, plans

d'urbanisme comprenant des projets à usage mixte compact

- **Participation du public** — comités consultatifs sur le TA, organisations communautaires de TA
- **Projets d'aménagement** — prise en compte explicite du TA dans les études d'impact sur les nouveaux sites d'aménagement, lignes directrices de conception d'emplacements de TA, exigences des règlements de zonage pour le stationnement des bicyclettes, douches ou vestiaires
- **Rues** — lignes directrices de conception pour l'amélioration des rues pour le TA; lignes directrices de conception pour l'amélioration des panoramas de rue ou du secteur public pour le TA; aménagement d'infrastructures cyclables (voies réservées aux cyclistes, larges voies partagées, rues avec apaisement de la circulation ou priorité aux bicyclettes, etc.); signalisation/orientation des circuits cyclables; infrastructures pour piétons (trottoirs, sentiers, mesures de ralentissement de la circulation, etc.); réparations aux infrastructures de TA (élimination des dangers, rapiéçage, resurfaçage, etc.); entretien saisonnier des infrastructures de TA (ramassage des ordures, balayage, déneigement, etc.); coordination des projets de travaux majeurs avec les besoins en matière de TA
- **Intersections** — amélioration des passages pour piétons (passages pour piétons à grande visibilité, feux pour piétons à décompte numérique, îlots de refuge pour piétons, passages pour piétons à mi-bloc, détection, etc.); amélioration des passages pour piétons pour qu'ils soient accessibles (rampes d'accès aux trottoirs, dispositifs d'avertissement perceptibles,



signalisation accessible/sonore pour piétons, ajustement de l'emplacement des boutons-poussoirs, etc.); amélioration des passages pour cyclistes (zones avancées pour cyclistes, lignes d'arrêt avancées, signalisation réservée aux cyclistes, voies de virage réservées aux cyclistes, marquage sur la chaussée aux intersections, signalisation, virages autorisés, dispositifs de détection, etc.)

- **Piste ou sentier à fins multiples** — aménagement de nouveaux corridors pour pistes ou sentiers à fins multiples; aménagement de nouveaux sentiers ou de nouvelles pistes à fins multiples dans des corridors existants; aménagement d'installations réservées au TA d'un côté à l'autre d'obstacles majeurs (rivières, chemins de fer, autoroutes, etc.); installation de dispositifs de signalisation/d'orientation pour les usagers des sentiers; réparation des infrastructures de TA (élimination des dangers, rapiécage, resurfaçage, etc.); entretien saisonnier des infrastructures de TA (ramassage des ordures, balayage, déneigement, etc.)
- **Installations en fin de parcours** — supports pour bicyclettes dans les emprises des rues; supports hors rue pour bicyclettes (soit sur des terrains ou dans des garages); espace de rangement sécuritaire pour bicyclettes à destination (au travail, dans les établissements d'enseignement, dans les centres communautaires, dans les résidences multifamiliales, etc.); douches ou vestiaires à destination (au travail, dans les établissements d'enseignement, dans les centres communautaires, etc.)
- **Intégration du transport en commun** — accessibilité améliorée des usagers du TA aux arrêts et stations de transport en commun; stationnement pour bicyclettes

aux arrêts et stations de transport en commun (supports à bicyclettes ou stationnements sécuritaires); transport des bicyclettes dans les véhicules de transport en commun (supports à bicyclettes ou espace distinct réservé à cette fin); transport de bicyclettes dans les véhicules de transport en commun (aucun espace réservé à cette fin)

- **Éducation** — enseignement des compétences requises pour le cyclisme aux enfants et aux adultes; campagnes d'information pour les automobilistes; programmes scolaires d'éducation sur la sécurité du TA
- **Application de la loi** — policiers à bicyclette ou patrouilles pédestres; application proactive de la loi sur la sécurité des usagers du TA (campagnes permanentes ou ponctuelles); application proactive de la loi relativement aux infractions des automobilistes qui nuisent à la sécurité des usagers du TA (campagnes permanentes ou ponctuelles); efforts en vue de mettre à jour ou de modifier les règlements de la route ou les codes et règlements des usagers de la route; couverture médiatique sur la sécurité des usagers du TA
- **Promotion** — promotion du TA à destination (au travail, dans les écoles, dans les centres communautaires, etc.); promotion du TA au point d'origine (maisons pour personnes âgées); événements spéciaux pour le TA (événements ponctuels, annuels, mensuels, hebdomadaires, etc.); campagnes de marketing individualisées sur le TA; cartes indiquant les réseaux ou les parcours de TA; kiosques d'information sur le TA; service d'information ou d'aide sur le TA; remise de prix pour les contributions apportées au TA; campagnes de promotion actives,

programmes ou services de tourisme pour le TA; promotion du TA dans les médias

- **Évaluation** — comptages sur le TA (comptages spéciaux ou dans le cadre des programmes habituels de comptage de la circulation); enquêtes sur les opinions ou les attitudes sur les enjeux et besoins en matière de TA; collecte et analyse de données sur les collisions ou les incidents
- **Autres** — programmes publics de partage de bicyclettes; services de location de bicyclettes offerts dans la collectivité; programmes d'acquisition de bicyclettes; incitatifs financiers pour le TA

On a demandé aux participants à l'enquête d'indiquer l'influence exercée par plusieurs facteurs sur le transport actif, y compris le rôle des représentants élus, du personnel gouvernemental de niveau supérieur, des groupes communautaires et des associations de contribuables, du secteur des affaires, du secteur du tourisme, des médias, des acteurs importants dans ce domaine, des associations professionnelles et des groupes de défense des droits. On leur a demandé de fournir de l'information sur le financement gouvernemental, la dotation de personnel et les partenariats, en plus de fournir de l'information contextuelle sur l'identité ou la culture sociale, la topographie, les modèles d'aménagement (densité, connectivité) et le climat. On leur a également demandé d'indiquer quel était le niveau de conscientisation du public à l'égard de questions connexes, dont les changements climatiques et d'autres questions environnementales, le prix de l'énergie ou les questions d'approvisionnement, l'activité physique et la santé, ainsi que d'autres questions.

2.3.2. DISTRIBUTION DE L'ENQUÊTE ET RÉPONSES OBTENUES

Trois versions de l'enquête ont été préparées. L'enquête en langue anglaise a été lancée

le 26 mars; l'enquête en langue française a été distribuée le 29 avril 2009; une version légèrement modifiée de l'enquête a également été distribuée aux gouvernements fédéral, provinciaux et régionaux le 6 mai 2009. L'enquête a été transmise à 283 municipalités membres de l'ATC, à environ 40 membres de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et à 21 représentants des organismes fédéraux, provinciaux et régionaux.

Soixante-quatre municipalités ont répondu à une partie ou à la totalité des questions de l'enquête, six de ces municipalités étant des municipalités régionales, ce qui correspond à un taux de participation d'environ 23 %, un taux jugé raisonnable. L'Ontario est la province où le nombre de municipalités qui ont répondu à l'enquête est le plus élevé, mais plusieurs municipalités de l'Alberta et de la Colombie-Britannique y ont également répondu, tandis que 10 % des municipalités des provinces de l'Atlantique y ont répondu et qu'aucune municipalité du Québec n'y a répondu². Sept organismes fédéraux, provinciaux et régionaux ont répondu à l'enquête (le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, le ministère des Transports du Québec, TransLink, Transports Canada, Environnement Canada – Région de la capitale nationale, le ministère des Transports de l'Ontario et l'Agence de la santé publique du Canada), ce qui représente un taux de réponse d'environ 33 %.

2.3.3. VUE D'ENSEMBLE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

Il semble que partout au Canada les besoins en matière de transport actif suscitent un intérêt considérable, mais qu'il y ait à la fois un manque d'expérience général quant à la manière

² Veuillez toutefois prendre note que les intervenants du Québec ont participé en très grand nombre aux entrevues et groupes d'étude subséquents.



de répondre à ces besoins. Les répondants ont en général décrit avec enthousiasme les nombreuses initiatives à venir et les travaux en cours, mais, dans de nombreux cas, il était trop tôt pour déterminer quelles initiatives et quels travaux avaient été efficaces et pour étudier les leçons apprises. Les répondants ont indiqué leurs points de vue sur le niveau d'efficacité de certaines initiatives à améliorer de manière significative le TA. Toutefois, les preuves fournies en termes de mesures du succès n'étaient pas nombreuses, ce qui nous incite à croire que les cadres d'évaluation sont l'exception. Lorsque des preuves étaient fournies, elles prenaient presque toujours la forme d'évaluations qualitatives librement corrélées, par exemple, une hausse globale de la part modale du TA dans un quartier. De nombreux répondants paraissaient réticents à indiquer leur réussite en l'absence de preuves quantitatives rigoureuses.

L'enquête indique de manière générale que les travaux liés aux stratégies de TA sont tellement récents qu'il est difficile d'obtenir des données complètes dans ce domaine. Il existe plusieurs lacunes en ce qui concerne les travaux exécutés, particulièrement au sujet de l'évaluation de l'efficacité. L'établissement des conditions de base pour l'évaluation de la réussite obtenue est problématique, mais certaines collectivités obtiennent un rendement nettement plus grand que d'autres en termes d'efforts et de résultats. Malgré les lacunes de l'enquête et des réponses fournies, les résultats obtenus ont été utilisés pour présenter les observations et les recommandations du présent rapport. De plus, l'enquête a contribué à l'identification des personnes qui devaient être interviewées ou être mises à contribution dans l'examen par les pairs réalisé par le groupe d'étude sur les principes et les leçons apprises connexes définis dans l'étude.

Tableau 1 : Collectivités représentées par les entrevues

Population des régions urbaines	Municipalité/région
Moins de 100 000	Beloil, Qc
	Moncton, N.-B.
	Peterborough, Ont.
	Rimouski, Qc
100 000 à 500 000	Guelph, Ont.
	Région d'Halifax, N.-É.
	Kelowna, C.-B.
	Thunder Bay, Ont.
	Trois-Rivières, Qc
	Victoria, C.-B.
	Région de Waterloo, ON
Région de York, ON	
Plus de 500 000	Edmonton, Alb.
	Région du grand Toronto et de Hamilton, Ont.
	Montréal, Qc
	Ottawa, Ont.
	Vancouver, C.-B.

2.4 Entrevues

Les entrevues ont été réalisées avec 17 experts et intervenants d'un océan à l'autre dans divers types de municipalités (des municipalités ayant une population de moins de 100 000 résidents aux municipalités comptant plus d'un million de résidents) et pour des expériences variées (expériences limitées de moins de quatre ans aux grandes expériences de plus de 25 ans) dans le domaine du transport actif. Les personnes interviewées ont été choisies pour leur niveau d'expérience dans le domaine de la mise en œuvre du transport actif. La plupart des personnes interviewées comptaient plus de cinq ans d'expérience sur la scène municipale, et elles avaient souvent déjà œuvré ou elles

Dix-sept entrevues ont été réalisées, et les points généraux suivants ressortent de ces entrevues :

- les progrès réalisés en matière de TA sont liés à la durée de l'engagement et aux conditions locales;
- les obstacles qui nuisent au TA comprennent l'aménagement du territoire axée sur l'automobile et le manque de champions politiques;
- les facteurs de réussite du TA comprennent les politiques et les normes, les champions politiques, les possibilités de reconstruction, la collaboration, la promotion et le transport en commun;
- les défis posés par le TA comprennent le financement, le manque de données, les contraintes liées aux terrains, la participation variée et les perceptions du personnel, des politiciens et du public.

continuaient d'œuvrer dans les secteurs récréatifs, politiques ou communautaires du transport actif. Les personnes interviewées représentaient les collectivités indiquées au tableau 1.

Dans l'ensemble, les entrevues ont fourni de l'information importante sur l'approche adoptée par les municipalités en matière de transport actif. Bien que cette approche diffère dans les nombreuses régions du Canada, certains principes clés de promotion et de mise en place du transport actif peuvent être observés, comme l'indiquent les chapitres suivants.

2.5 Groupes de discussion

Deux séminaires Web de langue anglaise auxquels ont participé 26 invités et une vidéoconférence Web à laquelle ont participé

19 personnes ont été tenus pour que des pairs puissent examiner les résultats de l'étude et l'ensemble des principes devant permettre l'amélioration des programmes de TA au Canada. Ces principes ont été établis par l'équipe de l'étude d'après les résultats de l'enquête et des entrevues afin de souligner les points importants apportés par les intervenants en TA des différentes régions du Canada. Les principes et les résultats connexes ont été présentés dans un document de format PowerPoint avant les discussions de groupe. Les participants représentaient diverses collectivités et divers secteurs, comme le résume la figure 2.

Les participants ont assisté à une brève présentation sur l'étude, les résultats de l'enquête et les entrevues. On leur a ensuite demandé d'indiquer si les résultats et les principes définis par l'équipe de l'étude correspondaient à leur propre expérience et à leurs opinions, plus précisément en ce qui concerne les questions suivantes :

- Quels sont les plus grands obstacles?
- Quelles sont les solutions les plus efficaces?
- Des éléments cruciaux ont-ils été oubliés?

Les groupes de discussion se sont penchés sur ces questions et ont ensuite présenté leurs commentaires par courrier électronique. Les groupes de discussion ont fourni une grande quantité d'informations, lesquelles informations ont contribué à l'étude et à l'établissement des résultats de l'étude.

2.6 Représentation par province

La figure 1 présente le sommaire du nombre de municipalités, par province, dont les expériences et les commentaires en matière de TA ont été recueillis dans le cadre de l'enquête, des



Tableau 2 : Représentation au sein des groupes de discussion et de l'examen des pairs

Secteurs	Collectivités
• Administration municipale et régionale des transports en commun	Beauharnois, Qc Beloeil, Qc Bois-des-filion, Qc
• Coordination municipale et régionale de la demande en transport	Chambly, Qc Coaticook, Qc Coteau-du-lac, Qc
• Planification municipale, régionale et provinciale des transports et des infrastructures	Haliburton, Ont. Halifax, N.-É. Hamilton, Ont.
• Ingénierie municipale	Kinmount, Ont.
• Transport actif municipal	London, Ont.
• Politique municipale	Longueuil, Qc
• Unité de santé publique de district	Markham, Ont. Montréal, Qc
• Parcs et loisirs provinciaux	Québec, Qc
• Transport national	Rosemère, Qc
• Experts-conseils	Surrey, C.-B.
• Groupe de défense des intérêts des piétons et des cyclistes	Toronto, Ont. Thunder Bay, Ont.
• Groupe de défense des intérêts en transport durable/environnement	Valleyfield, Qc Vancouver, C.-B.
• Groupe des villes et villages en santé	Victoria, C.-B. Waterloo, Ont. Région de York, Ont.

Nombre de participants

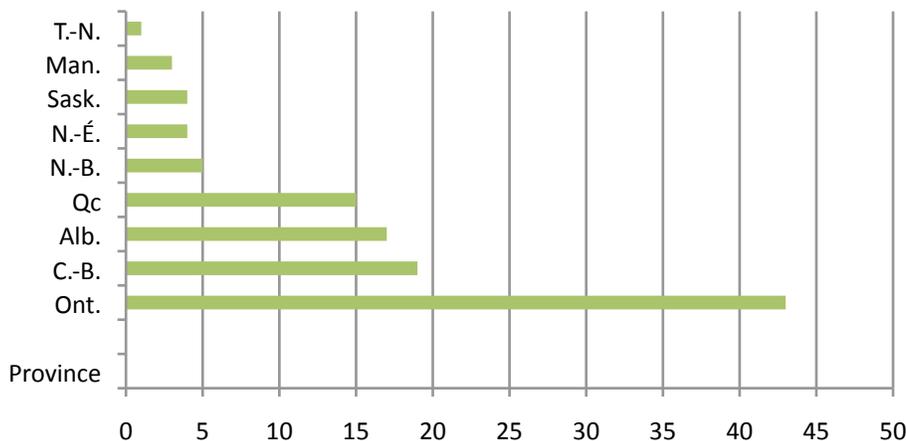


Figure 1: Nombre de municipalités et collectivités, par province, représentées dans l'enquête, les entrevues et les groupes de discussion



Photographie de Richard Drdul

3. TRANSPORT ACTIF DANS LES COLLECTIVITÉS CANADIENNES

3.1 État actuel

Les résultats de l'enquête menée auprès des municipalités membres de l'ATC indiquent clairement que les besoins en matière de transport actif suscitent un intérêt considérable, mais qu'il existe à la fois un manque d'expérience général quant à la manière de répondre à ces besoins. Les répondants ont en général indiqué avec enthousiasme les nombreuses initiatives à venir et les travaux en cours, mais, il s'est avéré plus difficile de trouver des antécédents ayant fait leurs preuves et desquels des leçons pouvaient être tirées. Dans l'ensemble, peu de municipalités ont pu fournir des résultats concrets grâce auxquels leur réussite pouvait être évaluée, ce qui nous incite à croire que les cadres d'évaluation sont l'exception. En effet, un examen des besoins de transport actif réalisé plus tôt au cours de l'étude a démontré que les études longitudinales

sont rares et réalisées à de longs intervalles dans les différentes régions du Canada.

Somme toute, il est difficile d'établir des tendances précises dans le secteur du TA en raison de l'absence ou de l'insuffisance des données. Il ne semble y avoir aucun suivi à l'échelle nationale des parts modales de la marche et du cyclisme pour la vaste gamme des motifs de déplacement, des âges et des dépenses gouvernementales en matière de TA, ainsi que pour les conditions de la qualité de l'air², et les taux de blessures graves chez les cyclistes et les piétons.

Les deux enquêtes menées par Go for Green en 1998 et en 2004 fournissent de l'information à l'échelle nationale seulement sur les tendances

² Cela pourrait changer grâce à la nouvelle cote air santé (CAS) d'Environnement Canada.



des déplacements scolaires et les attitudes changeantes du public à l'égard du TA. Malgré le manque de données et d'analyses robustes, certaines tendances importantes ressortent des sources de données existantes (voir l'annexe B pour plus de détails).

- En 1996, Statistique Canada a élargi la portée du recensement national pour qu'il comprenne le mode de transport principal utilisé pour les déplacements jusqu'au travail seulement. Cette information représente le seul indicateur uniforme à l'échelle nationale de la part modale de la marche et du cyclisme sur une certaine période. En général, la part modale de la marche et du cyclisme semble augmenter très lentement au niveau agrégé. Toutefois, les tendances dans les régions urbaines des villes canadiennes sont très différentes de cette image généralisée. Par exemple, les données de Statistique Canada indiquent que plusieurs districts centraux ont maintenant (2006) atteint des parts modales de 10 % et plus pour les migrations journalières en bicyclette. Notamment, dans le corridor de la rue Harbour de Toronto, cette part modale atteint 17 % alors qu'elle était de 6 % en 2001. De plus, quelques aires de dissémination de l'ouest de Toronto affichent une part modale des migrations journalières à bicyclette de plus de 25 %. Dans la plupart des RMR, les parts modales de la marche et du cyclisme semblent augmenter, la ville de Victoria affichant une part modale des migrations journalières en bicyclette exceptionnellement élevée de 5,8 % comparativement aux données nationales (1,3 % en 2006). Le nombre de personnes qui marchent jusqu'au travail

continue de surpasser ceux qui utilisent la bicyclette, le ratio étant de cinq pour un³.

- Le pourcentage de déplacements en bicyclette effectués par les enfants jusqu'à l'école semble être en baisse, tandis que le nombre d'enfants qui marchent jusqu'à l'école semble stable. Les grandes distances de déplacement demeurent le principal facteur dissuasif, les parents s'inquiétant de la sécurité de leurs enfants lorsqu'ils utilisent la bicyclette.
- Les émissions de GES produites par tous les modes de transport semblent être en hausse dans presque toutes les grandes municipalités canadiennes même si certaines municipalités affichent une baisse par résident. Les résidents de la ville de Victoria continuent de produire les émissions de CO² par résident les moins élevées en ce qui concerne leurs déplacements. Ils sont suivis de près par ceux de Vancouver et de Montréal. Les émissions de GES demeurent un défi majeur pour les petites municipalités, qui continuent de produire les émissions les plus élevées par résident.
- La croissance des réseaux cyclables se poursuit dans les municipalités et, dans certains cas, cette croissance est de plus en plus rapide. Toutefois, la nature de ces réseaux n'est pas décrite de

3 Statistique Canada définit le « mode principal » comme le mode qui est utilisé le plus souvent. Les répondants qui utilisent plus d'un mode dans un déplacement doivent indiquer le mode qui est utilisé sur la plus grande partie de la distance du déplacement. Par exemple, les données obtenues ne comprennent pas les déplacements effectués pour avoir accès au transport en commun ni le trajet à la marche effectué en direction ou en provenance du transport en commun ou de l'automobile. Étant donné que les déplacements à la marche et à bicyclette sont souvent les plus courts en termes de distance (même s'ils peuvent aussi être ceux qui requièrent le plus de temps) pendant les déplacements multimodaux, ils ne sont pas représentés. Les variations saisonnières demeurent également ambiguës.

manière constante, ce qui rend difficile toute comparaison des progrès entre municipalités et des changements en ce qui concerne la qualité de ces réseaux. En général, les progrès réalisés quant à la croissance des sentiers hors rue à usages multiples sont plus grands que ceux liés à la croissance des voies cyclables sur la route. Des défis semblables et même supérieurs se posent pour le suivi des changements en ce qui concerne les piétons, par exemple, la faible quantité de données sur la reconfiguration des trottoirs.

- Les données limitées sur les tendances liées aux propriétaires de bicyclettes suggèrent que peu de changements sont survenus, même si les ventes de bicyclettes ont récemment augmenté.
- Les attitudes du public à l'égard de la marche et du cyclisme ont peu changé, la principale motivation demeurant la santé et l'environnement, et les principaux obstacles demeurant les conditions météorologiques, la distance et les risques d'accident. Une étude réalisée dans la région du grand Toronto et de Hamilton suggère qu'au cours des dernières années, le taux de satisfaction des cyclistes en ce qui concerne leurs migrations journalières a beaucoup augmenté.
- Dans la région du grand Toronto et de Hamilton, la proportion des déplacements de moins de 5 km a peu changé depuis 1991 en demeurant de 45 % à 55 %. Les distances moyennes des migrations journalières augmentent et la proportion des personnes qui habitent à une courte distance d'une destination courante est à la baisse, mais les données de la région du grand Toronto et de Hamilton suggèrent que les résidents choisissent de plus en

plus la marche ou la bicyclette pour leurs courts déplacements.

- Même si les pourcentages d'obésité varient grandement d'une région à l'autre, les municipalités du Québec et de la Colombie-Britannique affichant les pourcentages les plus bas, le taux moyen d'obésité chez les adultes au Canada est incontestablement à la hausse.
- Pour la première fois depuis que l'enquête O-D de Montréal est réalisée, soit depuis 1970, les résultats indiquent une **diminution** des déplacements en automobile de 1 % pour la période de 2003 à 2008 (alors que des **hausse**s de 7% et 15% avaient été observées pour les périodes allant de 1998 à 2003 et de 1993 à 1978 respectivement). De ce fait, l'enquête récente indique également une hausse marquée des déplacements de TA et en transport en commun de 10 % et de 15 % respectivement.

Même si de nombreux participants à l'étude considèrent que les progrès réalisés dans ce domaine sont lents et incertains, ils conviennent que malgré certains reculs occasionnels, la situation s'est, en général, améliorée depuis dix ans. Par exemple, les participants ont indiqué une hausse des déplacements à bicyclette et à la marche à Vancouver, à Kelowna et à Ottawa; un soutien politique amélioré à Halifax; une plus grande conscientisation et compréhension du public à Ottawa et à Peterborough; une participation accrue aux événements de TA à Kelowna; un plus grand nombre d'installations et de services à Peterborough; un intérêt accru de la population à Halifax; une meilleure capacité et coordination internes à Peterborough; un plus grand nombre d'enfants qui se rendent à l'école à la marche et à bicyclette à Kelowna.



3.2 Observations

Comme l'indiquent les sections suivantes, les participants aux entrevues et aux groupes de discussion ont fourni des informations importantes sur les progrès, les réussites et les défis du secteur du transport. Ces informations viennent compléter l'information recueillie dans le cadre de l'enquête.

3.2.1. PROGRÈS GÉNÉRAUX

Les progrès sont répartis sur un spectre de changements — Des progrès ont été réalisés et sont toujours réalisés dans le secteur du transport actif, mais la plupart des municipalités reconnaissent que ces progrès sont lents. Les progrès peuvent être définis à l'aide d'un spectre de changements survenus ou de comportements adoptés au sein d'une municipalité ou d'une collectivité. À une extrémité du spectre (c'est-à-dire aux premières étapes du changement) se situe le progrès lié aux processus institutionnels et au renforcement des connaissances ou de la sensibilisation au sein du gouvernement et du grand public. À l'autre extrémité du spectre (c'est-à-dire aux dernières étapes du changement) se situe la mise en place systématique et coordonnée des améliorations du TA qui sont appuyées par des processus et des ressources internes et externes. Il semble que certaines municipalités en soient aux premières étapes, tandis que plusieurs municipalités se rapprochent des dernières étapes du changement. Toutefois, la plupart des municipalités semblent faire des progrès modérés pour ainsi se situer entre ces deux extrémités.

Les progrès se rapportent à la durée des efforts, aux avantages qui en découlent et à d'autres facteurs, et non à la taille de la collectivité — L'adoption du transport actif dans les municipalités ne semble pas liée à la taille de la collectivité, mais plutôt à la durée de l'engagement à l'égard du TA, aux avantages qui

en découlent ou à une combinaison d'autres facteurs. Celles dont l'engagement est le plus long sont celles qui font le plus de progrès dans ce domaine. Par exemple, Kelowna a fait des pas de géant dans la mise en place du TA en grande partie parce qu'elle a entrepris l'aménagement de ses voies cyclables il y a 25 ans, influencée par les résidents d'origine allemande de la ville qui cherchaient à modifier la politique et les normes publiques en matière de conception des routes. Les municipalités de la région de Victoria ont également entrepris leurs efforts dans ce domaine il y a 30 ans en utilisant leurs sentiers comme éléments de base à partir desquels elles ont amélioré les liens sur route vers diverses destinations et divers quartiers. Elles ont également mis l'accent sur la promotion du TA aux non-utilisateurs en jumelant des programmes dans le but d'appuyer les changements de comportement.

Les municipalités qui en sont aux premières étapes du changement indiquent, en général, que les progrès qu'elles ont réalisés sont les suivants :

- la nomination d'un responsable du TA au sein du personnel;
- la hausse du niveau de sensibilisation à l'interne et à l'externe, c'est-à-dire au sein des services d'ingénierie et des transports et au sein des conseils et du grand public;
- l'établissement de programmes d'information;
- la participation du public aux événements liés au TA;
- l'aménagement de quelques installations.

Au Québec, de petites municipalités comme Beloeil et Rimouski semblent s'engager activement dans le TA, tout comme la plus grande municipalité, Montréal, mais elles le font simplement à une échelle différente. Tous les participants ont indiqué que deux politiques

provinciales, soit la politique familiale et la politique sur le développement durable, en plus de bénéficier du soutien politique et du public, semblent encourager les efforts efficaces et concrets en matière de TA.

Le progrès est freiné par l'accent mis sur l'automobile dans la société et les collectivités, le manque de champions dans le domaine du TA et les perceptions du public — Presque tous les participants ont indiqué que la planification axée sur l'automobile, les modèles d'aménagement du territoire dispersés et ségrégués et la « culture de l'automobile » qui les accompagne, le manque de champions dans ce domaine, ainsi que les perceptions générales au sujet des risques et des conditions météorologiques sont les principaux obstacles qui nuisent au progrès. Les municipalités qui en sont aux premières étapes du progrès ont indiqué en grand nombre que les conditions d'utilisation du sol existantes et que les liens intermodaux étaient inadéquats; elles ont aussi indiqué qu'elles se rendaient compte que les progrès étaient plus lents que ce qu'elles avaient espéré.

La marche est souvent négligée — La plupart des participants ont souvent mentionné le cyclisme lorsqu'on leur posait des questions sur le TA, même si, selon de nombreuses enquêtes, la marche est une activité populaire partout au Canada. Selon un participant, la marche est non seulement « complètement négligée », mais le fait que les municipalités n'aient créé aucun service ou n'aient nommé aucun champion pour les questions liées aux piétons signifie qu'elles se préoccupent peu de ces questions et que les progrès réalisés dans ce secteur sont donc minimes. Même lorsqu'un coordonnateur du transport ou un planificateur de la gestion de la demande en transport est responsable des questions liées à la marche et au cyclisme, les efforts des municipalités semblent être axés sur le cyclisme, un intérêt accru étant manifesté à

l'égard des autres modes de TA comme le patin à roues alignées.

Même si les participants n'ont fourni aucune théorie sur la non-considération généralisée des besoins des piétons, on peut probablement conclure qu'il s'agit du résultat de plusieurs facteurs :

- Comparativement à d'autres modes, la planification des déplacements à la marche fait habituellement partie de la gamme variée des processus de planification et de gestion de la ville, notamment des processus liés au design urbain, aux parcs et loisirs, aux services d'urgence, à la planification des politiques, au transport en commun, aux zones d'amélioration commerciale, à la gestion de la circulation, aux approbations d'aménagement, aux paysages de rue, au mobilier urbain et à l'éclairage, à l'aménagement paysager et à la planification communautaire. Il est donc de plus en plus difficile de traiter ces questions de manière distincte et de cibler les améliorations requises.
- Il est aussi de plus en plus difficile de définir le réseau pédestre puisqu'il comprend de l'espace à l'extérieur de l'emprise routière, ce qui complique la coordination interministérielle et intergouvernementale.
- Les déplacements des piétons sont souvent négligés puisqu'ils ne sont pas considérés comme des transports.
- Toutes les personnes sont des piétons à différents niveaux. Plusieurs se considèrent donc des piétons et peuvent s'approprier les questions relatives aux piétons. Les piétons marchent depuis qu'ils ont plus ou moins l'âge de deux ans, et pour bon nombre d'entre nous, la marche ne constitue pas un événement majeur de notre journée.



- Les piétons s'adaptent particulièrement bien aux changements qui surviennent dans leur environnement, ce qui a des avantages et des inconvénients. Pour cette raison, une moins grande priorité est accordée aux secteurs problématiques qui sont techniquement « aptes à la marche » même s'ils offrent de piètres conditions de marche aux piétons.

3.2.2. RÉUSSITES OBSERVÉES

Selon les répondants, un certain nombre de facteurs de réussite sont essentiels au progrès du TA. La grande majorité, sinon la totalité, des participants ont mentionné les facteurs ci-dessous. De plus, ceux qui ont dû ou qui doivent composer sans ces facteurs ont souligné la grande importance et la nature essentielle de ces facteurs pour le progrès.

Des politiques et lignes directrices de TA sont essentielles au progrès — La plupart des participants ont indiqué que la mise en place de politiques appuyant le TA constitue une condition préalable essentielle pour que des plans systématiques et courants soient établis pour les cyclistes et les piétons sans que leur inclusion dans les projets individuels n'entraîne de différend.

Habituellement, les politiques de TA sont élaborées « en pièces détachées ». Plus tard, lorsque la sensibilisation à l'égard du TA s'accroît, les politiques sont revues dans le but d'harmoniser et de coordonner les efforts. Les collectivités peuvent adopter différentes approches d'élaboration de politiques, par exemple, à l'aide de stratégies d'aménagement de sentiers cyclables ou pédestres, de plans directeurs de transport actif ou de changements à leurs plans officiels. La mise en place de politiques de TA « en pièces détachées » a suscité une certaine frustration, mais grâce aux virages qui lui sont associés sur le plan des attitudes, les participants sont d'avis qu'il s'agit d'une bonne méthode pour apporter des changements bénéfiques par

petites étapes.

Les participants considèrent les normes d'aménagement adaptées à la marche et au cyclisme comme des éléments importants des politiques qui répondent aux besoins du public, qui dirigent ou orientent les concepteurs, qui apportent des changements importants et durables, qui modifient les modèles d'aménagement ou qui rééquilibrent le réseau de transport, par exemple les normes de stationnement des bicyclettes et les lignes directrices de conception urbaine adaptées aux piétons. Les municipalités qui ont établi de telles politiques expliquent que celles-ci contribuent grandement à la mise en place du TA; les municipalités qui n'ont pas établi de telles politiques ont souligné l'importance de ces politiques. Un participant explique que tous y font maintenant référence, même les promoteurs de projets. Il est évident que sans politiques, règlements ou normes de soutien, la collectivité ne dispose d'aucun point de référence.

L'effort à long terme et constant est la clé de la réussite — Il n'est pas surprenant de constater que même si la majorité des réussites semblent être associées à des initiatives récentes (dont la promotion est appuyée par des intérêts politiques), on découvre souvent, par un examen plus approfondi, que ces initiatives ont une longue histoire et ont requis un effort important sur plusieurs années. Les initiatives piétonnières et cyclistes nécessitent habituellement plusieurs années de planification et d'ingénierie, ce qui peut s'avérer très difficile si les budgets annuels ne sont pas relativement prévisibles. Par exemple, Vélo Québec a entrepris la planification de la Route verte du Québec dans les années 80, mais ce n'est que récemment que cette route est devenue le réseau cyclable régional le plus grand d'Amérique du Nord grâce aux investissements majeurs et soutenus effectués par le MTQ depuis 1995.

De même, la ville de Victoria a eu beaucoup de succès dans le cadre des initiatives mises en place depuis 1997, année à laquelle la planification du sentier Galloping Goose a débuté. Ce message évident, mais aussi très important, trouve écho dans d'autres recherches, notamment dans une grande analyse documentaire récemment réalisée pour le gouvernement de l'Australie.

Les chefs de file jouent un rôle majeur — Le leadership des dirigeants politiques, du personnel ou des gestionnaires municipaux, des chefs de file du domaine et des membres ou groupes de la communauté est considéré essentiel pour que des progrès majeurs soient réalisés en matière de TA. Selon les participants, le manque de leadership ou de chefs de file au niveau municipal peut gravement nuire au progrès.

Les chefs de file politiques peuvent permettre le renforcement d'un cycle démocratique mutuellement bénéfique. Premièrement, ils peuvent rehausser le profil du cyclisme et de la marche. Puisque le soutien communautaire de base dépend des réalisations qui peuvent être démontrées, il peut donc être intensifié par la mise en place d'un plus grand nombre d'initiatives de TA. Enfin, une augmentation du nombre de piétons et de cyclistes entraîne une hausse de la demande et du soutien à l'égard des changements dans le secteur du TA.

