

Guide de planification et de ressources sur  
**LES TRANSPORTS ACTIFS AU CANADA**

Le présent document a été préparé pour Transports Canada par EcoPlan International.

Veillez adresser vos observations et vos questions à :

**Transports Canada**

Groupe des initiatives environnementales  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N5  
ecoMobility-ecoMobilite@tc.gc.ca  
www.tc.gc.ca/urbain

---

© Sa Majesté la reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2011

Transports Canada autorise la photocopie et/ou la reproduction du contenu de cette publication à des fins personnelles et publiques non commerciales. Les usagers doivent reproduire les éléments avec exactitude, préciser que Transports Canada en est la source et ne pas présenter leur version comme une version officielle, ou comme ayant été produite avec le concours ou l'aval de Transports Canada.

Pour demander l'autorisation de reproduire des éléments de cette publication à des fins commerciales, veuillez vous adresser à :

Éditions et services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0S5  
droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca

TP 15149F

Catalogue no T22-201/2011F-PDF

ISBN ISBN # 978-1-100-97488-0

Pour d'autres exemplaires de cette publication, veuillez visiter le site <http://transact-fr.tc.gc.ca> ou vous adresser au Bureau de commande des publications de Transports Canada au numéro 1-888-830-4911 – de l'étranger, 613-991-4071.

Pour une version accessible de cette publication, veuillez vous adresser au Bureau de commande des publications de Transports Canada au numéro 1-888-830-4911 – de l'étranger, 613-991-4071.

Une version électronique de cette publication existe à l'adresse [www.tc.gc.ca/urbain](http://www.tc.gc.ca/urbain).

This publication is also available in English under the title  
*Active Transportation in Canada: A Resource and Planning Guide*

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
1.1	À qui s'adresse ce guide	3
1.2	Comment utiliser ce guide	3
1.3	Principaux termes	6
<b>2.0</b>	<b>TRANSPORTS ACTIFS: INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
2.1	Bienfaits et raison d'être	9
2.1.1	<i>Santé et sécurité publiques</i>	10
2.1.2	<i>Environnement et durabilité</i>	13
2.1.3	<i>Développement économique et finances</i>	15
2.1.4	<i>Caractère vivable des collectivités</i>	20
<b>3.0</b>	<b>LES TRANSPORTS ACTIFS AU CANADA</b>	<b>25</b>
3.1	Contexte et historique	25
3.2	Dynamique des transports actifs	26
3.3	Défis et possibilités	32
<b>4.0</b>	<b>PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS</b>	<b>43</b>
4.1	Une démarche de planification stratégique	44
4.1.1	<i>Qu'advient-il?</i>	46
4.1.2	<i>Qu'est-ce qui compte le plus?</i>	60
4.1.3	<i>Que devons-nous faire?</i>	65
4.1.4	<i>Est-ce bien ce que nous faisons?</i>	82
<b>5.0</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>93</b>
5.1	Outils et ressources	93





## 1.0 INTRODUCTION

Le *Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada* est un outil destiné aux planificateurs des transports et à d'autres professionnels (comme les urbanistes, les ingénieurs municipaux, etc.) afin de favoriser, de financer et de promouvoir le transport actif dans le cadre des activités de planification et d'aménagement à court et à long terme. Axé sur les villes et les régions du Canada où la planification des transports actifs peut être un projet nouveau ou récent, ce guide comporte les sections suivantes :

- ✓ **Les transports actifs : introduction** - Cette section consacrée à un aperçu des transports actifs et à leur raison d'être pose la question suivante: « *Qu'entend-on par transports actifs et à quoi tient leur importance?* » Pour y répondre, la section donne un aperçu des principaux éléments moteurs ou de la raison d'être des transports actifs, notamment de leurs bienfaits sur le plan de la santé publique, de l'environnement, de la société/collectivité et des économies locales.
- ✓ **Les transports actifs au Canada**  
- Cette section examine qui fait quoi dans le domaine des transports actifs au Canada. Elle retrace l'évolution des transports actifs au Canada depuis les plans pour les cyclistes et les piétons jusqu'aux stratégies et aux plans d'aujourd'hui qui sont plus intégrés, perfectionnés et détaillés. On y trouve un résumé des tendances relatives aux comportements en matière de transport actif et des principales opportunités dont les planificateurs peuvent tirer parti, de même que des problèmes qu'il convient de régler.

### TRANSPORTS ACTIFS

Les transports actifs désignent tous les modes de transport dont l'énergie est générée par l'être humain, en particulier la marche et le vélo. Ils englobent l'utilisation de moyens de déplacement comme les fauteuils roulants, et également d'autres variantes comme les patins à roues alignées, les planches à roulettes, le ski de fond et même le kayak. Les transports actifs peuvent même être combinés avec d'autres modes, comme les transports en commun.

- ✓ **Planification des transports actifs** - Cette section propose une démarche de planification simple et efficace pour concevoir des projets de transport actif dans votre collectivité et pour intégrer les transports actifs dans les documents existants de planification et de politique (comme les plans de transport, les plans d'utilisation du sol, etc.). Elle s'articule autour d'un cadre de planification qui aidera à déterminer ce qui suit :

- la situation actuelle des transports actifs, les possibilités et les tendances dans les secteurs locaux;
- les secteurs d'action prioritaires (c. à d. *qu'est-ce qui compte le plus dans ma collectivité?*);
- les stratégies et les interventions qui doivent être faites pour assurer le respect des priorités au chapitre des transports actifs dans les collectivités;
- la façon de surveiller et d'évaluer les activités de transport actif à l'appui des projets futurs et/ou de l'élargissement des programmes.

Cette section comporte également une série de points pratiques à faire valoir quant aux bienfaits des transports actifs, utiles lors des échanges avec les représentants élus, les services municipaux, les intervenants des transports actifs et la collectivité en général.

- ✓ **Outils et ressources** - une annexe sur les outils, études de cas et hyperliens vers d'autres ressources axés sur la réalisation des projets de transport actif dans votre collectivité.



## 1.1 À QUI S'ADRESSE CE GUIDE

Ce guide s'adresse essentiellement aux planificateurs municipaux et régionaux des transports dans les municipalités qui ont une expérience limitée de la planification et de l'adoption des transports actifs. Il peut également être utilisé par d'autres personnes, notamment des membres de professions connexes comme les urbanistes, les ingénieurs, les responsables de la santé publique, etc. Même si ce guide s'adresse avant tout aux urbanistes et aux planificateurs des transports, il reconnaît que tous les types de planificateurs (p. ex. des loisirs, de l'environnement, du développement économique, etc.) à tous les échelons (p. ex. local, régional, provincial, etc.) ont un rôle à jouer dans la promotion et le soutien des transports actifs dans leurs municipalités.

L'autre groupe potentiellement intéressé par ce guide est constitué des représentants élus, qui sont les principaux décideurs d'une collectivité et qui sont des protagonistes essentiels du soutien et de la promotion des transports actifs.

Enfin, les représentants de groupes locaux de défense des intérêts, comme les groupes d'écologistes, les associations de vie saine, etc., et les groupes communautaires qui s'intéressent aux transports actifs, comme les chambres de commerce, peuvent également utiliser ce guide pour appuyer les projets de transport actif issus de la collectivité, ou comme guide de ressources qui permet de mieux appuyer et de mobiliser les projets de transport actif lancés par les administrations locales.

## 1.2 COMMENT UTILISER CE GUIDE

Ce guide est conçu pour être utilisé comme guide de planification étape par étape dont le but est de contribuer à concevoir, à mettre en œuvre et à évaluer les initiatives de transport actif (programmes, projets, politiques) dans votre municipalité, comme ressource générale pour les personnes qui souhaitent en savoir plus long sur les transports actifs et pour les municipalités qui cherchent à concevoir un projet ou un programme particulier de transport actif.

Le cadre de planification des transports actifs de ce guide s'articule autour d'une démarche de planification en 10 étapes. La démarche compte quatre phases qui correspondent aux principales questions de planification que pose chaque section – *Qu'advient-il? Qu'est-ce qui compte le plus? Que devons-nous faire? Est-ce bien ce que nous faisons?* Pour répondre à ces questions, les utilisateurs du guide devront franchir un ensemble correspondant d'étapes de planification individuelles. Chacune des 10 étapes est divisée en tâches plus détaillées, qui sont étayées par des outils correspondants, des conseils de planification et des illustrations sous forme d'études de cas. On y trouvera également un tableau illustrant un éventail de projets types de transport actif qui indiquent la durée possible, les coûts d'investissement et les moyens techniques que nécessite chaque type de projet.

Figure : Organisation et cadre du guide

PHASE	ÉTAPE DE PLANIFICATION	QUESTIONS CLÉS
Qu'advient-il?	1. Par où commencer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que doit-il se passer en premier lieu?</li> </ul>
	2. Intervenants et participation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qui doit s'investir et comment?</li> </ul>
	3. Évaluation de la situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quel est l'état des transports actifs dans votre municipalité? Qui s'en occupe? Où? Quand?</li> <li>• Quelles sont les possibilités et les obstacles à l'augmentation de la part modale des transports actifs?</li> </ul>
Qu'est-ce qui compte le plus?	4. Vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelle est la vision des transports actifs dans votre municipalité ?</li> </ul>
	5. Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De quoi la municipalité se soucie-t-elle le plus ou que valorise-t-elle le plus? Ces valeurs sont-elles bien indiquées dans les documents actuels de planification et de politique?</li> <li>• Comment utiliser les valeurs de ces municipalités pour déterminer les priorités en transport actif?</li> </ul>
Que devons-nous faire?	6. Détermination des options	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelles options ou mesures de transport actif pouvons-nous prendre?</li> </ul>
	7. Évaluation des options	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelles options de transport actif appuient le mieux d'autres objectifs et priorités de développement communautaire (p. ex. la revitalisation du centre-ville, l'amélioration des transports)?</li> <li>• Comment organiser les mesures de transport actif pour les intégrer et les coordonner avec d'autres initiatives d'urbanisme?</li> </ul>
	8. Mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment instaurer les mesures de transport actif?</li> </ul>
Est-ce bien ce que nous faisons?	9. Surveillance et évaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment pouvons-nous surveiller et évaluer nos mesures de transport actif pour en déterminer l'efficacité?</li> <li>• Que faut-il surveiller et qui doit être chargé de l'évaluation?</li> </ul>
	10. Adapter et modifier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment nous assurer que nos mesures de transport actif demeurent utiles et efficaces à l'avenir?</li> </ul>

Cette démarche est non linéaire et souple. Les utilisateurs du guide peuvent remonter en arrière et revoir certaines étapes de planification au fur et à mesure que de nouveaux renseignements ou de nouvelles ressources deviennent accessibles, ou que de nouveaux intervenants entrent dans le processus de planification. Les utilisateurs peuvent également recourir à ce guide pour appuyer une seule étape de planification (p. ex. procéder à une évaluation de la situation).



On peut prévoir que les utilisateurs du guide :

- en seront à différents stades de la planification et de la programmation des transports actifs (c. à d. que certaines municipalités ont déjà des projets et des programmes en service alors que d'autres commencent tout juste à s'y intéresser);
- utiliseront le guide à diverses fins (c. à d. qu'une municipalité peut s'en servir pour élaborer une vaste stratégie sur les transports actifs alors qu'une autre peut l'utiliser pour financer un projet particulier, comme une initiative de cartographie des routes piétonnières et cyclables);
- auront à leur disposition différents moyens de planification (c. à d. que certaines municipalités ont peut-être les ressources humaines et financières nécessaires pour entreprendre un projet « à l'interne », alors que d'autres devront trouver des fonds avant d'aller de l'avant).

De courtes études de cas intitulées « Exemple concret » sont parsemées dans le document. Elles relatent des initiatives, des recherches, des plans et des programmes fructueux sur les transports actifs dans tout le pays. Des liens avec des projets existants et des exemples de pratiques exemplaires sont également fournis dans les cadres d'informations « Le saviez-vous? » et « Conseil de planification ». Finalement, l'annexe Outils et ressources fournit d'autres précisions, des coordonnées ainsi que des liens avec d'autres études de cas, ressources et outils supplémentaires sur la planification des transports actifs.