Le leadership au sein des organismes municipaux est aussi considéré un élément important de la réussite. Il semble qu'il soit particulièrement utile qu'un chef de file dirige le service des transports et de l'ingénierie parce que ce chef de file peut changer les attitudes de tout le personnel d'ingénierie. Autrement dit, on accorde une attention plus sérieuse au TA lorsque des occasions de construction routière se présentent. Comme pour toutes les nouvelles disciplines, le TA n'est pas toujours bien compris, et le personnel affecté aux projets peut résister au changement, adopter une approche non

uniformisée et nécessiter de la formation dans ce domaine. On a aussi indiqué que les jeunes professionnels, qui sont eux-mêmes plus susceptibles de faire de la marche et de la bicyclette, peuvent contribuer à renforcer les connaissances et la compréhension des niveaux hiérarchiques supérieurs.

Le renouvellement des infrastructures permet l'amélioration du TA — Tous les participants ont indiqué que les fonds consacrés au personnel, aux infrastructures et aux programmes et événements de TA sont insuffisants.

Les municipalités qui ont réussi à améliorer le transport actif ont utilisé le renouvellement des infrastructures à leur avantage. Cette approche offre trois avantages. Premièrement, les améliorations se rapportaient à des projets en cours d'implantation, et des changements ont pu être apportés sans trop d'inconvénients (même si une collectivité a indiqué que les améliorations apportées aux grands projets routiers en matière de transport actif sont vulnérables aux retards). Deuxièmement, cette approche nécessite une participation proactive des services d'ingénierie et de transport, ce qui rehausse leur niveau de connaissance. Troisièmement, des économies de coûts et de ressources peuvent être réalisées, et les coûts économisés peuvent servir à financer d'autres projets de TA.

La collaboration à l'interne et à l'externe est essentielle et il est préférable de tenir compte des perspectives régionales — Les participants sont d'avis que la réussite repose en grande partie sur la coordination et la collaboration entre les gouvernements, au sein du gouvernement, entre les secteurs et avec le public.

Le travail de collaboration entre les services municipaux contribue aussi grandement au progrès. La collaboration entre les services des



transports, de l'ingénierie, de la planification, du transport en commun, de la santé publique, de l'entretien, des loisirs et même des communications est un facteur majeur de la réussite ou de l'échec des efforts menés. Un certain nombre de participants précisent qu'après avoir collaboré avec le personnel des transports et de l'ingénierie, la coordination du calendrier des travaux de conception et de reconstruction des routes en faveur de la marche et du cyclisme devient leur premier objectif. Les exemples suivants illustrent des efforts de collaboration :

- l'installation de supports à bicyclettes sur les autobus;
- l'ajout de voies cyclables aux routes qui sont reconçues et reconstruites;
- la participation des écoles primaires par l'entremise des programmes Écoliers actifs et en sécurité (lesquels programmes sont habituellement dirigés par le service de santé publique);
- la promotion du transport durable à l'aide de campagnes contre la marche au ralenti (conjointement dirigées par les secteurs du transport actif et de la santé publique);
- le déneigement plus systématique des voies cyclables;
- la diffusion de conseils et de messages de marketing social d'experts en TA dans les collectivités

La collaboration avec les écoles au niveau individuel ou au niveau de la commission scolaire est essentielle au renforcement de la marche et du cyclisme dans les écoles. Certaines municipalités semblent diriger leurs efforts vers les écoles primaires et elles utilisent les initiatives scolaires pour influencer sur les ménages, par exemple, les zones et les campagnes « Kiss and Drive » et la planification des déplacements en famille. Les commissions scolaires évaluent rarement les incidences de leurs décisions

internes sur le TA, par exemple, l'emplacement des nouvelles écoles.

Bien que tous les participants soient d'avis qu'un certain degré de collaboration publique existe, certains d'entre eux croient que cette collaboration offre de grands avantages et que certains aspects du TA devraient avoir une portée communautaire. On souligne souvent la nécessité de créer des comités consultatifs sur le cyclisme et la marche au sein desquels les citoyens doivent être fortement représentés (p. ex., par une représentation des quartiers). Dans certains cas, on explique que la collaboration et le soutien directs des coalitions de transport actif sont grandement bénéfiques et que le personnel et les conseillers peuvent alors être en mesure de mettre en place des projets de TA alors que ces coalitions ont pour tâche de rehausser le profil du TA et de contrer toute couverture médiatique négative.

Les perspectives régionales aident les municipalités à planifier la connectivité de leur réseau et à intervenir dans des secteurs de compétence régionale, par exemple, dans les secteurs des voies cyclables et de la signalisation sur les routes régionales, ainsi que pour établir des liens intermodaux avec le transport en commun. L'unification des intérêts locaux au niveau régional aident les municipalités à obtenir le soutien et le financement des gouvernements provinciaux et fédéral.

Les participants du Québec ont en particulier souligné les réussites obtenues en ce qui concerne l'intégration et la collaboration grâce aux longs antécédents de soutien des initiatives et des groupes de TA par le secteur de la santé publique; les liens établis entre le TA et l'accessibilité universelle en ce qui concerne les espaces publics, le transport en commun, les bâtiments, et autres; la coordination avec les municipalités voisines en ce qui concerne la Route verte et les réseaux cyclables régionaux.



Il est essentiel d'encourager les personnes à faire l'essai du TA — Les participants sont d'avis que les événements, les campagnes et les programmes sont essentiels à la mise en place de changements dans les collectivités, dans les cultures et dans les politiques, ainsi que dans les ménages et de manière individuelle. La plupart des municipalités reconnaissent que la promotion et l'aménagement d'installations doivent être jumelés pour que des changements puissent se manifester quant au niveau de conscientisation, aux comportements et au soutien politique et institutionnel, mais une municipalité précise que l'approche promotionnelle doit prévaloir sur la mise en place d'infrastructures. Pour expliquer en quoi consiste le TA et où il est utilisé et pour encourager les gens à en faire l'essai, à acquérir de l'expérience et à perfectionner leurs compétences dans ce domaine, on doit mettre en place un ensemble d'efforts promotionnels et on doit collaborer avec la santé publique, les écoles, les lieux de travail et les groupes communautaires. Certaines collectivités expliquent que sans une plus grande conscientisation du public et une plus grande demande de la part du public, les conseillers hésitent à appuyer les projets et décident plutôt d'adapter leur approche à des niveaux de conscientisation et d'information moins litigieux plutôt que de fournir les infrastructures requises.

Le TA et le transport en commun s'appuient mutuellement — Quelques participants ont fourni des commentaires sur l'intégration modale des piétons et des cyclistes. Guelph et la région de Waterloo indiquent que des supports à bicyclettes sont installés sur les autobus et qu'une corrélation existe entre la fréquence plus élevée du transport en commun et le pourcentage des déplacements à la marche. Kelowna a constaté que l'achalandage du transport en commun grimpe en automne et en hiver, soit lorsque les conditions météorologiques sont plus défavorables aux cyclistes et que le transport en commun fait maintenant partie du spectre du

TA. Les municipalités qui ne reconnaissent et ne planifient pas le transport en commun en tant que générateur et bénéficiaire des déplacements à bicyclette et à la marche passent à côté de nombreuses occasions dans les deux domaines.

La direction prise par la province joue un rôle important — Au Québec, les politiques provinciales (c'est-à-dire les politiques en matière de famille et de transport et développement durable) et les fonds versés par la province aux municipalités (c'est-à-dire pour le programme de la Route verte, le PAGMTAA, les agences de santé publique) contribuent à l'amélioration des conditions requises pour le TA. Dans le cadre de sa Politique sur le vélo, le MTQ a investi plus de 100 millions de dollars dans les installations cyclables depuis 1995.

3.2.3. DÉFIS OBSERVÉS

Les participants expliquent que plusieurs défis doivent être surmontés dans ce domaine. Parmi les obstacles concrets se dressant devant le TA se trouvent les conditions météorologiques, les risques d'accident et la topographie, l'utilisation du sol et l'aménagement, les distances de déplacement, les contraintes liées à l'emprise des routes, le manque de services de transport en commun et la quantité insuffisante de données. Les défis moins concrets comprennent le soutien institutionnel et politique, les ressources financières, la sensibilisation et l'information, les concessions mutuelles des piétons et des cyclistes, les perceptions individuelles, les approches « extrêmes » en matière de cyclisme et de mode de vie et le manque de coopération. Les défis les plus fréquemment cités sont indiqués ci-dessous.

Financement — L'insuffisance des ressources financières et le défi qui est le plus fréquemment cité par les participants. Même si certains d'entre eux ont trouvé des façons innovatrices de mettre en place le transport actif (p. ex., par la



coordination avec des projets de reconstruction de routes), les modes actifs de transport semblent être sous-évalués. Cette constatation est habituellement mise à jour par les budgets peu élevés et distincts avec lesquels les gestionnaires doivent composer et qui ne font pas partie des budgets traditionnels réservés aux transports. Certaines installations cyclables, certaines autoroutes et certains passages de cours d'eau sont souvent des éléments clés des réseaux de TA qui nécessitent un financement de plusieurs millions de dollars, et ceux-ci doivent souvent être financés indépendamment des budgets municipaux existants.

Données — La plupart des municipalités ne disposent même pas des informations de base sur les usagers du TA, les buts des déplacements à l'aide du TA, l'utilisation des installations de TA et les motifs qui encouragent les gens à choisir d'abord les modes actifs de transport. Il est donc difficile de mesurer les résultats obtenus dans ce domaine, et cela nuit à la capacité de justifier, de planifier et d'attirer les investissements.

Aménagement du territoire — L'aménagement du territoire et l'attribution de l'espace semblent actuellement être les principales barrières au TA. Même si les régions urbaines plus anciennes avec leur forme compacte sont caractérisées par des distances plus courtes vers les différents attraits, les écoles et les lieux de travail, la concurrence pour l'utilisation des emprises routières étroites entre les usagers conventionnels de la route restreignent les possibilités pratiques d'aménagement d'installations de TA.

Les régions plus récentes et plus suburbaines sont davantage dispersées et les sols y sont souvent utilisés à une seule fin, ce qui rend la marche et le cyclisme à des fins utilitaires très peu pratiques. La grande dépendance à l'automobile et la demande de capacité restreignent ce qui est offert au TA, même lorsque les emprises routières sont plus larges.

La diversité et la culture du cyclisme — Plusieurs participants se préoccupent des approches « extrêmes » en matière de cyclisme ou de mode de vie, lesquelles décourageraient les cyclistes moins expérimentés ou moins engagés et attireraient même une attention médiatique négative. Certains considèrent toutefois que le mouvement cycliste gagne en maturité et qu'il est nécessaire d'élargir la consultation de sorte à inclure les usagers du transport non actif sans toutefois savoir comment cela doit être fait.

Perception — Les notions sur les difficultés liées au cyclisme (terrain), sur le confort (lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises) et sur la sécurité sont considérées des obstacles majeurs qui peuvent toutefois être modifiés. Ces notions seraient généralement répandues au sein du public, des conseillers et du personnel municipal. Les programmes éducatifs et promotionnels mis en place s'adressaient au public et, dans certains cas, au personnel municipal, mais aucun effort semblable ne semble avoir été mené pour modifier les perceptions des représentants élus.

Conception urbaine — Dans de nombreuses villes, la planification et l'ingénierie n'accordent pas une grande attention à la conception urbaine et à la création de places publiques. Les structures institutionnelles, les services municipaux et les pratiques d'aménagement appuient plutôt la planification d'unités de voisinage, l'utilisation du sol de manière isolée, le stationnement abondant garanti et la minimisation des impacts sur le flux et la capacité de la circulation motorisée.

Même lorsque la volonté est présente, les municipalités ont de la difficulté à modifier ces structures, ce qui pose de grands défis pour l'amélioration de la conception des collectivités.

Conditions météorologiques — Les participants du Québec expliquent que la neige et le vent sont des défis majeurs. Les activités de déneigement le long des voies cyclables sont restreintes à Montréal. Le déneigement des

trottoirs se fait de manière régulière à Rimouski et à Beloeil, mais de nombreuses collectivités hésitent à déneiger les installations de TA plus complexes si des activités et de l'équipement supplémentaires sont requis.

Géographie physique — La topographie des municipalités du Québec constitue selon plusieurs un autre défi majeur. Certains des éléments indiqués comprennent de vastes étendues (venteuses) le long du golfe du St-Laurent, des rivières qui divisent des régions des villes, des collines ascendantes qui constituent des éléments de dissuasion et des pentes descendantes qui posent des risques sur la sécurité.

Enjeux institutionnels — De nombreux participants expliquent comment les caractéristiques institutionnelles peuvent influencer sur leur capacité de coordonner leurs activités avec celles d'autres intervenants et de mettre en place des améliorations pour le TA. Les principaux enjeux institutionnels cités sont les suivants :

- la capacité restreinte du personnel municipal de rehausser le profil politique du TA auprès des représentants élus;
- les nombreuses fusions et défusions municipales ont créé un chevauchement des compétences et des processus d'approbation et de financement des projets complexes;
- le manque de soutien de la part des commissions scolaires dans certaines collectivités;
- le chevauchement des responsabilités provinciales et municipales en ce qui concerne les rues qui sont aussi des routes mais que la province ne considère pas prioritaires pour ce qui est du TA.

PARTIE DEUX : PRINCIPES ET LEÇONS APPRISES

L'équipe de l'étude a examiné un ensemble de 11 principes d'après les commentaires et conseils transmis par les intervenants en TA sur leur grande expérience du domaine afin de faire ressortir les principes les plus importants et de fournir une structure pour la présentation des résultats de l'étude. Ces principes et les commentaires qui s'y rattachent sur les leçons apprises sont présentés à la Partie II. Le chapitre 4 présente la liste et l'examen des cinq principes qui se rapportent au renforcement des bases pour une action efficace; le chapitre 5 décrit les deux principes portant sur l'établissement d'environnements et de systèmes de soutien; le chapitre 6 présente les deux principes associés à l'amélioration de la sûreté et de la sécurité; et le chapitre 7 présente les deux principes se rapportant aux mesures pouvant être prises pour influencer les choix en matière de déplacements individuels. Plusieurs études de cas sont également fournies pour illustrer des exemples de TA et les facteurs de succès qui s'y rattachent.

Page laissée en blanc à dessein.



Photographie de John Luton

4. RENFORCER LES BASES POUR UNE ACTION EFFICACE

4.1 Leadership

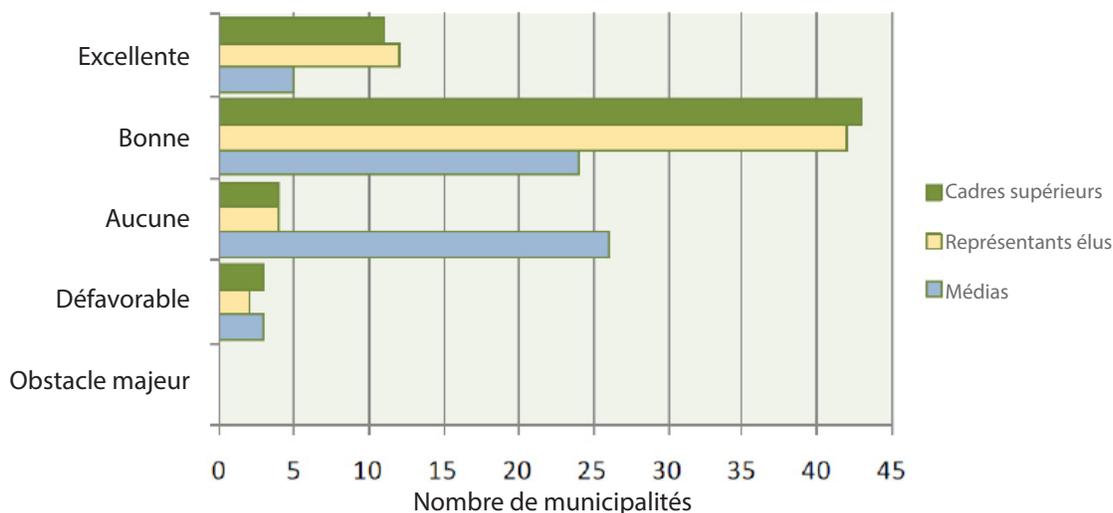
Tout programme de TA requiert des chefs de file qui témoignent d'un intérêt réel à l'égard du TA. Ces chefs de file peuvent être des membres du personnel municipal, des intervenants locaux qui bénéficient d'une grande crédibilité, des chefs de file communautaires ou des politiciens. Ils peuvent être motivés par de nombreux facteurs, dont l'environnement, l'économie de coûts, le tourisme ou les avantages sur la santé. Il est donc essentiel de déterminer comment le TA est lié à ces avantages.

4.1.1. RECHERCHE DE CHEFS DE FILE ET SOUTIEN REQUIS

Les participants à l'étude s'entendent en général pour dire que le leadership contribue de manière essentielle, mais également insaisissable, à la réussite du TA. Sa nature intangible en fait un élément difficile à contrôler, ce qui pose un grand défi.

Le leadership peut provenir et provient en fait de nombreuses sources — il peut provenir des citoyens ou des groupes communautaires, des chefs d'entreprises, des intervenants professionnels, des représentants élus au niveau local et même de différents ordres de gouvernement. Il est donc important de rechercher des chefs de file et de l'engagement organisationnel au sein de tous ces groupes. Une fois que le leadership est trouvé, il aura peut-être besoin d'être nourri, appuyé et récompensé pour qu'il demeure dynamique et pour qu'il s'épanouisse. Chaque chef de file a ses propres forces et faiblesses, et les partenariats peuvent efficacement être utilisés pour créer un

Figure 2: Résultats de l'enquête Web sur l'influence exercée par ceux qui ont des rôles de chef de file pour la mise en place des initiatives de TA



Établir une plateforme de soutien du leadership à l'aide de « sujets chauds » comme la sécurité des enfants et des aînés, l'accessibilité à l'école et le développement économique du quartier.

Obtenir l'engagement des niveaux supérieurs du gouvernement pour que les décisions puissent plus facilement être validées au niveau local.

Obtenir l'engagement à long terme essentiel pour en arriver à des résultats durables.

fort sentiment de leadership collectif lorsqu'il n'y a pas de chef de file solide et central.

Selon la plupart des participants à l'étude et de nombreux rapports non scientifiques, le leadership le plus efficace proviendrait des conseillers et des maires des localités puisque ces représentants élus sont ceux qui votent pour ou contre la mise en place de politiques, de programmes et de projets qui permettent l'application des améliorations proposées en matière de TA. Dans notre monde de priorités concurrentielles, il peut s'avérer difficile de susciter du leadership auprès des représentants élus, mais ces derniers peuvent également accueillir cette idée avec enthousiasme lorsque des « sujets chauds » au sein de la communauté comme la sécurité des enfants et des aînés, le transport scolaire et le développement économique des quartiers sont en cause.

De nombreux participants croient que les gouvernements régionaux, provinciaux et fédéral peuvent diriger les efforts en motivant, en maintenant et en récompensant le TA au niveau local. La capacité des programmes provinciaux et fédéraux de financement

à encourager l'investissement local constitue un exemple bien visible de mesures efficaces. Le leadership éclairé fourni par les gouvernements régionaux ou provinciaux lorsqu'ils adoptent des politiques progressives ou de nouvelles normes pour leurs propres installations de transport constitue un autre exemple, moins évident mais tout de même valable, de mesures efficaces.

De telles mesures peuvent valider les décisions parfois difficiles qui sont prises par les conseillers locaux et qui peuvent apporter de réels changements, par exemple pour la réaffectation des budgets routiers aux projets cyclistes ou piétonniers ou pour l'adoption de nouveaux programmes sanitaires visant à promouvoir la vie active au sein des groupes vulnérables de la population. Des participants mentionnent le leadership à **long terme** particulièrement efficace du ministère des Transports du Québec (MTQ), qui a adopté une Politique sur le vélo pour la province en 1995, laquelle a fait l'objet d'une mise à jour en 2008. Les participants soulignent également le soutien financier fourni par le MTQ aux initiatives locales.

4.1.2. LEADERSHIP DES REPRÉSENTANTS ÉLUS

Le soutien politique est essentiel à la réalisation éventuelle des plans et des propositions soumis



par le personnel, les groupes communautaires ou d'autres intervenants locaux. Pour obtenir ce soutien, on doit promouvoir le TA auprès d'intervenants autres que les représentants élus qui en ont fait une partie intégrale de leur plate-forme électorale. Pour ce faire, on peut faire ressortir les bienfaits de la marche et du cyclisme en tenant compte des grands intérêts des politiciens et des électeurs. Le TA n'est pas une fin en soi, mais plutôt un facteur qui contribue à de nombreux autres objectifs et, dans de nombreux cas, les représentants élus recherchent peut-être simplement des preuves qui peuvent justifier leur appui.

Pour identifier les chefs de file politiques potentiels, il est important de connaître les grands intérêts qui sont à l'origine de leur engagement et pour lesquels ils demeurent engagés. Plusieurs participants du Québec croient que les représentants élus sont beaucoup plus efficaces dans la promotion des solutions de TA auprès des électeurs et d'autres politiciens s'ils sont eux-mêmes convaincus. Les participants de deux grandes villes fournissent même des exemples illustrant cette affirmation : l'exemple d'un changement de position de la part d'un politicien qui n'appuyait pas le TA et qui est devenu un chef de file en TA et l'exemple de quelques conseillers qui se sont sensibilisés aux questions de TA et qui ont permis la mise en place progressive de nouvelles initiatives. D'autres participants de collectivités de taille moyenne expliquent que le leadership politique est essentiel pour convaincre le personnel de mettre à jour les normes conventionnelles d'ingénierie d'après de nouvelles lignes directrices favorisant la marche et le cyclisme.

Certains participants sont d'avis que l'élaboration d'un plan de TA constitue une bonne occasion d'identifier et de soutenir des chefs de file dans la classe politique. Même si le TA devrait faire partie des éléments habituels du système de

transport global d'une collectivité, l'approbation d'un plan de TA autonome (ou d'un plan piétonnier ou cycliste) par le conseil municipal peut constituer un élément catalyseur important pour le leadership naissant au sein de ce conseil, du personnel et des groupes communautaires.

Les participants font aussi une mise en garde : on ne doit jamais s'en remettre à un seul chef de file parmi les conseillers puisque les élections et les changements organisationnels peuvent entraîner la perte soudaine de tout chef de file. En suscitant l'enthousiasme à l'égard de cette question (grâce à une opinion médiatique et publique favorable) et en fournissant un appui soutenu aux chefs de file, l'effort mené pour « cultiver » des chefs de file devient un processus continu. L'existence de plusieurs chefs de file solides, qu'elle découle de la chance ou d'efforts attentifs, permet un mouvement rapide à propos d'enjeux clés.

4.1.3. LEADERSHIP DU PERSONNEL MUNICIPAL

Même si tous reconnaissent l'importance du leadership des représentants élus, l'engagement du personnel joue également un rôle important. Les participants fournissent plusieurs exemples de programmes de TA déficients ravivés par l'arrivée de nouveaux membres du personnel engagés. Par exemple, un gestionnaire de GDT de Guelph a pris l'initiative d'obtenir un engagement anticipé pour des projets d'aménagement et de construction plutôt que d'attendre qu'un plan ou un modèle soit distribué aux fins d'examen et de commentaires. Un autre exemple fourni concerne la charte des piétons (Pedestrian Charter) de Toronto. Des membres du personnel engagés ont donné suite à cette charte après avoir reçu un mandat vague des représentants élus.

Certains participants expérimentés font ressortir l'importance d'une perspective à long terme. Ils expliquent qu'un virage générationnel peut expliquer la croissance récente du profil du TA au sein des membres du personnel municipal

Se renseigner sur les besoins des politiciens et mettre à leur disposition des occasions sûres de manifester leur soutien.

Utiliser l'élaboration d'un plan comme élément catalyseur du soutien politique.

Mettre en place un leadership varié afin d'éviter les reculs liés aux courts cycles électoraux et aux changements de priorité.

Consacrer l'effort à long terme requis pour bâtir le leadership.

de nombreuses collectivités. Par exemple, ils donnent l'exemple de Victoria, où des pressions exercées par les représentants élus et les groupes communautaires ont entraîné des changements du personnel d'ingénierie. Dans d'autres collectivités, de jeunes professionnels ayant des modes de vie plus actifs gravissent les échelons et prennent de plus en plus de responsabilités en ce qui concerne des décisions majeures d'ingénierie et de planification. De nombreux professionnels des transports de Vancouver se rendent au travail à bicyclette et sont prêts à démontrer de nouvelles approches en matière d'infrastructures cyclables telles que les zones avancées pour cyclistes. La participation des étudiants et des jeunes professionnels aux événements spéciaux comme la Semaine vélo-boulot peut influencer leurs opinions sur le rôle du TA et accélérer le rythme du changement. Un participant précise que cet enthousiasme et ce leadership naturel de la part des jeunes membres du personnel doivent être appuyés par une culture d'entreprise positive pour qu'ils portent fruit.

4.1.4. LEADERSHIP DES ORGANISMES NON GOUVERNEMENTAUX

De nombreuses villes canadiennes ont une longue histoire de société civile saine et active, ce qui peut exercer une grande influence sur l'opinion publique et le programme politique. Il est donc important que les organismes gouvernementaux s'engagent et même collaborent avec les groupes qui assument le leadership dans le secteur du TA (ces formes de partenariat sont traitées à la section 4.2). Les organismes non gouvernementaux (ONG) peuvent servir de contrepoids aux perspectives conservatrices du gouvernement et peuvent favoriser la mise en place accélérée de mesures gouvernementales constructives.

Les ONG jouent un rôle important de chefs de file dans le secteur du TA, que des chefs

de file semblables existent ou non au sein du gouvernement. C'est la raison pour laquelle une municipalité a activement appuyé la création et la croissance d'un groupe d'intérêt sur le TA, alors qu'aucun groupe semblable n'avait encore été créé. Ainsi, cette municipalité peut compter sur un partenaire communautaire qui peut à la fois contribuer au débat public et faciliter la communication avec les résidents et les groupes d'intervenants.

Selon les répondants, il est important de ne pas trop dépendre des organismes non gouvernementaux pour assurer le leadership à long terme. Ces derniers luttent souvent pour maintenir un financement stable et peuvent manquer d'expérience organisationnelle, ce qui introduit un élément de risque dans tous les rôles qu'ils assument. Même si les politiques et programmes gouvernementaux soutiennent une société civile variée et stable, les priorités économiques changeantes restreignent la fiabilité à long terme de la capacité des ONG.

4.1.5. RÔLE DES MÉDIAS

Selon les participants, les médias peuvent grandement aider ou nuire au TA, et l'influence qu'ils exercent sur les fonctionnaires et le grand public ne doit pas être sous-estimée. Par exemple, le Programme BIXI de Montréal a bénéficié d'une attention médiatique positive considérable, laquelle a contribué à la popularité du programme. Les participants expliquent également que des relations stratégiques avec des joueurs importants des médias devraient être établies dès le départ et que les intervenants du secteur du TA ne sont peut-être pas les personnes les plus aptes à diriger cet effort. À Guelph, par exemple, l'engagement du personnel municipal des communications et du marketing du transport en commun a grandement contribué à la promotion du TA.

Soutenir une société civile active tout en maintenant l'indépendance.

Reconnaître que les intervenants en TA ne sont pas nécessairement les personnes les plus aptes à diriger les campagnes de relations publiques.



Dans la région de Victoria, le rôle des médias traditionnels est complété par des blogueurs qui ont acquis un rôle important à titre de leaders d'opinion et de diffuseurs de l'information. Leur capacité, leur réactivité et leur place sur le marché connaissent une croissance rapide par rapport aux médias conventionnels même s'ils n'ont pas l'imputabilité ni les freins et contrepoids d'une salle de nouvelle.

4.2 Partenariats

Le transport actif est un enjeu multidisciplinaire qui requiert une approche multidisciplinaire. La collaboration entre les ministères et gouvernements permet une grande accélération du progrès.

4.2.1. PARTENARIATS AU SEIN DES GOUVERNEMENTS

La coordination au sein des gouvernements pose un défi dans le secteur du TA étant donné la vaste gamme d'intérêts en cause et en raison de la structure en silo qui est typique aux organismes gouvernementaux. Dans les petites municipalités, le contact étroit entre les intervenants rend la coordination relativement directe et souvent informelle, mais dans les grandes institutions, cette coordination peut s'avérer très complexe. Par exemple, la planification de la circulation piétonnière nécessite la coordination des activités d'intervenants municipaux qui ont des rôles dans des secteurs aussi variés que la gestion de la circulation, la planification communautaire, les services d'incendie, les organismes de transport en commun, les zones d'amélioration commerciale, la conception urbaine, la planification des transports, les parcs et loisirs, le mobilier urbain de tout genre et la publicité.

Afin de régler ces questions complexes, on utilise souvent une approche axée sur l'établissement de divers comités multidisciplinaires formés d'intervenants gouvernementaux. Des participants à l'étude provenant de la ville d'Edmonton sont d'avis que cette mesure doit être prise le plus tôt possible; ils ont donc récemment formé un comité interne sur le TA et ils croient que s'ils l'avaient fait plus tôt, leurs efforts en auraient été grandement facilités. Puisque les questions piétonnières sont liées à un très grand nombre d'activités gouvernementales, la ville de Hamilton propose qu'un groupe de travail interministériel soit créé et que ce groupe soit formé de membres du personnel de la planification, de la conception, de l'entretien et de la remise en état des trottoirs, ainsi que de la gestion des sentiers à usages multiples. On espère que cette initiative mènera à l'examen des rôles et responsabilités de tous les aspects des infrastructures piétonnières afin de permettre une meilleure coordination et d'éviter tout dédoublement des efforts. En ce qui concerne le cyclisme, la ville d'Ottawa a obtenu du succès avec sa Table ronde sur le cyclisme, un comité formé de divers intervenants internes qui a aidé différents services à combiner leurs ressources et à coordonner la promotion efficace. Des participants ont aussi indiqué que le comité consultatif sur le transport actif (Active Transportation Advisory Committee) de la ville de Winnipeg, bien que récemment formé, a réussi à établir des liens entre les services et à créer un esprit de collaboration. Il est à noter que les membres de ce comité se sont particulièrement efforcés d'accorder une attention équivalente au cyclisme et à la marche.

Faciliter la coordination efficace et l'utilisation des ressources à l'aide de comités internes.

Utiliser les installations régionales pour relever la barre pour les municipalités voisines.

ÉTUDE DE CAS - Ville de Montréal, Québec

Population en 2006 (RMR) : 3 635 571 résidents

Une métropole où le cyclisme est branché

Montréal a démontré qu'une vague de soutien en faveur du cyclisme peut rapidement produire des bénéfices, et ce, malgré les structures de gouvernance complexes, les contraintes physiques d'une ville plutôt âgée et des conditions hivernales hostiles. Évidemment, certains avantages fondamentaux dont bénéficie la ville de Montréal viennent atténuer ces défis, notamment la population dense de la ville et son centre-ville dynamique qui peut facilement être parcouru à la marche. Mais la détermination politique, l'innovation créative et la persistance des intervenants ont toutes grandement contribué à la réussite de ce projet.

Une question de compétences multiples. Les questions de transport de Montréal relèvent des organismes publics au niveau des arrondissements, de la ville, de la région et de la province, et elles peuvent nécessiter une coordination efficace d'intérêts qui se chevauchent ainsi que de multiples approbations. Le gouvernement du Québec joue également un rôle positif dans le cadre de ce programme, surtout grâce au soutien financier qu'il fournit pour l'amélioration des infrastructures. La ville de Montréal est en mesure de fournir un leadership efficace, en partie parce que les trois partis politiques municipaux ont pris la même direction, mais aussi parce que le nouveau Plan de transport adopté en 2008 définit le TA en tant que priorité dans tous les projets routiers plutôt que d'en faire une question qui doit être traitée au cas par cas

Élargissement du réseau cyclable. Le réseau d'installations de cyclisme de 500 km de Montréal s'est élargi de 70 km de 2002 à 2007, puis de 50 km chaque année en 2008 et 2009. Les plans de la ville prévoient que le réseau comptera 800 km d'ici 2015. Les nouvelles installations hors rue comprennent un sentier qui relie le Vieux port au canal Lachine et qui est utilisé par un million de cyclistes chaque année. Les nouvelles installations sur rue comprennent un ajout à un sentier cyclable sur rue, mais physiquement séparé de la route le long du boulevard Maisonneuve, un boulevard achalandé, et qui requiert l'élimination d'une voie de circulation courante. Montréal a également été l'une des premières villes au Canada à utiliser la signalisation réservée aux cyclistes, et même si la ville reçoit en moyenne 200 cm de neige chaque année, son réseau cyclable sur rue comprend 35 km de voies faisant partie du Réseau blanc qui est entretenu pour le cyclisme en hiver.

Tous « verts » avec le BIXI. La ville de Montréal est reconnue à l'échelle mondiale pour son programme public de partage de bicyclettes qui est dirigé par la ville. La technologie BIXI, qui utilise l'énergie solaire et les communications sans fil pour minimiser les besoins et maximiser la flexibilité des infrastructures, est maintenant exportée à d'autres pays partout dans le monde. Dans les rues de Montréal, le programme a donné une image populaire au cyclisme, lui a permis d'accélérer sa croissance et a attiré plus d'un million de déplacements en 2009. Un des aspects importants du programme BIXI constitue sa structure de prix qui encourage les déplacements plus courts et utilitaires plutôt que les longs déplacements de loisir.



Photographie de Norma Moore's

Figure 3: Station Bixi à Montréal, Québec



Promotion et partenariats encourageant la participation du public. Chaque année, on célèbre la culture de cyclisme de Montréal par la tenue d'événements majeurs, dont la semaine de la Féria du vélo, le Tour de l'Île auquel participent 30 000 cyclistes, la journée En ville sans ma voiture pendant laquelle on ferme plusieurs rues du centre-ville à la circulation routière pour y célébrer le transport actif. Vélo Québec, avec le soutien partiel de la ville et en partenariat avec le MTQ, joue un rôle important en organisant les événements spéciaux, en formant les intervenants sur les questions de conception et de sécurité des installations pour les piétons et les cyclistes et en faisant la promotion du TA dans les écoles par l'entremise du programme Mon école à pied, à vélo!, un programme qui s'est étendu à 300 écoles à l'extérieur de Montréal.

4.2.2. PARTENARIATS ENTRE LES GOUVERNEMENTS

La coordination entre les administrations municipales semble prévaloir dans le secteur de la planification des installations intermunicipales et régionales. Ce fut le cas pour l'initiative régionale du Québec, la Route verte², qui a servi de véhicule pour une coordination améliorée du transport actif entre plusieurs municipalités voisines. Outre ce genre d'initiative et les conférences occasionnelles, il semble y avoir peu de canaux établis de communication entre les municipalités pour qu'elles partagent de l'information et des expériences.

La coordination entre les différents ordres de gouvernement pose un défi majeur pour toutes les municipalités, petites ou grandes. De fait, de nombreux participants à l'étude expliquent que les rues principales dans les plus petites municipalités sont souvent des routes ou artères dont la gestion est du ressort d'ordres de gouvernement supérieurs pour lesquels la marche et le cyclisme ne sont habituellement pas des questions prioritaires.

Les résultats obtenus à Ajax, en Ontario, mettent en évidence les défis posés par la coordination intergouvernementale : GO Transit veut améliorer l'accès à ses stations en utilisant une intersection appartenant au MTO, dont les trottoirs sont gérés par la ville et dont l'éclairage de rue est géré par

la région. Chacune de ces administrations a son propre processus d'approbation, ses propres échéances budgétaires et ses propres priorités, ce qui rend les retards presque inévitables. Depuis la fusion, Montréal doit faire face à des défis semblables puisque les compétences des arrondissements, des municipalités et de la région se chevauchent, même si 15 employés à temps plein consacrent tout leur temps au TA. Plusieurs participants soulignent aussi que les politiques conflictuelles ou les lois qui tardent à changer entraînent certains obstacles. Par exemple, les lois provinciales empêchent la ville de Vancouver d'installer de la signalisation à l'intention des cyclistes seulement, et la région de York a de la difficulté à aménager des voies cyclables sur les routes locales aux intersections avec des routes provinciales puisque la province exige que toutes les voies à ces intersections aient une largeur minimale de 3,5 m.

Même si les structures politiques auxquelles doivent se conformer les multiples municipalités locales (ou les administrations municipales et régionales) peuvent entraîner de la frustration, certains répondants sont d'avis que ces structures peuvent faciliter la mise en place de projets de TA. Les participants croient que c'est ce qui se passe à Vancouver, à Victoria et à Montréal, contrairement à ce qui se passe dans les municipalités consolidées (ou unifiées) plus grandes, où les intérêts localisés en matière de TA, lesquels sont plus souvent dominants dans les secteurs centraux, peuvent être négativement affectés par des districts davantage axés sur l'automobile et habituellement moins en faveur de telles initiatives.

4.2.3. PARTENARIATS AVEC LES SERVICES DE SANTÉ

Les services de santé sont des partenaires essentiels — c'est ce que soulignent de nombreux participants, en particulier par ceux du Québec. Même si les services de santé sont des interve-

Relever les défis posés par l'établissement d'un consensus en faveur de politiques progressives dans les grandes structures politiques.

2 La Route verte est un réseau de voies cyclables de 4 000 km (qui devrait atteindre 4 300 km lorsqu'il sera achevé) dans la province de Québec et qui comprend une vaste gamme de types de voies cyclables (p. ex., des voies réservées aux cyclistes, des sentiers à usages multiples et des accotements pavés). Ce réseau a officiellement été inauguré en 1995, mais sa planification avait débuté dans les années 80. Il constitue le réseau de base du secteur du tourisme du Québec en région rurale et la majeure partie des fonds qui lui sont consacrés provient d'ententes de partage des coûts avec les municipalités locales.

Photographie de Marc Panmeton



Figure 6: Route verte à Warwick, Québec – Population de 4 804 résidents

Photographie de Marc Panmeton



Figure 7: Route verte à Princeville, Québec – Population de 5 575 résidents

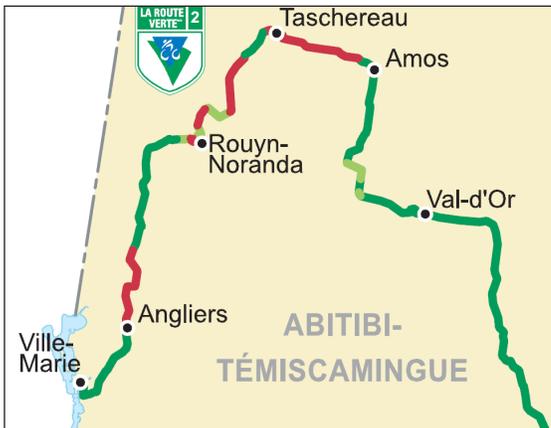


Figure 4: Tronçons de la Route verte reliant de petites municipalités du Québec.



Figure 5: Feux de circulation pour cyclistes, Montréal, QC

nants relativement récents en ce qui concerne les questions de planification du TA et de l'utilisation du sol, ils sont de forts alliés. Habituellement, ils contribuent efficacement à la promotion et à la recherche, comme le démontrent les partenariats efficaces formés à Edmonton et dans la région de Waterloo. On explique également que les intervenants en santé réussissent souvent à mobiliser les ressources sur les enjeux et à promouvoir à l'interne les réformes requises au niveau provincial. C'est ce qui est survenu en Nouvelle-Écosse, où l'office de la promotion et de la protection de la santé (Office of Health Promotion and Protection) a contribué à instaurer des changements progressifs au sein du ministère des Transports.

De nombreux participants croient fermement que les services de santé peuvent jouer un rôle particulièrement important dans les petites collectivités. Par exemple, les Services de santé de l'Ontario fournissent assume un grand leadership dans les petites municipalités rurales en encourageant l'engagement en matière de TA « de l'extérieur vers l'intérieur ».

En Nouvelle-Écosse, les efforts de promotion du TA menés par le ministère de la Protection et de la Promotion de la santé (Department of Health Protection and Promotion) ont aussi encouragé les petites collectivités à emboîter le pas. De même, la ville de Thunder Bay a connu beaucoup

Encourager l'investissement dans la recherche et faire la promotion des initiatives par l'entremise des services de santé.

Attribuer un rôle aux unités sanitaires dans les petites collectivités.

Faire en sorte que les initiatives scolaires mettent l'accent sur l'accès.

de succès lorsqu'elle a travaillé en collaboration avec l'unité de santé locale. Ensemble, elles ont réussi à assembler des sommes importantes pour la promotion du TA. De plus, les services de santé peuvent avoir une influence directe majeure dans les petites collectivités parce que, en tant qu'institutions, ils sont souvent un des principaux employeurs de la collectivité.

4.2.4. PARTENARIATS AVEC LES ÉCOLES

De nombreux participants soulignent que les écoles sont des partenaires clés dans le secteur du TA. Les responsables du programme de déplacements actifs et sécuritaires jusqu'à l'école (Active and Safe Routes to Schools) de Victoria collaborent directement avec le personnel de chaque école, mais ils ont de la difficulté à faire comprendre aux commissions scolaires qu'elles doivent surmonter leurs craintes en matière de responsabilité. Il est difficile de convaincre les dirigeants d'écoles d'apporter des changements à l'école, où leur responsabilité commence, par exemple, par le réaménagement des rampes d'accès aux trottoirs ou des places de stationnement pour les bicyclettes. Par conséquent, plusieurs améliorations ont dû se restreindre aux emprises adjacentes, notamment aux passages routiers. Malgré cette restriction,

les participants sont d'avis que ce programme est efficace.

Des participants à l'étude provenant de Port Coquitlam, en Colombie-Britannique, expliquent qu'ils ont réussi à établir des liaisons efficaces entre le personnel et la commission scolaire locale.

4.2.5. PARTENARIATS AVEC LES INTERVENANTS DU SECTEUR DE L'ACCESSIBILITÉ

En termes d'initiatives piétonnières, les répondants du Québec soulignent la force des partenariats formés avec des groupes ou services qui encouragent l'accès universel. L'accessibilité peut renforcer tout argument en faveur de la modification des normes de conception et de la prestation de fonds supplémentaires, et les avantages de l'accessibilité s'étendent au-delà des personnes ayant des troubles de mobilité. En Ontario, la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO) renforce davantage ces arguments et de nombreuses municipalités accomplissent de grands efforts pour se conformer à cette loi.

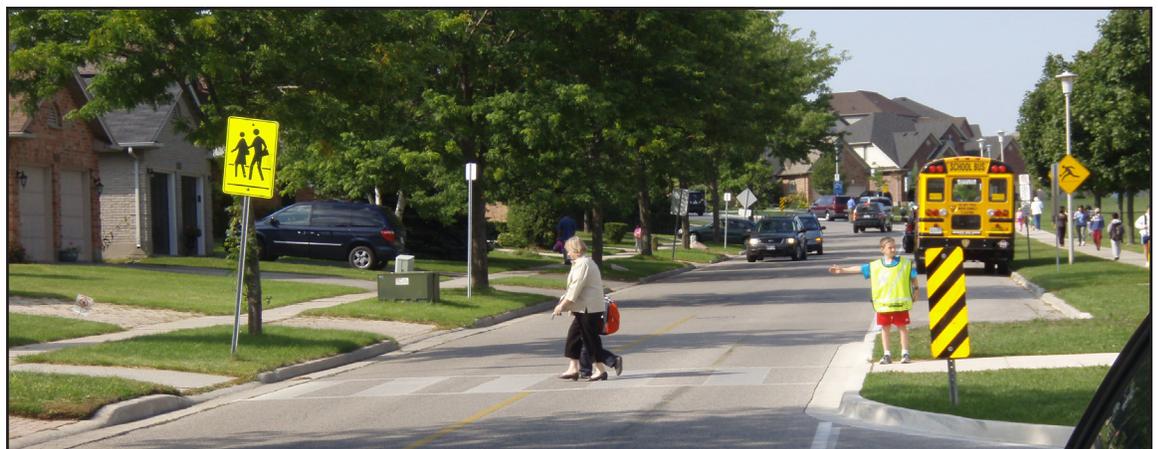


Figure 8: Saillie de trottoir aux abords d'une école publique de London, en Ontario

4.2.6. PARTENARIATS AVEC LES ORGANISMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Certains participants à l'étude sont d'avis que les organismes de transport en commun devraient redéfinir leur rôle de sorte à fournir le transport aux gens plutôt que de simplement exploiter des véhicules de transport en commun, ce qui augmenterait leurs responsabilités au regard de l'amélioration des environnements piétonniers et cyclistes d'accès aux installations.

Toutefois, un nombre restreint d'exemples concrets de cette approche a été fourni par les participants à l'étude. Dans la région du grand Toronto et de Hamilton, Metrolinx prévoit faire des investissements importants dans un train léger sur rail qui comprendra des installations piétonnières et cyclistes sur rue et hors rue. Certains sont d'avis que le projet Rapibus de Gatineau est un parfait exemple d'intégration de la planification du transport en commun et du transport actif puisque les intervenants travaillent ensemble pour élaborer des solutions créatives et

efficaces comme l'ajout d'un sentier cycliste dans le corridor du Rapibus.

4.2.7. PARTENARIATS POUR LES ÉVÉNEMENTS COMMUNAUTAIRES

Plusieurs répondants se sont prononcés sur la possibilité que les grands événements communautaires contribuent à une collaboration à long terme entre les organismes, les services municipaux et les particuliers. Par exemple, des répondants de Victoria soulignent le succès connu par la Semaine vélo-boulot, qui a lieu deux fois par année (au printemps et à l'automne) et qui connaît une croissance rapide. Cet événement a même donné lieu à la création de partenariats importants avec les médias, et la grande couverture médiatique qui en découle a encouragé des sociétés à devenir commanditaires de l'événement. Le commentaire d'un participant est particulièrement intéressant. Selon lui, la mise en place d'une collaboration aussi diversifiée est attribuable à la dépolitisation de l'événement — même si l'événement est organisé par de grands adeptes de cyclisme, ces gens veulent simplement obtenir un taux de participation élevé et encourager un grand nombre de personnes à se rendre au travail à bicyclette (en d'autres termes, peu importe la raison pour laquelle vous faites du vélo, il suffit de vous procurer un vélo et de vous rendre au travail avec ce vélo). Les organisateurs prennent toutes les précautions requises pour que les idées des collaborateurs ne soient pas véhiculées pendant l'événement (par exemple, les messages environnementaux ou les pressions exercées pour l'aménagement de voies cyclables). Ainsi, les organismes qui veulent commanditer l'événement n'ont pas à adhérer aux opinions des autres collaborateurs ou organisateurs. Cette approche est particulièrement importante lorsqu'on veut encourager le milieu des affaires à participer à un événement et elle permet

Occasions offertes par les exigences de conformité à la LAPHO

Transport en commun = transport actif

Modifier les comportements à long terme grâce à la Semaine vélo-boulot.

Dépolitiser l'événement pour encourager une participation élargie et un plus grand soutien financier.



Figure 9: Supports à bicyclettes sur autobus London, Ontario.

ÉTUDE DE CAS - Victoria, Colombie-Britannique

Population en 2006 (RMR): 330 088 résidents

Un effort de collaboration pour que le cyclisme fonctionne.

D'après le Recensement de 2006, la région de Victoria, en Colombie-Britannique, affiche le plus grand pourcentage de personnes qui se rendent au travail à bicyclette au Canada, soit 5,6 % des travailleurs adultes. Ce pourcentage est plus de deux fois plus grand que les pourcentages des régions métropolitaines qui occupent le deuxième rang, soit Kingston, en Ontario, et Saskatoon, en Saskatchewan, avec un pourcentage de 2,4 %. Il est vrai que la région bénéficie d'un climat favorable au TA pendant toute l'année, mais cette histoire de réussite est beaucoup plus intéressante. La ville de Victoria et une douzaine de municipalités voisines ont pris un certain nombre de mesures efficaces pour faire du cyclisme le mode de transport de choix pour de nombreux résidents.

Encourager une forme de soutien communautaire. Au cours des dernières décennies, les administrations de Victoria ont résisté à la tentation de construire des autoroutes urbaines qui divisent les collectivités et nuisent au cyclisme et à la marche. Cette décision a laissé un grand héritage : un système de quartiers qui demeurent adaptables aux besoins des piétons et des cyclistes. La minimisation du nombre de barrières majeures entre les collectivités et les mesures prises pour éliminer les barrières spécifiques produisent un impact majeur.

Mettre l'accent sur un réseau complet de sentiers. Depuis le début des années 90, les municipalités de la région travaillent à l'aménagement d'un réseau coordonné de sentiers régionaux. Les corridors ferroviaires

abandonnés qui relient le centre-ville aux autres parties de la région ont constitué un atout majeur, et la conversion de ces corridors en sentiers offre aux cyclistes un accès très facile et très pratique à des destinations clés. L'administration régionale (district régional de la capitale) a coordonné la croissance du réseau de sentiers, des projets étant réalisés par différentes municipalités pour graduellement améliorer la connectivité globale. Des voies cyclables sur rue sont également aménagées, mais les sentiers demeurent à la base du réseau cyclable régional.

Trouver les fonds requis. Même si les efforts de planification régionale définissent certains projets prioritaires, les municipalités de la région définissent aussi leurs propres besoins et se sont fait concurrence pour l'obtention du soutien financier des ordres de gouvernement supérieurs. Cette concurrence a augmenté la visibilité des projets d'infrastructures cyclables dans la région et a fait en sorte que des intervenants ont appuyé des projets auxquels ils n'auraient peut-être pas participé si le processus de planification avait été plus centralisé et ordonné. Les administrations de la région se rendent compte qu'une approche unifiée peut être plus efficace lorsqu'on veut obtenir du financement provincial et fédéral et elles ont joint leurs forces de manière stratégique dans les secteurs où cette approche est essentielle à la réussite.

Renforcer la participation. Depuis plus de 15 ans, la grande région de Victoria



accueille le plus grand événement au Canada pour ceux qui se rendent au travail à vélo. Événement d'abord local, la Semaine vélo-boulot est devenue un programme d'envergure provinciale se déroulant dans 15 collectivités et auquel plus de 20 000 personnes participent (trois personnes sur dix se rendant au travail à vélo pour la première fois). En 2009, l'événement de la grande région de Victoria comptait 622 équipes en milieu de travail et 7 233 participants individuels. Cet événement encourage les amateurs de cyclisme récréatif à se rendre au travail à vélo dans une atmosphère amicale. Il vise aussi à mieux faire connaître aux gens la nature facile et agréable du cyclisme, plutôt que de vanter les bénéfices axés sur les enjeux qui peuvent parfois monopoliser l'attention et faire ombrage à la nature même du cyclisme.

Photographie de Handy Storey



Figure 10: Passerelle iconique du sentier régional Galloping Goose à Victoria, en Colombie-Britannique

Photographie de John Luton



Photographie de John Luton



Photographie de Dylan Passmore

Figure 11: Cyclistes sur le sentier régional Galloping Goose à Victoria, en Colombie-Britannique.



Figure 12: Semaine vélo-boulot à Victoria, en Colombie-Britannique



Photographie de John Luton

également la participation du personnel de la ville.

Quelques participants croient que le sommet sur le vélo (Bike Summit) de Toronto, qui s’est déroulé pendant deux ans, a réussi à réunir divers services municipaux de la région du grand Toronto qui ont partagé entre eux leurs meilleures pratiques.

Cet événement s’adressait surtout aux intervenants, mais des activistes et universitaires locaux et internationaux y ont également participé. Il a été organisé par un organisme de bienfaisance sans but lucratif, la Toronto Coalition for Active Transportation, qui a voulu présenter un forum équilibré sur le TA plutôt que de jouer un rôle d’activiste. Cette approche a probablement aidé l’organisme à assurer la participation de divers participants au sommet, qui devrait élargir sa portée en 2010 pour couvrir des rues complètes.

4.2.8. PARTENARIATS AVEC LES ORGANISMES NON GOUVERNEMENTAUX

En plus d’encourager la participation du public et la tenue d’un dialogue éclairé (comme

l’indique la section précédente), le maintien d’un engagement stable avec les ONG peut accroître la capacité du gouvernement si les ONG en question ont accès à des ressources suffisantes pour assurer une organisation efficace. Veuillez consulter la section 4.3.3 pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet.

4.3 Participation du public

Il est important d’encourager la participation publique à l’aide d’approches non traditionnelles, de cibler de multiples intervenants et de veiller à ce que la consultation demeure ciblée et intéressante. En ce qui concerne les grandes municipalités, les efforts visant à encourager la participation du public devraient être menés à l’échelle des quartiers.

4.3.1. IMPORTANCE DE LA PERSPECTIVE LOCALE

Les participants croient que la population des petites collectivités est davantage sensibilisée

Accroître la capacité à l’aide du soutien des ONG.

Assurer la réussite de la consultation publique grâce à une approche de quartier.

aux enjeux piétonniers, peut-être en raison de la longueur des déplacements piétonniers. Les consultations à l'échelle des quartiers semblent attirer plus de participants puisque les préoccupations individuelles des particuliers sont plus pertinentes et puisque les solutions peuvent plus facilement être conceptualisées à l'échelle locale. Les grandes collectivités pourraient donc faire un examen plus efficace de leurs enjeux piétonniers à l'échelle des quartiers. Cette approche de consultation décentralisée a été utilisée pour établir des plans d'aménagement de quartier de la ville de Québec et elle a produit des résultats très intéressants.

Présenter directement de nouveaux concepts au public.

Cette approche a également été efficacement utilisée dans le cadre du projet WalkON, un programme régional qui a été divisé en volets communautaires et qui comprenait des consultations publiques locales sur des enjeux comme l'accès aux carrefours de transport en commun. Même si cette approche peut s'avérer plus coûteuse, les organisateurs l'ont trouvée efficace puisque le public se sentait concerné par les enjeux et qu'il développait ainsi un plus fort sentiment d'appartenance.

Assurer l'équilibre et la pertinence des discussions en encourageant le maintien d'une société civile diversifiée.

4.3.2. PRÉPARATION À LA CONSULTATION

La consultation peut être lancée dès les premières étapes des projets de TA pour lesquels le public concerné et le contexte sont bien définis. En ce qui concerne les activités majeures de planification à grande échelle, il peut être préférable de retarder la consultation afin de permettre l'établissement d'un cadre concret que le public pourra examiner. Des municipalités du Québec affirment avoir eu du succès avec la « phase d'information » initiale qu'elles ont lancée avant d'entreprendre la consultation pour les projets de TA, puisque pour la plupart des gens, la marche et le vélo comme mode de transport est un nouveau concept qu'ils doivent comprendre. L'accent mis sur la marche et le cyclisme à des

fins utilitaires revêt une grande importance, mais il exige du public qu'il assimile une grande quantité d'information. Celui-ci doit comprendre les aspects pratiques et économiques de la marche et du cyclisme avant que les urbanistes puissent établir une structure de base concrète.

4.3.3. MÉCANISMES DE GROUPE POUR L'ENGAGEMENT PUBLIC

Dès les premières étapes, l'engagement continu du public peut aider les projets de TA à maintenir le rythme et à minimiser les contrecoups. Les réunions publiques organisées par la municipalité ne sont pas toujours rentables et elles doivent parfois être complétées par d'autres formes d'engagement et d'autres façons d'attirer la rétroaction. Les participants à l'étude conviennent en général que les ONG et les groupes d'intérêt représentent un bon mécanisme de remplacement pour encourager l'engagement du public. Certaines collectivités, dont Kelowna, mettent leurs ressources à la disponibilité des groupes d'intérêt en transport actif qui désirent se former en les aidant à organiser les premières réunions, en leur fournissant de l'espace pour les réunions et en participant à ces réunions à titre d'observateurs.

La ville de Kelowna a ainsi bénéficié d'un point de vue bien informé lors des discussions publiques sur les projets prioritaires et les besoins publics. Dans la ville de Winnipeg, l'engagement public en matière de TA, surtout en ce qui concerne les voies cyclables et les traitements locaux, découle en grande partie de l'effort des groupes d'intérêt et des groupes communautaires. Leur plus grand défi consistait à rejoindre d'autres groupes que ceux assistant toujours aux événements, et ce, pour faire en sorte qu'aucun groupe ne retienne pour lui toute l'attention. C'est ce à quoi serviront les efforts menés pour appuyer une vaste gamme de groupes d'intérêt.



Dans certains cas, les collectivités ont établi des comités consultatifs formés de différents intervenants comme des personnes âgées, des représentants de la santé et des ONG. Habituellement, la diversité de la représentation est alors garantie. Ces comités n'ont pas les mêmes fonctions que les groupes d'intérêt puisqu'ils fournissent une tribune de discussion. Des répondants ont relaté l'expérience de Moncton, au Nouveau-Brunswick, où un programme de transport urbain piloté par le personnel municipal tardait à progresser, en raison de contraintes en matière de ressources. Face à cette situation, les autorités municipales ont décidé d'élargir le comité du transport actif en y ajoutant un représentant communautaire de chaque quartier municipal, dans le but de dresser un portrait plus précis des besoins et des priorités de la collectivité. Certains groupes consultatifs semblent mieux s'intégrer aux activités internes du personnel municipal. En l'occurrence, certains participants de l'étude ont indiqué que le comité consultatif du transport actif de Vancouver, dont les représentants communautaires participent à l'examen des projets d'infrastructure et d'aménagement, obtient des résultats relativement probants. Il est intéressant de noter que d'après les résultats de l'enquête réalisée dans le cadre de cette étude, les groupes consultatifs cyclistes sont plus communs que les groupes consultatifs axés sur les besoins des piétons. (voir le tableau 3)

Quel que soit le mécanisme employé pour favoriser l'engagement du public, les répondants ont souligné l'importance d'une démarche claire et transparente, sans pour autant devenir si complexe que le groupe consultatif devienne le goulot d'étranglement des projets.

Table 3: Portée des organismes de consultation publique	
Municipalité	Genre d'organisme consultatif
Calgary	Cyclisme
Mississauga	Cyclisme
North Vancouver	Cyclisme
Ottawa	Cyclisme
Saskatoon	Cyclisme
Guelph	Cyclisme, marche*
Toronto	Cyclisme, marche*
Prince George	Marche
Edmonton	Transport actif
Fredericton	Transport actif
Halifax	Transport actif
Vancouver	Transport actif
Waterloo	Transport actif
Winnipeg	Transport actif
*organismes distincts	

4.3.4. APPROCHES NOVATRICES AXÉES SUR L'ÉVÉNEMENT ET SUR L'ENGAGEMENT PUBLIC

Les répondants soulignent la valeur des outils novateurs et diversifiés favorisant l'engagement public, des randonnées de loisir aux réunions publiques. Les professionnels du TA ne sont pas toujours des communicateurs experts et ils devraient collaborer avec des professionnels des communications pour assurer la diffusion du message. Ces experts peuvent habituellement suggérer des approches novatrices autres que le rassemblement des participants autour d'une table. Les événements connaissent habituellement plus de succès lorsque la participation est amusante, comme dans le cas des randonnées de quartier à la marche ou des randonnées à vélo pendant lesquelles des biscuits et des rafraîchissements sont offerts aux participants.

Utiliser la communication sur le Web pour maintenir l'engagement communautaire

Encourager une participation plus large et plus diversifiée par la tenue d'événements innovateurs.

ÉTUDE DE CAS - Municipalité régionale de Cap-Breton, Nouvelle-Écosse Population en 2006 : 105 968 résidents

La marche et le cyclisme au service de collectivités saines et reliées les unes aux autres

La municipalité régionale de Cap-Breton (MRCB) a été formée en 1995 par la fusion de huit municipalités, conseils et organismes du comté de Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. Regroupée autour de la ville la plus grande, Sydney, cette municipalité compte plus de 100 collectivités individuelles et distinctes situées le long du magnifique rivage de l'océan Atlantique et des lacs Bras d'Or. Malgré sa beauté naturelle, la région a durement été frappée sur le plan économique puisque sa principale industrie, les mines de charbon, est maintenant complètement morte après plus de 100 ans d'existence. Pour diverses raisons, y compris le vieillissement de la population, la santé des résidents de la MRCB constitue une préoccupation majeure, 49 % d'entre eux étant inactifs physiquement et 40 % d'entre eux étant techniquement obèses. La promotion du transport actif pourrait contribuer à changer les choses.

Le transport actif : catalyseur du changement. En 2007, la MRCB a lancé un projet pour l'établissement d'un plan de TA. La vision qui doit guider ce plan consistait à améliorer la santé des résidents de la MRCB en créant des occasions de relier cette « collectivité de collectivités » grâce à la marche, au patin à roues alignées et au cyclisme de façon à ce que ces occasions soient bénéfiques sur les plans social, économique et environnemental. Cette vision a servi à motiver toutes les personnes concernées par l'élaboration du plan, y compris les politiciens et les chefs de file communautaires.

Assurer la collaboration des multiples intervenants. Une des principales réussites de la MRCB se rapporte au nombre d'intervenants qui ont participé à l'élaboration et à la mise en œuvre continue du plan de TA. Le comité de TA de la MRCB a été créé en 2007 et consiste en un partenariat comptant des membres de la MRCB, des services de santé

publique, de la province de la Nouvelle-Écosse, de la commission scolaire Victoria du Cap-Breton, de la Première nation Membertou, du programme Atlantic Coastal Action de Cap-Breton, de Vélo Cap Breton, de la chambre de commerce de Sydney et de la région et de l'université de Cap-Breton. Ce comité demeure actif encore aujourd'hui et chaque organisme a pris en charge différents éléments du plan.



Miser sur les efforts communautaires existants. Au cours des premières phases du plan de TA, on a déterminé que certains projets communautaires en cours avaient été entrepris, mais qu'ils étaient paralysés en raison du manque de soutien, de motivation et de financement. Ces projets comprenaient un sentier patrimonial communautaire, un projet de transformation d'une voie ferrée abandonnée en hommage à l'industrie des mines de charbon et un projet d'aménagement d'une boucle piétonnière communautaire. Toutefois, ces projets ont pris une toute nouvelle signification pour les résidents lorsqu'ils sont devenus des projets encourageant le TA, et plusieurs de ces projets en sont maintenant à l'étape suivante de mise en œuvre. Ces projets ont été complétés par d'autres « projets signature » qui servent à générer du financement auprès d'autres ordres de gouvernement, à susciter l'intérêt de la collectivité, à mettre en évidence et résoudre les défis en matière de conception et à mettre en place des mesures visibles.



Une façon différente de voir le financement. Le plan de transport actif de la MRCB prévoit des initiatives d'amélioration et



de soutien des infrastructures de quelque 20 millions de dollars, ou d'environ un million de dollars par année. Au départ, cet objectif semblait irréaliste étant donné l'envergure de la dette existante de la municipalité. Toutefois, lorsqu'on compare ces sommes aux coûts élevés des soins de santé et d'autres initiatives communautaires comme le projet de remise en état des étangs de goudron, ces coûts sont plutôt raisonnables. Un intervenant bien avisé se demande également, à la lumière du grand nombre de projets d'expansion routière étudiés par la collectivité, pourquoi élargir le réseau routier alors que la population est en diminution.

Les grands événements comme les festivals et les journées cyclistes (journées pendant lesquelles les rues sont réservées aux activités cyclistes communautaires) sont habituellement destinés aux familles, ce qui peut contribuer à mieux faire connaître les enjeux du TA à des groupes autres que les principaux intervenants et à éliminer la perception selon laquelle la marche et le cyclisme sont des sujets marginaux. À l'instar de la ville de Victoria avec sa Semaine vélo-boulot, la ville de Gatineau avec son Réseau vélo-boulot a rehaussé la crédibilité du cyclisme auprès d'un plus grand nombre de personnes, et les répondants sont d'avis que cette ville a réussi à rejoindre beaucoup plus de personnes que le faible pourcentage de personnes qui se rendent déjà au travail à vélo. Il est à noter que cet événement se déroule sur 16 semaines, ce qui, selon les participants, contribue à mettre en place des habitudes à long terme chez les participants. De plus, la ville de Victoria a instauré un processus interactif et très efficace de planification des parcs auquel participent les enfants puisque la ville encourage ces derniers à dessiner sur des cartes et à jouer à des jeux appris au parc.

Les nouvelles technologies comme les sites de réseaux sociaux et les blogues suscitent un grand intérêt puisqu'elles peuvent être utilisées pour encourager l'engagement public. Tous conviennent que ce sont d'excellents outils pour maintenir le niveau d'engagement, mais peut-être pas pour trouver de nouvelles personnes prêtes à s'engager. Toutefois, il pourrait y avoir une exception : l'organisation d'événements à l'aide de sites en ligne qui comptent un grand nombre d'adhérents, par exemple, Spacing Wire, qui traite des questions liées aux espaces publics des villes de Toronto, de Montréal, d'Ottawa et des provinces de l'Atlantique. En fin de compte, ce sont les collectivités qui choisissent les méthodes qui, selon elles, sont les plus efficaces pour encourager l'engagement. La ville de Golden, en Colombie-Britannique, a récemment installé une table à l'extérieur d'un café local pour réaliser une enquête auprès des résidents, et la ville d'Armstrong (population de 4 000 résidents) a

utilisé la même méthode à la bibliothèque locale, qui est un lieu très fréquenté par les résidents.

4.4 Ressources financières et humaines

Faire face aux restrictions en matière de ressources financières et humaines en utilisant des solutions novatrices, des partenariats solides et de nouvelles approches de budgétisation qui tiennent compte plus efficacement des avantages offerts par le transport actif.

4.4.1. RESSOURCES HUMAINES

Moins de la moitié des municipalités ayant répondu à l'enquête affirment avoir plus d'un membre du personnel équivalent temps plein affecté à la planification et à la mise en place des initiatives de TA. L'obtention des ressources en personnel requises pour les projets de TA pose un défi majeur, en particulier dans les petites et moyennes collectivités. Des répondants expliquent qu'habituellement, lorsqu'une municipalité réussit à obtenir le financement requis pour le TA, les travaux sont réalisés par des experts-conseils de l'extérieur de la collectivité. Il n'est donc pas surprenant que Vancouver, avec sa longue liste d'initiatives récentes en matière de TA, ait fourni une longue liste de personnes responsables du TA dans le cadre des initiatives de la ville, même si ces personnes ne sont pas exclusivement affectées au TA.

4.4.2. FINANCEMENT LOCAL

Selon les participants, la marche et le cyclisme sont toujours perçus comme des activités de loisir dans certaines collectivités, ce qui fait en sorte que le budget qui y est consacré est moins grand

Se procurer les ressources en personnel additionnelles requises pour obtenir des résultats.

Lier les budgets de marche et de cyclisme aux budgets globaux des transports.



et moins fiable. Certains participants croient que si le TA était inclus dans le budget global des transports, le financement qui y serait consacré serait plus fiable. L'approche adoptée par Edmonton, comme l'a recommandé le personnel municipal au conseil municipal, consiste à établir un budget pour le TA sous forme de pourcentage fixe du budget global des dépenses en capital, lequel devrait augmenter avec le temps.²

Comme l'indiquent des participants, on finance également des projets de TA en combinant le budget réservé au TA au financement des améliorations apportées au TA à l'aide d'autres budgets de projets d'immobilisations lorsque ces améliorations font partie intégrante de plus grands projets. Selon les répondants, les municipalités ne devraient pas choisir une seule des deux approches puisque les deux sont essentielles. Le jumelage du TA aux projets plus grands est une méthode efficace pour que les travaux soient accomplis, et cette méthode peut entraîner une moins grande résistance puisqu'elle constitue une faible portion d'un plus gros budget. Des répondants fournissent de nombreux exemples de municipalités qui utilisent cette stratégie avec succès. Toutefois, en vertu de cette stratégie, les priorités (du moins en partie) sont définies en fonction des besoins liés aux autres modes de transport. Par contre, la région de York ajoute que certains projets d'aménagements cyclables ont été retardés à cause de la résistance engendrée par un grand projet de reconstruction d'une route alors que cette résistance n'était aucunement liée au projet d'aménagements cyclables.

Les participants sont tous d'accord pour dire que des budgets doivent être consacrés au TA pour assurer la flexibilité requise pour donner suite aux

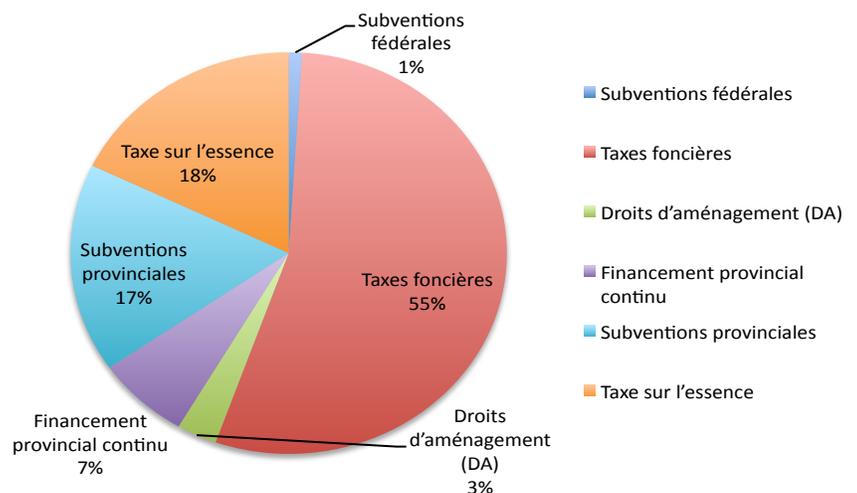
priorités en matière de déplacements piétonniers et cyclistes et pour témoigner de l'engagement municipal à l'égard du TA. Afin de financer les programmes s'adressant aux piétons et aux cyclistes, certaines municipalités tiennent des budgets dédiés et distincts pour chaque mode de transport, tandis que d'autres (comme Edmonton) les combinent en un seul budget, ce qui permet une plus grande souplesse lorsque vient le temps de fixer les priorités annuelles en matière de projets.