### 1.3 PRINCIPAUX TERMES

On trouvera ci-après un résumé des principaux termes qui se rapportent à la planification des transports actifs. D'autres termes et concepts sont définis dans les encadrés inclus dans ce guide.

- **Transport actif:** le transport actif comprend toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain pour se rendre à une destination donnée – au travail, à l'école, au magasin ou pour rendre visite à des amis. La marche et le vélo sont les modes de transport actif les plus populaires et sont souvent combinés à d'autres modes, en particulier les transports en commun.
- **Infrastructures de transport actif:** au nombre des infrastructures de transport actif, mentionnons les éléments qui appuient les transports actifs, comme les trottoirs améliorés, les voies cyclables réservées, les signaux pour les piétons-cyclistes, et des passages plus sécurisés, des supports à bicyclettes et des voies vertes pour la marche et le vélo.

- **Environnement bâti:** l'environnement bâti désigne les environs qui servent de cadre à l'activité humaine. Cet environnement varie de routes rurales à des centres-villes en pleine effervescence en passant par tous les lieux bâtis par l'homme entre les deux.
- **Forme urbaine compacte:** une forme urbaine compacte se caractérise par une densité relativement forte, l'utilisation mixte du sol et des concepts d'habitation axés sur les piétons.
- **Connectivité:** la connectivité est la mesure d'efficacité d'un réseau de transport. Elle désigne le caractère direct des liaisons de transport et le nombre de correspondances dans le réseau de sentiers ou de routes.
- **Densité:** la densité mesure une forme urbaine ou une forme rurale. Elle peut se mesurer de différentes façons, notamment par le nombre de personnes, d'emplois ou d'édifices dans un secteur donné.
- **Édification sur terrain intercalaire:** l'utilisation du sol dans un secteur bâti en vue de son aménagement plus poussé. L'édition sur terrain intercalaire est souvent axée sur la réutilisation d'édifices et de sites tombés en désuétude ou sous-utilisés.
- **Utilisation du sol:** transformation par l'être humain de l'environnement naturel ou du milieu sauvage en un milieu bâti comme des champs, des pâturages et des colonies de peuplement.
- **Plan communautaire officiel (PCO):** énoncé des objectifs et des politiques de développement communautaire dont le but est d'orienter la gestion et l'aménagement de l'utilisation du sol dans un secteur donné. La plupart des villes et des petites villes sont dotées de tels plans, auxquels des noms différents sont attribués selon la région du Canada (p. ex. plan officiel, plan d'urbanisme, plan d'utilisation du sol, schéma d'aménagement, etc.).





## 2.0 TRANSPORTS ACTIFS: INTRODUCTION

Cette section propose un aperçu des transports actifs au Canada, notamment de leurs nombreux bienfaits et des tendances nationales. Elle aborde également certaines des difficultés communes et des occasions qui s'offrent dans le domaine des transports actifs au Canada.

### 2.1 BIENFAITS ET RAISON D'ÊTRE

La thèse en faveur des transports actifs est très convaincante. En tant que stratégie de transport et de mode de transport, les transports actifs (TA) répondent à des objectifs multiples pour la municipalité en matière de planification, d'environnement et de transport. Cette sous-section donne un aperçu de certains des principaux bienfaits pouvant résulter de l'acroissement et du financement des réseaux et de l'élargissement des programmes de transport actif, notamment :

- **Santé et sécurité publiques:** puisqu'il s'agit d'un mode plus actif sur le plan physique, il a été démontré qu'il existe un lien entre les TA et l'amélioration de la santé publique. Des réseaux intelligemment conçus et des infrastructures construites dans un but précis peuvent aussi grandement rehausser la sécurité des piétons et des cyclistes.
- **Environnement et durabilité:** les TA ont de multiples bienfaits pour l'environnement. Ils produisent nettement moins d'émissions polluantes que d'autres modes de transport, en particulier les véhicules à un seul occupant. Les transports actifs sont également un élément important de toute stratégie municipale de réduction des émissions de GES ou de plan sur la qualité de l'air.
- **Économie et finances:** les coûts d'aménagement et d'entretien des infrastructures de TA sont nettement inférieurs à ceux d'autres infrastructures de transport, à la fois dans l'ensemble et par habitant. Les études révèlent également que les infrastructures et les aménagements de TA peuvent avoir des incidences favorables sur le développement économique local et permettre des économies individuelles.

- **Communauté et qualité de vie:** des réseaux piétonniers et cyclables améliorés peuvent avoir de nombreux effets positifs sur le bien-être général des collectivités et des individus, sur la cohésion sociale, l'identité communautaire et les questions d'égalité.
- **Transports et correspondances:** un bon réseau municipal de TA améliore les correspondances entre les destinations, ce qui améliore le réseau de transport dans son ensemble. Étant donné que la majeure partie des trajets de transport en commun débutent et prennent fin par un segment piétonnier, les usagers des transports en commun bénéficient particulièrement d'un réseau élargi de TA.

### 2.1.1 Santé et sécurité publiques

L'un des plus puissants catalyseurs des transports actifs est la santé publique. La dépendance accrue à l'égard des automobiles pour les trajets quotidiens a contribué à une diminution des niveaux d'activité physique des Canadiens, ce qui a eu des effets correspondants sur la santé. Les recherches actuelles révèlent que le Canada, parallèlement aux États-Unis et à d'autres pays plus dépendants de l'automobile, est victime d'une épidémie d'obésité dont la cause est la baisse de l'activité physique. L'obésité et l'inactivité physique sont considérées comme l'une des causes des maladies cardiaques, des accidents vasculaires cérébraux et d'autres maladies chroniques, parmi lesquelles les maladies cardiovasculaires, le diabète de type 2 et divers cancers. En revanche, l'activité physique est liée à des résultats positifs sur le plan de la santé, c'est-à-dire à une amélioration de l'aptitude et de la santé physique, mentale et sociale.

Personne n'oserait plus nier l'impact du milieu bâti d'une collectivité, des choix d'utilisation du sol et des réseaux de transport sur la santé publique. Les recherches actuelles révèlent que:<sup>1</sup>

- 60 % des Canadiens d'âge adulte souffrent d'un excès pondéral ou sont obèses, ainsi que 26 % des enfants et des adolescents canadiens;
- un enfant sur trois qui souffre d'obésité développera un diabète;
- le risque d'obésité augmente de 6 % pour chaque heure passée dans une voiture chaque jour, alors que le risque d'obésité baisse de pratiquement 5 % pour chaque kilomètre parcouru chaque jour à pied;
- à peine 12 % des trajets qu'effectuent les Canadiens au départ de leur domicile (pour aller à l'épicerie, au travail, à l'école) se font à pied ou à vélo;

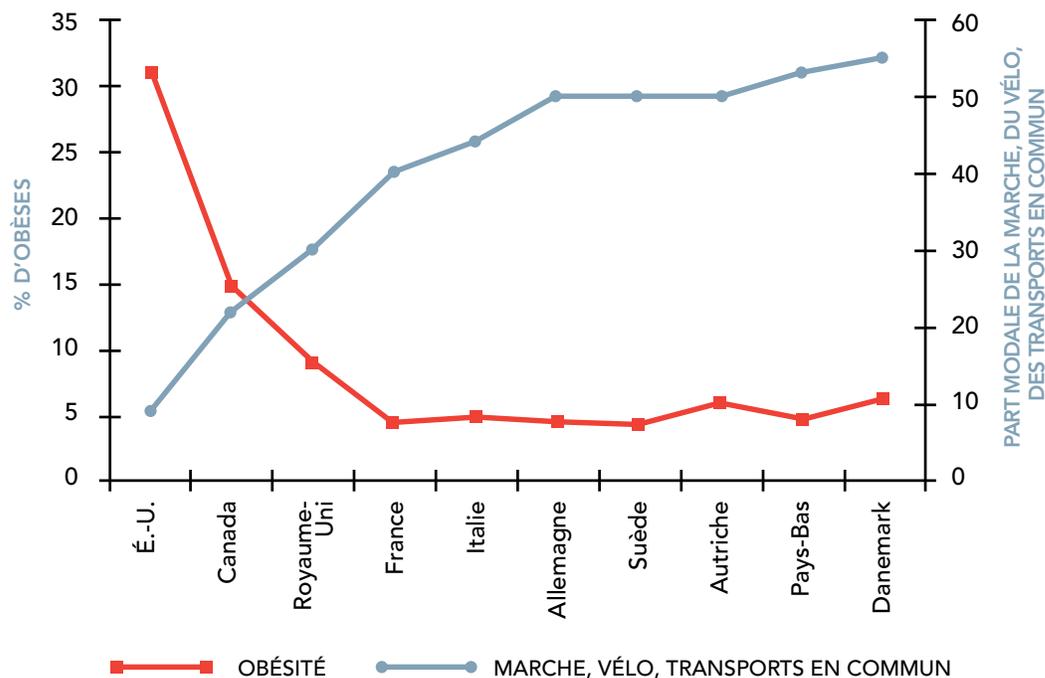
<sup>1</sup> Sources des données : Fondation canadienne des maladies du cœur, Santé Canada, BC Provincial Health Services Authority.

- 91 % des enfants et des jeunes canadiens et 51 % des Canadiens d'âge adulte ne se livrent pas à une activité physique quotidienne correspondante aux niveaux recommandés;
- les faibles taux d'activité physique entraînent l'équivalent d'environ 5,3 milliards \$ de dépenses de santé directes et indirectes chaque année.

La réduction de la dépendance des Canadiens à l'égard de l'automobile et l'augmentation de la marche et du vélo contribueront à augmenter les niveaux d'activité physique, à réduire le risque d'obésité et à remédier à d'autres états pathologiques, comme les cardiopathies, certains cancers et le diabète de type 2. Les nouvelles recherches fondées sur des faits démontrés prouvent également clairement que le manque d'activité physique est lié à des problèmes de santé mentale, y compris à la dépression<sup>2</sup>. L'élargissement des réseaux de transport actif contribuera à créer des occasions d'activité physique, facilitera l'accès aux loisirs et réduira la dépendance à l'égard de l'automobile.

Les transports actifs contribuent aussi à moderniser et à améliorer le rendement global et la sécurité du réseau de transport en modérant la circulation, en améliorant le paysage des rues, en réduisant les vitesses de circulation, en imposant des restrictions aux véhicules, en réaffectant l'espace routier et en permettant d'autres activités de TA courantes. Les avantages sur le plan de la sécurité qui résultent de ces améliorations ne concernent pas seulement les piétons et les cyclistes, mais également les automobilistes.

**Figure: Comparaison entre la marche, le vélo et l'utilisation des transports en commun et les taux d'obésité**



<sup>2</sup> Leading Health Indicators for Healthy People 2010, Institute of Medecin, National Academy of Sciences, 2010.