Il est intéressant de souligner que des participants affirment qu'un grand pourcentage des projets de sentiers récemment effectués à Peterborough a été financé par des donateurs philanthropiques. Naturellement, on court alors le risque que ces généreux donateurs influencent la date à laquelle et l'emplacement où ces sentiers sont construits et leurs désirs pourraient ne pas correspondre aux priorités des gouvernements de la région. Bien que cette situation ne soit pas idéale, la ville accepte ces contributions et s'efforce ensuite d'intégrer ces projets au vaste réseau.

Même si les participants à l'enquête précisent que les budgets municipaux de TA sont principalement financés par les taxes foncières

Identifier les possibilités offertes par le calendrier d'exécution des travaux publics tout en fixant des budgets dédiés au TA.

Figure 13: Sources du financement municipal consacré au transport actif



² Le pourcentage du budget des transports d'Edmonton consacré au TA était de 0,8 % en 2009, et on prévoit qu'il sera de 1,5 % en 2012 et de 5 % (35 millions de \$) en 2015, alors qu'on avait planifié qu'il serait de 1 % et 2 % respectivement à la date à laquelle la préparation du présent rapport a débuté.



Photographie de Mike

Figure 14: Construction du couloir de verdure de la rue Carrall à Vancouver, en Colombie-Britannique, qui comprend l'aménagement d'une piste cyclable

(voir la figure 13), certains répondants sont d'avis que les collectivités canadiennes ne devraient pas adopter de mécanismes novateurs de tarification des transports.

Quelques administrations municipales ont accès à de tels mécanismes, lesquels sont généralement utilisés pour générer des revenus des automobilistes. Aucun exemple d'utilisation de telles approches pour financer le TA n'a été fourni. L'étude sur les indicateurs du transport urbain récemment publiée par l'ATC indique que les initiatives de tarification des routes sont l'une des dernières priorités des gouvernements canadiens en 2006³ – probablement parce que les gouvernements font face à une grande résistance politique sur cette question. Les participants à cette étude ont indiqué que les frais d'utilisation des transports peuvent s'avérer une source plus fiable de financement que les contributions aux projets versée par les ordres supérieurs de gouvernement et que ces frais peuvent également encourager le virage voulu en ce qui concerne les habitudes de déplacement.

3 Indicateurs des transports urbains de l'Association des transports du Canada (2010), 4e édition.

4.4.3. FINANCEMENT PROVENANT D'AUTRES ORDRES DE GOUVERNEMENT

Les répondants à l'enquête expliquent que les subventions provinciales et les transferts de fonds découlant de la taxe sur l'essence représentent respectivement un peu moins de 20 % du financement du TA en 2008. Aucune municipalité ne confirme que des fonds fédéraux continus ont contribué au financement du TA en 2008.

Les municipalités d'Abbotsford et de Kelowna, en C.-B., font partie des municipalités qui ont touché des revenus importants aux fins du TA grâce à la taxe sur l'essence, et ces deux municipalités ont consacré 1 million et 2,9 millions de \$ respectivement au TA. De plus, leur liste relativement longue d'initiatives efficaces en matière de TA suggère que ces investissements ont eu un impact majeur.

Les réponses obtenues des personnes-ressources au niveau provincial indiquent que TransLink, le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la C.-B. et le ministère des Transports du Québec se sont tous démarqués pour avoir consacré des sommes importantes au TA. Les répondants du Québec sont nombreux à indiquer que cet engagement du gouvernement a grandement

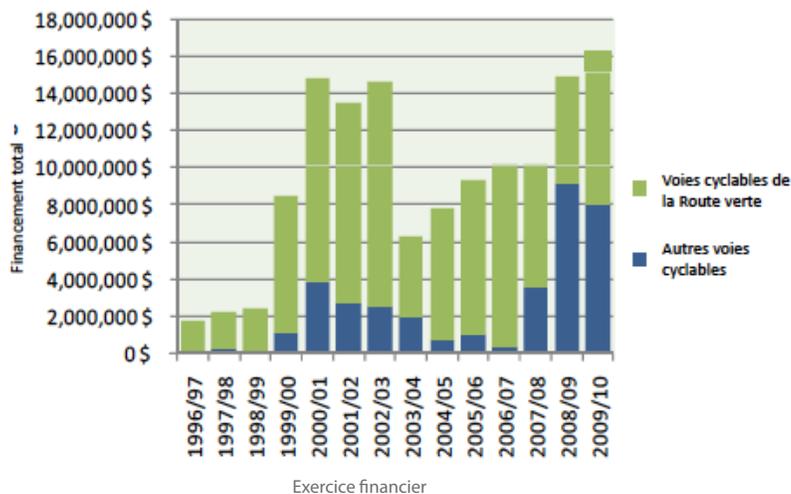
Encourager la modification des habitudes de déplacement et générer des revenus fiables grâce aux frais d'utilisation.



Tableau 4 : Programmes de partage des coûts du transport actif des gouvernements régionaux et provinciaux

Organisme gouvernemental	Programmes de financement
TransLink, C.-B.	<p>Contribution de 6 millions et de 2 millions de \$ aux initiatives municipales cyclistes et piétonnières respectivement en 2008 notamment aux initiatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les programmes de partage des coûts des voies cyclables reliées aux stations de transport en commun; • la construction en partage des coûts des voies cyclables municipales désignées a produit environ 50 km de nouvelles voies depuis 2003.
Ministère des Transports et de l'Infrastructure, C.-B.	<p>Le programme BikeBC contribue depuis plus de trois ans aux infrastructures cyclables à raison d'environ 10,3 millions de \$ par année.</p> <p>Le programme de partenariat des infrastructures cyclables (Cycling Infrastructure Partnerships Program) fournit une contribution d'environ 2 millions de \$ par année depuis 2004.</p>
Ministère des Transports du Québec	<p>Le PAGMTAA fournit une somme de 8 millions de \$ par année pour couvrir 50 % des coûts des infrastructures cyclables et piétonnières à proximité des principales destinations (p. ex., les arrêts et les stations du transport en commun);</p> <p>25 % des coûts partagés pour la construction de la Route verte (ce qui totalise de 2 à 3 millions de \$ par année);</p> <p>50 % des coûts partagés pour l'entretien de la Route verte (ce qui totalise environ 1,8 million de \$ par année).</p>

Figure 15: Financement de la construction de voies cyclables par le MTQ





Photographie d'Hélène Villeneuve



Photographie de Kieran 2009

Figure 16: Nouveau pont piétonnier Esplanade Riel de Winnipeg

ÉTUDE DE CAS - Ville de Winnipeg, Manitoba

Population de 2006 (RMR) : 694 668 résidents

Favoriser l'accélération de l'investissement financier et politique dans le transport actif.

Contrairement à d'autres collectivités canadiennes qui adoptent une approche lente et stable en ce qui concerne l'amélioration du TA, la ville de Winnipeg a décidé de consacrer des ressources sans précédent au TA dans un délai très court. Le niveau d'investissement financier constitue un indicateur clé de l'engagement. En 2005, le budget annuel de la ville pour le TA était de 300 000 \$, mais en 2009, le Conseil a voté en faveur de dépenses de 20 millions de dollars (dépenses partagées de manière égale entre les gouvernements local, provincial et fédéral). Ces dépenses devraient être effectuées l'année suivante dans les infrastructures de TA. Cette décision fut possible grâce à l'émergence de nouveaux chefs de file parmi les représentants élus de la ville et parmi la population dans son ensemble.

Miser sur un projet de marque. En 2004, un pont routier vieillissant reliant le secteur de La Fourche du centre de Winnipeg à la collectivité de St-Boniface au-dessus de la rivière Rouge a été remplacé par deux nouveaux ponts parallèles : un pour les cyclistes et les véhicules motorisés et un pour les piétons seulement. Le pont piétonnier Esplanade Riel se distingue sur le plan visuel grâce à sa place centrale et à son restaurant situé au pylône central de la travée du pont. Le tablier de ce pont a une largeur de cinq mètres et il offre une vue paisible sur la rivière et la silhouette de Winnipeg. Le succès connu par ce projet de marque et l'amélioration des conditions offertes aux piétons et aux cyclistes qui traversent la rivière Rouge a enclenché le mouvement d'appui à l'égard du TA.

Savoir reconnaître le pouvoir des gens. En 2007, un an après que le Conseil a approuvé la première étude sur le TA de Winnipeg, la ville a embauché un coordonnateur



à plein temps pour le TA afin que des mesures significatives puissent être mises en place. Elle a également créé un nouveau comité consultatif sur le TA, qui servira de mécanisme pour l'intégration des connaissances avisées et des points de vue des principaux intervenants. En général, les efforts menés par la ville en matière de TA ont énormément bénéficié de l'appui fourni par d'importants chefs de file dans ce domaine, notamment le maire, d'autres membres du Conseil et des groupes communautaires.

Encourager la contribution financière des ordres de gouvernement supérieurs grâce au transport en commun.

Assurer un démarrage rapide. Le plan de mise en œuvre de 2007 définit les échéanciers et les responsabilités associés à l'établissement d'un réseau de TA à l'échelle de la collectivité. En 2009, la ville a dévoilé son Projet de stimulation des infrastructures de transport actif, un programme ambitieux de conception et de construction de 20 millions de dollars comprenant 35 projets qui permettront l'ajout de 100 km de nouvelles routes d'ici la fin de l'année 2010. Les nouvelles installations seront variées, de sentiers à fins multiples aux boulevards cyclables. La mise en œuvre simultanée d'un si grand nombre de projets ne serait pas possible à l'aide des approches traditionnelles de gestion de projets. La ville de Winnipeg a donc innové en confiant ces projets à sept firmes d'ingénierie locales, qui étaient sous la supervision d'un expert-conseil central responsable de coordonner la collecte et la distribution de l'information, la participation des intervenants et l'élaboration de lignes directrices pour la conception des installations.

Déterminer et faire croître la demande. Winnipeg sait que les installations font bien plus que répondre à la demande accrue de TA. Elle a donc produit une nouvelle carte des voies cyclables pour les résidents, a ajouté des enclos à bicyclettes sécuritaires à deux garages étagés du centre-ville et a appuyé la croissance de la Journée vélo-boulot. La ville est également partenaire du projet de recherche OttoCYCLE du Centre pour un transport durable de l'Université de Winnipeg, qui a utilisé la technologie GPS pour déterminer le point d'origine, la destination, la longueur, la durée, le trajet et la vitesse des déplacements effectués par des cyclistes bénévoles.

Collaborer avec les administrations régionales pour encourager la contribution financière des ordres de gouvernement supérieurs.

contribué à leur réussite. Pendant plus d'une décennie, le ministère des Transports du Québec a consacré de manière continue plusieurs millions de dollars chaque année à la construction de voies cyclables, en particulier le long de la Route verte (voir la figure 15). Les municipalités du Québec reçoivent également des fonds du MTQ par l'entremise du PAGMTAA, même si ces fonds ne sont pas explicitement dédiés au TA. Certains répondants du Québec précisent toutefois que les sommes reçues des ordres de gouvernement supérieurs, bien qu'importantes et toujours bienvenues, ciblent souvent des routes « régionales » qui sont du ressort de l'organisme qui fournit les fonds. Par conséquent, ces fonds peuvent parfois ne pas être consacrés aux besoins immédiats de la collectivité.

Les participants qui connaissent bien la situation en Colombie-Britannique et au Québec font ressortir l'impact positif produit par le financement provincial sur les initiatives de cyclisme. Ces fonds sont habituellement versés sous forme de programmes de partage des coûts (voir le tableau 4) et ces programmes sont souvent axés sur le transport en commun. De nombreux participants expliquent que le transport en commun est un outil important pour encourager les cadres supérieurs du gouvernement à assumer une certaine responsabilité en ce qui concerne le TA et, par le fait même, en ce qui concerne le financement potentiel de la mise en œuvre des initiatives. Il est important de répéter que les programmes de partage des coûts sont d'excellents outils dont peuvent se servir les chefs de file du TA, mais ces programmes peuvent également constituer un obstacle majeur pour les municipalités qui éprouvent certaines difficultés financières et qui recherchent des investissements dans les projets d'immobilisations, notamment dans le secteur du TA, pour relancer le développement.

Certains participants à l'étude croient qu'il est important de ne pas trop dépendre des sources



de financement fédérales puisque celles-ci sont souvent de nature politique et qu'elles ne reposent pas sur des critères de mesure du rendement qui permettraient aux municipalités d'effectuer une planification à long terme des projets en fonction de ce financement. Selon les participants du Québec, il est également important de se méfier des dispositions de financement des projets auxquels participent plusieurs partenaires puisque ces projets peuvent complètement dérailler si un des partenaires se retire. Dans la mesure du possible, il faut adopter une solution plus durable, par exemple en prévoyant un financement fiable, prévisible et adéquat du TA respectant les budgets de transport existants.

Les participants mentionnent également un autre défi associé au financement provenant des ordres supérieurs de gouvernement : ces sources mettent habituellement l'accent sur le cyclisme. Par exemple, lorsque Vancouver a voulu effectuer une reconstruction complète d'une rue, la ville a dû déterminer quelle portion de la rue était consacrée au cyclisme pour présenter une demande de financement pour cette portion. Selon les participants, le domaine piétonnier ne fait pas partie de cette équation, et l'interprétation des besoins des cyclistes est également limitée.

Les participants indiquent que les efforts de lobbying menés auprès des ordres supérieurs de gouvernement pour le financement du TA produisent certains résultats lorsqu'une analyse des impacts du TA est utilisée. Par exemple, Vancouver a réussi à obtenir des fonds de l'ICBC (société d'assurance-automobile publique provinciale) en utilisant des prévisions de réduction des collisions. D'autres participants expliquent qu'à Kelowna, un partenariat régional a réussi à attirer des investissements d'ordres de gouvernement supérieurs. Victoria a récemment adopté une stratégie semblable en faisant équipe avec le district de la région de la capitale afin d'obtenir

des fonds pour des projets régionaux prioritaires pour lesquels Victoria ne réussissait pas à obtenir les fonds requis par l'entremise des programmes fédéraux d'infrastructure. En Ontario une situation étrange s'est présentée lorsque la région de York a établi un budget annuel de GDT de 500 000 \$ pour appuyer les initiatives municipales locales, mais qu'un nombre insuffisant de propositions a été reçu pour épuiser les fonds disponibles en 2009. La demande était grande, mais les municipalités locales ne pouvaient pas égaler les fonds ou ne disposaient pas des ressources humaines pour mettre en place des projets supplémentaires.

4.5 Connaissances et compétences

Renforcer les connaissances et les compétences grâce à des programmes de formation sur le TA pour le personnel et d'autres intervenants. Améliorer la compréhension et l'expérience par la collecte de données et des projets pilotes.

4.5.1. FORMATION DU PERSONNEL ET PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL

La plupart des initiatives de formation des intervenants mentionnées par les participants à l'étude correspondaient à des initiatives de perfectionnement professionnel offertes dans le cadre de congrès et d'ateliers. Selon les participants d'Edmonton, les événements Pro-Walk/Pro-Bike et Walk21 se sont avérés très efficaces. Certains participants indiquent que la ville de Winnipeg veut inviter des ingénieurs du Québec à donner des ateliers par l'entremise d'ITE Manitoba parce que ces ingénieurs ont de grandes connaissances sur les conditions hivernales.

De même, presque tous les répondants du Québec croient que les programmes de formation du personnel de Vélo Québec sont très efficaces, lesquels programmes comprennent, dans certains, de la formation sur la planification piétonnière. De plus, selon Vélo Québec, des séances de formation seront offertes pour accompagner la publication de son guide sur le TA, qui a récemment remplacé le Guide technique d'aménagement des voies cyclables de Vélo Québec⁴. D'autres participants expliquent que la ville d'Ottawa a offert de la formation à l'interne au personnel responsable du TA, ce qui a contribué à régler certaines questions relatives à l'approbation des projets de développement.

Les initiatives de formation offertes à un plus grand nombre de membres du personnel à l'interne (p. ex., les concepteurs de routes ou les planificateurs de l'aménagement du territoire) sont moins fréquentes, même si la formation inadéquate du personnel est fréquemment considérée comme un obstacle (p. ex., lorsque les exploitants des voies publiques de la région de York s'inquiètent des responsabilités découlant des nouvelles installations cyclables). Vancouver est la seule municipalité participante qui semble offrir de la formation continue sur les enjeux du TA (en particulier un cours sur les usagers vulnérables de la route) à son personnel dans une vaste gamme de départements, notamment dans les secteurs de la conception, de l'exploitation et de l'entretien.

4.5.2. SURVEILLANCE DES ACTIVITÉS ET DE LA SÉCURITÉ

Un faible nombre de participants à l'enquête ont pu fournir des données quantitatives sur les initiatives de TA, ce qui indique que les municipalités n'ont habituellement pas de cadre d'évaluation du

rendement ou ne disposent pas des ressources requises pour mettre en place de tels cadres. Rares sont les municipalités qui produisent régulièrement des rapports d'étape et des rapports d'enquête sur l'opinion publique ou qui collectent régulièrement des données sur les comptages et collisions liés au TA. Dans la plupart des cas, les enquêtes citées par les municipalités sont réalisées pour appuyer l'élaboration de plans ponctuels de TA et elles ne sont pas reproduites de sorte qu'il soit possible d'évaluer les progrès réalisés. L'enquête intitulée « État du vélo au Québec » du MTQ semble être l'effort de collecte de données le plus important mentionné par les participants.

Malheureusement, les participants sont d'avis que malgré le niveau élevé de détail de cette source de données, celle-ci n'est toujours pas utilisée à son plein potentiel. Le MTQ a aussi financé l'implantation de 40 postes de comptage permanents le long de la Route verte (20 compteurs permanents avaient été installés à la date de parution du présent rapport). Depuis quelques années, Montréal utilise des compteurs permanents de la circulation sur plusieurs voies cyclables, et ces compteurs ont contribué à déterminer les fluctuations de l'utilisation de la bicyclette et à définir les priorités pour l'amélioration du réseau. De même, TransLink a installé des compteurs automatiques sur la route écologique de Central Valley. La ville de Vancouver a commencé à identifier les ressources dont elle dispose pour la collecte de données dans le cadre de projets précis (p. ex., l'installation de compteurs de bicyclettes), parce qu'elle juge trop coûteux et trop laborieux de gérer et de recueillir des données après le fait. Ottawa utilise un indice d'activité cycliste pour assurer le suivi des tendances en ce qui concerne le volume de bicyclettes dans la collectivité et dans les quartiers. Pour ce faire, elle utilise les données recueillies dans le cadre du programme régulier de comptage aux intersections de la ville. Edmonton effectue des comptages piétonniers aux intersections signalisées tous les trois ans, et la ville d'Abbotsford a indiqué qu'elle

4 Ce guide a pour titre en français « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes », mais le titre anglais du guide demeure indéterminé.

Formation continue
du personnel dans
une vaste gamme de
départements



effectuait des comptages de piétons et de cyclistes avant et après les améliorations apportées aux infrastructures. TransLink explique également que des enquêtes périodiques sont réalisées sur les attitudes.

À l'extérieur du Québec, il est généralement reconnu que les enquêtes existantes sur les déplacements (p. ex., les études origine-destination) ne décrivent pas adéquatement les activités piétonnières et cyclistes (voir l'annexe C pour obtenir des renseignements détaillés). Les participants sont d'avis que les enquêtes générales actuellement réalisées pourraient être améliorées, mais que des enquêtes consacrées au TA sont aussi requises pour comprendre pleinement les choix effectués, les obstacles existants et les possibilités offertes qui s'appliquent uniquement aux piétons et aux cyclistes. Les participants croient qu'il existe plusieurs façons d'améliorer les enquêtes existantes sans compromettre la comparabilité des données recueillies aux données des années précédentes, par exemple, en définissant plus efficacement les déplacements pour l'accès au transport en commun. C'est ce qu'a fait le MTQ qui, selon les répondants, a perfectionné plusieurs de ses méthodes d'enquête. Malgré les

problèmes méthodologiques liés aux enquêtes existantes, les participants sont d'avis que ces sources de données existantes pourraient produire plus de résultats, en particulier au Québec. Par exemple, le recensement du Canada pourrait permettre un examen plus approfondi de la distance des migrations journalières et la collecte de données sur la répartition modale. Même lorsque des données sur le transport actif existent déjà, les participants sont d'avis que ces données sont souvent négligées dans les rapports sommaires.

Étant donné la nature unique des déplacements piétonniers et cyclistes, les participants croient que les enquêtes uniquement consacrées au transport actif ont une grande valeur. Le MTQ est le seul répondant à l'enquête qui évalue les progrès réalisés à propos des initiatives cyclistes, mais il ne dispose d'aucun cadre comparable pour les activités piétonnières. Des participants indiquent également que lorsque le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique subventionne des initiatives, il exige des municipalités qu'elles effectuent des comptages avant et après les projets de modernisation. Même si le cadre n'est pas entièrement établi, il contribue, dans une certaine mesure, à définir les tendances et les mesures efficaces.

Les participants du Québec croient que des données plus efficaces sur le TA et une analyse plus approfondie des avantages quantitatifs du TA (p. ex., la réduction des gaz à effet de serre) pourraient encourager les ordres de gouvernement supérieurs à augmenter leur financement.

Inclure la collecte de données dans les définitions des projets.

Trouver des façons d'améliorer la collecte de données sur le TA grâce aux cadres existants.



Photographie de Velo Québec

Figure 17: Installation d'un poste de comptage permanent à Montréal, au Québec

Page laissée en blanc à dessein.



5. ÉTABLIR DES ENVIRONNEMENTS ET DES SYSTÈMES DE SOUTIEN

5.1 Politiques et planification

Définir et améliorer la connaissance acquise en ce qui concerne les incidences sur le transport actif des décisions prises en matière d'aménagement du territoire. Des décisions qui appuieraient plus efficacement le transport actif pourraient être prises par tous les niveaux décisionnels, de la planification de la gestion de la croissance globale aux normes détaillées de conception des routes.

5.1.1. PLANS LIÉS À LA MARCHÉ ET AU CYCLISME

Sur les 64 municipalités qui ont répondu à l'enquête, 28 (44 %) d'entre elles affirment avoir

élaboré un plan piétonnier ou cycliste, le cyclisme faisant l'objet d'un plus grand nombre de plans (voir le tableau 2). Central Saanich, Waterloo et Brantford ont même adopté une charte des piétons.

À l'échelle régionale et provinciale, TransLink et le MTQ indiquent tous deux avoir établi des plans cyclistes. Il est intéressant de souligner que le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile du MTQ offre du financement aux municipalités pour qu'elles mettent en place des plans directeurs de transport actif, et des participants précisent que Longueuil et six autres municipalités ont maintenant entrepris l'élaboration de tels plans.

D'autres participants expliquent que la ville d'Edmonton a mis en place une stratégie pour les trottoirs (Sidewalk Strategy), une stratégie pour les piétons (Walkability Strategy), un plan pour le transport à vélo (Bicycle Transportation Plan) et

Mettre en place des plans distincts avant l'intégration.

un plan de corridor de sentiers à usages multiples (Multi-use Trail Corridor Plan); ils ajoutent que ces plans ont une certaine valeur sur le plan individuel, mais qu'ils ne correspondent pas à un ensemble cohésif. Edmonton veut maintenant établir un plan intégré pour le transport actif, qui pourra être divisé en éléments plus petits et plus facilement gérables, mais qui pourra aussi fournir une vision mieux intégrée et plus cohérente pour le conseil municipal.

Élaborer une stratégie de mise en œuvre précise et réaliste.

Toutefois, les participants provenant d'Edmonton croient qu'il a été avantageux de mener des efforts de planification fondés sur des enjeux distincts avant d'intégrer ces efforts. Des participants expliquent qu'à Prince George, en Colombie-Britannique, un processus semblable a été mis en place puisque le plan de transport actif regroupe le plan du réseau piétonnier, le plan du réseau cycliste, des études sur le réseau de transport en commun et le plan directeur de sentiers.

Établir des liens précis avec les politiques existantes.

Le plan de transport actif de la municipalité régionale d'Halifax est devenu une politique centrale à laquelle se fient les dirigeants. Il jouit d'un niveau élevé de reconnaissance et de crédibilité au sein du public et des médias, et le personnel l'utilise souvent comme outil de référence pour ses présentations et ses rapports. La réussite du plan est grandement attribuable à la stratégie de mise en œuvre bien structurée qui identifiait les coûts de 100 millions de dollars sur 20 ans, mais qui indiquait également que 4,5 millions de dollars étaient disponibles chaque année pour appuyer la mise en œuvre à l'aide des budgets annuels existants pour les trottoirs, les pistes cyclables, les sentiers et les routes. Ainsi, on a pu confirmer la faisabilité du plan et éliminer les craintes de ceux qui croyaient que ce plan était trop coûteux.

Certains participants sont d'avis que les collectivités devraient élaborer des plans de transport actif distincts, tandis que d'autres croient qu'elles devraient établir des plans de transport globaux tenant compte des activités piétonnières et

Tableau 5 : Portée des plans de transport actif

Municipalité	Type de plan (*indique l'existence de plans distincts)
Abbotsford	Cyclisme
Beloil	Cyclisme
Cambridge	Cyclisme
Chilliwack	Cyclisme
Fredericton	Cyclisme
Guelph	Cyclisme
Kelowna	Cyclisme
Halton Hills	Cyclisme
Mississauga	Cyclisme
Surrey	Cyclisme
Winkler	Cyclisme
Saskatoon	Cyclisme
Red Deer	Cyclisme
Vancouver	Cyclisme
Région de Waterloo	Cyclisme
Whistler	Cyclisme
Calgary	Cyclisme, marche*
Edmonton	Cyclisme, marche*
North Vancouver	Cyclisme, marche*
Ottawa	Cyclisme, marche*
Toronto	Cyclisme, marche*
Prince George	Cyclisme, marche, transport actif*
Surrey	Marche
Winnipeg	Transport actif
Port Coquitlam	Transport actif
Halifax	Transport actif
Thunder Bay	Transport actif
Port Hope	Transport actif
Oakville	Transport actif
MTQ	Cyclisme
TransLink	Cyclisme



Photographie de Ryan Flores

ÉTUDE DE CAS : ville de Toronto, Ontario Population en 2006 (RMR): 5 113 149 résidents Un pas en avant pour les piétons

Figure 18: Traversée en diagonale à l'intersection Yonge-Dundas de Toronto

En moins d'une décennie, la ville de Toronto a transformé l'activité quotidienne de la marche en une mission publique axée sur la viabilité et la durabilité. La municipalité a lancé des programmes et des projets majeurs qui rendent hommage à la vision de la regrettée Jane Jacobs, une urbaniste de renom qui résidait depuis plusieurs années à Toronto. En s'efforçant d'intégrer la marche aux autres modes de transport, notamment au transport en commun et au cyclisme, Toronto a établi des plans d'avenir qui seront avantageux sur le plan environnemental, sanitaire et social pour les résidents, les entreprises et les visiteurs de la ville.

Un leadership bien présent. En 2002, lors d'une réunion du conseil municipal à laquelle assistait Jane Jacobs, Toronto est devenue la première municipalité canadienne à approuver sa propre charte des piétons. Cette charte présente les six principes majeurs sur lesquels doivent reposer les mesures prises pour que la marche soit un mode de transport sécuritaire et pratique. Cinq ans plus tard, soit en 2007, la ville de Toronto a formé un partenariat avec Green Communities Canada afin d'organiser l'événement Walk21, le principal congrès international sur la marche, qui a rassemblé des experts provenant de partout dans le monde. Cet événement a permis aux experts de partager leur vision et leurs expériences et a servi de catalyseur pour les initiatives de marche à Toronto et ailleurs au Canada.

Des plans et des politiques au service de la marche. Le plan officiel de 2002 de Toronto soulignait la contribution importante de la marche à la maximisation de la qualité de vie et comprenait des engagements en vue d'améliorer les installations et les environnements piétonniers. En 2009, ces concepts ont été transformés et ont donné lieu à la stratégie piétonnière de Toronto (Toronto Walking Strategy), un plan d'action détaillé de dix ans axé sur la création d'un environnement physique et culturel qui appuie et encourage la marche.

Une action fondée sur le renforcement des capacités. Dans ses efforts en vue de rendre la marche plus pratique et plus populaire, Toronto a accordé la priorité à la compréhension des besoins de la population et à la participation d'une vaste gamme de particuliers et d'organismes. En 2008, la ville a réalisé une enquête publique complète sur les habitudes et les comportements de marche afin de définir les perspectives de la population dans ce domaine et d'obtenir de l'information qui servira à l'établissement d'initiatives futures. La ville soutient également les travaux d'un comité piétonnier formé de 18 membres qui conseille le personnel et les représentants élus à propos de tous les aspects de la marche. De plus, la ville a récemment créé une nouvelle section du domaine public au sein de sa division des services de transport. Cette section dirigera une équipe interdivisionnelle qui assurera la coordination et la surveillance de la mise en œuvre de la stratégie piétonnière de Toronto et qui contribuera à relever le défi interdisciplinaire posé par l'amélioration des infrastructures piétonnières et des panoramas de rues.



Photographie de Damien D.

Un environnement mieux adapté à la marche. Depuis des décennies, la ville Toronto s'est forgé une réputation de ville bien adaptée à la marche grâce à des initiatives comme le réseau piétonnier souterrain PATH et les projets de ralentissement de la circulation mis en place il y a déjà quelque temps dans différents quartiers. La ville mise maintenant sur cet héritage à l'aide d'innovations telles que les phases de traversée en diagonale (traversée des piétons dans toutes les directions) à deux des intersections les plus achalandées du centre-ville, les projets pilotes de phases piétonnes prolongées et le nouveau programme d'installation de mobilier urbain coordonné (p. ex., des abris, des bancs, des contenants à déchets et à recyclage, des panneaux d'information pour le transport en commun) afin de rendre les rues plus conviviales pour les piétons et de mettre en place une identité civique positive. Tournée vers l'avenir, la ville prévoit inclure des rues aménagées comme des cours résidentielles (rues de type woonerf) à l'immense développement de West Don Lands. Enfin, les plans ambitieux de Toronto sur l'aménagement de sept nouveaux corridors à niveau de train léger feront l'utilisation combinée de la marche et du transport en commun et représentera une option plus attrayante que l'utilisation de l'automobile pour les déplacements quotidiens dans la ville.



cyclistes. Toutefois, tous s'entendent pour dire que les possibilités au niveau local constituent le facteur essentiel dans cette décision. Comme l'indique la section 4.1, certains sont d'avis que l'élaboration des plans de transport actif peut rehausser le niveau d'intérêt à l'égard des enjeux liés à la marche et au cyclisme. Les résultats obtenus à Halifax démontrent que même si on respecte cette approche, il est essentiel de maintenir un lien étroit avec les politiques, programmes et projets existants. D'autre part, la région de Waterloo a pu obtenir un engagement majeur de ses conseillers pour la mise à jour de son plan directeur des transports, ce qui a contribué à augmenter la force d'impulsion. D'une perspective pragmatique, les résultats obtenus à Peterborough suggèrent qu'en incluant le réseau de pistes cyclables au plan directeur des transports, la ville a fait en sorte que les pistes cyclables ont été automatiquement incluses dans les projets routiers. À Ottawa, l'intégration de certains aspects clés du plan cycliste de la ville au plan officiel et au plan directeur des transports a encouragé l'investissement de certains partenaires des secteurs politique et de l'ingénierie et a amélioré la coopération entre le personnel et les promoteurs privés, qui accordent maintenant une plus grande attention au cyclisme.

Les répondants expliquent que Vancouver, Montréal, Ottawa, la région de Waterloo et quelques municipalités du Québec ont établi des cibles pour la part modale du transport actif, mais que ces cibles sont plus significatives lorsqu'elles sont appliquées à l'échelle des quartiers. Par exemple, le plan directeur des transports de 1997 de Vancouver établissait une part modale au centre-ville de 18 % pour la marche et le vélo en 2021 et de 30 % en 2024. Cette cible est beaucoup plus significative et beaucoup plus puissante que la hausse correspondante de moins de 1 % de la marche et du cyclisme dans la région urbaine.

5.1.2. INTÉGRATION AU DÉVELOPPEMENT

De façon indirecte, il est souvent question de l'aménagement du territoire, notamment lorsqu'on examine les problèmes liés aux environnements piétonniers des développements à grande surface. Toutefois, les participants ne mentionnent pas beaucoup d'initiatives dans ce secteur, et cela est peut-être attribuable au fait que les plans officiels, la politique de ceinture de verdure, les plans secondaires et autres ne sont pas explicitement conçus pour favoriser le transport actif. De nombreux répondants précisent que les politiques d'aménagement du territoire et de conception urbaine sont particulièrement essentielles à l'amélioration des conditions de marche étant donné que les piétons sont très sensibles à leur environnement.

Dans la région du grand Toronto et de Hamilton, la politique Place à la croissance de l'Ontario a réussi à encourager la mise en place d'une politique d'intensification de l'aménagement du territoire au niveau municipal, ce qui pourrait entraîner un développement plus compact. Vancouver a, pour sa part, réussi à incorporer les enjeux liés à la marche et au cyclisme à ses processus d'approbation des projets d'aménagement et d'étude d'impacts, lesquels processus exigent maintenant que l'on tienne compte des besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun. Lorsque la ville de Vancouver reçoit une demande de projet d'aménagement, elle examine immédiatement les exigences associées aux piétons et aux cyclistes. Des participants expliquent aussi que la région de York prévoit mettre en place le même processus dans le cadre de son plan officiel de sorte que le personnel tiendra compte (par exemple) des impacts des voies d'accès pour automobiles sur tous les modes de transport.

Établir des cibles fondées sur les quartiers.

Tenir compte des besoins des piétons et des cyclistes dans les processus d'approbation des projets d'aménagement et d'étude d'impacts.

5.1.3. INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

L'intérêt manifesté à l'égard de la réorganisation institutionnelle et de la prise en considération de tous les modes de transport dans les efforts de planification et d'ingénierie des routes constitue un élément clé du modèle de « rues complètes », lequel modèle est de plus en plus recherché aux États-Unis et, plus récemment, au Canada.

Selon les participants, l'approche de « rues complètes » est un concept et un attribut important qui offre un excellent potentiel pour un changement positif. Certains répondants suggèrent que cette approche a essentiellement été adoptée par Montréal dans son plan des transports de 2008 et que l'aménagement subséquent de 100 km de voies cyclables sur rue illustre la réussite de cette approche.

Plusieurs participants à l'étude expliquent que les règlements requièrent l'intégration d'installations piétonnières ou cyclistes aux nouveaux projets d'aménagement ou projets routiers. Certains ajoutent toutefois qu'un défi majeur se pose : les municipalités à croissance rapide, comme celles de la région de York, ont de la difficulté à trouver les ressources requises pour examiner toutes les demandes d'approbation présentées. Kelowna, Saskatoon, Abbotsford et Edmonton ont établi de nouvelles normes qui exigent que des installations de cyclisme soient aménagées lorsque de nouvelles routes sont construites ou lorsque des routes sont reconstruites — Edmonton et Abbotsford exigent que de telles installations soient aménagées sur toutes les nouvelles routes collectrices et artères, tandis que les exigences de Kelowna dans ce domaine correspondent à celles du plan de réseau de la ville (voir le tableau 3). Plusieurs municipalités, dont Beloeil, Saanich et Kelowna connaissent aussi beaucoup de succès avec les nouveaux règlements qui exigent l'aménagement de stationnements pour vélos et autres installations pour navetteurs actifs.

Tableau 6 : Principaux règlements exigeant l'aménagement d'installations piétonnières ou cyclistes dans le cadre des nouveaux projets routiers

Municipalité	Initiative(s)
Abbotsford	Les déplacements à vélo sont facilités sur toutes les nouvelles routes construites. Les nouvelles routes collectrices et les nouvelles artères comprennent toutes des bordures de route partagées ou des voies cyclables marquées.
Edmonton	Toutes les nouvelles routes de la ville (qu'elles soient construites par la ville ou des promoteurs) doivent inclure un trottoir et des installations cyclables comme des sentiers à usages multiples ou des installations cyclables sur rue.
Kelowna	Comme l'exige le règlement de viabilisation et de lotissement des projets d'aménagement, des voies cyclables doivent être aménagées sur les nouvelles routes et les routes améliorées conformément au plan du réseau.
Saskatoon	Adoption d'une nouvelle norme pour les artères qui stipule qu'une voie à usages multiples d'une largeur de 2,5 m doit être aménagée sur un côté de la route plutôt qu'un trottoir d'une largeur de 1,5 m.

Tableau 6 : Principaux règlements exigeant l'aménagement d'installations piétonnières ou cyclistes dans le cadre des nouveaux projets routiers

Surrey	Les règlements de zonage et de lotissement exigent que des liens soient aménagés entre les culs-de-sac.
TransLink	Tous les importants projets d'immobilisations financés en totalité ou en partie par TransLink sont examinés pour déterminer s'ils peuvent favoriser le cyclisme, y compris par l'aménagement de pistes cyclables.

5.2 Installations de transport

Définir et mettre en place des initiatives pour la mise en place d'installations de transport qui permettent des activités piétonnières et cyclistes en tout confort et de manière sécuritaire et directe. Ces initiatives peuvent être définies par la préparation d'un plan directeur de réseau, mais elles doivent aussi être mises en place par des processus de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien. Les normes et conventions existantes ne doivent pas constituer un obstacle et elles peuvent être surmontées grâce à l'innovation.

5.2.1. VALEUR DU RÉSEAU DE BASE

Les participants de plusieurs municipalités qui mettent en place des initiatives efficaces soulignent la valeur des installations « de base » — c'est-à-dire un corridor ou un noyau qui est bien utilisé en pratique, mais qui est aussi symbolique pour les représentants élus et le grand public. L'effet de démonstration de ces installations bien visibles peut avoir des incidences culturelles marquées. Les répondants fournissent plusieurs exemples, notamment ceux du carré Yonge-Dundas de Toronto, du parc linéaire de Trois-Rivières, du réseau de boulevards cyclables de Vancouver, de la piste Galloping Goose de Victoria et des corridors de la Route verte qui traversent des municipalités du Québec (p. ex., le sentier longeant le fleuve à Rimouski). Les installations de chaque collectivité sont uniques et leur aménagement peut nécessiter du temps. Par exemple, Victoria a entrepris l'aménagement de la piste Galloping Goose il y a dix ans en utilisant des corridors ferroviaires abandonnés qui reliaient certains secteurs à des destinations clés, notamment le centre-ville. Aujourd'hui, cette piste est probablement l'infrastructure la plus facilement identifiée au réseau de la ville.

Intégrer les installations de TA aux nouveaux projets d'aménagement et projets routiers.



Photographie de Jose Oquendo

Figure 19: Times Square de New York piétonnisation de Broadway



Photographie de Padraic

Figure 21: Nouveau pont piétonnier et cycliste Corktown sur le canal Rideau à Ottawa, en Ontario

Impact culturel marqué des projets symboliques et à grande visibilité

Bien que cette étude soit principalement axée sur les résultats obtenus au Canada, les participants mentionnent souvent les progrès récemment réalisés par la ville de New York.

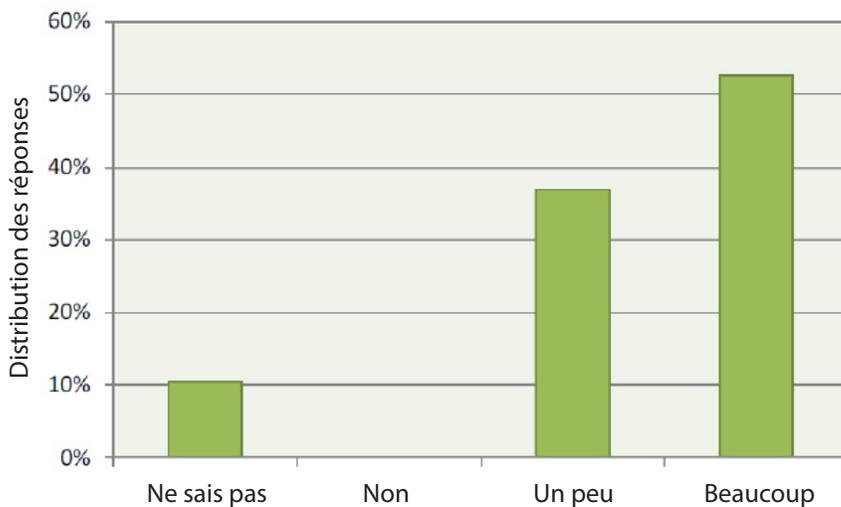
partielle de Times Square) a engendré un virage culturel quant à la manière dont le personnel de la ville, les politiciens et les résidents perçoivent le rôle des rues.

Bien que le contexte politique, physique et social de New York diffère grandement de celui de la plupart des collectivités canadiennes, certains participants sont d'avis que la stratégie globale de New York, qui repose sur le lancement rapide et à peu de frais de plusieurs projets pilotes d'espaces publics de grande dimension à des emplacements clés (y compris la piétonnisation

5.2.2. SURMONTER LES OBSTACLES PHYSIQUES

L'enquête réalisée auprès des municipalités indique que l'aménagement d'installations qui permettent aux utilisateurs du transport actif de traverser des barrières physiques est considéré de loin l'initiative la plus efficace pour améliorer la marche et le cyclisme (voir la figure 20).

Figure 20: Les initiatives d'aménagement d'installations (ponts, tunnels) pour la marche /le cyclisme pour traverser des barrières physiques ont-elles amélioré le transport actif?



Certains exemples fournis comprennent les voies vertes (Greenways) de Vancouver, les corridors ferroviaires de Toronto et de Renfrew et les ponts à voies cyclistes au-dessus d'autoroutes de Brantford, de Surrey, de Mississauga, de Caledon, de Prince George et d'Edmonton (voir le tableau 7). Le pont Corktown d'Ottawa qui permet aux piétons et aux cyclistes de traverser le canal Rideau fait bien plus que répondre à un besoin réel, il a contribué à établir la légitimité de plusieurs projets semblables qui en sont maintenant à diverses étapes de planification.

Puisqu'un grand nombre de corridors ferroviaires, de voies navigables, d'artères principales et d'autoroutes relèvent des gouvernements régionaux, provinciaux et fédéral, ces ordres de gouvernement supérieurs assument une grande responsabilité dans ce domaine. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure de



Tableau 7 : Principales initiatives d'aménagement d'installations (ponts, tunnels) pour traverser à la marche ou à vélo des barrières physiques

Municipalité	Initiative(s)
Brantford	Traversée de la route 403 et du pont du CN.
Caledon	Pont de voie ferroviaire sur la route 10, qui a coûté environ un million de \$.
Edmonton	Les piétons et cyclistes peuvent emprunter la plupart des ponts. La ville a aussi construit un certain nombre de ponts réservés aux piétons et aux cyclistes, dont le nouveau passage inférieur vers la station de train léger Belgravia - McKernan.
Guelph	Divers ponts piétonniers/cyclistes de Guelph ont été construits pour permettre la traversée de rivières.
Mississauga	Le pont de la route Confederation (2008) comprend une voie piétonnière physiquement séparée et une voie cyclable sur rue au-dessus de la route 403, ce qui permet aux piétons et aux cyclistes d'avoir accès au centre de Mississauga à partir du nord.
Ottawa	Le pont piétonnier Corktown qu'on attendait depuis longtemps et qui traverse le canal Rideau est très populaire.
Peterborough	Le pont piétonnier au-dessus de la rivière a été élargi et amélioré, notamment par l'ajout d'un nouvel éclairage
Prince George	Construction d'un lien ferroviaire sous la route urbaine à quatre voies, ce qui a coûté environ 900 000 \$.
Renfrew	Élargissement de tabliers de ponts pour faciliter les activités cyclistes et saisonnières.
Slave Lake	Aménagement de ponts piétonniers au-dessus de ruisseaux et de fossés de drainage.
Surrey	Aménagement de ponts piétonniers et cyclistes au-dessus d'autoroutes et de rivières.
Whistler	On a récemment construit un pont au-dessus d'une rivière pour le réseau Valley Trail afin que les cyclistes et les piétons n'aient plus à se rendre à la route pour traverser la rivière.
MTI (C.-B.)	Politique de cyclisme – toutes les routes construites et améliorées (y compris les ponts) doivent faciliter le cyclisme lorsque cela est possible.
MTO	Aménagement de ponts piétonniers à plusieurs stations du GO Train ou à proximité pour réduire le temps de déplacement des piétons et améliorer leur sécurité.
Translink	Dans le cadre de la construction de la ligne Canada de l'aérotrain (SkyTrain), un pont piétonnier/ cycliste a été construit sur le fleuve Fraser pour relier Vancouver et Richmond. Le pont a été inauguré en même temps que la ligne de l'aérotrain.

la Colombie-Britannique a établi une politique qui exige que tous les projets de construction ou d'amélioration de routes (y compris les ponts) prévoient des installations de cyclisme lorsque cela est possible. Étant donné la coordination requise entre les ordres de gouvernement et les

travaux d'ingénierie requis par de tels projets, la mise en place de ces initiatives peut nécessiter beaucoup de temps. Certains répondants citent le projet de construction d'un pont piétonnier au-dessus de la route 10 en Ontario dont le

processus d'approbation s'est échelonné sur deux ans.

5.2.3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

L'enquête réalisée auprès des municipalités pour cette étude indique que l'aménagement de pistes hors rue est très populaire, ce que confirme également la dernière enquête sur les ITU de l'ATC⁵, et que ces pistes amélioreraient grandement les conditions de transport actif.

Cette observation pourrait illustrer l'existence de barrières élevées sur le plan sociopolitique et institutionnel que doivent surmonter ceux qui s'efforcent de réaffecter l'espace routier limité de manière à favoriser les piétons et les cyclistes. Certains répondants soulignent que des municipalités ont de la difficulté à améliorer l'accessibilité offerte aux usagers du transport actif dans le milieu bâti où un réseau cohérent d'installations hors rue ne peut pas être aménagé. C'est d'ailleurs le genre de problème que connaît le formidable réseau de pistes hors rue de 635 km de Calgary (le plus grand au Canada), qui éprouve de la difficulté à relier des destinations clés.

Selon les répondants, de nombreuses petites et moyennes collectivités en Colombie-Britannique mettent l'accent sur l'aménagement de voies cyclables hors rue parce que ces collectivités se sont fréquemment développées le long de routes qui sont fondamentalement hostiles au transport actif. Ces voies de circulation majeures représentent des barrières importantes à l'aménagement de réseaux de transport actif efficacement reliés, une réalité qui est amplifiée par le fait que ces voies sont souvent gérées par un ordre de gouvernement autre que municipal.

L'enquête de l'étude démontre que de nombreuses grandes municipalités font l'essai

de diverses installations pour aider les piétons à traverser les rues et qu'en général, on considère que ces projets améliorent grandement le transport actif. Lorsque la ville de Kelowna a aménagé des pistes cyclables d'une longueur totale de 250 km et que ce projet a connu un grand succès, les conseillers municipaux ont reconnu l'importance d'aménager des installations pour les cyclistes sur les routes municipales. Même si elle est une collectivité de banlieue, Surrey semble avoir aménagé des installations cyclables d'une grande diversité. Vancouver affirme aussi avoir mis en place une vaste gamme de mesures le long de ses boulevards à voies cyclables, la route verte Central Valley et d'autres installations, notamment :

- des boutons-poussoirs pour les cyclistes;
- des zones avancées pour cyclistes;
- la suppression des voies réservées aux virages à droite;
- des refuges pour vélos aux virages en crochet;
- le marquage des voies cyclables aux intersections;



Figure 22: Boutons-poussoirs pour les cyclistes à Vancouver, en C.-B.

5 Association des transports du Canada, Indicateurs des transports urbains – Quatrième enquête (2010)



- des mesures complètes de ralentissement de la circulation le long des boulevards cyclables.

Les répondants expliquent qu'en plus d'améliorer la facilité d'utilisation et la sécurité des cyclistes, les installations de Vancouver rappellent aux conducteurs qu'ils sont tenus de partager la route avec les cyclistes, en particulier aux intersections achalandées à circulation mixte.

Même si de nombreux projets municipaux semblent se rapporter aux panoramas de rues, à l'installation de mobilier urbain, aux régimes routiers et au ralentissement de la circulation, les répondants indiquent souvent que les améliorations apportées à l'intention des piétons se limitent aux trottoirs. Certaines initiatives ciblant l'amélioration de la qualité du domaine piétonnier existant sont toutefois mentionnées, notamment l'installation par la ville de Peterborough de signalisation à mi-bloc pour les piétons, ce qui leur offre un plus grand nombre d'emplacements où ils peuvent traverser les grandes artères, en particulier près de destinations clés comme des parcs, des écoles et des églises.

Certains répondants expliquent qu'il est difficile de coordonner les initiatives de conception avec d'autres ordres de gouvernement en ce qui concerne des rues principales comme des routes ou des artères qui ne relèvent pas des administrations municipales. Ces rues abritent souvent des immeubles à usage commercial, résidentiel, institutionnel ou administratif.

5.2.4. SYNERGIES AVEC LES PROJETS ROUTIERS

L'intégration méthodique de nouvelles installations piétonnières et cyclistes aux projets de remise en état et de reconstruction des routes constitue également une excellente façon de faire progresser le transport actif; pour ce faire, il suffit de suivre la nouvelle route pavée.

La ville d'Edmonton a activement adopté cette approche en examinant chaque projet de reconstruction de route pour déterminer comment y intégrer des trottoirs manquants, des installations d'accès au transport en commun, des voies cyclables, des marques de chaussée et de larges voies en bordure de route. Le groupe responsable des routes présente le projet au groupe responsable du transport actif, qui effectue la planification préliminaire. Même si le groupe responsable des routes assume peut-être en dernier ressort cette responsabilité de planification, la ville ne dispose toujours pas de lignes directrices de conception approuvées. De plus, l'expérience démontre qu'il est difficile d'appliquer les mêmes lignes directrices à tous les projets de reconstruction.

Selon des répondants d'Edmonton, leur approche a beaucoup contribué au transport actif par l'utilisation de budgets de construction routière (plutôt que de budgets consacrés au transport actif). À Halifax, les projets routiers comprennent couramment de larges accotements ou des voies cyclables. De même, Ottawa stipule que des installations cyclables doivent être incluses dans les projets de construction de routes et de ponts.

Toutefois, comme l'indique la section 4.4.2, il est possible que les priorités des usagers du transport actif ne soient pas respectées et que des retards se présentent pour diverses raisons si on se fie uniquement à cette approche opportuniste pour aménager des installations de transport actif. Les répondants précisent donc que cette stratégie doit uniquement être utilisée à des fins complémentaires et ne doit pas remplacer la planification axée sur le transport actif puisque ce type de planification prévoit l'établissement de plans pour les travaux d'immobilisations et non seulement l'utilisation de sommes liées à d'autres priorités. La seule région mentionnée par les participants pour les efforts qu'elle effectue afin de tenir compte des

« Suivre les nouvelles routes pavées » pour planifier le transport actif.

priorités du transport actif lorsqu'elle établit des plans de reconstruction de routes est celle de Waterloo.

5.2.5. SYNERGIES AVEC LES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

L'aménagement d'installations linéaires piétonnières ou cyclables dans les nouveaux corridors de transport en commun rapide est la seule façon dont les usagers du transport actif peuvent bénéficier des projets de transport en

croit que les déplacements en vélo le long de la route verte Central Valley sont en hausse et que cette hausse peut être attribuable au sentiment de sécurité améliorée des usagers qui résulte du nombre réduit d'intersections à niveau et de la séparation accrue avec la circulation.

Habituellement, le lien existant entre le transport en commun et le transport actif améliore l'accès aux arrêts et aux stations de transport en commun pour les piétons et les cyclistes. La connectivité au transport en commun peut contribuer à augmenter le potentiel de financement des liens du transport actif, et la nécessité d'aménager les zones de chalandise requises pour le transport en commun afin de fournir des niveaux élevés de service aux piétons et aux cyclistes peut constituer un argument puissant.

Halifax a explicitement intégré la planification du transport actif à son processus de planification du transport en commun en veillant à ce que les nouvelles stations de transport en commun MetroLink comprennent des liens piétonniers et cyclables avec les collectivités voisines. Certains répondants expliquent aussi que Kelowna a créé des réseaux piétonniers dans de nouveaux secteurs de banlieue qui ont pour but de relier des secteurs résidentiels aux installations de transport en commun et de covoiturage.

La troisième synergie entre le transport en commun et le transport actif a trait au stationnement des vélos aux stations de transport en commun. GO Transit affirme avoir installé 100 abris à vélo comprenant chacun de 16 à 20 espaces pour vélos, et TransLink affirme avoir installé 300 casiers à vélo depuis 2000 et que le niveau d'utilisation de ces casiers est à la hausse. Les avantages offerts par les installations plus sécuritaires de stationnement pour vélos (p. ex., des casiers) sont particulièrement apparents dans la banlieue, notamment aux stations des chemins de fer de banlieue, où les vélos sont



Photographie de Flickr, compte «wafarboard»

Figure 23: Nouvelle passerelle Winston de la route verte Central Valley qui est reliée à la station de l'aérotrain Sperling à Burnaby, en C.-B.

Intégrer les enjeux du TA au plan des travaux publics.

Obtenir l'espace et les fonds requis par l'entremise des projets de transport en commun rapide.

commun. La région de York prévoit utiliser la construction du transport en commun rapide pour aménager 55 km de voies cyclables d'ici 2014. Selon les répondants, Vancouver et Translink ont aussi décidé d'aménager des corridors cyclables sur les nouveaux trajets de transport en commun rapide même si cela ne fait pas partie de leur plan cycliste (Cycling Plan), par exemple, des liens cyclables vers la nouvelle ligne Canada ainsi que la route verte Central Valley en développement qui est reliée aux stations le long de la ligne Millennium de l'aérotrain. TransLink

habituellement stationnés pendant de plus longues périodes.

5.2.6. COMPROMIS DES USAGERS DE LA ROUTE



Figure 25: La demande de stationnement pour vélos a rapidement excédé l'offre au premier abri à vélo de GO Transit à Ajax, ce qui a nécessité la construction d'un deuxième abri.

Les participants à l'étude indiquent que les villes qui hésitent à réduire le nombre ou la largeur des voies réservées aux véhicules sont dans l'obligation de faire des compromis entre les besoins des piétons et ceux des cyclistes lorsqu'elles déterminent à quelle fin sera utilisée l'autre partie de l'emprise routière. Kelowna explique que l'ajout de voies cyclables sur certaines routes a requis l'élimination des zones tampons des trottoirs. De plus en plus, les collectivités suppriment des voies de circulation (c'est-à-dire qu'elles optent pour des régimes routiers) ou elles acceptent l'aménagement de voies de circulation à largeur réduite (la largeur minimale de 3 m est de plus en plus courante) pour ne pas avoir à faire de compromis indésirable entre les besoins des piétons et ceux des cyclistes.

Plusieurs participants à l'étude expliquent que des projets de régimes routiers ont doublé les

initiatives de transport actif. Abbotsford, Calgary, Montréal, Prince George, Ottawa, Toronto et Vancouver indiquent avoir supprimé des voies pour la circulation motorisée afin d'élargir le domaine piétonnier ou d'ajouter des infrastructures cyclables sur rue. Ces décisions difficiles de réaménagement auraient pu être évitées par l'intégration d'une philosophie de « rues complètes » lors de la conception initiale des routes. Même si aucune expérience de « rues complètes » n'est citée par les participants, certaines lignes directrices progressives de conception des routes adoptées par des collectivités canadiennes peuvent atteindre



Figure 24: Espace de stationnement sur rue utilisé pour élargir une terrasse à Niagara Falls, en Ontario

Photographie de Dylan Passmore

les mêmes objectifs (voir la section suivante).

5.2.7. LIGNES DIRECTRICES POUR LA CONCEPTION DES INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES ET CYCLABLES

Bien que le présent rapport porte sur l'aspect global du transport actif, il est important de préciser que les exigences de conception pour les piétons et les cyclistes sont plutôt différentes.

La ville d'Ottawa a intégré des lignes directrices pour la conception d'installations de cyclisme

Créer de l'espace en supprimant ou en réduisant la largeur des voies pour véhicules motorisés.

Encourager la mise en place automatique d'initiatives de transport actif.

à son plan cycliste et a déterminé que cette approche contribue à résoudre de nombreux enjeux de conception, et ce, de manière rapide et avec très peu d'opposition. À Halifax, on a obtenu des résultats semblables puisque les répondants expliquent qu'un manuel de normes de conception a permis l'aménagement d'installations cyclistes de qualité, et ce, tout naturellement. Les membres du personnel responsables du transport actif à Halifax ont passé quelques années à renseigner les autres membres du personnel de la ville et à défendre l'utilisation de ces lignes directrices, mais ils ont maintenant réussi à limiter les discussions aux projets qui présentent des circonstances exceptionnelles. La région de Waterloo a entrepris l'élaboration de lignes directrices de conception routière qui intègrent les besoins en matière de transport actif aux tronçons de routes nouvellement construits ou reconstruits, le but premier étant le traitement équitable de tous les modes de transport. Ottawa a déjà adopté des lignes directrices de conception pour les artères urbaines, les routes collectrices urbaines et les routes rurales et ces lignes directrices répondent explicitement aux besoins des piétons et des cyclistes.

5.2.8. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ENTRETIEN

Les initiatives liées à l'entretien adéquat des installations piétonnières et cyclistes ne semblent pas faire l'objet d'efforts intenses dans la plupart des municipalités, même si quelques initiatives d'entretien hivernal axées sur la sécurité ont été mentionnées par des participants à l'étude. Le déneigement et le déglacage sont particulièrement importants dans les petites municipalités puisque la quantité restreinte de services de transport offre peu d'options de rechange à la marche et au vélo lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Peterborough explique que les voies cyclables sont maintenant devenues la première priorité au printemps, et Calgary, Caledon, Fort St. John et Rimouski indiquent mener des efforts importants de déneigement. Montréal entretient 35 km de voies cyclables de son réseau (le réseau blanc)

Photographie de D'Arcy Norman



Figure 26: Pratiques de déneigement des pistes sur le boulevard Tuscan à Calgary, en Alberta.

selon des normes élevées tout au long de l'hiver, et la ville a déterminé que l'utilisation qui en résulte justifie les coûts des opérations. Il est intéressant de noter que les travaux d'entretien des trajets cyclables visés selon des normes plus élevées que celles des routes et des trottoirs

Accorder la priorité
aux corridors de
déneigement.



adjacents ont entraîné des plaintes provenant des autres usagers de la route et que les pratiques d'entretien ont été ajustées.

Les participants sont également d'avis que les préoccupations liées à l'entretien futur peuvent représenter un obstacle à l'ajout de nouvelles installations. Le personnel des travaux publics peut hésiter à appuyer l'aménagement d'installations de transport actif qui augmentent la complexité ou la portée de leurs tâches (p. ex., le déneigement, le balayage et les travaux de peinture) si les budgets d'exploitation ne sont pas augmentés lorsque des dépenses d'immobilisations sont approuvées.



6. AMÉLIORER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

6.1 Sûreté des routes

Adopter des pratiques et des programmes qui portent spécialement sur les enjeux de sûreté pour les piétons et les cyclistes, ainsi que sur les préoccupations de ces derniers en ce qui concerne les conditions météorologiques et leur confort personnel.

Former des groupes de travail pour identifier et améliorer les emplacements à problème.

La collecte de données sur la sécurité est habituellement inadéquate.

La liste des exigences présentée par les participants en ce qui concerne la sécurité du transport actif est longue, mais peu d'initiatives précises ont été mentionnées pendant l'enquête et les entrevues outre les avantages sur le plan de la sécurité routière qui sont associés aux installations améliorées de transport actif et à quelques programmes d'information et d'exécution. Les programmes que les municipalités peuvent mettre en œuvre sont plutôt limités puisque la formation des conducteurs

et le délivrance des permis de conduire sont de ressort provincial. Selon certains répondants, une réforme provinciale doit être effectuée, mais aucun exemple de ce genre n'est présenté, exception faite de quelques participants qui déplorent la décision récemment prise par le Québec qui permet les virages à droite aux feux rouges et celle de la Nouvelle-Écosse qui permet aux agents de police de remettre des contraventions aux piétons qui amorcent leur traversée lorsque la main du panneau de signalisation clignote.

Au niveau municipal, les initiatives liées à la sécurité se limitent habituellement aux campagnes occasionnelles qui sont effectuées par les services de police pour encourager l'adoption de comportements sécuritaires. La ville de Guelph indique avoir mis en place un programme de renforcement positif axé sur la prévention des blessures plutôt que sur la prévention des accidents et dans le cadre duquel les policiers remettent des coupons de Dairy Queen aux enfants qui portent leur casque de vélo. Les répondants font également mention des annonces publicitaires qui sont

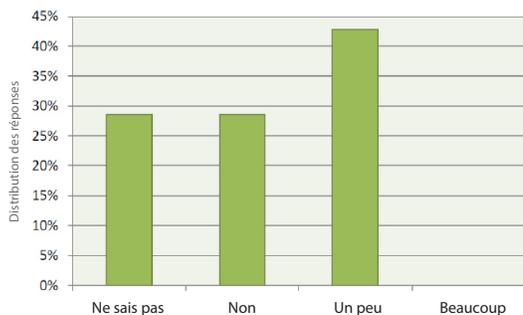


télédiffusées à Halifax depuis plusieurs années et qui visent à améliorer le niveau de sensibilisation de tous les usagers de la route. De nombreuses municipalités font également la promotion de la formation BÉCANE. Selon certains participants du Québec, la création d'un groupe de travail sur la sécurité des piétons et des cyclistes formés de nombreux représentants de la collectivité et d'intervenants dans le domaine aide grandement les municipalités à obtenir des commentaires et des suggestions en ce qui concerne l'amélioration des emplacements à problème et la sécurité routière dans son ensemble.

Ceux qui ont répondu à l'enquête de cette étude sont d'avis que la collecte de données sur la sécurité constitue le genre d'initiative le moins efficace pour l'amélioration du transport actif (voir la figure 27), ce qui pourrait expliquer la qualité des données sur la sécurité habituellement recueillies et peut-être même l'absence d'analyse de suivi qui proposerait des solutions constructives aux problèmes définis.

Selon certains participants, il existe une vaste gamme de méthodes de collecte de données sur les blessures graves, et l'information sur les conditions non sécuritaires vécues par tous les usagers (p. ex., les accidents évités et les incidents qui ne requièrent pas d'hospitalisation) est essentiellement non documentée. De plus, en ce qui concerne le cyclisme, les analyses statistiques reposent sou-

Figure 27: Les initiatives de collecte et d'analyse des données sur la sécurité du transport actif ont-elles amélioré le transport actif?



vent sur de petits échantillons, ce qui fait en sorte qu'il est difficile d'établir des conclusions significatives sur le plan statistique.

Le concept des routes à « espace partagé », qui est de plus en plus populaire en Europe et qui repose sur la suppression de tous les panneaux de signalisation, de toutes les marques et de tous les feux de circulation des rues, attire depuis peu l'attention des médias canadiens. Les résultats obtenus en Europe démontrent que l'incertitude des conducteurs en ce qui concerne les comportements qu'ils doivent adopter dans de tels espaces les encourage à réduire leur vitesse et à faire preuve d'une plus grande vigilance, ce qui entraîne une réduction marquée des accidents. Certains répondants avaient hâte de discuter de ce sujet, mais nous commençons à peine à comprendre les incidences de ces environnements, et il n'existe toujours pas d'exemple canadien formel sur lequel nous pouvons nous fonder, même si quelques initiatives en ce sens ont été planifiées.

En tenant compte de ces enjeux, certains répondants expliquent que le niveau de sécurité perçu dans certaines situations peut être très différent du niveau de sécurité réel, et ils soulignent la relation importante qui existe entre la sécurité perçue, le niveau d'aisance et le mode de transport choisi. Peu importe le taux d'accident, les piétons et cyclistes qui ne se sentent pas en sécurité dans un environnement ne seront pas à l'aise dans cet environnement, par exemple marcher sur le trottoir le long d'une artère de banlieue.

Cela aura inévitablement une incidence sur la décision initiale de marcher ou d'utiliser sa bicyclette. Dans certaines circonstances, la « sécurité dans le grand nombre », idée reçue, peut avoir pour effet de diminuer la sécurité réelle, causant ainsi une spirale négative. Cela étant dit, les répondants n'ont relaté aucune expérience avec ce type de corrélation, ce qui pourrait s'expliquer par un manque de données à cet effet.

Améliorer le sentiment de sécurité grâce aux initiatives de la PCAM.

6.2 Criminalité et sécurité individuelle

Favoriser la mise en place d'une culture de la connaissance, de la compréhension et de l'action afin de résoudre les problèmes réels et perçus en matière de sûreté individuelle et de vol de bicyclette

6.2.1. CRIMINALITÉ ET SÉCURITÉ INDIVIDUELLE

À Halifax, les nouvelles installations hors rue doivent être analysées au regard de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).⁶ Même si les principes de la PCAM s'appliquent en général à tous les espaces publics, les participants font état d'expériences précises liées aux sentiers à usages multiples ayant fait l'objet de vérifications de la PCAM et sur lesquels les usagers se sentaient plus en sécurité.

En ce qui concerne les services de police, peu d'initiatives ont été mentionnées. Les résultats obtenus à Ottawa par les initiatives de patrouilles policières à vélo sont positifs, et les participants sont d'avis que ces initiatives ont contribué à mieux faire connaître au niveau local l'utilisation du vélo à des fins utilitaires. Port Coquitlam indique aussi avoir obtenu beaucoup de succès grâce à son comité de liaison formé de membres du personnel et de membres du détachement local de la GRC qui se rencontraient toutes les deux semaines pour discuter du transport et des solutions à l'étude.

6.2.2. RÉDUCTION DES VOLS DE BICYCLETTES

Les gouvernements ont de la difficulté à réduire le nombre de vols de bicyclettes au niveau municipal. Bien qu'il n'existe aucun système de suivi national pour les bicyclettes volées, Whistler et Toronto ont mis en place des programmes de « bicyclettes appâts » qui ont produit de bons résultats. Dans le cadre de ces programmes, les services de police accusent ou appréhendent rapidement toute personne interceptée pendant qu'elle est en train de voler une de ces bicyclettes appâts, lesquelles sont étroitement surveillées.

6 Grâce à certaines caractéristiques du milieu bâti, les stratégies de conception de la PCAM visent à décourager les actes criminels en augmentant le risque d'appréhension perçu par les délinquants potentiels.

ÉTUDE DE CAS : ville de Whitehorse, Yukon

Population de 2006 : 20 461 résidents

Refaçonner le transport actif dans une petite collectivité nordique.

La ville de Whitehorse est la preuve que le transport actif peut être un mode de transport pratique et populaire dans les petites collectivités qui ont un climat et une topographie difficiles. Whitehorse a une population d'environ 21 000 personnes et est une collectivité compacte, ce qui signifie que 90 % des travailleurs ont de courts trajets à effectuer jusqu'à leur travail, des trajets qu'ils pourraient faire à la marche ou à bicyclette. Depuis 2002, Whitehorse et plusieurs de ses partenaires se sont efforcés d'éliminer les obstacles qui nuisaient à la marche et au cyclisme, de renseigner et d'informer les citoyens de la ville au sujet du transport actif et d'encourager l'utilisation de ce mode de transport. En quelques années seulement, la ville a donné un nouvel élan à l'utilisation du transport actif pour les migrations journalières, a amélioré les attitudes du public à l'égard des options de transport actif et a renforcé le soutien fourni par les organismes gouvernementaux aux initiatives de marche et de cyclisme. Les opinions positives des résidents de Whitehorse à propos des pistes et des sentiers qui se rendent au centre-ville sont passées de 48 % en 2004 à 76 % en 2006. De plus, 30 % des résidents sont d'avis que le cyclisme est devenu plus sécuritaire et le nombre de ménages

comprenant au moins un membre qui se rend à la marche ou à vélo au centre-ville a augmenté de 10 %.