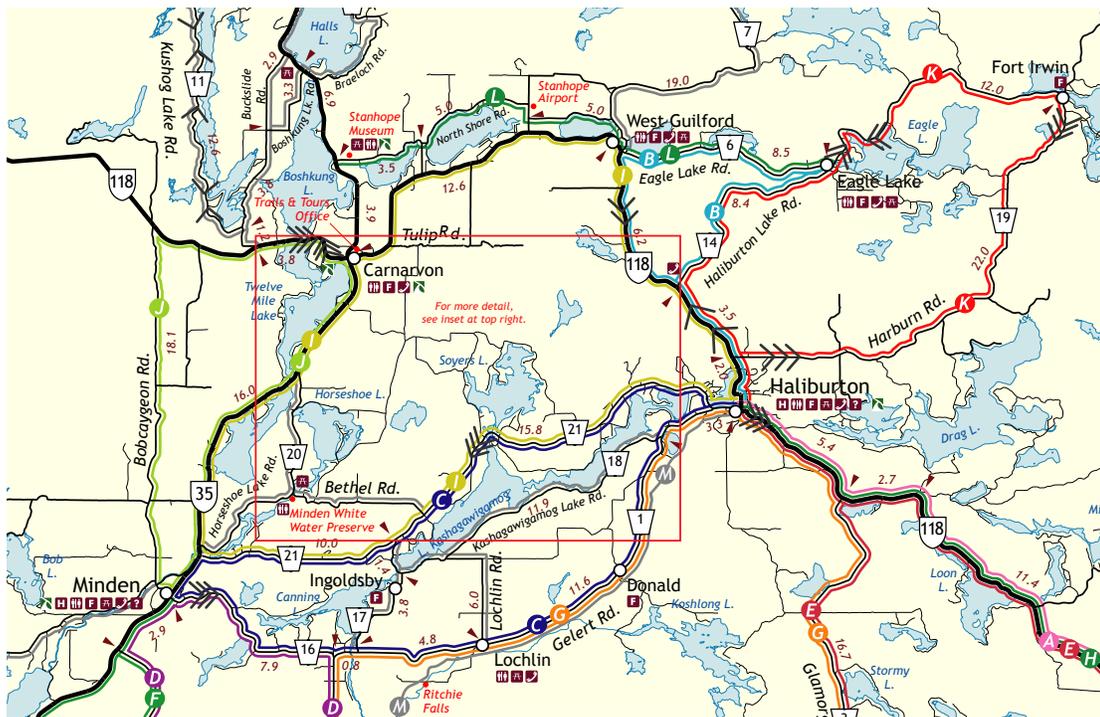
## EXEMPLE CONCRET

### L'autorité sanitaire et les dirigeants municipaux collaborent à la défense et à la planification des TA à Haliburton (Ontario)

Reconnaissant le rapport entre l'environnement bâti et la santé communautaire, le comté d'Haliburton a créé un *Communities in Action Committee* formé de volontaires et la *Haliburton Highlands Cycling Coalition*. Ces comités comptent des représentants du district de santé d'Haliburton, Kawartha, Pine Ridge ainsi que des dirigeants communautaires et municipaux locaux qui collaborent ensemble à la planification des transports actifs pour la région.

Le fait d'intégrer des dirigeants municipaux et des autorités sanitaires dans ce type de partenariat interagence a contribué à sensibiliser le public et la classe politique au besoin de planifier les transports actifs. Le fait de mettre leurs ressources en commun a permis aux membres d'élargir leur rayon d'action par des programmes améliorés de sensibilisation et de marketing, tout en s'efforçant de créer un climat qui encourage des communautés physiquement actives.

Pour d'autres précisions : <http://www.haliburtoncooperative.on.ca/CIA/> (en anglais seulement).



Section d'une carte du réseau cyclable créée par la Haliburton Highlands Cycling Coalition.  
<http://www.cyclehaliburton.ca/maps.htm> (en anglais seulement)

### 2.1.2 Environnement et durabilité

Les transports actifs sont pratiquement non polluants et comptent parmi les modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Le fait de remplacer les trajets en voiture par les transports actifs contribue :

- à réduire la pollution atmosphérique;
- à réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- à réduire la consommation d'énergie;
- à assurer une utilisation plus efficace du sol (ce qui peut contribuer à protéger et à préserver les espaces verts, les espaces ouverts et les secteurs vulnérables d'un point de vue écologique).

**Baisse de la pollution atmosphérique:** l'un des principaux bienfaits pour l'environnement de l'augmentation des transports actifs est une amélioration de la qualité de l'air. Environ 40 % des polluants dangereux dans les zones urbaines proviennent du secteur des transports<sup>3</sup>. Parmi les polluants atmosphériques émis par les véhicules automobiles, il faut mentionner les composés organiques volatils, les oxydes d'azote, les particules fines, le monoxyde de carbone et les oxydes de soufre. Ces polluants peuvent avoir de sérieuses conséquences sur la santé humaine, mais ils ont également un impact sur l'environnement naturel dans son ensemble, causant des dommages à la végétation et aux récoltes<sup>4</sup>.

Le fait de remplacer les courts trajets en voiture par les transports actifs peut très nettement réduire la pollution atmosphérique, car les émissions sont à leur maximum lorsqu'on fait démarrer une voiture. On estime que 90 % des émissions d'un trajet caractéristique de 11 km sont produites au cours du premier tronçon de 1,6 km, avant que le moteur ne soit réchauffé. De ce fait, le remplacement des courts trajets en voiture par les transports actifs peut très nettement réduire les émissions. Cela se reflète mal dans des mesures comme les « voitures-kilomètres parcourus » ou le « nombre de trajets » qui ne tiennent pas compte du profond impact des courts trajets<sup>5</sup>. Même si certains ont des préoccupations par rapport à l'exposition accrue à la pollution de l'air chez les piétons et les cyclistes, les études déduisent que les bienfaits pour la santé l'emportent de loin sur les risques<sup>6</sup>.

**Réduction des émissions de gaz à effet de serre:** en 2006, 25 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada étaient attribuables au secteur des transports, les trajets des passagers des zones urbaines étant responsables de près de la moitié du total du secteur des transports<sup>7</sup>. De plus, l'impact environnemental des activités de transport d'un ménage canadien moyen représentent près de la moitié des polluants atmosphériques toxiques,

3 Environmental Protection Agency, 1999

4 Transport Canada, *Les transports actifs dans le contexte canadien*, 2006

5 Victoria Transportation Policy Institute, *Online Transportation Demand Management Encyclopaedia*, 2010.

6 Folk, Jens, Homann Jespersen, Per and Jette Ran, Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen, *The Science of the Total Environment*, 2001.

7 Transport Canada, *Les transports actifs dans le contexte canadien*, 2006

plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre et près de 20 % de la pollution toxique de l'eau<sup>8</sup>. Une voiture moyenne rejette environ 0,85 kg de CO2 par kilomètre alors que les transports actifs n'en rejettent pratiquement aucun. Cela signifie que les transports actifs peuvent nettement contribuer à atteindre les cibles relatives à la lutte aux changements climatiques fixées par tous les ordres de gouvernement.

**Réduction de la consommation d'énergie:** devant la hausse des coûts financiers et environnementaux et la diminution des réserves de combustibles fossiles, l'option des transports actifs à faible consommation d'énergie remplace avantageusement l'utilisation de la voiture. Pour ce qui est de la consommation d'énergie, le vélo est le mode de transport urbain le plus efficace. En plus de la très petite quantité d'énergie nécessaire à la propulsion d'un vélo (trois fois moins que la marche), le coût énergétique du cycle de vie d'un vélo est également très faible selon les recherches de Transports Canada. De fait, les constructeurs de vélos utilisent 100 fois moins d'énergie que les constructeurs automobiles et très peu de matières résiduelles sont produites au cours du cycle de vie d'un vélo<sup>9</sup>. En outre, un vélo peut parcourir 423 km pour l'équivalent énergétique d'un litre d'essence. Dans l'ensemble, un cycliste qui se rend au travail à vélo a une empreinte écologique qui représente environ le dixième de celle d'un automobiliste. Le tableau qui suit résume les économies d'énergie découlant du vélo sur le plan de l'énergie grise (qui sert à la construction) et du carburant (qui sert à la propulsion – p. ex. l'essence, les calories) par passager-kilomètre.



Avec 350 calories, un cycliste peut parcourir 16 km, un piéton, 5,6 km et un automobiliste, 30,4 m. (Source : Options de transport – Feuille de route du vélo, 1998.)

**Table: Energy Use By Mode (mJ/Passenger km)**

MODE	EMBODIED	FUEL	TOTAL
Bicycle	0.5	0.3	0.8
Light Rail	0.7	1.4	2.1
Bus	0.7	2.1	2.8
Heavy Rail	0.9	1.9	2.8
Car, Petrol	1.4	3.0	4.4
Car, Diesel	1.4	3.3	4.8
Ferry	1.2	4.3	5.5

Source: Victoria Transportation Policy Institute, "Energy Conservation and Emission Reduction Strategies"

8 David Suzuki Foundation, *Reduce your Carbon Footprint*, 2010

9 Transport Canada, *Guide du vélopartage*, <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-velopartageguide2009-menu-1655.htm>

**Utilisation efficace du sol :** les transports actifs favorisent et peuvent même faciliter l'aménagement plus complet et compact des collectivités. Les collectivités tributaires de l'automobile ont besoin de plus de terrains pour les routes et les stationnements, ce qui crée de plus grandes distances entre les principales destinations (lieux de travail, équipements et secteurs de loisir, écoles, centres commerciaux, etc.).

## EXEMPLE CONCRET



Lien entre les transports actifs et l'action face aux changements climatiques dans la vallée de Comox (Colombie-Britannique)

Le district régional de la vallée de Comox sur l'île de Vancouver a récemment mené à terme sa Stratégie de développement régional. La stratégie comporte de nombreuses politiques à l'appui des transports actifs dans les domaines des transports, de la gestion de la croissance, de la santé, de la sécurité publiques et des changements climatiques. En C. B., le gouvernement provincial a fixé les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) les plus strictes du Canada (réduction de 33 % d'ici à 2020 par rapport à 2007, de 80 % d'ici à 2050) et a obligé tous les districts régionaux et les municipalités à actualiser leurs plans de manière à y insérer des cibles de réduction des émissions de GES et des politiques dans ce sens d'ici 2011. Dans la Stratégie de développement régional de la vallée de Comox, les transports actifs sont reconnus comme l'un des principaux outils permettant d'atteindre ces cibles. « Étant donné que le secteur des transports est le plus grand responsable des émissions de GES dans la vallée de Comox, peut-on lire dans la stratégie, l'aménagement d'un plus grand nombre d'infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun est absolument indispensable si l'on veut réduire les émissions de GES. »



Pour d'autres précisions : [http://www.comoxvalleyrd.ca/section\\_rgs/](http://www.comoxvalleyrd.ca/section_rgs/) (en anglais seulement)

### 2.1.3 Développement économique et finances

L'amélioration des transports actifs est une façon rentable d'aménager un réseau de transport plus efficace, plus équitable et plus durable qui contribue au développement économique local. Au nombre des avantages économiques et des améliorations types, mentionnons :

- une diminution des coûts d'aménagement et d'entretien des infrastructures de transport;
- des effets positifs sur le développement économique local;
- des économies individuelles.

**Réduction des coûts des infrastructures de transport:** l'aménagement et l'entretien

d'installations pour les cyclistes et les piétons coûtent nettement moins cher que la construction et l'entretien d'installations pour les automobiles. Par exemple, le coût d'aménagement d'une voie cyclable est d'environ 20 000 \$ le kilomètre s'il n'est pas nécessaire d'élargir la route et de 150 000 \$ le kilomètre s'il faut élargir la route. À titre de comparaison, il en coûte environ 1,3 millions \$ le kilomètre pour élargir à quatre voies une artère urbaine à deux voies<sup>10</sup>. De plus, dans les zones urbaines, là où les voitures et les vélos circulent à des vitesses analogues, les voies cyclables peuvent accueillir 7 à 12 fois plus de personnes par mètre de voie et par heure que les voies réservées aux automobiles. Les infrastructures piétonnières comme les trottoirs peuvent accueillir environ 20 fois le volume de personnes par heure que les routes pour les automobiles dans la circulation urbaine<sup>11</sup>.

### LE SAVIEZ-VOUS...

Des recherches récentes révèlent qu'une transition relativement restreinte de l'automobile à des modes de transport plus actifs peut avoir une incidence très grande sur les bouchons de circulation. Selon la Federal Highway Administration des États-Unis, on a constaté une baisse de 3 % de la circulation sur les « autoroutes urbaines » entre 2007 et 2008. Cela s'est traduit par une baisse de près de 30 % des bouchons de circulation aux heures de pointe. Cela montre que, lorsqu'un réseau routier atteint le niveau de saturation, l'ajout ou la soustraction d'un seul véhicule peut avoir des effets importants sur le réseau de transport.

Pour d'autres précisions : League of American Bicyclists, « The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure Investment », 2009. Infrastructure Investment", 2009.

Les infrastructures de stationnement des vélos sont également nettement moins chères. Un stationnement pour vélos de grande qualité (c. à d. sécurisé et abrité) coûte généralement entre 100 \$ et 500 \$ par vélo, alors qu'un stationnement type pour les voitures coûte 10 000 \$ par place en surface et jusqu'à 50 000 \$ pour un stationnement à plusieurs étages (c. à d. souterrain et en hauteur)<sup>12</sup>.

Dans l'ensemble, la transition de l'automobile aux transports actifs devrait permettre des économies au chapitre des infrastructures routières et des services de la circulation de 3 ¢/km pour la conduite urbaine et de 2 ¢/km pour la conduite en région rurale<sup>13</sup>.

10 Toronto Coalition for Active Transportation, Bike Lanes; Good for business, 2009.

11 Campbell, Richard, and Margaret Wittgens, "The Business Case for Active Transportation: The Economic Benefits of Walking and Cycling," 2004.

12 Pedestrian and Bicycling Information Centre, "Bicycle Parking", 2010.

13 Victoria Transportation Policy Institute, "Quantifying the Benefits of Nonmotorized Transportation For Achieving Mobility Management Objectives," 2010.

## EXEMPLE CONCRET




---

**Investir dans la sécurité des transports actifs et améliorer les résultats nets en C. B.**

L'Insurance Corporation of BC (ICBC) est la compagnie d'assurances provinciale exploitée par la province de C. B. et lui appartenant. L'ICBC finance l'amélioration de la sécurité routière en contribuant aux projets municipaux d'amélioration des transports. Les projets ne doivent pas seulement rehausser la sécurité automobile, mais ils doivent aussi bénéficier aux piétons et aux cyclistes, en particulier dans les zones scolaires et à proximité. En 2009, l'ICBC a versé environ 8,1 millions \$ pour améliorer le réseau routier de toute la C. B. Une évaluation menée à la fin de 2009 a permis de déduire que, pour chaque dollar investi, l'ICBC et ses clients ont touché un rendement représentant 5 à 12 fois le montant de l'investissement. Ainsi, pour chaque dollar investi, l'ICBC et ses clients économisent 5,60 \$ sur deux ans et 12,80 \$ sur cinq ans en primes d'assurance grâce à l'amélioration de la sécurité qui en résulte pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons.



Pour d'autres précisions:

[www.icbc.com/road-safety/safer-roads/invest-roads](http://www.icbc.com/road-safety/safer-roads/invest-roads) (en anglais seulement).

---

**Retombées sur le développement économique local:** les infrastructures de transport actif appuient les entreprises locales car les cyclistes et les piétons sont plus susceptibles de dépenser leur argent aux destinations locales se trouvant sur leur route, ce qui augmente la viabilité économique de leurs collectivités et majore les recettes des entreprises locales. Malgré les craintes suscitées par l'idée que la suppression du stationnement dans la rue pour créer des voies cyclables porte atteinte aux entreprises locales, l'expérience de San Francisco et de Toronto révèle que l'amélioration des infrastructures de transport actif a des effets positifs sur les entreprises. Le long de la rue Valencia réaménagée à San Francisco (une artère commerciale très fréquentée), les deux tiers des marchands interrogés ont affirmé que les voies cyclables avaient eu un impact global positif sur leur entreprise. Les deux tiers des marchands étaient également favorables à un plus grand nombre de mesures de modération de la circulation dans la rue<sup>14</sup>. Les entreprises situées le long de la rue Bloor à Toronto ont vécu une expérience analogue (voir encadré pour plus de précisions).

Les aménagements pour les transports actifs peuvent également contribuer à la convivialité

<sup>14</sup> Drennen, Emily, "Economic Effects of Traffic Calming on Urban Small Businesses," 2003. [http://www.bikewalk.org/2004conference/sessions/28\\_Business\\_calm/TrafficCalming\\_summary.pdf](http://www.bikewalk.org/2004conference/sessions/28_Business_calm/TrafficCalming_summary.pdf).

d'une collectivité, ce qui, à son tour, permet de conserver et d'attirer de nouvelles entreprises. De nombreuses études ont révélé que les villes vivables sont plus attrayantes aux yeux des entreprises axées sur le savoir dont les employés recherchent généralement des collectivités riches en aménagements. L'un des volets les plus importants des collectivités plus vivables est la « culture dans la rue » dont elles se targuent, où la mixité des usages, les cafés-trottoirs, les grandes rues et un environnement sûr pour les piétons et les cyclistes appuient un domaine public très dynamique<sup>15</sup>. La création de rues sûres et attrayantes pour les transports actifs contribue à accroître le dynamisme d'une collectivité, la rendant plus attrayante aux yeux de divers professionnels. Il est aujourd'hui courant d'évaluer les villes et les collectivités en fonction de leur caractère vivable, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale.



### EXEMPLE CONCRET

#### Toronto (Ontario) – Analyse de rentabilisation des transports actifs



Selon une étude de 2009 sur la rue Bloor, grande rue commerciale de Toronto, les transports actifs sont bons pour les affaires. Les résultats de l'étude indiquent que les gens qui se sont rendus dans cette rue à vélo et à pied ont dépensé plus d'argent dans le quartier par mois que ceux qui y sont venus en voiture. L'étude en déduit que l'ajout de voies cyclables ne porterait pas atteinte aux entreprises locales et prévoit même que l'activité commerciale dans la rue augmentera. Les trois quarts des marchands interrogés dans la rue sont d'avis que l'activité commerciale augmentera ou restera au même niveau si une voie cyclable remplace la moitié des places de stationnement dans la rue.

Pour d'autres précisions:

<http://www.cleanairpartnership.org/pdf/bike-lanes-parking.pdf> (en anglais seulement)

**Économies individuelles:** les transports actifs sont le mode de transport le plus économique pour les personnes qui vivent dans les zones urbaines. Les coûts exorbitants d'une voiture font des transports le deuxième poste de dépenses le plus important d'un ménage type après les frais de logement. Selon de récentes études, la marche et le vélo coûtent en moyenne environ 3 ¢/km<sup>16</sup>. Une voiture de taille intermédiaire qui parcourt 16 000 km par an coûte environ 46 ¢/km, ou 7 574 \$ pour l'année, ce qui englobe les frais d'essence, d'huile, d'entretien, de pneus, d'assurance, d'immatriculation, les taxes,

<sup>15</sup> Richard Florida, *The Rise of the Creative Class*, 2002.

<sup>16</sup> Litman, Todd, "Quantifying the Benefits of Non-motorized Transportation for Achieving Mobility Management Objectives" Victoria Transport Policy Institute, 2010.

l'amortissement et les frais financiers<sup>17</sup>. L'augmentation des transports actifs et la diminution de la conduite automobile permettent manifestement aux individus d'économiser de l'argent, surtout si un ménage est en mesure de se débarrasser complètement d'une voiture.

**Avantages indirects:** les transports actifs présentent de nombreux avantages économiques qui ne sont pas toujours manifestes étant donné que les coûts et les avantages sont assumés par la société en général plutôt que par l'utilisateur individuellement. Parmi ces coûts, mentionnons le temps perdu dans les bouchons de circulation, les dépenses de santé attribuables aux maladies provoquées par la pollution atmosphérique, les travaux de construction routière et les collisions. Par exemple, selon Metrolinx, l'agence régionale de planification des transports de la région du Grand Toronto (RGT) et de la région de Hamilton, les bouchons de circulation coûtent à la région 2,7 milliards \$ par an en occasions perdues d'expansion de l'économie<sup>18</sup>. Dans l'ensemble, les facteurs extérieurs majorent le coût véritable de la conduite d'un véhicule d'environ 75 ¢/km. Le remplacement d'un trajet en voiture par un trajet de transport actif permet aux individus et à la société d'économiser 1,70 \$/km, alors qu'un trajet à bicyclette type couvrant 1,25 km permet d'économiser 3,45\$<sup>19</sup>.



17 Litman, Todd, "Transportation Affordability" TDM Encyclopedia, 2010.

18 Metrolinx, "The Big Move", 2008. [www.metrolinx.com/mx/thebigmove/en/introduction/1\\_3\\_GTHA\\_challenges.aspx](http://www.metrolinx.com/mx/thebigmove/en/introduction/1_3_GTHA_challenges.aspx)

19 Litman, Todd. *Transportation Cost and Benefit Analysis*. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute, 2007. <http://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>

### 2.1.4 Caractère vivable des collectivités

De plus en plus, les transports actifs peuvent avoir de nombreux effets positifs sur le bien-être et le caractère vivable des collectivités en général. Parmi les avantages types, mentionnons:

- un plus grand bien-être;
- une plus grande cohésion sociale;
- une plus grande identité communautaire;
- une plus grande égalité.

**Plus grand bien-être:** les transports actifs peuvent avoir des effets positifs sur le bien-être des collectivités et des individus. Une étude récente de Statistique Canada révèle que 19 % des cyclistes affirment que leurs trajets pour aller au travail sont l'activité la plus agréable de la journée, alors qu'à peine 2 % des automobilistes éprouvent le même sentiment. De même, les chances qu'un automobiliste ressente du bien-être lors de ses trajets aller-retour au travail ne sont que de 37 %, contre 59 % pour les cyclistes et 46 % pour les piétons<sup>20</sup>. Le temps passé dans la circulation et dans les bouchons provoque du stress chez de nombreux navetteurs et réduit le rendement et la productivité au travail. De plus, la pollution sonore des voitures est cause de nervosité, de dépression, d'insomnie et d'irritabilité. Enfin, comme on peut le voir dans la sous-section Santé et sécurité publiques, le manque d'activité physique est également lié à des problèmes de santé mentale comme la dépression.



### LE SAVIEZ-VOUS...

#### L'IMPORTANCE DES « TROISIÈMES LIEUX »

Dans son livre intitulé *The Great Good Places*, Ray Oldenburg emploie l'expression « troisièmes lieux » pour décrire les lieux où les gens ont naturellement tendance à se réunir. Les cafés, les bars, les magasins et même les bancs publics sont tous des lieux d'importantes pour les interactions sociales en dehors de la maison (premiers lieux) et des lieux de travail (deuxièmes lieux). Ces lieux encouragent les transports actifs dans les quartiers et en sont le résultat.

Pour d'autres précisions:

<http://www.pps.org/roldenburg/> (en anglais seulement).

20 Statistique Canada, «Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne», 2008, [www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2006004/9516-fra.htm](http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2006004/9516-fra.htm)

**Plus grande cohésion sociale:** les réseaux de transport peuvent stimuler ou, au contraire, réduire le sentiment d'appartenance à la collectivité en encourageant ou en décourageant les interactions sociales et en donnant un sentiment d'appartenance. Les collectivités tributaires de l'automobile augmentent les distances physiques et sociales entre voisins, aménagements et lieux de travail. Cela diminue les occasions de rapports sociaux, ce qui peut affaiblir « l'esprit de quartier » en général et la confiance dans les collectivités<sup>21</sup>. Selon une étude bien connue des rues de San Francisco, la densité de la circulation a des conséquences négatives discernables sur le stress et les comportements sociaux (p. ex. la convivialité et l'activité dans la rue) d'un quartier. Dans cette étude, les habitants des rues à forte densité de circulation étaient plus susceptibles de se soustraire à la rue en abaissant leurs stores, en fermant leurs fenêtres et en marchant moins. Les habitants des rues à faible densité de circulation comptaient trois fois plus d'amis et deux fois plus de connaissances que les habitants des rues à forte densité de circulation<sup>22</sup>.

La conception des collectivités en fonction des transports actifs offre davantage d'occasions de rapports et d'interactions physiques et sociaux. Les réseaux et les infrastructures de transport actif peuvent contribuer à stimuler les rapports communautaires et de quartier, ce qui, à son tour, procure un plus grand sentiment d'appartenance à la collectivité.

**Identité communautaire accrue:** la planification des transports actifs peut aboutir à une multiplication des rapports sociaux lorsque les rues et les espaces publics sont conçus comme des lieux confortables où les gens aiment passer du temps. Les interactions sociales accrues et la mobilisation active avec son environnement qui découlent de la marche et du vélo peuvent exercer une profonde influence sur le sentiment affectif et intellectuel d'appartenance à son foyer et à son quartier. Ces interactions peuvent créer un puissant sentiment d'appartenance et un sentiment de distinction par rapport aux autres collectivités.

21 Putnam, Robert, *Bowling alone: The collapse and revival of American community*, (2000)

22 Appleyard, Donald, "Three Streets in San Francisco", dans *Liveable Streets*, 1981.



### LE SAVIEZ-VOUS...

#### COMMENT RENDRE LA MARCHÉ SÉCURITAIRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES

Les recherches réalisées dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain de Transports Canada ont révélé que la prolongation de la durée des signaux des passages pour piétons est un moyen simple et efficace de faciliter les transports actifs pour les personnes âgées. L'installation de signaux sonores qui débitent la durée de temps restante pour traverser la rue est une autre intervention qui aide les personnes âgées à être plus actives et qui rend la marche plus sûre pour tous.