Transformer l'identité civique. Ce n'est que depuis quelques années qu'on demande aux résidents de Whitehorse d'étudier la possibilité d'utiliser le transport actif pour se déplacer. Mais la collectivité a remis en question sa grande dépendance à l'automobile grâce à un fort leadership et à de grands efforts de promotion, notamment à des événements de participation comme la campagne Wheel 2 Work Whitehorse et l'ajout d'installations à grande visibilité comprenant un nouveau pont pour qui ceux traversent la rivière Yukon à la marche ou à vélo. Ces mesures ont donné une certaine légitimité aux choix de transport qui, auparavant, pouvaient être considérés inhabituels. Elles ont aussi amorcé un virage sur le plan de l'identité civique puisque cette identité valorise maintenant la marche, le cyclisme et le transport en commun. Ces mesures ont également renforcé la volonté des représentants élus de continuer à appuyer le transport actif par des projets comme un nouveau plan de pistes.

Répondre à la demande en éliminant les barrières physiques. Autrefois, les résidents de Whitehorse qui voulaient se rendre au centre-ville à la marche ou à vélo étaient découragés par les sections non aménagées pour les vélos des réseaux de sentiers et des réseaux de voies cyclables sur rue, par les grandes variations d'élévation et par les conditions difficiles de la circulation au centre-ville. Bon nombre de ces barrières ont maintenant été supprimées ou atténuées : de nouveaux segments de sentiers ont été aménagés là où il n'y en avait pas, un escalier extérieur éclairé aide les navetteurs à traverser un ravin, un nouveau pont a été construit sur la rivière Yukon, des voies cyclables encouragent le cyclisme dans le centre-ville et des mesures de ralentissement de la circulation comme des régimes routiers dans le centre-ville rendent le transport actif plus agréable et plus pratique.



Figure 28: Stationnements innovateurs de courte durée pour vélos à l'hôtel de ville et sur First Ave à Whitehorse, au Yukon

Renforcer la sensibilisation et la compréhension. Afin de préparer la collectivité à des changements tels que la diminution de la largeur de certaines rues, l'aménagement de voies cyclables et la construction d'un nouveau carrefour giratoire, la ville a tenu des rencontres publiques et des ateliers, a distribué des dépliants, a fait paraître des articles dans les journaux, a fait de la publicité dans les médias, a installé des kiosques à des foires commerciales et a conçu de nouvelles cartes pour le cyclisme et la marche. La ville a également collaboré avec ses partenaires, notamment avec les agents de la paix et les conducteurs de véhicules de transport en commun, ainsi qu'avec les équipes d'entretien et les médias. Ces efforts ont aidé Whitehorse à définir les problèmes, à élaborer des solutions efficaces, à mieux faire accepter les mesures prises et à assurer l'utilisation sécuritaire et adéquate des nouvelles installations.

Miser sur les ressources communautaires. Whitehorse a formé des partenariats solides avec des entreprises locales, différents ordres de gouvernement et une vaste gamme de groupes communautaires et de citoyens. Ces partenaires ont fourni une grande quantité des ressources financières et du capital social requis pour mettre en œuvre les projets. Ils ont activement participé à la planification et à la mise en place des améliorations du transport actif, et ils ont renforcé leur capacité de soutien continu pour l'avenir.



7. INFLUENCER LES CHOIX INDIVIDUELS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT

7.1 Accent sur une culture de TA : attitudes et perceptions

Encourager les gens à faire l'essai de la marche ou du cyclisme dans différents environnements dans le but de faire du transport actif une activité quotidienne pour tous les segments de la population. Ce sont les urbanistes et les autres décideurs qui utilisent régulièrement le transport actif pour se déplacer qui sont les plus aptes à définir les besoins et les lacunes dans ce domaine et qui comprennent le mieux l'importance de mettre en place des installations adaptées à tous

les niveaux de compétence de déterminer comment le TA est lié à ces avantages.

Les participants à l'étude conviennent en général que l'intérêt du public à l'égard du cyclisme est restreint par un certain nombre d'idées fausses, par exemple, par celle voulant que le cyclisme ne soit qu'un loisir ou un mode temporaire utilisé par les ménages à faible revenu et les étudiants jusqu'à ce qu'ils disposent des ressources financières requises pour acheter une automobile.

Ceux qui s'intéressent au cyclisme ont souvent l'impression que ce mode de transport est difficile ou non sécuritaire, ce qui entraîne une baisse de la demande. Certains croient même que les messages véhiculés dans les médias contribuent à cette situation. Des répondants expliquent qu'Edmonton éprouve certaines difficultés avec les médias locaux, qui dressent une image

négative du transport actif et qui encouragent les commentaires critiques.

Toutefois, selon les répondants, on observe une nouvelle tendance au sein de la population, qui considère de plus en plus que le cyclisme est à la mode, « cool », écologique, etc. C'est ce que l'on peut constater à Montréal, où le BIXI et la Féria du vélo de Vélo Québec véhiculent une image du cyclisme accessible aux usagers à des fins utilitaires, et non l'image habituelle que se font les Canadiens du cyclisme, soit celle d'un athlète en collant spandex ou d'un messenger à vélo contre-culture.

Comme l'explique la section 4.1, les médias sociaux comme les blogues et Twitter (comptes individuels ou de la ville) ont aidé Edmonton à établir une forme d'équilibre en ce qui concerne ce débat et à appuyer les chefs de file dans ce domaine. Des répondants expliquent aussi que la ville de Victoria a connu des expériences semblables.

Comme nous l'avons indiqué dans les pages précédentes, plusieurs répondants mettent l'accent sur la valeur de la collaboration avec les services de santé étant donné leur grande expérience en ce qui concerne l'utilisation des relations avec les médias pour façonner les attitudes face à des questions comme le tabagisme et le port de la ceinture de sécurité. Certains croient toutefois que les efforts menés sur le plan de la santé visent principalement la prévention des blessures (p. ex., le port du casque) et non la prévention des accidents et les avantages sur le plan de la santé qui sont offerts par le transport actif.

Selon les répondants, on observe un phénomène intéressant à Vancouver, où les boulevards cyclables de 128 km de la ville⁷ étaient tellement populaires auprès des résidents en raison de

7 Rues faisant l'objet de mesures de ralentissement de la circulation qui ont été optimisées pour le vélo et qui découragent la circulation motorisée non locale.



Photographie de Flickr, compte « Valerie27 »

Figure 29: Marche de Jane (Jane's Walk) dans le quartier Annex de Toronto, en Ontario

leur impact sur la viabilité des quartiers et sur la sécurité routière que ces boulevards ont encouragé le public et la classe politique à appuyer l'aménagement d'un réseau cyclable élargi. Toutefois, les répondants sont, en général, d'avis que la stratégie de promotion selon laquelle « il suffit de construire le réseau et ils viendront » n'est pas suffisante — le premier Big Mac ne s'est certainement pas vendu grâce à son seul mérite. Il est préférable d'établir et de mettre en place des stratégies d'offre et de demande de manière simultanée.

Un des plus importants événements promotionnels mentionnés par les participants à l'étude est l'activité populaire Vélo-dimanche d'Ottawa, pour laquelle on ferme à la circulation 65 km de promenades de la Commission de la capitale nationale pendant une partie de la journée, et ce, chaque dimanche de la saison estivale. Winnipeg a également organisé l'activité Ciclovía d'une journée en 2009, qui était dirigée par des entreprises et des groupes communautaires du centre-ville. Cet événement a connu un grand succès puisque de nombreuses personnes y ont participé et que les commentaires formulés étaient positifs. Même si ces événements sont présentés comme des événements cyclistes, un nombre important de piétons, d'adeptes du patin à roues alignées et

Refaçonner la marche et le cyclisme afin d'encourager une participation accrue.

Renforcer le soutien du public et de la classe politique en faveur d'un réseau de boulevards cyclables.

Effectuer des visites des quartiers à la marche afin de repenser le rôle des rues pour qu'elles deviennent aussi des espaces sociaux.



d'autres usagers de modes non motorisés y participent.

Bon nombre des événements faisant la promotion de la marche et qui sont mentionnés par les répondants semblent mettre l'accent sur la santé et les loisirs, notamment la campagne Peterborough Walks. Les événements portant uniquement sur la marche qui sont mentionnés par les répondants semblent aussi avoir une portée moins grande.

Il est toutefois important de souligner une exception, soit la marche de Jane (Jane's Walk) – un grand événement de deux jours organisé pour rendre hommage à Jane Jacobs et qui comprend des visites thématiques effectuées à la marche dans certains quartiers. En 2009, cet événement était tenu dans 24 municipalités canadiennes.⁸ La marche de Jane est une activité qui connaît un succès remarquable et qui fait la promotion d'une approche territorialisée des paysages urbains par l'expérience de la marche en petits groupes. Différents thèmes sont utilisés pour les marches auxquelles participent des dirigeants bénévoles et différentes personnes.

Les participants du Québec croient fermement que ce concept qui repose sur la transformation des rues en zones piétonnières seulement est un outil très efficace qui peut aider le grand public à repenser au rôle des rues en tant qu'espace public. Le Canada dispose de quelques exemples autres que les transformations plus anciennes des rues Sparks à Ottawa et Prince-Arthur à Montréal. Dans certains secteurs, l'intérêt suscité par cette approche et d'autres concepts connexes comme les rues piétons-autobus et les espaces partagés ou les rues où il n'y a aucun panneau de signalisation (rues nues) est en pleine croissance,

mais aucun exemple récent de ce genre de rues transformées n'existe au Canada.

7.2 Encourager les gens à choisir le transport actif

Collaborer directement avec les employeurs, les écoles, les groupes communautaires et les ménages pour étendre l'impact des initiatives de transport actif et augmenter le niveau de participation à ces initiatives.

7.2.1. INITIATIVES COMMUNAUTAIRES

Les initiatives les plus efficaces qui visent à encourager les gens à choisir le transport actif comprennent les projets de marketing social dans les quartiers, par exemple, le programme TravelSmart de TransLink dans le grand Vancouver. Les projets pilotes mis en place ont entraîné une hausse moyenne de 8 % de la marche et du cyclisme chez les résidents des quartiers urbains et de banlieue. La ville de Winnipeg a également lancé un projet de marketing individualisé qui s'est avéré efficace puisqu'il a entraîné une réduction de 12 % des déplacements effectués par des gens qui sont seuls dans leur automobile et de 18 % des GES découlant des déplacements pour les ménages participants.

Comme l'indique la section 4.1, certaines municipalités ont organisé avec succès des événements spéciaux qui mettent l'accent sur les déplacements utilitaires, par exemple, la Semaine vélo-boulot à Victoria et à Kelowna. Ce genre d'événements semble davantage encourager l'adoption de changements durables de comportements que ceux qui mettent l'accent sur les activités purement récréatives. Kelowna a recueilli des statistiques sur la participation

⁸ Comté de Brant, Burlington, Calgary, Cambridge, Guelph, Halifax, Hamilton, Kitchener, Markham, Mississauga, Montréal, Newmarket, Ottawa, Penticton, Regina, Sudbury, Thornbury - Clarksburg, Thornhill, Toronto, Vancouver, Victoria, Waterloo, Windsor et Winnipeg.

globale à l'événement et sur le nombre élevé de navetteurs qui ont commencé à utiliser le vélo pour se déplacer depuis 2003 (il est à noter qu'en 2009, cet événement organisé à l'échelle de la province était coordonné par Bike to Work de la C.-B.). Les participants à l'enquête font également état de la réussite du Réseau vélo-boulot de Gatineau d'une durée de 16 semaines, qui encourage l'adoption d'habitudes de cyclisme à long terme chez les participants grâce à la durée prolongée de l'événement et du vaste public ciblé.

7.2.2. INITIATIVES DANS LES ÉCOLES ET EN MILIEU DE TRAVAIL

Certains gouvernements affirment prêcher par l'exemple en mettant en place des mesures qui encouragent leurs propres employés à se rendre au travail à la marche ou à vélo. La ville d'Edmonton a effectué des évaluations de ses lieux de travail en ce qui concerne le transport à la marche et en vélo, et elle pourrait établir des lignes directrices pour d'autres employeurs s'ils en font la demande.

Des programmes Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPÉ) sont mis en œuvre dans de nombreuses collectivités du Canada (p. ex., à Brantford, à Guelph, à Halifax, au ministère des Transports du Québec, à Ottawa, à Peterborough et dans la région de Peel, comme l'indique l'enquête), et ces programmes connaissent un certain succès. Certains répondants ajoutent que des outils ARASPÉ sont disponibles à <http://www.saferoutestoschool.ca/francais/default.asp> et que des projets pilotes ont été lancés dans six provinces et un territoire. La ville de Surrey, en Colombie-Britannique, indique qu'elle a eu beaucoup de succès avec la promotion de la marche et du cyclisme pour l'école en utilisant un ensemble complet de programmes, dont les programmes Walk-to-School Challenge, Walking School Bus, Bike-to-Work/School Week, Bike-to-School Train et Safe and Active Schools de la ville de Surrey. Les participants de Peterborough expliquent que dans

le cadre de programmes locaux, on a remis des cartes des trajets jusqu'à l'école. Ils ajoutent que quelques autres programmes ont été mis en place dans certaines écoles, mais que ces programmes n'ont eu qu'un impact limité. Enfin, selon eux, la ville de Surrey se préparerait à promouvoir la tenue d'une journée par mois sans automobile jusqu'à l'école. Certains participants expliquent qu'il peut s'avérer difficile de travailler avec les écoles à cause des questions de responsabilité. Toutefois, il semble possible de surmonter ces problèmes. On recommande donc de coordonner les programmes de marche et de cyclisme des écoles avec les programmes de santé publique puisque ces derniers semblent déjà avoir établi des relations étroites avec les commissions scolaires.

ANNEXE A :
LISTE DES MUNICIPALITÉS
PARTICIPANT
À L'ENQUÊTE SUR LE WEB

Page laissée en blanc à dessein.



Tableau 8 : Municipalités participantes membres de l'ATC

Municipalité	Province	Municipalité	Province
Abbotsford	C.-B.	Mississauga	Ont.
Airdrie	Alb.	Moncton	N.-B.
Amherst	N.É.	Moose Jaw	Sask.
Blackfalds	Alta.	Oakville	Ont.
Brandon	Man.	Parkland County	Alta.
Brantford	Ont.	Peterborough	Ont.
Caledon	Ont.	Port Coquitlam	C.-B.
Calgary	Alta.	Port Hope	Ont.
Cambridge	Ont.	Prince Albert	Sask.
Campbell River	C.-B.	Prince George	C.-B.
Central Saanich	C.-B.	Quispamsis	N.-É.
Comté de Lethbridge	Alta.	Red Deer	Alta.
Comté de Renfrew	Ont.	Région de Peel	Ont.
Comté de Simcoe	Ont.	Région de Waterloo	Ont.
Edmonton	Alta.	Municipalité régionale de Springfield	Man.
Comté d'Essex	Ont.	Municipalité régionale de Wood Buffalo	Alta.
Estevan	Sask.	Richmond Hill	Ont.
Fort Macleod	Alta.	Rothesay	N.-B.
Fort St. John	C.-B.	Saskatoon	Sask.
Fredericton	N.-B.	Slave Lake	Alta.
Gander	T.-N.	Smiths Falls	Ont.
Grand Bay-Westfield	N.-B.	Spruce Grove	Alta.
Grande Prairie	Alta.	Surrey	C.-B.
Guelph	Ont.	Comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry	Ont.
Comté Haliburton	Ont.	Thunder Bay	Ont.
Municipalité régionale de Halifax	N.É.	Toronto	Ont.
Halton Hills	Ont.	Truro	N.É.
Kelowna	C.-B.	Vancouver	C.-B.
Leduc	Alta.	Whistler	C.-B.
London	Ont.	Winkler	Man.
Medicine Hat	Alta.	Winnipeg	Man.
Ottawa	Ont.		

Page laissée en blanc à dessein.

ANNEXE B :
LISTE DE DOCUMENTS
ANALYSÉS

Documents revus

- ADEME (2004). Vers une pratique quotidienne du vélo en ville. Au-delà de la piste cyclable, comment favoriser le choix individuel pour le vélo.
- Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). Le transport urbain, une question de santé : Rapport annuel 2006 sur la santé de la population.
- Australian National Public Health Partnership (2001). Promoting Active Transport: An intervention portfolio to increase physical activity as a means of transport
- Austroroads (2005). The Australian National Cycling Strategy 2005-2010
- Bicycle Federation of America & Campaign to Make America Walkable (1998). Creating Walkable Communities: A Guide for Local Governments
- Clean Air Partnership (2008). The State of Active Transportation: Greater Toronto, Hamilton and Beyond
- Cerreño & Nguyen-Novotny (2006). Pedestrian and Bicyclist Standards and Innovations in Large Central Cities
- Commission européenne (1999). Villes cyclables : villes d'avenir.
- Conseil national des transports (2004). Une voirie pour tous. Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits.
- Direction des routes du Danemark (1998). Best practice to promote cycling and walking: Analysis and Development Of New Insight into Substitution of Short Car Trips ADONIS.
- Direction des routes du Danemark (2000). Collection of Cycle Concepts.
- Fédération canadienne des municipalités (2008). Des collectivités en mouvement : le transport actif, pour la vie.
- FHWA (2008). Guide to Promoting Bicycling on Federal Lands.
- Fiets Vélo, Pascal Smet, ministre de la mobilité et des travaux publics (indéterminé). Plan directeur.
- Fiets Beraad (2006). Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities.
- Fondation du cœur du R.-U., Living Streets et CABE (2007). Creating and enhancing places for healthy, active lives: What needs to be done.
- Gehl, Jan et Gemzoe, Lars (1996). Public Spaces Public Life, Copenhagen.
- Giles-Corti, Billie (2007). The impact of urban form on public health.
- Giles-Corti, Billie et Donovan, Robert J. (2003). Relative Influences of Individual, Social Environmental, and Physical Environmental Correlates of Walking.
- Giles-Corti, Billie et Salmon, J. (2007). Encouraging children and adolescents to be more active.
- Gouvernement suisse (2001). Projet de Plan directeur de la locomotion douce.
- Gouvernement de New South Wales (2001). Action for Bikes: BikePlan 2010.
- Institut belge pour la sécurité routière et Service public fédéral mobilité et transports (2005). Le code de la rue... la rue pour tous.



- Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie (2001). Increasing physical activity: Enhancing municipal opportunities.
- Lewis & Lane (2008). Public Outreach in Pedestrian Plan for Durham, North Carolina: Effectiveness in a Diverse Community.
- Ministère des Transports de la Nouvelle-Zélande (2005). Getting there — on foot, by cycle: A strategy to advance walking and cycling in New Zealand transport.
- Ministère des Transports du R.-U. (2008). Building Sustainable Transport into New Developments: A Menu of Options for Growth Points and Ecotowns.
- Ministère des Transports du R.-U. (2005). Encouraging walking and cycling: success stories.
- Ministère des Transports du R.-U. (2000). Encouraging walking: advice to local authorities.
- Ministère des Transports du R.-U. (2007). Manual for Streets.
- Ministère des Transports du R.-U. (2004). On the move: by foot.
- Mobycon, Fiets Beraad, Ligtermoet et Partners (2004). Cycling in the Netherlands.
- National Center for Bicycling & Walking, Washington (2002). Increasing Physical Activity Through Community Design: A Guide for Public Health Practitioners.
- Neumann (2008, thèse de maîtrise à la science). Shifting Gears or Stalling? An Analysis of Bike Lane Planning and Building in Toronto.
- OCDE (2004) La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables: aller de l'avant. Politiques nationales en faveur du vélo.
- Pro vélo asbl. (2000). Code de bonnes pratiques des aménagements cyclables.
- Pucher et Buehler (2007). At the Frontiers of Cycling: Policy Innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany.
- Ramblers' Association (2008). Travel actively, walking and cycling for health and well-being: Annual Review 2008.
- Safe guide Canada (2004). La sécurité des piétons : en faire une réalité.
- Site Web ASTUTE (Advancing Sustainable Transport in Urban Areas to Promote Energy Efficiency) [<http://www.astute-eu.org/index.php>]
- Translink (2008). Long Range Bicycle Master Plan Background Study.
- Transport terrestre Nouvelle-Zélande (2005). New Zealand walking and cycling strategies – best practice.
- Transportation Alternatives (2008). Streets to Live By: How livable street design can bring economic, health and quality-of-life benefits to New York City.
- TRB (2005). Does the built environment influence physical activity: examining the evidence.
- TRB (2005). Transit Cooperative Research Program (TCRP) Synthesis 62: Integration of Bicycles and Transit.
- Velo-city Munich (2007). Bicycle traffic in Munich.
- Vert l'action (1995). Developing Communities for Active Transportation.

Vert l'action (1995). Réaménager les collectivités en fonction de modes de déplacement actifs, sains et viables.

Vert l'action et l'Institut canadien des urbanistes (2004). Community Cycling Manual: A Planning and Design Guide.

Victoria Transport Policy Institute (2009 – document évolutif). Pedestrian and Bicycle Planning: A Guide to Best Practices

Plans de transport actif revus

Armstrong / Spallumcheen, plan de collectivité active « Walk the Walk – With the Overlanders », 2007.

District de Sooke, plan piétonnier préliminaire.

District de Vancouver Nord, plan directeur du cyclisme, 2006.

Haliburton Highlands, Cycling Coalition (ONG), plan directeur du cyclisme, 2008.

Metrolinx, ébauche du plan de transport régional « The Big Move », 2009.

Municipalité régionale de Cap-Breton, plan de transport actif, 2008.

Municipalité régionale de Niagara, plan directeur du cyclisme, 2003.

Municipalité régionale d'Halifax, plan de transport actif, 2006.

Premières nations de Beecher Bay, Lil'wat Nation, Barriere et district de Tumbler Ridge, plans des collectivités actives, 2008.

Région de Waterloo, plan directeur du cyclisme, 2004.

Région de York, plan directeur piétonnier et du cyclisme, 2006.

The Communities in Action Committee (ONG): An Active Transportation Plan for Minden, 2008.

TransLink, 2008, plan des transports et des finances – cyclisme.

Ville d'Abbotsford, plan directeur du cyclisme, 2003.

Ville de Bridgewater, plan de transport actif et de connectivité, 2008.



- Ville de Cambridge, plan du réseau cyclable, 2008.
- Ville d'Edmonton, mise à jour du plan pour le transport à vélo, 2009.
- Ville de Fredericton, plan directeur de sentiers et voies cyclables, 2007.
- Ville de Kamloops, plan directeur de la circulation piétonnière, 2002.
- Ville de Kingston, étude sur le cyclisme et les sentiers, 2003.
- Ville de London, plan directeur du cyclisme, 2005.
- Ville de Markham, ébauche du plan directeur du cyclisme, 2007.
- Ville de Moncton, Plan de transport actif, 2002.
- Ville d'Ottawa, Plan de la circulation piétonnière, 2009 [ébauche].
- Ville de Prince George, étude du réseau piétonnier.
- Ville de Prince George, étude sur les transports, plan du réseau piétonnier.
- Ville de Sault Ste. Marie, plan directeur du cyclisme, 2007.
- Ville de Surrey, plan d'action communautaire pour une ville active « GO for 20 », 2008-2010.
- Ville de Toronto, plan cycliste « Shifting Gears », juin 2001.
- Ville de Toronto, politiques, programmes et actions en place.
- Ville de Vaughan, étude sur le plan directeur de la circulation piétonnière et cycliste, 2007.
- Ville de Victoria, plan directeur de la circulation piétonnière, 2008, et plan directeur sur l'utilisation des trottoirs.
- Ville de Victoria, plan directeur du cyclisme, 1995.
- Ville de Windsor, plan directeur sur l'utilisation du vélo, avril 2001.
- Ville de Winnipeg, plan du transport actif, 2008.

Page laissée en blanc à dessein.

ANNEXE C : ANALYSE DES TENDANCES

Page laissée en blanc à dessein.



Les pages suivantes présentent un bref aperçu de nos connaissances actuelles sur les tendances en matière de transport actif au Canada, en fonction de 12 questions centrales. L'intérêt suscité par le transport actif constitue un phénomène relativement récent, et il en est de même pour l'intérêt suscité par la collecte de données pertinentes dans ce domaine. Toutefois, le nombre d'ensembles de données longitudinales est restreint, ce qui complique l'analyse des tendances.

C.1 De quelle façon la proportion de transport actif change-t-elle?

La plupart des moyennes et grandes municipalités du Canada disposent de données d'enquête sur les déplacements. Toutefois, un nombre restreint de ces enquêtes est réalisé à intervalles réguliers, et le transport intrazone n'est pas comptabilisé² efficacement. De plus, aucune de ces enquêtes n'accorde une place importante au transport actif. Par conséquent, les données de ces enquêtes sur le transport actif doivent toujours être accompagnées de nombreuses mises en garde qui varient d'une enquête à l'autre. Par exemple, le Sondage pour le système de transports de demain ne tient pas compte des déplacements discrétionnaires à la marche et à vélo, des déplacements effectués par des enfants de moins de 11 ans, des déplacements effectués la fin de semaine, ainsi que les questions méthodologiques qui entraînent une sous-représentation des ménages vivant en logement et des adolescents. Pour obtenir des renseignements détaillés sur les nuances de chaque ensemble de données, veuillez consulter les sources de référence indiquées.

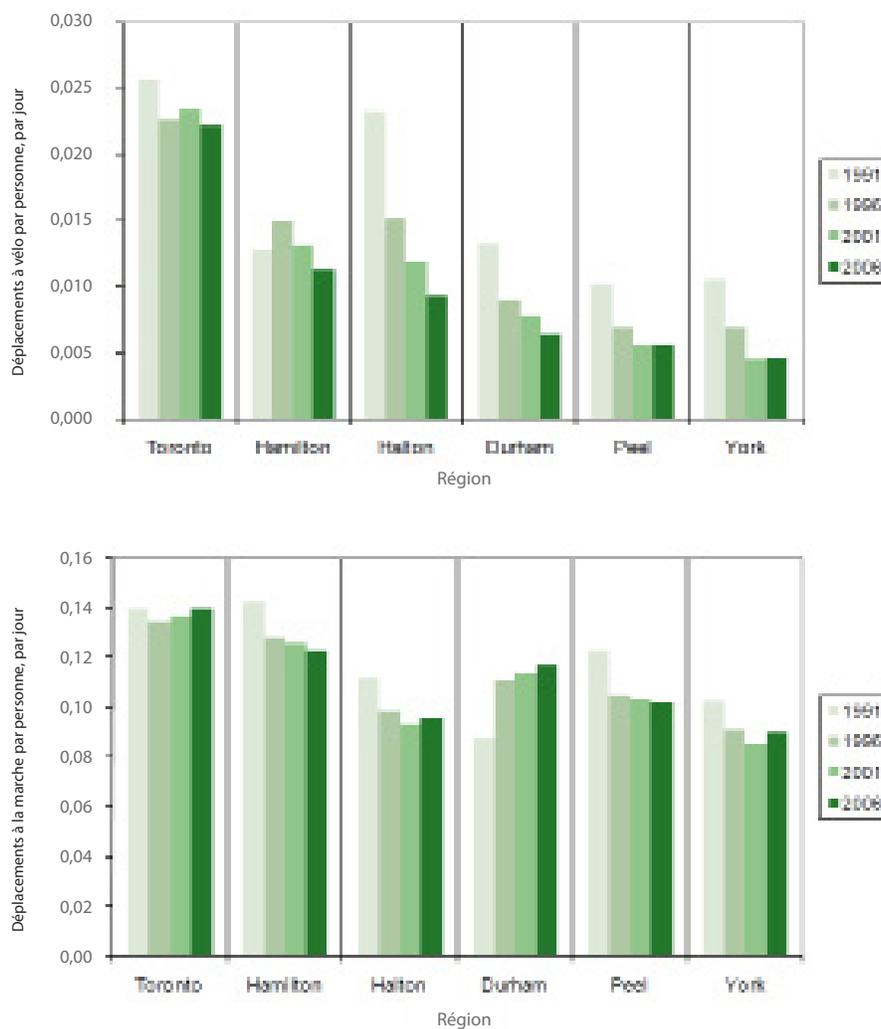
En 1996, Statistique Canada a élargi la portée du recensement national afin qu'il tienne compte du mode de transport principal pour les déplacements travail-domicile, et ces données représentent le seul indicateur national constant des taux de

marche et de cyclisme sur une certaine période. En général, la marche et le cyclisme augmentent très lentement à un niveau agrégé. Ne tenant pas compte des questions méthodologiques, une enquête réalisée à Winnipeg de 2003 à 2008 a également démontré que même si 17 % des répondants affirment faire du vélo, 34 % affirment faire moins de vélo. Cette réduction des déplacements à vélo est particulièrement marquée chez les répondants de 18 à 24 ans, puisque 54 % d'entre eux affirment faire moins de vélo.

De même, toutes les régions du Grand Golden Horseshoe (GGH) affichent une baisse rapide des déplacements à vélo, alors que seulement Toronto et Durham ont connu une hausse légère des déplacements à la marche (voir la figure 10). Comme cela est toujours le cas, cela dépend de ce que vous examinez et des personnes auxquelles vous posez des questions. Les tendances relatives aux régions urbaines centrales sont moins claires – par exemple, les données de recensement indiquent que dans le quartier Parkdale de Toronto, les déplacements à vélo sont passés de 5 % à 14 % de 2001 à 2006 et que près de l'Université de Toronto, ces déplacements ont maintenant atteint un pourcentage de 17 %, alors que le pourcentage se limitait à 6 % en 2001. De 1994 à 2005, on a observé à Edmonton une baisse générale des personnes-kilomètres parcourus à la marche (en particulier chez les enfants), tandis qu'on a observé une hausse chez les personnes âgées de 16 à 64 ans. Les personnes-kilomètres parcourus à vélo ont augmenté dans tous les groupes d'âge, mais les nombres absolus demeurent très bas. Dans le GGH, seule la région du centre-ville de Mississauga a enregistré une baisse marquée de la marche en 2006, mais cette région était également la seule région centrale à afficher une hausse de la part modale du cyclisme pour la même période. De 1995 à 2004, les données sur le cordon de la zone intérieure d'Ottawa indiquaient une baisse de la part modale du cyclisme et l'indice de cyclisme

2 Déplacements effectués à l'intérieur d'une même zone

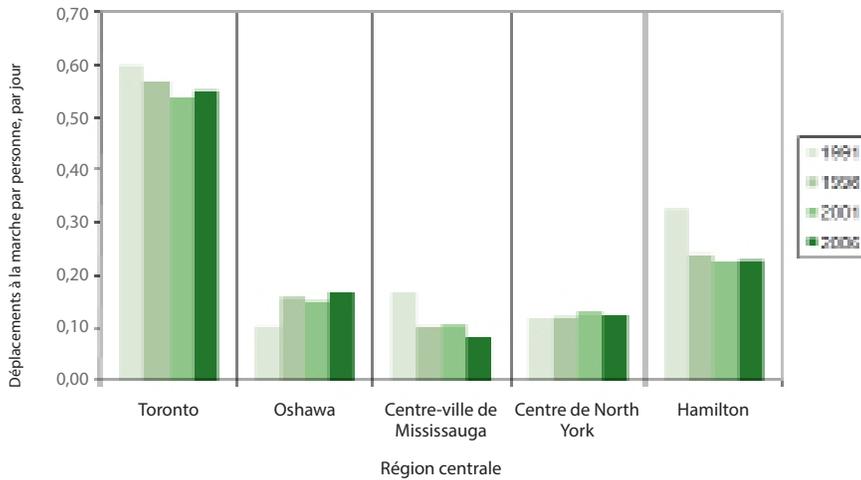
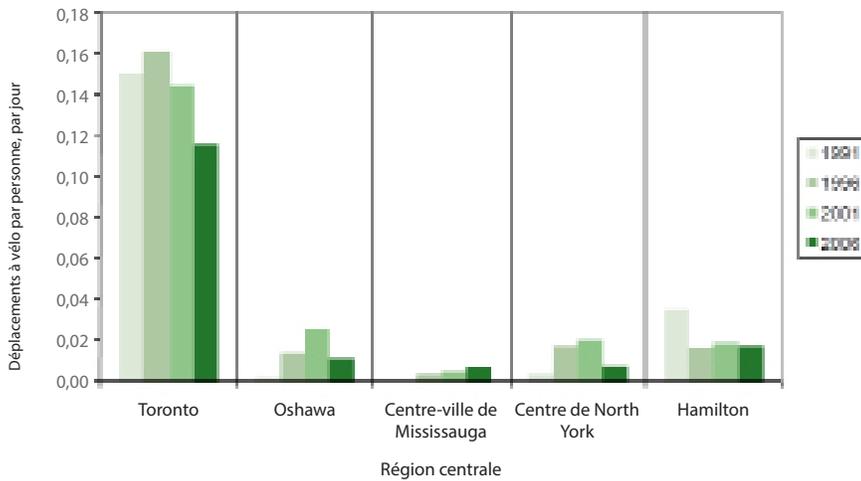
Figure 30: Déplacements à la marche et à vélo dans le Grand Golden Horseshoe



Données de base : Groupe IBI, Sondage pour le système de transports de demain

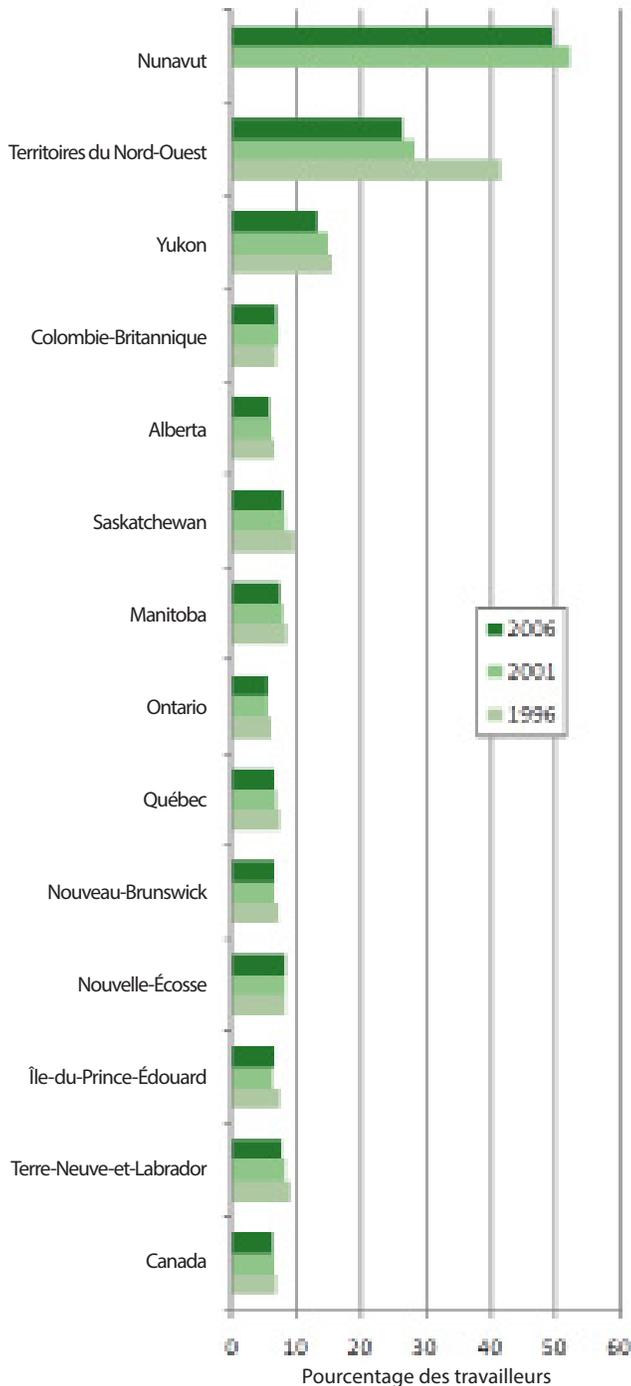


Figure 31: Déplacements à la marche et à vélo dans les régions centrales du Grand Golden Horseshoe