Pour d'autres précisions: Programme de démonstration en transport urbain de Transports Canada, « Rues complètes : améliorer la sécurité des routes au Canada pour tous », 2009.

**Égalité accrue:** le fait d'investir dans les transports actifs et de créer des milieux propices à la marche et au vélo contribue à s'assurer que les activités sont accessibles à tous les membres de la société, quels que soient leur revenu ou leurs limitations physiques. Près de 20 % des ménages canadiens ne possèdent pas de voiture. Un autre 10 % des ménages ne sait pas conduire à cause d'un handicap, alors qu'une autre tranche de 10 % des ménages n'a tout simplement pas le revenu nécessaire pour être propriétaires d'une voiture<sup>23</sup>. De plus, environ 40 % de l'existence moyenne d'un Canadien est passée soit comme citoyen âgé soit comme enfant, sans permis de conduire. L'accès sans danger des piétons aux transports en commun revêt donc une importance particulière, étant donné que de nombreux citoyens n'ont tout bonnement pas l'option de conduire. La priorisation des investissements dans les transports actifs, notamment la possibilité de se déplacer à pied dans un quartier et la sécurité des équipements cyclables, est une mesure importante pour accroître l'égalité d'accès à un réseau de transport d'une collectivité et à la mobilité de tous les Canadiens. Compte tenu du vieillissement rapide de la population, les investissements dans les transports actifs aujourd'hui garantiront également la plus grande mobilité du nombre croissant de personnes âgées de demain.

23 Litman, Todd, "Quantifying the Benefits of Non-motorized Transportation for Achieving Mobility Management Objectives" Victoria Transport Policy Institute, 2010

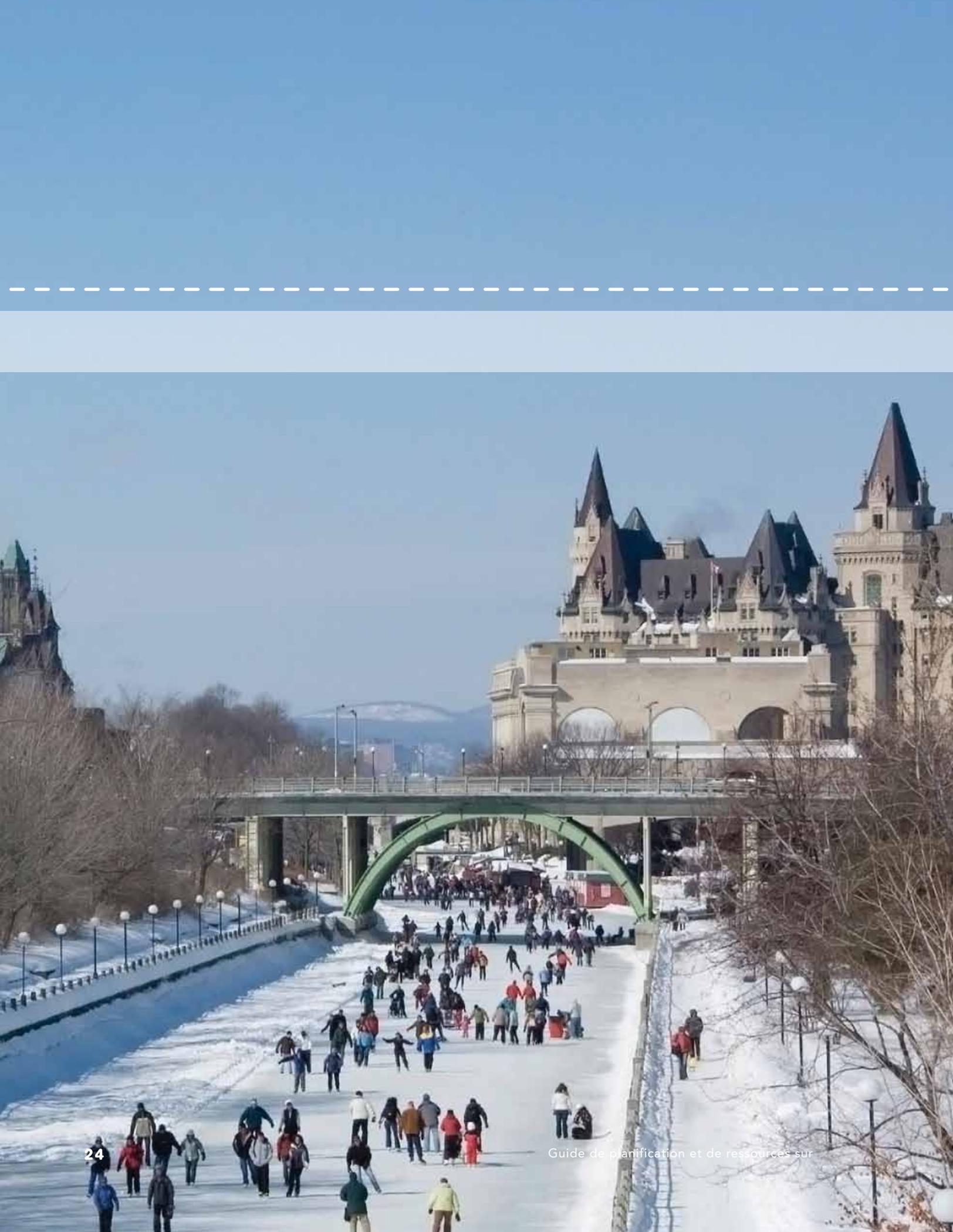
**EXEMPLE CONCRET** **Métamorphose de l'identité civique à Whitehorse (Yukon)**

Depuis plusieurs années, Whitehorse a métamorphosé son identité civique passant d'une collectivité tributaire de l'automobile en une ville qui valorise les transports actifs. Moyennant un puissant leadership, des activités promotionnelles, des activités de participation comme la campagne Wheel 2 Work du Programme de démonstration en transport urbain et l'ajout d'équipements cyclables, on a réussi à modifier l'état d'esprit des habitants de Whitehorse qui étaient dépendants de l'automobile. Des mesures ont légitimé les déplacements actifs qui n'étaient pas aussi populaires avant la tenue de ces campagnes. Whitehorse se perçoit désormais comme une ville qui attache beaucoup de valeur à la marche, au vélo et aux transports en commun. Cela a entraîné la mise en place d'initiatives visant à multiplier les transports actifs à Whitehorse étant donné que l'appui des initiatives de transport actif est désormais considéré comme une mesure intelligente sur le plan politique.

Pour plus d'information:

<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-whitehorse-800.htm>







## 3.0 LES TRANSPORTS ACTIFS AU CANADA

Cette section présente un aperçu de l'évolution des transports actifs au Canada depuis les plans distincts pour les cyclistes et les piétons jusqu'aux stratégies et aux plans intégrés et plus détaillés d'aujourd'hui.

### 3.1 CONTEXTE ET HISTORIQUE

Même s'il existait des plans des réseaux cyclables, la planification des transports actifs au Canada n'a vraiment commencé qu'à la fin des années 1980 et au début des années 1990 parallèlement à une forte poussée générale de la prise de conscience mondiale de l'environnement et de sa protection. Ces premières initiatives de planification des réseaux cyclables ont commencé de faire leur apparition dans un plus grand nombre de centres à mesure que les administrations locales prenaient conscience des multiples avantages de l'augmentation des équipements cyclables municipaux (p. ex. amélioration de la qualité de l'air et réduction des émissions de GES, amélioration de la sécurité des cyclistes, réduction des bouchons de circulation, etc.). Appuyées par des groupes de défense des cyclistes et par des organismes environnementaux et de développement intelligent, les municipalités se sont mises à élaborer des stratégies à long terme pour le vélo.

Ces plans préliminaires étaient souvent lourdement axés sur la désignation de routes cyclables, sur l'aménagement de nouvelles infrastructures à destination et sur l'amélioration de la sécurité. Et, pendant que l'on attachait de plus en plus d'importance au vélo, la marche comme moyen de locomotion a également gagné en popularité et certaines municipalités se sont mises à élaborer des plans pour les piétons [comme Ottawa (Ontario), Calgary (Alberta)]. Des synergies manifestes sont apparues entre les politiques sur les cyclistes et les piétons qui ont encouragé et amené certaines municipalités à concevoir des plans mutuels pour les piétons et les cyclistes [comme Kamloops (C. B.), York (Ontario)]. Avec le temps, et tandis que la sensibilisation aux avantages pour la santé de la population continuait d'augmenter, ces plans mutuels pour les piétons et les cyclistes se sont

transformés en plans de transports actifs qui reconnaissaient un plus grand éventail de modes de locomotion autopropulsés, notamment la planche à roulettes, le patin à roues alignées, le fauteuil roulant, etc.

Tandis qu'évoluait la planification des transports actifs, les administrations locales et les défenseurs des transports actifs ont été contraints d'admettre qu'il ne suffit pas de bâtir des infrastructures et d'escompter un changement profond en faveur des modes de transport actif. Dans la plupart des collectivités, les infrastructures locales et les modes d'utilisation du sol sont axés sur l'automobile. Cela présente de sérieuses difficultés, en particulier quand on les conjugue aux attitudes profondément enracinées sur l'utilisation de l'automobile. En plus de modifier les politiques régissant les emprises et les normes routières pour mieux répondre aux besoins des piétons et des cyclistes, il se peut que les routes existantes exigent une remise à neuf (par le réaménagement des rues ou par des régimes routiers).

De nos jours, les principaux intervenants comprennent mieux le besoin d'établir des partenariats dans le cadre de la planification des transports actifs, et les municipalités travaillent souvent en collaboration avec d'autres organismes, comme les autorités sanitaires locales, les commissions scolaires, les organismes de transport régionaux, les groupes de défense des cyclistes, les promoteurs, etc. L'établissement de partenariats avec d'autres intervenants permet aussi aux administrations locales de lier plus clairement les choix de transport actif à des choix de mode de vie particuliers (p. ex. rester en forme, passer moins de temps dans la circulation, venir en aide à l'environnement).

Aujourd'hui, la planification des transports actifs est encore plus subtile, d'autant plus que de nouvelles recherches ont révélé les liens puissants qui existent entre la santé des personnes, les choix en matière de transport et l'environnement bâti. Les études ont permis de mieux comprendre les rapports entre la perception de la sécurité, le confort et les distances parcourues et l'utilisation de transports actifs non motorisés. Pour plus de renseignements sur les études canadiennes actuelles et récentes sur les transports actifs, il suffit de visiter le site Active Transportation Collaboratory de l'Université de Colombie-Britannique ([www.act-trans.ubc.ca/](http://www.act-trans.ubc.ca/)) ou Built Environment and Active Transportation Initiative de la BC Healthy Living Alliance ([www.bchealthyliving.ca/node/108](http://www.bchealthyliving.ca/node/108)) (en anglais seulement).

## 3.2 DYNAMIQUE DES TRANSPORTS ACTIFS

Cette section résume plusieurs des grandes tendances qui caractérisent le domaine des transports actifs au Canada. Les transports actifs sont en hausse au Canada. Cela est attesté par le nombre de projets en cours, par les conjonctures politiques de plus en plus favorables, par la participation de groupes multiples à la planification des projets (p. ex. groupes de défense et de promotion de la santé, groupes de défense de l'environnement, etc.) et par le nombre de gens qui utilisent les transports actifs. Les gouvernements à

chaque palier comprennent les bienfaits des transports actifs. Les bienfaits des transports actifs sur le plan de l'environnement, des changements climatiques, de la santé, de la société et de l'économie ont également permis leur appui par divers groupes d'intérêt et professions, comme les médecins et les enseignants. Ce soutien généralisé a aidé les municipalités à élaborer et à mettre en œuvre de nouveaux plans, politiques et programmes sur les transports actifs.