Données de base : Groupe IBI, Sondage pour le système de transports de demain

Figure 32: Déplacements domicile-travail à la marche, par province

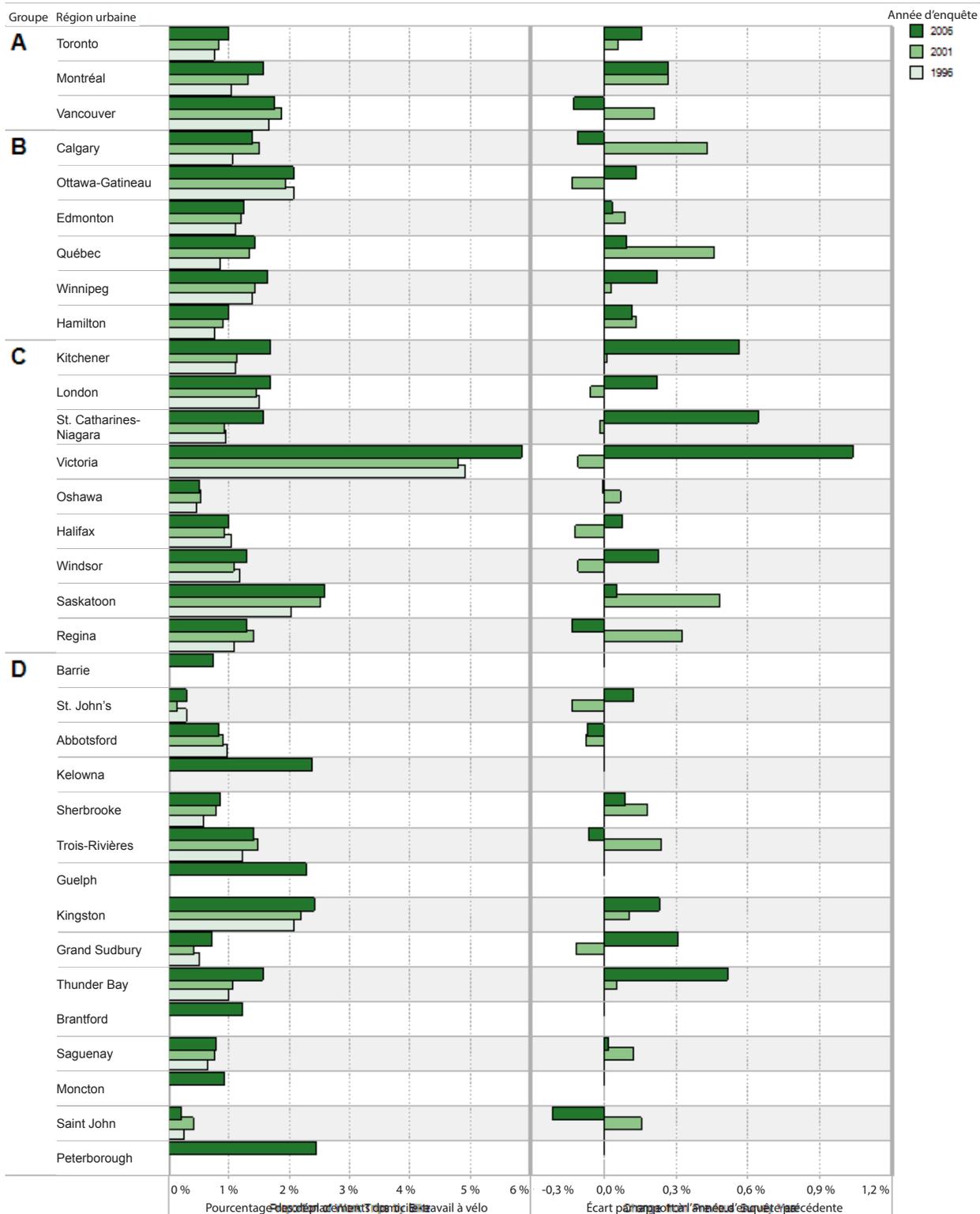


Données de base : Statistique Canada, Recensement du Canada

de la ville a alors diminué. La hausse marquée des prix de l'essence depuis 2008 nous permet de supposer que les parts modales du cyclisme et de la marche ont beaucoup augmenté. Cette supposition repose autant sur des preuves empiriques que sur l'effondrement de l'industrie automobile en Amérique du Nord qui tente se réinventer ou sur les ventes records de ventes de bicyclettes à l'échelle nationale. À notre connaissance, aucun ensemble de données ne fournit de données assez récentes pour mettre en évidence les impacts potentiels des prix élevés de l'essence.



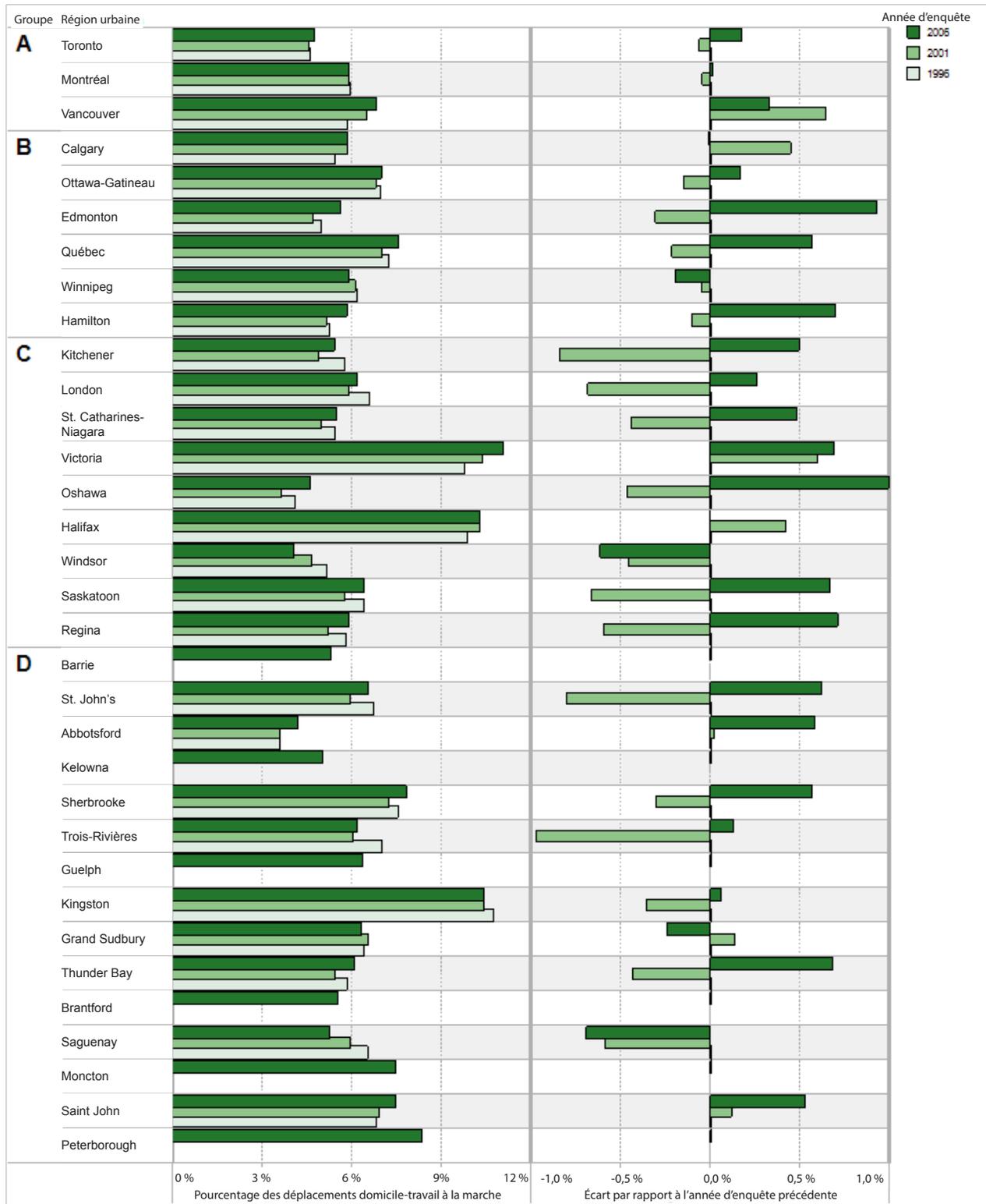
Figure 33: Part modale des déplacements à vélo, 1996-2006



Données de base : Statistique Canada (2006), Recensement du Canada de 2006

Remarque : Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton, Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001 et en 2006.

Figure 34: Part modale des déplacements à la marche, 1996-2006



Données de base : Statistique Canada (2006), Recensement du Canada de 2006

Remarque : Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton, Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001 et en 2006.



C.2 De quelle façon l'utilisation du transport actif change-t-elle en ce qui concerne les déplacements domicile-travail?

Selon Statistique Canada, la proportion des personnes qui marchent jusqu'au travail est en baisse dans toutes les provinces, sauf chez les personnes âgées de 25 à 34 ans. En ce qui concerne le cyclisme, on observe une tendance inverse puisque la moyenne nationale des cyclistes augmente. Toutefois, en 2006, le nombre de personnes qui marchaient jusqu'au travail surpassait toujours celui des personnes qui utilisaient le vélo, et ce, dans un ratio de 5 pour 1. Le seul groupe d'âge n'affichant pas une hausse constante des déplacements à vélo était celui des 15 à 24 ans.

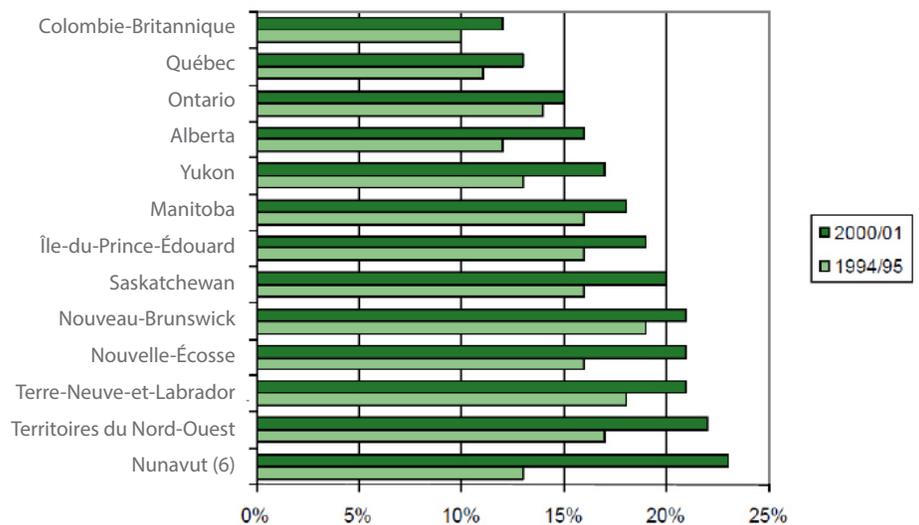
Dans la plupart des RMR, les déplacements à vélo et à la marche semblent être en hausse. En 2006, la ville de Victoria affichait le taux le plus élevé de déplacements à vélo, soit 5,8 %, un pourcentage qui représente une hausse importante par rapport au niveau de 4,8 % en 2001 (voir la figure 13). Les régions de St. Catharines-Niagara, de Kitchener et de Thunder Bay affichaient aussi des hausses considérables en 2006. De 2001 à 2006, les déplacements domicile-travail à la marche ont connu une tendance semblable à la hausse après que des baisses avaient été observées de 1996 à 2001. Presque toutes les municipalités qui ont connu une baisse de part modale des déplacements domicile-travail en 2001 ont observé une tendance inverse en 2006. Les deux seules municipalités qui ont connu une baisse continue des déplacements à la marche sont celles de Windsor et de Saguenay (voir la figure 14). À Victoria, la proportion des personnes qui se rendent au travail à la marche a continué d'augmenter pour atteindre le niveau élevé de 11 % en 2006. Cette ville était suivie de près

par deux autres villes universitaires : Kingston et Halifax.

C.3 De quelle façon l'utilisation du transport actif change-t-elle en ce qui concerne les déplacements domicile-école?

Un rapport de 2004 du programme Vert l'action indique que peu de changements sont survenus dans ce domaine de 1998 à 2004.³ Les enquêtes réalisées pendant ces deux années révèlent qu'environ 50 % des enfants ne se rendent jamais à l'école à la marche et que seulement 6 % d'entre eux se rendent toujours à l'école à la marche, la plupart des parents ayant indiqué que leurs enfants ne vont pas à l'école à la marche parce que l'école est trop loin. La sécurité ne semble pas être une préoccupation majeure chez les parents. Les habitudes de cyclisme ont quelque peu changé pendant la période entre les deux enquêtes puisqu'en 2004, 75 % des enfants n'utilisaient jamais leur vélo pour se rendre à l'école alors que ce pourcentage se situait à 64 %

Figure 35: Taux d'obésité par province



3 Vert l'action (2004), Sondage national sur le transport actif.

en 1998. En ce qui concerne la marche, les parents ont indiqué que la distance de déplacement constituait le principal obstacle à la marche, mais la sécurité des enfants constitue aussi un enjeu prédominant en ce qui concerne le cyclisme puisque 20 % des parents ont indiqué que cette question était leur principale préoccupation.

C.4 De quelle façon les attitudes publiques à l'égard du TA changent-elles?

Toujours selon le rapport du programme Vert l'action, peu de changements sont survenus dans les attitudes publiques entre 1998 et 2004.⁴ Les deux enquêtes révèlent que la raison principale pour laquelle les personnes choisissent la marche ou le vélo comme moyen de transport est clairement liée à la santé (61 % et 69 % respectivement) et que les principaux obstacles à la marche sont la distance et l'environnement (42 %), tandis que les principaux obstacles au cyclisme sont les conditions météorologiques (29 %) et la distance ou l'environnement (28 %). Des résultats très semblables sont mis en évidence par une enquête sur les comportements et les attitudes de déplacement réalisée pour la ville d'Ottawa en 1992 et en 2002.⁵

Dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, l'étude Smart Commute indique que les piétons et les cyclistes sont ceux qui sont, de loin, les plus satisfaits de leur mode de déplacement quotidien. De 2005 à 2008, la satisfaction des piétons était plus ou moins constante, mais la satisfaction des cyclistes semble avoir augmenté de façon marquée pendant cette période.

⁴ Vert l'action (2004), Sondage national sur le transport actif.

⁵ Ville d'Ottawa - 2002 Commuter Travel Behaviour and Attitude Survey (enquête sur l'attitude et le comportement des navetteurs) (Decima Research) ; Comité consultatif sur le cyclisme de la ville d'Ottawa - Commuter Cycling in Ottawa-Carleton: A Survey (enquête sur les migrations quotidiennes à vélo à Ottawa-Carleton), Juin 1992

C.5 De quelle façon l'obésité ou la maladie chronique liée au niveau d'activité physique change-t-elle?

Bien que les taux absolus d'obésité varient grandement selon la région et que les municipalités du Québec et de la Colombie-Britannique affichent les taux les plus bas, les taux moyens d'obésité chez les adultes au Canada sont incontestablement en hausse (voir la figure 15). La relation existant entre les taux d'obésité et les niveaux d'activité physique a été clairement établie, mais les recherches longitudinales établissant la causalité entre l'obésité et les modes de transport actif demeurent faibles.

C.6 De quelle façon la proportion des courts déplacements (< 5 km) change-t-elle?

Les données du Sondage pour le système de transports de demain indiquent que depuis 2001, les résidents ont de plus en plus recours à la marche et au vélo pour leurs courts déplacements (voir la figure 16). Il est intéressant de noter que cette tendance est stable à Toronto depuis 1991. Cette tendance peut également être observée dans d'autres régions, mais dans de nombreux cas, elle peut disparaître en raison de la baisse du nombre de courts déplacements effectués. Par exemple, de 1998 à 2004, le pourcentage des personnes qui vivent dans un rayon de 2,5 km d'au moins une destination régulière est malheureusement passé de 64 % à 54 %. De plus, de 1996 à 2006, les données du recensement indiquaient que les distances moyennes des déplacements quotidiens ont augmenté ou n'ont pas changé dans toutes les provinces, sauf au Nouveau-Brunswick. L'enquête sur les ITU révèle que cette tendance est essentiellement identique dans les régions urbaines, sauf à Vancouver et à Saint John, où les distances moyennes des déplacements



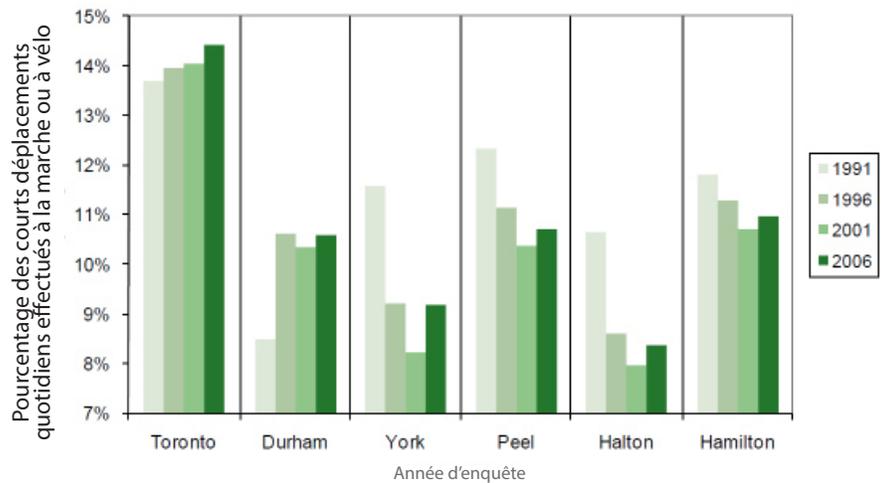
quotidiens ont diminué. En comparant les différents types de déplacement de 1994 à 2005, Edmonton a constaté que les longueurs moyennes des déplacements augmentent ou demeurent constantes pour tous les types, en particulier pour les déplacements domicile-école, qui ont augmenté de 33 %.

Lorsqu'on utilise le Sondage pour le système de transports de demain pour comparer les pourcentages des courts déplacements, les données suggèrent que les tendances varient grandement selon la région. Dans plusieurs régions de la région du Grand Toronto et de Hamilton, le marché de la marche et du cyclisme est en croissance puisque, de 1991 à 2006, le nombre de courts déplacements par personne n'a pas changé ou a augmenté dans toutes les régions, sauf celles de Peel et de York, lesquelles ont connu, de loin, les plus fortes croissances et sont probablement devenues les régions des plus suburbaines parmi les six régions. Il est toutefois important de souligner que dans la région de York, la diminution des courts déplacements par résident a été constante et rapide, le nombre de courts déplacements par résident en 2006 correspondant approximativement à 60 % des niveaux de 1991 (voir la figure 17).

C.7 De quelle façon la sécurité du transport actif change-t-elle?

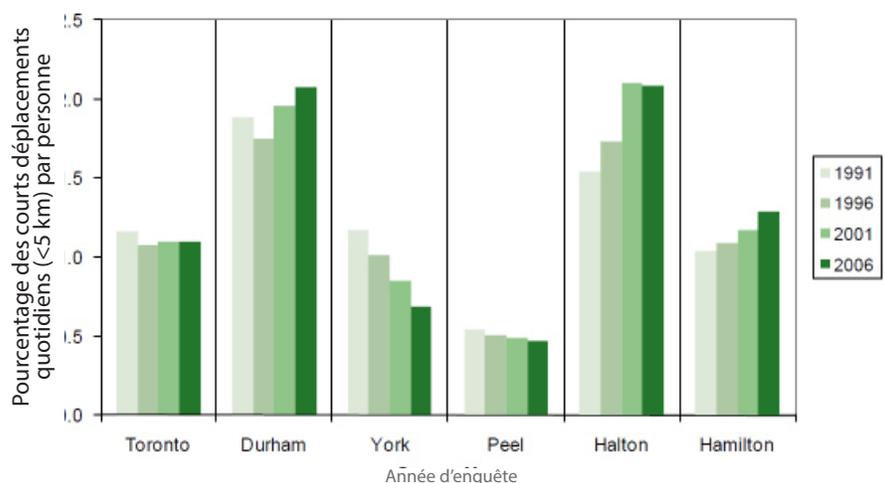
En général, on observe avec le temps une tendance légère à la baisse des décès et blessures graves attribuables aux collisions, mais ces tendances ne sont pas concluantes en ce qui concerne les cyclistes et les piétons (voir la figure 18). Les données de la Nouvelle-Écosse sur les blessures graves subies par les piétons et les cyclistes de 1999 à 2006 et celles de l'Alberta pour la période allant de 1998 à 2007 sont également non concluantes. De 1995 à 2006, le nombre de blessures subies par les piétons de la Colombie-Britannique semble être demeuré relativement constant, tandis que les données sur

Figure 36: Courts déplacements par modes actifs dans le Grand Golden Horseshoe



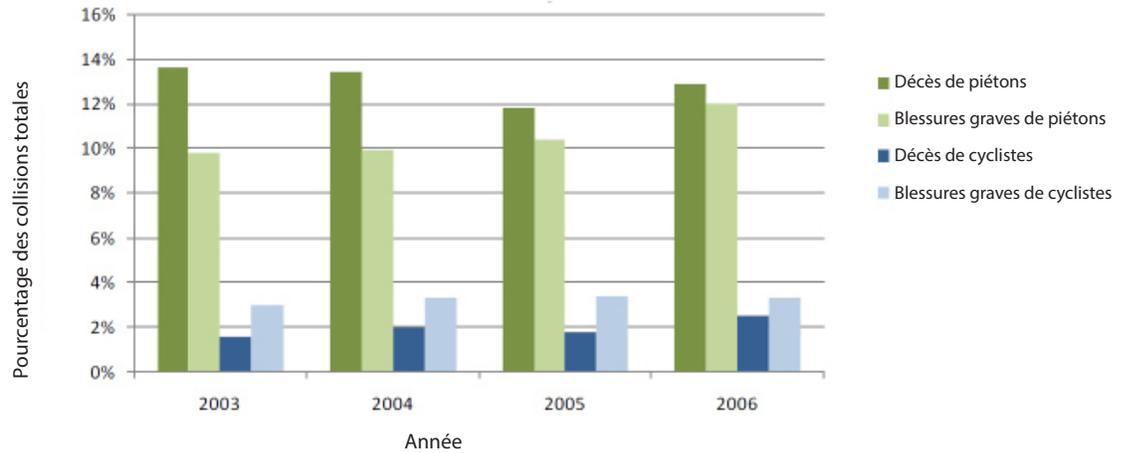
Données de base : Groupe IBI, Sondage pour le système de transports de demain

Figure 37: Courts déplacements par résident dans le Grand Golden Horseshoe



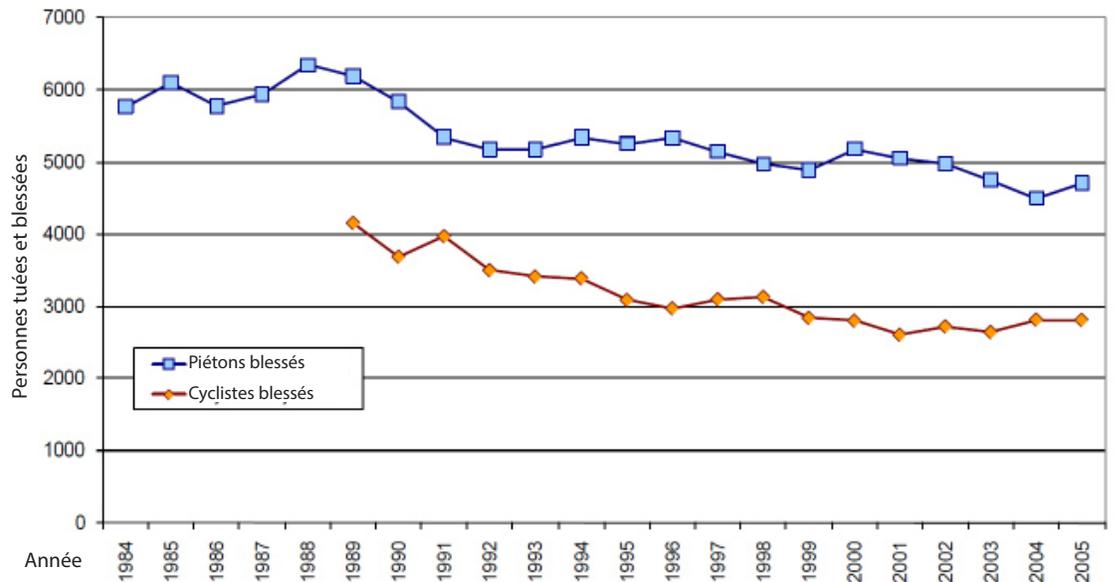
Données de base : Groupe IBI, Sondage pour le système de transports de demain

Figure 38: Décès et blessures graves au Canada par catégorie d'utilisateur de la route, 2003-2006



Données de base : Transports Canada, Statistiques sur les collisions de la route au Canada

Figure 39: Personnes blessées en Ontario, 1984-2005



Données de base : ministère des Transports de l'Ontario, Rapport annuel sur la sécurité routière de l'Ontario, 1993-2006, [disponible en ligne : <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/orsar/>]. Ces données tiennent compte de toutes les catégories de blessures (blessures minimales, blessures mineures et blessures graves).



les blessures subies par les cyclistes de l'Ontario de 1995 à 2006 indiquent une tendance à la baisse. Toutefois, depuis quelques années, cette tendance semble moins précise (voir la figure 19). Même si des données nationales complètes sont disponibles sur le nombre absolu de blessures subies par les piétons et les cyclistes, il est difficile d'établir des tendances précises sur la sécurité de ces deux modes de transport puisqu'il n'existe aucune mesure nationale équivalente sur les taux d'exposition, surtout en ce qui concerne les cyclistes. De plus, les différentes méthodologies utilisées par les provinces pour la collecte de données sur les accidents de la route entraînent certaines difficultés lorsqu'on tente d'établir des comparaisons entre les régions.

De 1999 à 2006, au Canada, le nombre annuel moyen de décès de piétons et de cyclistes au Canada était d'environ 370 et 60 respectivement. Les données de Transports Canada pour cette période ne révèlent aucune tendance précise en ce qui concerne les taux de décès des cyclistes et des piétons à l'échelle du Canada. Il en est de même pour les données de la Nouvelle-Écosse qui portent sur la période allant de 1998 à 2006. De 1989 à 2006, le nombre de décès de cyclistes en Ontario a diminué, mais, une fois de plus, cette tendance est moins précise depuis quelques années (voir la figure 19). Même si les données sur les décès sont moins susceptibles aux écarts attribuables aux différentes méthodologies utilisées par les régions, elles ne sont heureusement pas assez nombreuses pour fournir des données significatives. L'une des meilleures études réalisées sur les tendances en matière de sécurité constitue la recherche approfondie souvent citée qui a été réalisée par Jacobsen et qui étudie les données longitudinales dans de nombreuses villes américaines et européennes. Cette recherche suggère qu'un automobiliste est moins susceptible d'entrer en collision avec une personne et un cycliste lorsqu'il y a un plus grand nombre de piétons et de cyclistes, et il n'existe aucune raison indiquant que cette tendance est différente au Canada.

Figure 40: Total des voies-km cyclables dans les régions urbaines existantes, 1996-2006

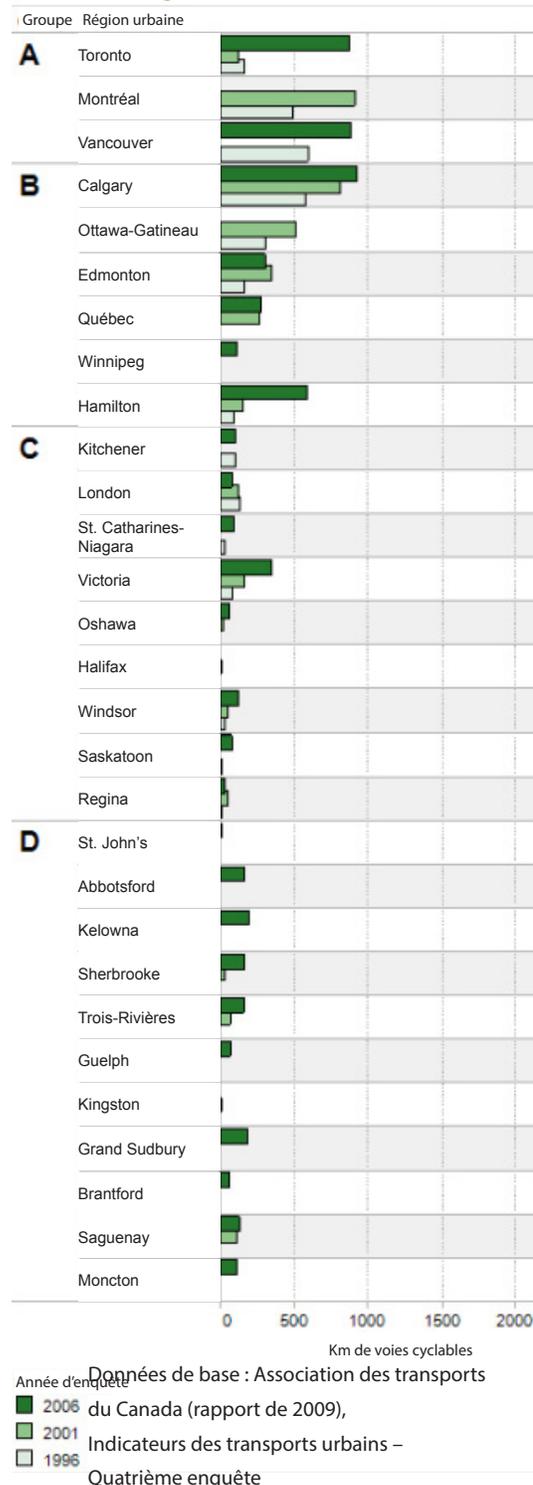
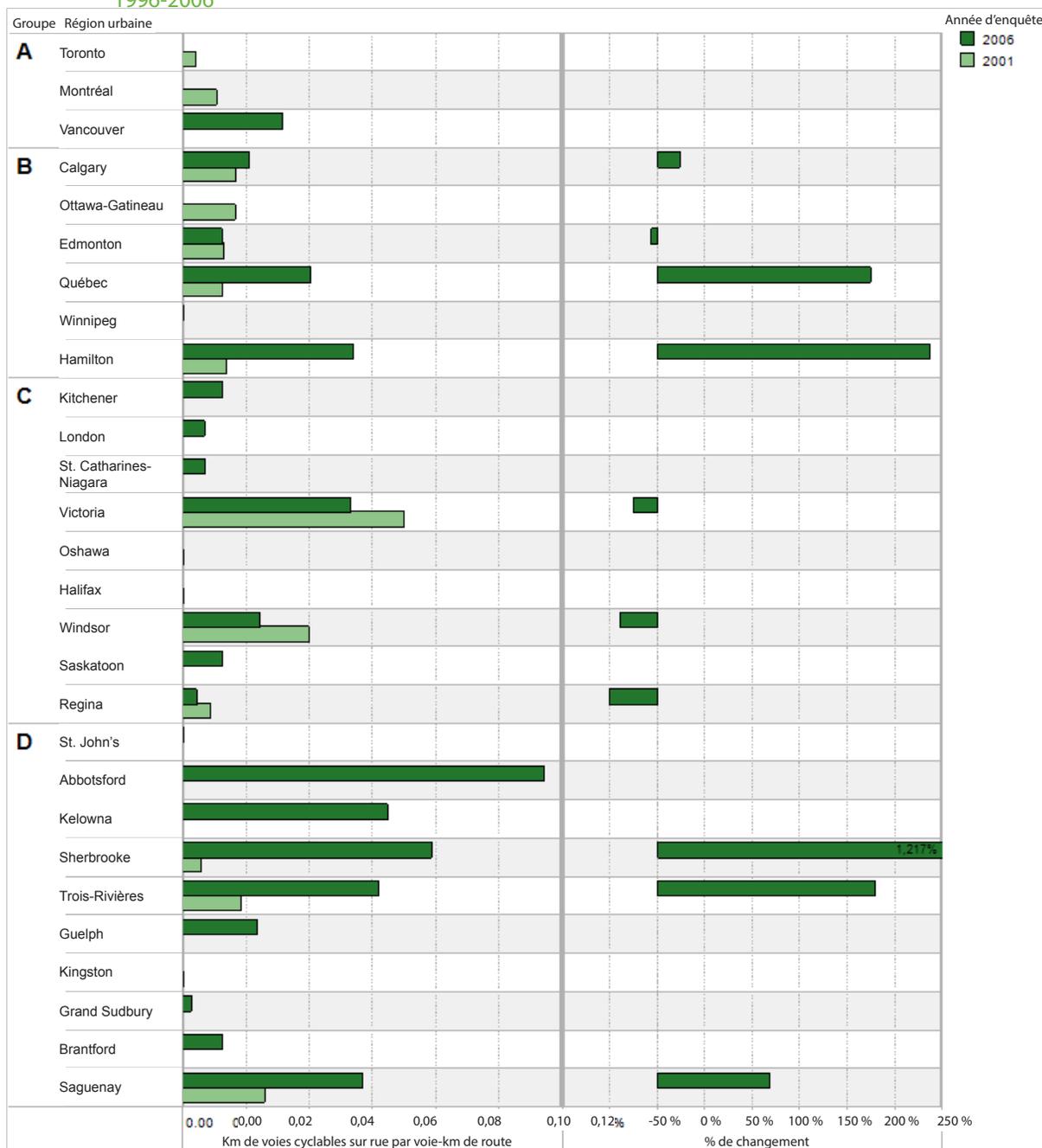