**L'appui et la sensibilisation du public augmentent:** dans un sondage pancanadien réalisé en 2004, 84 % des répondants ont affirmé qu'ils aimeraient pratiquer la marche à pied plus souvent et 64 % ont déclaré qu'ils aimeraient faire du vélo plus fréquemment<sup>24</sup>. En outre, 84 % des personnes interrogées se sont déclarées favorables à l'augmentation des dépenses consacrées à l'aménagement de voies et de pistes cyclables réservées. Le principal motif des transports actifs continue d'être l'exercice et la santé, en plus de venir en aide à l'environnement, même si le côté pratique, la commodité et l'agrément sont d'autres motifs souvent mentionnés. Devant l'augmentation des recherches en santé publique sur les transports actifs, de plus en plus d'organisations sanitaires locales, provinciales et nationales (p. ex. la Fondation des maladies du cœur, la Provincial Health Services Authority de C. B., etc.) ont lancé des programmes à l'appui d'un plus grand nombre de choix de transports actifs.

**La part modale à la hausse:**

à l'échelle nationale, les statistiques révèlent que la part des modes de transport pour se rendre au travail à pied, à vélo et en transport en commun (là où de nombreux trajets commencent et prennent fin par la marche ou le vélo) est relativement stable. D'après les données du recensement, la marche est la forme la plus couramment utilisée, puisqu'elle représente cinq fois le nombre de cyclistes sur le plan des trajets effectués pour se rendre au travail (6,4 % contre 1,3 % en 2006). Le nombre de personnes qui se rendent au travail à vélo a commencé à augmenter légèrement, pour passer de 1,1 % à 1,3 % en 2006. En outre, 23 % des enfants canadiens se rendent à l'école à pied<sup>25</sup>.

**NOTE SUR LES STATISTIQUES...**

Étant donné qu'il n'existe pas de suivi pancanadien de la part modale des trajets en dehors des trajets pour se rendre au travail, toute analyse des taux et des tendances des transports actifs au Canada est limitée. Le recensement est l'unique source de renseignements entièrement comparable sur les transports actifs au Canada, mais les données sont limitées étant donné qu'elles sont recueillies tous les cinq ans; qu'elles sont recueillies au mois de mai (c. à d. qu'elles ne tiennent pas compte des variations saisonnières); qu'elles ne tiennent pas compte que des trajets effectués pour se rendre au travail; qu'elles ne consignent que le principal mode emprunté (c. à d. qu'elles ne tiennent pas compte des segments à pied ou en vélo qui peuvent faire partie d'un trajet en voiture ou en transport en commun).

24 York University, Institute for Social Research, *National Survey on Active Transportation*, 2004.

25 Institute for Social Research, York University, *National Survey on Active Transportation*, 2004.

Tableau: Part modale des trajets pour se rendre au travail

	VOITURE à un seul occupant	VOITURE avec passagers	TRANSPORTS EN COMMUN	MARCHE	VÉLO	AUTRE
1996	73,3 %	7,4 %	10,1 %	7,0 %	1,1 %	1,0 %
2001	73,8 %	6,9 %	10,5 %	6,6 %	1,2 %	1,1 %
2006	72,3 %	7,7 %	11,0 %	6,4 %	1,3 %	1,3 %

Source: Statistique Canada

Parmi les provinces, le nombre de personnes qui se rendent au travail à pied ou à vélo était relativement uniforme en 2006. Le nombre le plus élevé d'adeptes des transports actifs (9,6 %) a été constaté en Saskatchewan et le nombre le plus faible, en Ontario (6,8 %) (voir tableau)<sup>26</sup>. Les territoires ont des taux nettement plus élevés d'adeptes des transports actifs que n'importe quelle des provinces. Au Nunavut, près de la moitié de la population se rend au travail à pied (au mois de mai, soit le mois du recensement). En 2001, les Canadiens se sont rendus au travail à vélo trois fois plus que les Américains (1,2 % contre 0,4 %), en dépit du climat plus froid<sup>27</sup>. En revanche, par rapport à l'Europe, on dispose au Canada d'un grand potentiel d'amélioration.

Tableau: Part modale des transports actifs pour se rendre au travail, 2006

	WALKING	CYCLING	TOTAL A T
<b>Canada</b>	6,4%	1,3%	7,7%
<b>T.-N.-L.</b>	7,7%	0,3%	8,0%
<b>Î.-P.-É.</b>	6,6%	0,7%	7,3%
<b>N.-É.</b>	8,2%	0,7%	8,9%
<b>N.-B.</b>	6,6%	0,7%	7,3%
<b>Qc</b>	6,6%	1,4%	8,0%
<b>Ont.</b>	5,6%	1,2%	6,8%
<b>Man.</b>	7,4%	1,6%	9,0%
<b>Sask.</b>	8,1%	1,5%	9,6%
<b>Alb.</b>	5,9%	1,1%	7,0%
<b>C.-B.</b>	6,9%	2,0%	8,9%
<b>Yn</b>	13,2%	2,6%	15,8%
<b>T.N.-O.</b>	26,3%	2,0%	28,3%
<b>Nunavut</b>	49,5%	0,1%	49,6%

Source: Statistique Canada

<sup>26</sup> Statistique Canada, Recensement de 2006.

<sup>27</sup> Pucher, John, and Ralph Buehler, *Sustainable Transport in Canadian Cities: Cycling Trends and Policies*, Berkeley Planning Journal, 2006.

**L'utilisation du vélo pour se rendre au travail augmente dans les villes de toutes les tailles:** même si les taux varient à travers le pays, l'utilisation du vélo pour se rendre au travail gagne en popularité à mesure qu'on aménage un plus grand nombre d'installations. L'utilisation du vélo pour se rendre au travail est légèrement plus courante dans les secteurs métropolitains (1,4 %) que dans le pays dans son ensemble (1,3 %), même si le taux de croissance est pratiquement le même aussi bien pour les régions métropolitaines de recensement (RMR) que pour l'ensemble du pays, respectivement à hauteur de 16 et de 18 % depuis 10 ans. Victoria a obtenu des résultats particulièrement enviables sur ce plan. En 2006, 5,6 % des habitants de la région de Victoria se sont rendus au travail à vélo, ce qui représente deux fois le taux de Saskatoon, la ville qui se classe au deuxième rang, avec une part modale de 2,4 %. Parmi les autres villes qui ont enregistré des taux élevés d'utilisation du vélo pour se rendre au travail en 2006, mentionnons Kingston (2,4 %), Peterborough (2,3 %), Ottawa (2,2 %) et Kelowna (2,1 %). Soixante-quatorze pour cent (74 %) des RMR ont vu augmenter le nombre de gens qui se rendent au travail à vélo depuis 10 ans. Les villes du Québec ont vu augmenter leur part modale du vélo en général<sup>28</sup>.

**Tableau: Pourcentage de trajets à bicyclette pour se rendre au travail dans les villes canadiennes de petite et de moyenne taille**

	1996	2001	2006	TENDANCE
<b>Population totale de la RMR</b>	1,2	1,3	1,4	↑
<b>St. John's</b>	0,3	0,1	0,3	↔
<b>Halifax</b>	1,0	0,9	1,0	↔
<b>Moncton</b>	0,7	0,6	1,0	↑
<b>Saint John</b>	0,2	0,4	0,3	↑
<b>Gatineau</b>	1,4	1,6	1,7	↑
<b>Québec</b>	0,9	1,3	1,4	↑
<b>Saguenay</b>	0,6	0,8	0,8	↑
<b>Sherbrooke</b>	0,7	0,9	0,9	↑
<b>Trois-Rivières</b>	1,2	1,5	1,4	↑
<b>Barrie</b>	0,7	0,5	0,6	↓
<b>Brantford</b>	0,7	1,0	1,1	↑
<b>Greater Sudbury</b>	0,5	0,4	0,7	↑
<b>Guelph</b>	2,1	1,8	2,3	↑
<b>Hamilton</b>	0,7	0,9	0,9	↑
<b>Kingston</b>	2,1	2,2	2,4	↑
<b>Kitchener</b>	1,1	1,1	1,6	↑
<b>London</b>	1,5	1,4	1,6	↑
<b>Oshawa</b>	0,4	0,5	0,4	↔

28 Statistique Canada, Recensement de 2006.

	1996	2001	2006	TENDANCE
<b>Ottawa</b>	2,3	2,0	2,2	↓
<b>Peterborough</b>	1,7	1,8	2,3	↑
<b>St. Catharines-Niagara</b>	0,9	0,9	1,5	↑
<b>Thunder Bay</b>	1,0	1,0	1,6	↑
<b>Windsor</b>	1,1	1,1	1,3	↑
<b>Winnipeg</b>	1,4	1,4	1,6	↑
<b>Regina</b>	1,1	1,4	1,4	↑
<b>Saskatoon</b>	2,0	2,5	2,4	↑
<b>Calgary</b>	1,1	1,5	1,3	↑
<b>Edmonton</b>	1,1	1,2	1,1	↔
<b>Abbotsford</b>	0,9	0,9	0,7	↓
<b>Kelowna</b>	2,0	2,1	2,1	↑
<b>Victoria</b>	4,9	4,8	5,6	↑

**Amélioration de la sécurité:** le nombre de blessures et de morts parmi les cyclistes et les piétons a nettement reculé depuis quelques décennies. Malgré le nombre croissant de cyclistes sur les routes, entre 1984 et 2002, le nombre de cyclistes tués au Canada a reculé de 50 %, pour passer de 126 à 63, tandis que le nombre de blessés a reculé de 33 %, pour passer de 11 391 à 7 596. Le nombre de cyclistes tués a reculé de 61 % en Ontario, de 60 % en Colombie-Britannique et de 46 % au Québec. En Alberta, le nombre de cyclistes tués est demeuré relativement constant. Le nombre de blessés a également reculé en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec, mais il a augmenté en Alberta<sup>29</sup>.

**Le développement intelligent à la hausse:** de plus en plus, les promoteurs construisent des projets plus intelligents et plus verts qui comportent des éléments polyvalents, compacts et conviviaux pour les piétons et les cyclistes. Dans de nombreuses villes, les aménagements contribuent également à revitaliser les centres-villes en incitant un plus grand nombre de gens à vivre, à travailler et à se divertir dans ces secteurs. De plus en plus, ces projets sont appuyés par des politiques municipales qui obligent les promoteurs à intégrer les transports actifs dans tous les nouveaux complexes. À travers le Canada, on retrouve des exemples de complexes à grande échelle qui comportent des sentiers, des voies vertes ou même des voies cyclables séparées de la circulation qui sont reliés aux réseaux existants ou qui contribuent à les étoffer. De nombreuses administrations municipales appuient ces projets par des investissements parallèles dans le domaine public, ce qui comprend des améliorations des réseaux piétonniers et cyclables. Enfin, de nombreuses villes canadiennes (Vancouver, Ottawa, Toronto, etc.) prescrivent désormais des aménagements pour les transports actifs dans tous les nouveaux complexes (p. ex. des stationnements couverts pour les vélos) dans leurs règlements de zonage.

29 Pucher, John, and Ralph Buehler, *Sustainable Transport in Canadian Cities: Cycling Trends and Policies*, Berkeley Planning Journal, 2006.

**Intégration avec les transports en commun:** l'intégration des transports actifs et des transports en commun est une mesure vitale de l'essor des transports actifs, puisque cela offre aux citoyens plus d'options pour réduire l'utilisation de leur véhicule. Reconnaisant les liens qui existent entre la marche à pied, le vélo et les transports en commun, les sociétés de transport en commun canadiennes ont amélioré les correspondances entre les réseaux de transport actif et les transports en commun. Dans de nombreux cas, des supports à bicyclettes ont été installés sur les autobus. Des stationnements sûrs et sécurisés pour les vélos ont également été aménagés aux principaux arrêts et dans les gares de transport en commun. De nombreuses villes, petites villes et sociétés de transport en commun collaborent pour améliorer les passerelles pour les piétons à destination des gares de transport en commun et/ou offrent des aménagements pour les piétons aux arrêts des transports en commun (comme des abris supplémentaires, une amélioration de l'éclairage, etc.).

**Pratiques exemplaires et conception améliorée:** depuis les nouveaux passages pour piétons qui améliorent la sécurité des piétons jusqu'aux feux de croisement déclenchés par les cyclistes, les normes de conception des rues ont évolué et changé pour mieux appuyer et protéger d'autres usagers de la rue, à savoir les piétons et les cyclistes. De nouvelles normes de conception ont été élaborées et adoptées à travers le pays par différents ordres de gouvernement<sup>30</sup>. Ensemble, ces nouvelles normes et directives de conception contribueront à améliorer et à élargir les réseaux de TA à la grandeur du pays.



30 Vélo Québec publie un manuel technique de conception des voies cyclables qui comporte des précisions de conception et des pratiques exemplaires sur les pistes, les voies cyclables, les chaussées partagées, la conception des intersections, les sentiers polyvalents, les voies cyclables à contresens et les boulevards cyclables. Pour plus de renseignements ou pour commander un exemplaire, rendez-vous sur le site [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca).



## EXEMPLE CONCRET



### Activités et infrastructures de transport actif – Kelowna (Colombie-Britannique)

Kelowna a pris une série d'initiatives en vue de créer un réseau intégré de transports actifs et a réussi à incorporer les objectifs de son plan de réseau cyclable à d'autres règlements municipaux. Les politiques et les règlements de Kelowna exigent l'intégration de nouvelles infrastructures cyclables dans les projets de construction de routes et d'édifices. C'est ainsi que Kelowna dispose d'un réseau de voies cyclables de 250 km et d'installations pour navetteurs actifs améliorées. Le succès du réseau a abouti à une acceptation plus généralisée du besoin d'accueillir les cyclistes sur les routes municipales. La ville s'est également mise à intégrer les transports en commun dans la planification des transports actifs, reconnaissant que les usagers des transports en

commun augmentent l'automne et l'hiver à mesure que diminuent la marche à pied et le vélo. Kelowna a effectivement établi des partenariats régionaux pour avoir accès au financement d'ordres supérieurs de gouvernement et a consacré 2,9 millions \$ des recettes de la taxe sur l'essence à l'amélioration des transports actifs.

Pour d'autres précisions : [www.city.kelowna.bc.ca/CM/Page377.aspx](http://www.city.kelowna.bc.ca/CM/Page377.aspx) (en anglais seulement).

### 3.3 DÉFIS ET POSSIBILITÉS

En dépit de l'appui croissant dont bénéficient les transports actifs, de nombreuses collectivités continuent de se heurter à de véritables obstacles pour inciter les gens à délaisser leur voiture au profit de la marche à pied, du vélo, des patins à roulettes ou des transports en commun. La section qui suit souligne certains des défis particuliers auxquels sont confrontés les urbanistes lorsqu'ils tentent de mettre en œuvre des mesures pour augmenter la part modale des transports actifs dans leurs collectivités et les occasions correspondantes dont ils disposent pour y remédier.

**Sécurité et sûreté:** nombreux sont ceux et celles qui perçoivent la marche à pied et le vélo comme étant dangereux. Cette préoccupation perçue ou réelle peut être attribuable à l'obligation de circuler dans la circulation, au caractère dangereux des passages pour piétons, à l'absence de trottoirs ou à des trottoirs mal entretenus et à des routes et des voies cyclables non entretenues. Les vols de bicyclettes et les menaces d'agression personnelle peuvent également exercer une influence sur les perceptions de la sécurité.

Les préoccupations suscitées par la sécurité et la sûreté peuvent être surmontées par une combinaison de ce qui suit:

- ✓ offrir des voies cyclables réservées et des stationnements pour les vélos;
- ✓ mettre en place des mesures de modération de la circulation et des caractéristiques de sécurité pour les piétons comme des avancées de trottoir, des trottoirs surélevés et des terre-pleins centraux;
- ✓ assurer l'installation et l'entretien de trottoirs, de bretelles et de passages pour piétons;
- ✓ exiger des améliorations des infrastructures de transport actif dans les projets de réaménagement et de travaux publics;
- ✓ assurer l'éclairage suffisant des rues et des sentiers;
- ✓ organiser des séances de sensibilisation et d'information sur la sécurité à l'intention des automobilistes, des piétons et des cyclistes.

### LE SAVIEZ-VOUS...

#### PCAM – CONCEPTION EN FONCTION DE LA PRÉVENTION DU CRIME

La prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) est un ensemble de principes de conception qui reposent sur l'idée que la conception intelligente du milieu bâti peut réduire la criminalité, atténuer la crainte du crime et améliorer la qualité de vie. Cela comporte des lignes directrices visant à accroître la surveillance naturelle des quartiers (le nombre « d'yeux dans la rue »), à améliorer l'éclairage, à éliminer les obstacles et à tracer des lignes claires de démarcation entre les espaces publics et privés, entre autres choses.

Pour d'autres précisions:

<http://www.rcmp-grc.gc.ca/pubs/ccaps-spcca/safecomm-seccollect-fra.htm>.

Walkinginfo.org (<http://www.walkinginfo.org/engineering/>) est aussi une excellente ressource sur les normes et les pratiques exemplaires relatives à la conception de rues sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

Modes actuels d'utilisation du sol: chez les professionnels qui travaillent dans ce domaine, les difficultés le plus couramment mentionnées qui entravent l'augmentation de la part modale des transports actifs sont les modes actuels d'utilisation du sol et les attributions d'espace pour les routes. Les complexes résidentiels à faible densité dépendants de l'automobile à un seul occupant peuvent rendre la marche et le vélo entre deux destinations fastidieux et peu réalistes pour de nombreux habitants. Au Canada, la durée moyenne d'un trajet simple pour se rendre au travail est de 31 minutes<sup>31</sup>. Dans un milieu urbain ou périphérique, cela équivaut à une distance de 25 km pour les voitures, de 8 km pour les cyclistes et de 2,5 km pour les piétons. Étant donné que les gens souhaitent généralement raccourcir leurs durées de trajet, l'étalement des villes et les modes d'utilisation du sol à faible densité dissuadent généralement les modes de transport plus actifs avec leurs distances moins directes et plus longues entre deux destinations. Plus un trajet prend de temps, moins il y a de chances que les gens optent pour un mode de transport plus actif. Le graphique ci-dessous illustre de quelle façon la piètreté des correspondances entre deux lieux crée des distances plus grandes entre deux destinations, ce qui, à son tour, incite les gens à utiliser davantage leur voiture

Figure : Comment l'aménagement du territoire peut affecter les distances de trajet et les options de TA



Environ 300 m à vol d'oiseau (1 000 pi) de A à B.  
La distance à parcourir est d'environ 1,2 km (4 000 pi).

Environ 300 m à vol d'oiseau (1 000 pi) de A à B.  
La distance à parcourir est d'environ 300 m (1 000 pi).

Signalons que de nombreuses collectivités canadiennes et quartiers urbains aménagés durant la première moitié du dernier siècle ont des formes urbaines qui, si elles sont protégées et améliorées, peuvent favoriser la marche à pied et le vélo pour satisfaire à de nombreux besoins quotidiens. Toutefois, au cours des dernières décennies, les modes d'aménagement sont passés à un modèle à plus faible densité axé sur l'utilisation unique (et tributaire de l'automobile) qui a réduit les possibilités de marche à pied et de vélo pour subvenir aux besoins quotidiens. Souvent, la conception du réseau routier et l'affectation des espaces pour les routes leur ont emboîté le pas.

31 Turcotte, Martin, The Time it Takes to get to Work and Back, 2005.

Même si, pour surmonter cette difficulté, il faudra incontestablement plus de temps, les urbanistes peuvent contribuer à améliorer les liaisons de TA et à appuyer l'aménagement de collectivités plus compactes et polyvalentes:

- ✓ en appuyant des plans et des politiques d'utilisation du sol visant un développement intelligent<sup>32</sup>;
- ✓ en élaborant des politiques et des incitatifs pour favoriser l'aménagement de centres-villes polyvalents et compacts;
- ✓ en élaborant des politiques et des programmes réclamant des installations de TA (p. ex. des installations à destination, des caractéristiques de sécurité pour les piétons et les cyclistes, etc.)<sup>33</sup>;
- ✓ en déterminant et en aménageant un réseau formel d'installations piétonnières et cyclables avec des itinéraires directs entre les principaux points d'origine et de destination;
- ✓ en appuyant les possibilités de TA intermodaux comme l'installation de supports à bicyclettes sur les autobus, l'accessibilité universelle des gares de transport en commun, etc. À titre d'exemple, consulter le programme Accessible Transit de TransLink ([www.translink.ca/en/cycling/bikes-on-transit.aspx](http://www.translink.ca/en/cycling/bikes-on-transit.aspx)) (en anglais seulement).

### LE SAVIEZ-VOUS...

#### HYPOTHÈQUES ÉCOEFFICACES – POUR TENIR COMPTE DE L'ÉTALEMENT DES VILLES

Des instruments comme des hypothèques écoefficaces permettent de mieux rendre compte des coûts d'utilisation d'une voiture. Selon le *Natural Resources Defense Council*: « Une hypothèque écoefficace® majore le montant d'argent que les propriétaires dans les zones urbaines sont en mesure d'emprunter en tenant compte de l'argent qu'ils économisent en vivant dans des quartiers où ils peuvent faire leurs courses dans des magasins à proximité et emprunter les transports en commun, au lieu de se rendre en voiture au travail et au centre commercial. Le programme d'hypothèques écoefficaces® a été conçu pour favoriser l'aménagement de collectivités efficaces et écologiquement progressistes et pour réduire l'étalement urbain et la dépendance à l'égard de l'automobile. »

Pour d'autres précisions:

<http://www.nrdc.org/cities/smartgrowth/qlem.asp> (en anglais seulement).

32 Télécharger les points saillants du rapport de la SCHL intitulé *Smart Growth in Canada: A Report Card* à l'adresse [www.smartgrowth.ca/research\\_f.html](http://www.smartgrowth.ca/research_f.html) pour des exemples de plans d'utilisation des terres axés sur le développement intelligent au Canada.

33 Transports Canada propose un Guide à l'intention des municipalités et des employés canadiens sur les installations pour navetteurs actifs à l'adresse [www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-1887.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-1887.htm).

**Climats froids et topographie difficile:** la géographie physique de nombreuses régions du Canada peut être un sérieux obstacle aux transports actifs. Les hivers froids, humides ou neigeux de même que les régions vallonnées et les vastes étendues battues par les vents peuvent rendre la marche et le vélo peu agréables et peu pratiques.

Pour favoriser les transports actifs tout au long de l'année, les municipalités peuvent rendre la marche et le vélo plus faciles, plus sécuritaires et plus pratiques pour les gens pour toutes les conditions météorologiques. Les municipalités peuvent:

- ✓ nettoyer les trottoirs et les pistes cyclables le long de « routes hivernales » désignées (ce qui comprend l'enlèvement des feuilles l'automne et de la neige l'hiver);
- ✓ organiser des activités saisonnières comme la journée de marche vers l'école, la semaine où on va au travail à vélo (nombreux sont les gens qui constatent qu'ils préfèrent aller au travail à vélo, à pied ou en transport en commun suite à un tel événement et qui continuent de le faire pendant les mois d'hiver);
- ✓ encourager les installations pour navetteurs actifs comme des stationnements à vélos, des douches et des vestiaires (quantité de municipalités ont remporté un grand succès en adoptant des normes d'aménagement qui prescrivent ces installations).



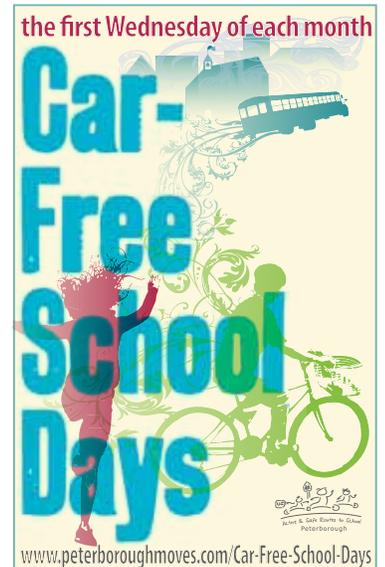
## EXEMPLE CONCRET



### Les transports actifs à Peterborough (Ontario)

Peterborough a lancé une série de programmes et de projets d'amélioration des infrastructures dont le but est d'inciter les habitants à utiliser les modes de transport actif. Elle a lancé un programme « Écoliers actifs et en sécurité », parallèlement à un défi mensuel IWALK pour les élèves du primaire, des prix étant décernés aux écoles participantes. L'amélioration des infrastructures et leur entretien tout au long de l'année encouragent également les transports actifs à Peterborough. Parmi les autres projets, mentionnons l'élargissement de la passerelle pour piétons de Peterborough et l'installation d'un meilleur éclairage. On a également aménagé des passages pour piétons au milieu des îlots résidentiels à proximité des principales destinations le long des grandes artères (près des écoles, des parcs et des églises) afin d'en faciliter l'accès aux adeptes des transports actifs. Les voies cyclables à Peterborough sont balayées à titre prioritaire au printemps, ce qui s'inscrit dans un programme d'entretien dont le but est d'encourager l'utilisation à l'année des installations de transport actif.