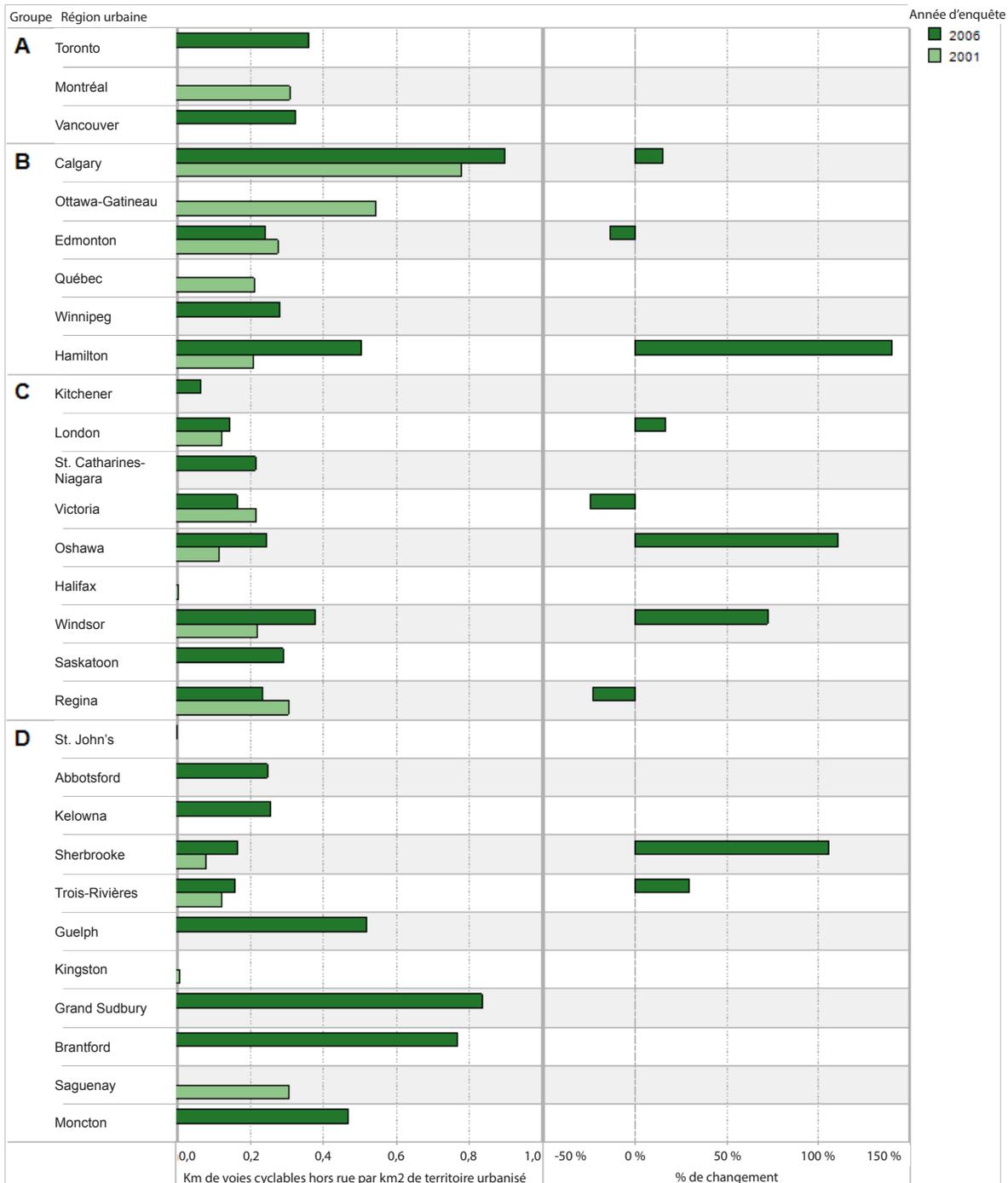
Figure 41: Route-km de voies cyclables sur rue par voie-km de routes dans les régions urbaines existantes, 1996-2006



Données de base : Association des transports du Canada (rapport de 2009), Indicateurs des transports urbains – Quatrième enquête



Figure 42: Sentier-km de voies cyclables hors rue par km2 de territoire urbanisé, 1996-2006



Données de base : Association des transports du Canada (rapport de 2009), Indicateurs des transports urbains – Quatrième enquête

Figure 43: Ventes de vélos au Canada

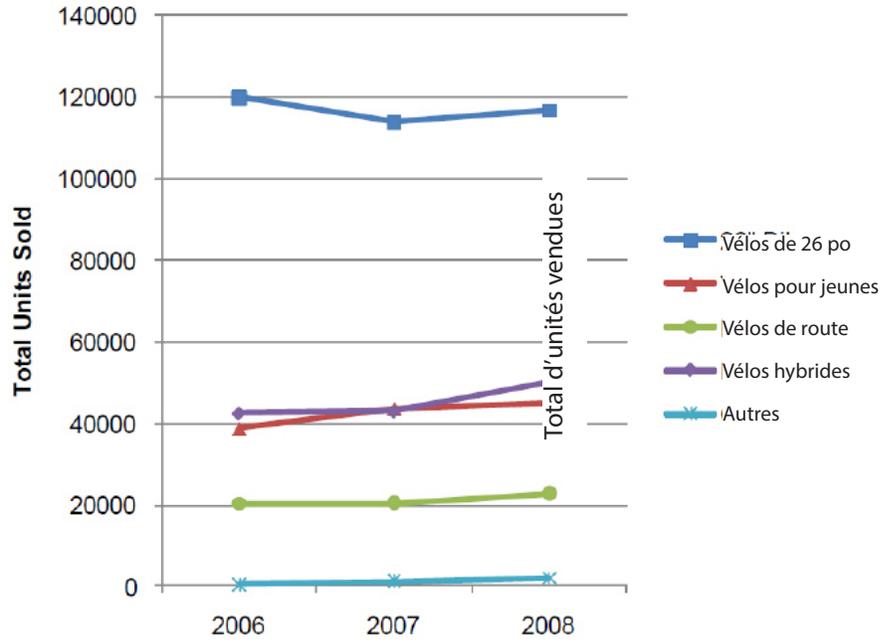


Figure 44: Financement de la construction de voies cyclables par le MTQ

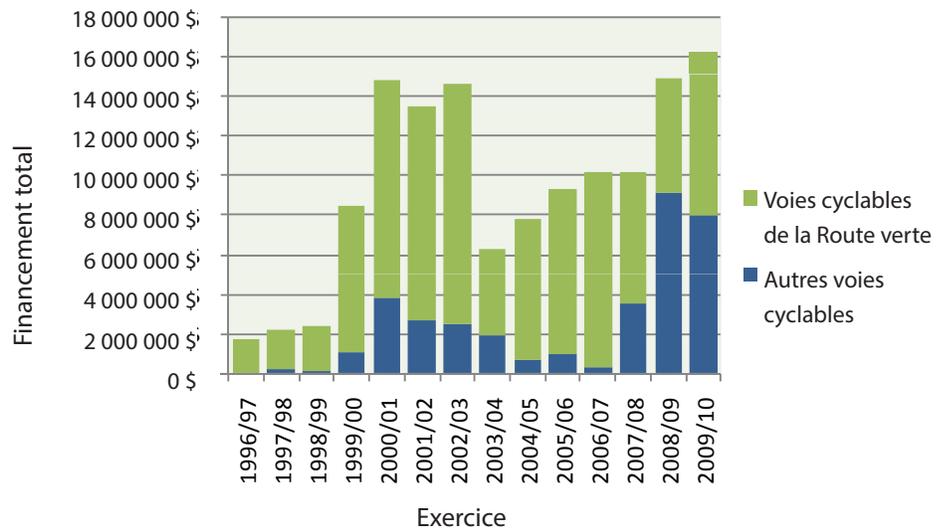
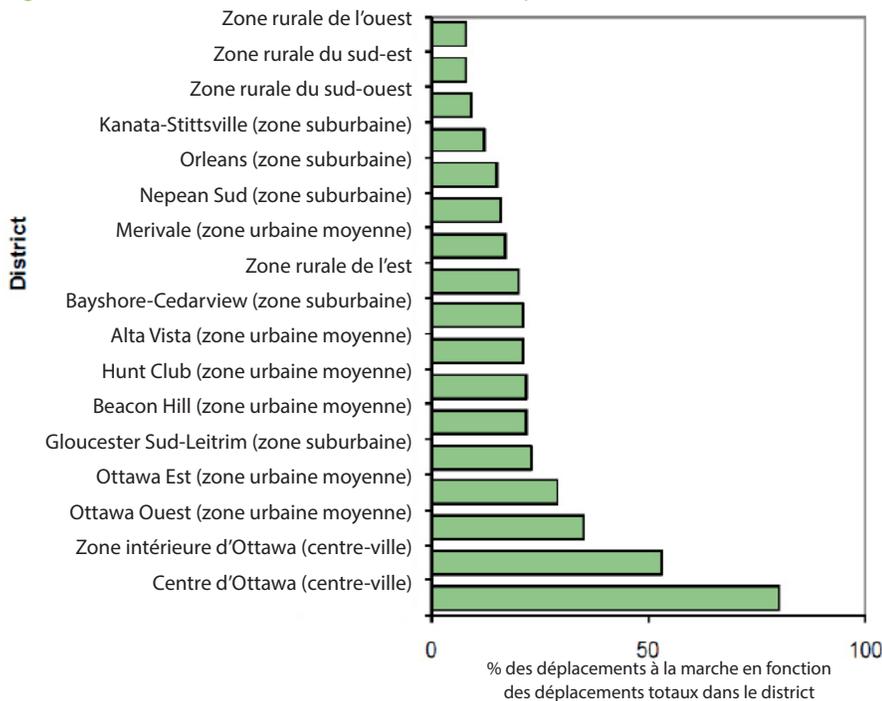


Figure 45: Part modale de la marche à Ottawa par district



C.8 De quelle façon l'aménagement d'infrastructures de transport actif change-t-il?

Il est certain que les municipalités élargissent leurs installations cyclables et, dans certains cas, comme à Victoria, à Sherbrooke et à Hamilton, cette expansion semble s'accélérer (voir la figure 20). Toutefois, il est très difficile de comparer les progrès réalisés puisque les données recueillies dans ce domaine sont rares et que les normes et pratiques de production de rapport sont relativement peu nombreuses par rapport à celles des autres modes de transport. Par exemple, de nombreuses municipalités du Québec ont grandement élargi leurs réseaux cyclables, mais ces expansions ne sont pratiquement indiquées dans aucun document. La grande diversité des installations complique aussi tout effort mené

en ce sens, surtout lorsqu'on tente d'obtenir des données quantitatives sur le domaine piétonnier.

Le nombre restreint de résultats provenant du dernier projet sur les indicateurs du transport urbain de l'ATC suggère que certaines des plus petites régions urbaines ont fait preuve d'un grand dynamisme en consacrant de l'espace routier aux cyclistes, Abbotsford et Sherbrooke ayant même respectivement consacré 11 % et 8 % des kilomètres de voie routière au cyclisme (voir la figure 21). Hamilton et Victoria se démarquent parmi les régions urbaines moyennes puisque 5 % de leurs kilomètres de voie routière sont consacrés au cyclisme. Malheureusement, parmi les grandes régions urbaines, seule la ville de Vancouver a été en mesure de fournir cette information pour 2006. En termes de tendances, les efforts des villes de Québec, de Hamilton, de Sherbrooke et de Trois-Rivières doivent être soulignés puisque ces villes

ont élargi leurs réseaux depuis 2001. Toutefois, fait curieux, les villes d'Edmonton, de Windsor et de Regina semblent avoir régressé dans ce domaine.

Le réseau complet de sentiers à usages multiples de Calgary demeure de loin le réseau hors rue le plus dense parmi toutes les municipalités (voir la figure 22). Comme dans le cas des voies cyclables sur rue, plusieurs petites municipalités se démarquent en ce qui concerne la densité des installations cyclables hors rue, mais nous ne pouvons toujours pas nous prononcer sur les changements survenus dans ce domaine. Dans l'ensemble, il est encourageant de constater la hausse marquée de la densité des voies cyclables hors rue dans un certain nombre de municipalités par rapport aux niveaux de 2001. Les villes de Hamilton, d'Oshawa, de Windsor et de Sherbrooke affichent toutes des hausses remarquables par rapport aux densités des voies cyclables hors rue de 2001. Cette tendance positive à la hausse des voies cyclables hors rue (notamment l'aménagement de sentiers à usages multiples) peut découler de l'intérêt accru manifesté à l'égard de l'aménagement d'installations de cyclisme, ainsi que de l'atténuation des obstacles sociopolitiques et institutionnels nuisant à la réaffectation du précieux espace routier.

C.9 De quelle façon le pourcentage de propriétaires de vélos change-t-il?

Peu de données sont disponibles sur les pourcentages de propriétaires de vélos au pays et, il va sans dire, sur la variation de ces pourcentages. Un rapport récemment produit dans le cadre du programme Vert l'action indique que de 1998 à 2004, les pourcentages de propriétaires de vélos chez les enfants semblent avoir très peu changé et semblent être demeurés extrêmement élevés puisqu'ils sont passés de

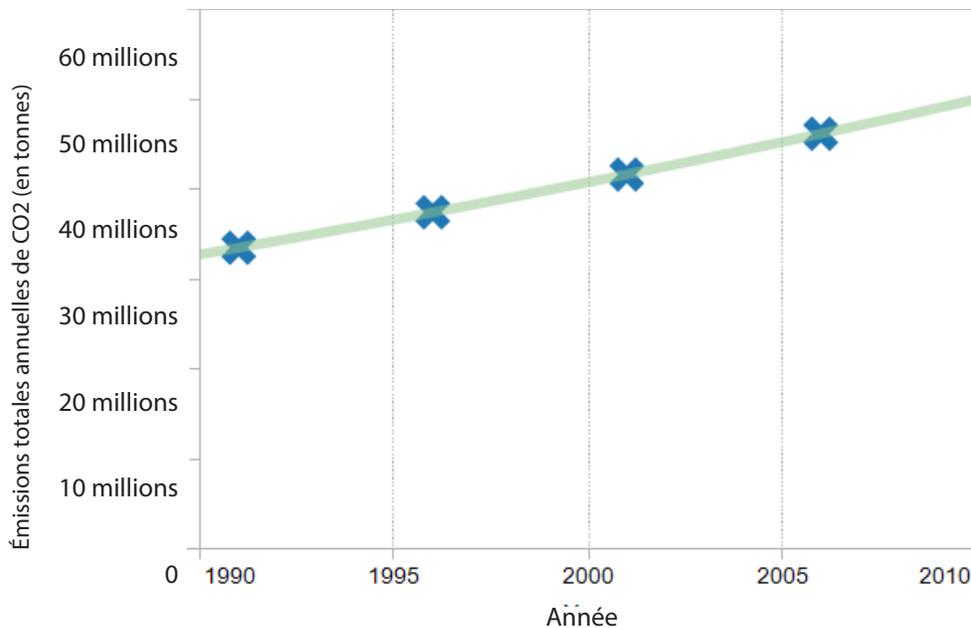
91 % à 88 %. Les auteurs de ce rapport n'ont également constaté aucune corrélation entre ces pourcentages et les revenus des ménages. En termes de ventes, l'Association canadienne de l'industrie du vélo affirme que les ventes de vélos ont connu une hausse marquée de 6,5 % des unités vendues ainsi qu'une augmentation de 9,3 % des chiffres de vente de 2007 à 2008, les ventes de vélos hybrides ayant connu une hausse de 10 % et plus (voir la figure 43). À l'opposé, des baisses ont été enregistrées dans ces deux secteurs sur le marché américain.

C.10 De quelle façon l'investissement public dans le secteur du transport actif change-t-il?

Le financement public, en particulier les fonds pour les dépenses de capital, a tendance à apparaître et à disparaître par intermittence et les programmes gouvernementaux s'adaptent continuellement aux nouvelles politiques mises en place. Par conséquent, il est difficile de discerner des tendances sur de courtes périodes. Nous ne connaissons pour le moment aucun effort mené pour assurer le suivi des dépenses publiques en matière de transport actif et nous ne pouvons citer qu'un petit nombre de sources de financement public continu aux niveaux régional et provincial, par exemple, les fonds annuels de 1,7 million de \$ versés par le MTQ pour l'entretien de la Route verte, le budget annuel du programme cycliste de 6 millions de \$ de Translink et les fonds de 700 000 \$ versés chaque année dans le cadre de la Stratégie ontarienne pour l'aménagement des pistes et des sentiers. Des fonds de 3,5 millions de \$ ont été consacrés à cette stratégie pour faciliter sa mise en place au cours des cinq premières années de son existence à partir de 2005-2006. Sur les 700 000 \$ versés chaque année, 440 000 \$ ont été consacrés au programme de financement provincial pour l'aménagement de pistes et



Figure 46: Total des émissions de CO2 liées aux transports



sentiers pour la vie (Trails for Life) de 2005-2006 à 2008-2009.⁶

Les niveaux de financement annuel total des voies cyclables par le MTQ semblent en moyenne augmenter, et les fonds auparavant attribués aux voies cyclables de la Route verte seraient maintenant davantage consacrés à l'aménagement d'installations plus utilitaires (voir les figures 23 et 24).

C.11 De quelle façon la forme urbaine influe-t-elle sur le transport actif?

En tant qu'indicateur approximatif de la forme urbaine, le plan piétonnier provisoire d'Ottawa définit un certain nombre de quartiers de la ville selon les catégories suivantes : centre-ville, zone urbaine moyenne, zone suburbaine et zone rurale. Les quartiers du centre-ville, par exemple, comprennent des rues étroites, des pâtés de

maisons plus courts et un aménagement à usage plus mixte que les quartiers urbains moyens et ainsi de suite. Comme prévu, plus un quartier est « urbain », plus le nombre de piétons est élevé (voir la figure 45). Toutefois, bon nombre de ces relations globales sont souvent critiquées en raison de la nature trop large des définitions de la forme urbaine, des biais démographiques et parce qu'elles ne tiennent pas compte des phénomènes d'auto-sélection – c'est-à-dire est-ce que plus de gens marchent au centre-ville parce que les environnements du centre-ville attirent les gens qui aiment marcher?

Pour étudier la manière dont la forme urbaine peut influencer sur les comportements de déplacement, on doit disposer de données longitudinales et d'une méthode de caractérisation de la forme urbaine à une échelle pertinente pour les modes de transport actif afin de tenir compte des influences contradictoires et de déterminer avec exactitude les éléments d'un quartier qui encouragent le transport actif ou qui lui nuisent. Les éléments suivants peuvent, entre autres, influencer sur le transport actif : l'aménagement d'un réseau en grille par

⁶ Le programme des pistes et des sentiers de l'Ontario comprend diverses installations telles que des bandes piétonnes, des sentiers à usages multiples, des voies cyclables sur rue, des promenades de bois et des trottoirs.

rapport à un réseau curviligne, la dimension des pâtés de maisons, la continuité des trottoirs, la largeur des rues, la répartition des espaces de parc et une combinaison appropriée des choix d'aménagement du territoire. Une étude intéressante réalisée aux États-Unis par Krizek indique que dans Central Puget Sound, les ménages qui sont déménagés dans des quartiers plus accessibles ont réduit le nombre de milles-véhicules qu'ils parcourent.⁷ À notre connaissance, aucune recherche semblable n'a été réalisée au Canada et, à plus forte raison, aucune recherche n'a été réalisée sur les effets du transport actif en particulier.

C.12 De quelle façon les avantages offerts par le transport actif changent-ils?

Les émissions de GES sont définitivement en hausse. De 1990 à 2005, toutes les provinces ont augmenté leurs émissions de GES, sauf le Yukon, et 25 % de ces émissions proviennent du secteur des transports.⁸

L'enquête sur les ITU repose sur les données recueillies par Kent Marketing sur les ventes de carburant pour déterminer la consommation d'énergie dans le secteur des transports, dont la corrélation avec les émissions de CO₂ a été bien établie, le CO₂ étant de loin le gaz à effet de serre le plus important dans le secteur des transports. Même si l'efficacité énergétique des moteurs de véhicules légers s'est grandement améliorée, la popularité des véhicules utilitaires sport, les livraisons du juste-à-temps effectuées par les camions lourds et l'augmentation du nombre moyen de chevaux-vapeur par véhicule privé ont atténué les gains réalisés dans ce secteur et les émissions globales de CO₂ continuent d'augmenter, comme l'illustre la figure 46.

Lorsqu'on fait des comparaisons entre les municipalités, on s'aperçoit que la plupart des

municipalités affichent une augmentation constante des émissions de CO₂ liées aux transports, mais que plusieurs d'entre elles ont connu une baisse de ces émissions en 2006, notamment Calgary, Edmonton, Hamilton, Regina, Victoria, Kingston, Saint John et Thunder Bay. Les émissions par résident à Saguenay, à Halifax, à Sherbrooke et à London semblent, pour leur part, avoir enregistré une hausse marquée, tandis que Regina et Kingston affichent des diminutions importantes dans ce secteur. Les émissions relatives des différentes régions urbaines n'ont connu aucun changement depuis l'enquête de 2001, les résidents de Victoria produisant toujours la moins grande quantité annuelle d'émissions de CO₂ liées aux transports par résident, soit 1,7 tonne métrique d'émissions. Ils sont suivis de près des résidents de Vancouver et de Montréal. Les résidents de municipalités plus petites comme Abbotsford, Peterborough et Sudbury semblent une fois de plus produire la plus grande quantité d'émissions par résident, soit 4,4, 3,6, et 3,6 tonnes métriques respectivement.

En ce qui concerne la qualité de l'air, cette question dépend grandement de chaque localité et il est difficile de faire des généralisations applicables à de grandes régions géographiques. On n'observe aucune tendance précise pour ce qui est de la poussière fine, et les données sur les tendances sont rares étant donné les améliorations apportées aux techniques de surveillance. D'après les données pour la période allant de 1980 à 2000, les particules de NO₂, de SO₂ et de CO en suspension semblent toutes diminuer de manière constante. Pendant la même période, on n'observe aucune tendance précise pour ce qui est de l'ozone en surface, même si des données récentes suggèrent une hausse constante en Ontario et dans le sud du Québec. Les niveaux de composé organique volatil sont demeurés constants de 1990 à 2000.⁹ La phase pilote du programme de la cote air santé (CAS) d'Environnement Canada a maintenant été lancée.

7 Krizek (2003), *Changes in Urban Travel: Does neighbourhood-scale urban form matter?*

8 Statistique Canada (2008), *L'activité humaine et l'environnement*

9 Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique

ANNEXE D
QUESTIONNAIRE DE
L'ENQUÊTE WEB

Page laissée en blanc à dessein.



Capture d'écran de l'enquête Web

ATC TAC **IBI GROUP**

Enquête sur les stratégies de déplacements actifs dans les communautés canadiennes

L'Association des transports du Canada (ATC) entreprend actuellement un projet de recherche sur les succès et les défis en matière de déplacements actifs dans les communautés canadiennes. Le projet cherche à aider les gouvernements locaux, régionaux, provinciaux et fédéral du Canada à développer et à mettre en oeuvre des stratégies efficaces destinées à favoriser les déplacements à pied et à vélo.

À des fins de simplification, les questions de cette enquête se rapportent aux initiatives de « déplacements à pied et à vélo », mais nous vous encourageons à nous fournir tout autre renseignement portant sur d'autres modes de déplacements actifs.

Veillez remplir ce questionnaire en identifiant les initiatives de déplacements actifs à succès dans votre communauté.

Cette enquête restera active et pourra être remplie à tout moment jusqu'à la date limite :

La DATE LIMITE des soumissions est le 15 mai 2009.

Vos renseignements sont sauvegardés uniquement quand vous cliquez sur l'un ou l'autre des deux boutons « Enregistrer » figurant au bas de chaque page.

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins 10 minutes avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

En remplissant le questionnaire, veuillez prendre en considération les actions et l'expérience de l'ensemble de la communauté plutôt qu'uniquement celles du gouvernement municipal lui-même. Nous aimerions recevoir une réponse par municipalité. Si vous le souhaitez, vous pouvez combiner votre réponse à celle d'autres organismes en leur acheminant simplement le lien de votre questionnaire. Ils peuvent alors réviser ou contribuer à vos réponses. Remarque : évitez de travailler simultanément avec d'autres sur le questionnaire afin de ne pas écraser par mégarde vos changements réciproques. Une autre solution consiste à nous demander d'envoyer un lien à des organismes bien spécifiques pour leur permettre d'accéder à leur propre formulaire d'enquête.

Nous vous remercions à l'avance de votre contribution à la réalisation de cette enquête.

Pour toute question sur cette enquête, veuillez contacter le gestionnaire du projet, M. Marc Jolicoeur chez Vélo Québec Association (mjolicoeur@velo.qc.ca).

Vous pouvez également obtenir d'autres renseignements sur le projet en consultant le site Internet de l'Association des transports du Canada sous la rubrique « Projet de l'ATC sur les stratégies de DA pour les communautés canadiennes » ou en contactant Sandra Majkic (smajkic@tacatc.ca), la responsable du programme à l'ATC.

Enregistrer et continuer à la page suivante



En vous servant des cases à cocher ci-dessous, veuillez identifier les interventions en matière de déplacements actifs ayant été entreprises dans votre municipalité, accompagnées des informations demandées.

Dans certains cas, il se peut que plusieurs projets tombent sous une catégorie d'intervention particulière. Nous nous intéressons à ceux ayant eu le plus grand impact sur les déplacements à pied et à vélo.

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

1. Municipalité

En remplissant le questionnaire, veuillez inclure les initiatives de déplacement actif d'autres organismes au sein de votre communauté, excepté celles des gouvernements régionaux, provinciaux ou fédéral.

Actions en matière de politiques et de planification

- Plan ou politique dédiée pour les déplacements à vélo/à pied
- Inclusion de déplacements à pied/à vélo dans le plan d'urbanisme et les plans d'aménagement d'ensemble Exemples
- Politiques ou règlements nécessitant des aménagements pour les déplacements à pied ou à vélo dans les nouveaux développements ou dans le cadre de projets routiers
- Système de classification ou normes de conceptions routières donnant la priorité aux déplacements à pied/à vélo Exemples
- Stimulation d'un modèle d'urbanisation favorable au transport actif, comme la densification ou la mixité des fonctions urbaines dans le coeur des quartiers ou le long des avenues Exemples

Interventions sur le processus municipal

- Coordination/parteneriat au sein de l'organisation Exemples
- Formation et perfectionnement du personnel sur les questions de déplacements actifs
- Prise en compte des besoins de déplacement à pied/à vélo dans le processus d'approbation d'aménagement Exemples
- Coordination des calendriers/priorités des grands travaux avec les besoins liés aux déplacements à pied/à vélo
- Comité consultatif public sur les déplacements à pied et à vélo

Interventions d'intégration des transports en commun

- Accès à pied/à vélo aux arrêts ou stations de transports en commun
- Stationnements pour vélos aux arrêts ou stations de transports en commun
- Transport de vélos sur ou à l'intérieur de véhicules de transport en commun

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

Enregistrer et retourner
à la page précédente

Enregistrer et continuer
à la page suivante



En vous servant des cases à cocher ci-dessous, veuillez identifier les interventions en matière de déplacements actifs ayant été entreprises dans votre municipalité, accompagnées des informations demandées.

Dans certains cas, il se peut que plusieurs projets tombent sous une catégorie d'intervention particulière. Nous nous intéressons à ceux ayant eu le plus grand impact sur les déplacements à pied et à vélo.

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

Aménagements facilitant les déplacements

- Voies cyclables sur les chaussées Exemples
- Pistes cyclables hors chaussées ou sentiers polyvalents Exemples
- Trottoirs et sentiers piétons
- Stationnement pour vélos, douches et/ou vestiaires dans des destinations majeures
- Apaisement de la circulation ou retrait de voies de circulation Exemples
- Structures (ponts, tunnels) pour le franchissement d'obstacles physiques à pied/à vélo
- Structures ou aménagements destinés à atténuer les contraintes topographiques ou climatiques
- Entretien des aménagements destinés aux déplacements à pied ou à vélo Exemples
- Signalisation routière, cartes ou système d'orientation pour les déplacements à pied/ à vélo
- Stationnements pour vélo Exemples
- Amélioration des intersections ou des passages pour cyclistes Exemples
- Amélioration des intersections ou des passages pour piétons à mi-bloc Exemples

Interventions en évaluation

- Sondages d'opinion sur les déplacements à pied/à vélo
- Analyse des décomptes de piétons et de cyclistes
- Évaluations ou rapports sur les effets des interventions concernant les déplacements à pied/à vélo
- Recueil et analyse des données portant sur la sécurité des déplacements à pied/à vélo

Autres interventions à la page suivante...

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

Enregistrer et retourner
à la page précédente

Enregistrer et continuer
à la page suivante



En vous servant des cases à cocher ci-dessous, veuillez identifier les interventions en matière de déplacements actifs ayant été entreprises dans votre municipalité, accompagnées des informations demandées.

Dans certains cas, il se peut que plusieurs projets tombent sous une catégorie d'intervention particulière. Nous nous intéressons à ceux ayant eu le plus grand impact sur les déplacements à pied et à vélo.

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

Interventions d'éducation et de promotion

- Éducation ou sensibilisation aux déplacements à pied/à vélo dans les écoles
- Éducation ou sensibilisation aux déplacements à pied/à vélo ailleurs dans la communauté Exemples
- Soutien aux événements spéciaux en faveur des déplacements à pied/à vélo Exemples
- Centres de renseignements ou marketing social en faveur des déplacements à pied/à vélo
- Programmes de reconnaissance ou de récompenses
- Services ou promotion du tourisme à pied/à vélo
- Formation et perfectionnement pour [praticiens](#) des questions de déplacement actif
- Campagne de sensibilisation en sécurité visant les automobilistes, les cyclistes et les piétons
- Action du Service de police

Autres interventions

- Autre 1
- Autre 2
- Autre 3
- Autre 4
- Autre 5
- Autre 6

Autres interventions à la page suivante...

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

Enregistrer et retourner
à la page précédente

Enregistrer et continuer
à la page suivante



Pour chaque intervention cochée, les questions suivantes apparaissent :

Actions en matière de politiques et de planification

Plan ou politique dédiée pour les déplacements à vélo/à pied

Nom ou type d'action (cliquez sur « Ajouter action » ci-dessous pour en ajouter plusieurs)

Est-ce que l'action a amélioré les déplacements à pied/à vélo?

- Ne sais pas
 Non
 Oui, d'une certaine manière
 Oui, de manière significative

Si l'action a amélioré les déplacements à pied/à vélo de manière significative, veuillez décrire brièvement les améliorations qui ont eu lieu.

Davantage de déplacements à vélo Suite à la prochaine page

Sécurité accrue

Trajets plus courts ou plus rapides

Satisfaction accrue des utilisateurs

Soutien ou engagement politique ou public plus fort

Moins d'obstacles institutionnels

Autre

Si l'action a amélioré les déplacements à pied/à vélo de manière significative, veuillez alors décrire brièvement cette action (par ex. : détermination du calendrier, coût, durée, portée de l'action).

Ajouter une action



Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

2. Quel investissement votre municipalité a-t-elle consacré aux aménagements et aux programmes destinés aux déplacements à pied/à vélo en 2008? (toutes les sources)

- Déplacements à vélo
- Déplacements à pied
- Déplacements actifs en général

0\$
Total

3. Sources de financement (veuillez indiquer le montant s'il est connu)

- Impôts fonciers
- Taxe sur l'essence
- Redevances d'exploitation
- Partenariats publics-privés
- Financement fédéral permanent (excepté la taxe sur l'essence)
- Subventions du gouvernement fédéral
- Financement provincial permanent
- Subventions du gouvernement provincial

4. Combien de membres du personnel travaillent à la planification et à la mise en oeuvre des initiatives en faveur des déplacements à pied/à vélo?

Nombre total de membres du personnel
Équivalent plein-temps

5. Veuillez décrire l'influence des facteurs sociaux suivants sur l'amélioration des déplacements à pied/à vélo dans votre communauté

	Obstacle important	Influence				Détails (identifier les principaux groupes ou individus)
		Défavorable	Aucune	Bonne	Excellente	
Représentants élus	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Cadres supérieurs	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Personnel en général	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Groupes d'intérêts/communautaires	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Secteur commercial ou touristique	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				

...Suite à la prochaine page



Secteur commercial ou touristique	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Sensibilisation du public	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Autre (précisez)	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				

6. Veuillez identifier d'autres défis liés à l'amélioration des déplacements à pied/à vélo dans votre communauté

	Sans objet	Pas de défi	Défi mineur	Défi majeur
Normes ou pratiques d'aménagements routiers contraignantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Normes ou pratiques d'approbation de développement contraignantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conflits ou coordination insuffisante entre services municipaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personnel en nombre insuffisant ou non formé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Exigences des services d'urgence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conflits ou coordination insuffisante avec d'autres entités municipales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politiques ou actions contraires des entités régionales, provinciales ou fédérale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Préoccupations liées à la responsabilité juridique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagements médiocres pour les déplacements à pied/à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Préoccupations liées à la sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Financement insuffisant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trajets trop longs (par ex. en raison de l'étalement urbain)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Climat rude	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Topographie ou obstacles naturels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (spécifiez dans les commentaires ci-dessous)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Commentaires supplémentaires liés aux principaux défis dans votre municipalité

7. Veuillez fournir tout renseignement important supplémentaire dans le contexte particulier de votre municipalité

8. Veuillez indiquer la personne ayant répondu à cette enquête (cliquez sur « Ajouter répondant(e) » ci-dessous pour en ajouter)

[retirer](#)

Nom

Organisme

Fonction

Pouvons-nous contacter cette personne pour un suivi

Oui Non

Téléphone

Courriel

Si vous fermez la fenêtre de l'enquête, veuillez patienter pendant au moins **10 minutes** avant de revenir au lien de votre questionnaire, car le serveur a besoin de temps pour traiter toutes les nouvelles données que vous avez sauvegardées.