Pour d'autres précisions:  
[www.peterboroughmoves.com/](http://www.peterboroughmoves.com/) (en anglais seulement).



**Capacité municipale limitée et coordination:** l'un des obstacles les plus courants à la promotion des transports actifs réside dans les effectifs limités dont disposent la plupart, sinon la totalité des administrations locales. De nombreuses municipalités n'ont même pas un service ou un membre du personnel responsable des transports actifs. En outre, le recoupement des compétences, le manque de coordination entre les régions et la complexité des procédures d'approbation et de financement des projets ralentissent les mesures ou y mettent un frein.

Les transports actifs bénéficient de « champions », autant à l'échelle municipale que dans la communauté en général. Ces champions soutiennent et motivent les interventions et offrent une capacité humaine et technique supplémentaire. Songez aux activités suivantes pour aider à constituer un bassin d'adeptes des transports actifs parmi les élus, sensibiliser la collectivité et les effectifs aux TA et offrir une capacité de planification supplémentaire:

- ✓ sensibiliser et mobiliser les représentants élus;
- ✓ sensibiliser et mobiliser les gestionnaires municipaux et les chefs de service afin d'obtenir l'appui, la collaboration et la coopération entre les services et les effectifs;

### 3.0 LES TRANSPORTS ACTIFS AU CANADA

- ✓ offrir des séances de formation et de sensibilisation aux employés municipaux pour qu'ils comprennent parfaitement les problèmes et soient en mesure d'appuyer des procédures solides dans leurs collectivités (de nombreuses organisations à but non lucratif et certains groupes plus importants de défense et de promotion de la santé comme la Fondation des maladies du cœur proposent des ateliers et des outils);
- ✓ mobiliser des groupes communautaires comme des coalitions de cyclistes, des organismes scolaires et des groupes d'entreprises pour aider à promouvoir les transports actifs;
- ✓ établir un comité consultatif sur les TA constitué d'employés et de citoyens pour qu'ils aident à élaborer et à appuyer des politiques et des programmes sur les TA.



**Financement limité:** la plupart des municipalités, en particulier les centres de moindre envergure, sont confrontées à de véritables difficultés de financement. Les transports actifs peuvent être perçus comme un article de « luxe » ou comme un poste budgétaire moins important qui peut être éliminé dès que la situation devient précaire. Dans bien des cas, les projets de transport actif dépendent d'un amalgame de crédits municipaux et de subventions octroyés par les ordres supérieurs de gouvernement.

En dépit des défis, il est tout à fait possible d'améliorer le financement des TA. Étant donné les avantages des transports actifs sur le plan de la mobilité, de la santé, de la société, de l'environnement et de l'économie, il existe de nombreuses possibilités de collaborer avec différents ministères, organismes et groupes communautaires qui visent des objectifs analogues. Parmi les possibilités de partenariat pour le financement des infrastructures, les activités de planification ou la promotion des occasions de transport actif, mentionnons<sup>34</sup>:

- ✓ les ministères de la Santé publique, les organismes sanitaires provinciaux et les organisations sanitaires nationales comme la Fondation des maladies du cœur;
- ✓ les fonds de développement écologique (p. ex. le Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités);
- ✓ les initiatives et les programmes provinciaux et fédéraux d'atténuation des changements climatiques (dont certains comportent des programmes de financement);
- ✓ le secteur privé (par le biais d'ententes de développement);
- ✓ les projets réalisés conjointement avec des sociétés de transport en commun et des ministères des transports;
- ✓ les groupes d'accessibilité qui s'efforcent d'assurer l'accessibilité universelle en installant des bretelles et des ascenseurs dans les transports en commun et sur les trottoirs;
- ✓ les écoles et les commissions scolaires – dans le cadre d'initiatives comme les programmes Écoliers actifs et en sécurité.

<sup>34</sup> Voir à l'annexe d'autres précisions sur certains programmes et possibilités de financement

**Lenteur du rythme de changement:** de nombreuses villes qui commencent tout juste à planifier les transports actifs se heurtent à des difficultés pour faire avancer leurs plans. Cela s'explique partiellement par le fait que les municipalités n'ont pas une idée exacte du nombre, des modes, des motifs ou des installations réservés aux adeptes des transports actifs dans leurs collectivités. D'où la difficulté à mesurer les résultats et à justifier les investissements dans les transports actifs.

Il faut du temps pour opérer des avancées dans les transports actifs et les projets peuvent prendre plusieurs années à planifier et à concevoir, ce qui peut être une difficulté lorsque les budgets annuels sont imprévisibles. Des exemples comme le district de Saanich en C. B. (voir Exemple concret pour plus de précisions) démontrent que les politiques d'engagement et de soutien à long terme peuvent faire toute la différence dans l'adoption des transports actifs. Le succès a souri aux villes qui:

- ✓ débutent par des politiques sur les transports actifs qui sont élaborés en pièces détachées et qui enregistrent de véritables progrès par étapes restreintes (à mesure que le soutien prend de l'ampleur et que les politiques peuvent être révisées pour s'harmoniser avec les efforts et être coordonnées);
- ✓ élaborent des politiques de haut niveau qui appuient les transports actifs (ce qui permet aux villes de planifier systématiquement les transports actifs sans conflits au niveau des projets);
- ✓ obtiennent l'engagement systématique et à long terme de leurs employés, des gestionnaires et des représentants élus.

## EXEMPLE CONCRET

### Comment améliorer la part modale de la bicyclette à long terme à Saanich (C.-B.)

Le district de Saanich a de forts antécédents de planification des transports actifs puisqu'il a élaboré son premier plan directeur pour les cyclistes en 1994. Saanich dispose d'un excellent réseau de routes cyclables dans les quartiers et les banlieues qui a été constitué par un engagement à long terme, des exigences de planification et des partenariats internes et externes. L'aménagement d'installations pour les vélos (p. ex. de nouvelles voies en bordure, des stationnements pour les vélos) est exigé dans le cadre des nouveaux projets, notamment les complexes institutionnels, résidentiels multiples, professionnels, les parcs de stationnement pour les voitures et les projets de resurfacement de la chaussée. Saanich a également établi des partenariats stratégiques avec des intervenants locaux, notamment le Comité consultatif de Saanich sur la mobilité des cyclistes et des piétons et la Coalition des cyclistes du Grand Victoria. Avec le concours de l'Insurance Corporation of British Columbia et du corps policier local, Saanich a réussi à améliorer la sécurité des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route grâce à son Safer City Program, qui intègre la sécurité routière dans toutes les initiatives municipales. Une enquête sur les comportements de déplacement réalisée en 2004 a révélé que les trajets en bicyclette « pour se rendre au travail » ont augmenté de 4 % en 1999 à 11 % en 2004. « Cela peut sembler un cliché », affirme Colin Doyle, directeur du service d'ingénierie de Saanich, « mais les résultats de l'enquête confirment l'idée que, si vous bâtissez, vous attirerez un plus grand nombre de clients. Il existe une forte demande latente pour les installations cyclables qui résulte de nos améliorations des routes et hors route. »



Pour d'autres précisions:

[www.saanich.ca](http://www.saanich.ca) (en anglais seulement) ou

[www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-programmetransportactif-1059.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-programmetransportactif-1059.htm).





## 4.0 PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS

Ce guide part du principe que la planification des transports actifs peut et doit être intégrée dans les activités courantes de planification et de développement de tous les services municipaux (p. ex. planification, ingénierie, développement économique, transports, santé, loisirs, etc.). Les transports actifs ne sont pas simplement une question de transport.

Pour faciliter l'intégration de la planification des transports actifs dans les initiatives de planification et d'aménagement urbain et pour faciliter la tâche aux urbanistes et aux planificateurs des transports pour qu'ils interviennent, ce guide s'articule autour d'une démarche de planification stratégique, étant entendu que la totalité de la planification – l'utilisation du sol, les transports, l'environnement, la santé publique, etc. – est d'autant plus efficace qu'elle est stratégique. En effet, quel que soit le type de planification, tout consiste en définitive à prendre les meilleures décisions possibles.

La planification des transports actifs à l'aide d'une démarche plus stratégique n'aidera pas seulement les collectivités à décider quoi faire, mais également comment le faire et quand agir. Cela rend les décisions plus transparentes et objectives, incite les intervenants de la collectivité à obtenir l'adhésion d'un plus grand nombre de supporteurs pour le projet, en plus de garantir que la capacité municipale est prise en compte – ressources humaines, temps, ressources financières, etc. – lorsqu'on classe par ordre de priorité les programmes, les politiques et les projets de transport actif.

Le cadre de planification doit également respecter le fait que chaque ville ou municipalité est unique. Le contexte de planification de chaque ville (c. à d. sa capacité, les plans actuels, etc.), la situation présente des transports (c. à d. les réseaux actuels, les correspondances, les possibilités et les difficultés) et le stade de planification des transports actifs (c. à d. que certaines villes peuvent être très en avance alors que d'autres en sont à la « case départ ») seront différents.

Il importe de signaler ici qu'il existe quantité d'outils et de guides de planification (voir annexes). Nous avons souligné les secteurs où d'autres guides et ressources peuvent être consultés à l'appui de vos travaux de planification. Nous invitons les utilisateurs de ce guide à constituer un répertoire et à tirer parti des outils et des ressources complémentaires.

Il importe également de signaler qu'il existe une foule de types de projets de transport actif pouvant être réalisés. Ceux-ci varient de projets d'amélioration des immobilisations de grande envergure, comme l'aménagement d'une voie cyclable séparée de la circulation, à des projets de moindre envergure et à moindre intensité de ressources, comme la réalisation d'une vérification des transports actifs dans un quartier. Le fait de suivre la démarche de planification de ce guide vous aidera à décider de l'envergure du projet qui donnera les meilleurs résultats dans votre collectivité. Pour une liste des éventuels types de projets, voir le tableau à la page 67. La liste contient un éventail d'options de transport actif « types » qui s'articulent autour de trois grands thèmes – les politiques, les programmes et les infrastructures. Les exemples de projets analogues décrits dans ce guide font l'objet d'un renvoi dans la colonne des « Notes et exemples », alors que des hyperliens avec d'autres exemples de projets sont fournis dans la mesure du possible.

### 4.1 UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Comme en témoigne l'illustration, le cadre de planification stratégique de ce guide s'articule autour d'une procédure de planification en quatre phases et en dix étapes. Chaque phase pose une des questions d'orientation. Pour y répondre, les utilisateurs devront examiner un ensemble correspondant d'étapes de planification qui, à leur tour, sont divisées en tâches de planification plus détaillées. Une liste de contrôle à la fin de cette section peut servir de guide pour s'assurer que chacune des étapes a bien été prise en considération et menée à terme.

#### Qu'advient-il?

- *Sommes-nous prêts à entreprendre une procédure de planification? Que faut-il mettre en place?*
- *Qui doit prendre part à la planification des transports actifs et de quelle façon?*
- *Quelle est la situation actuelle des transports actifs?*

#### Qu'est-ce qui compte le plus?

- *Parmi les bienfaits des transports actifs, quel est celui qui compte le plus pour notre collectivité (c. à d. santé et sécurité publiques, environnement, conception communautaire, économie)?*
- *Quelles sont les priorités de notre collectivité et comment les faire concorder avec les mesures de transport actif?*

#### Que devons-nous faire?

- *Quelles options de transport actif faut-il envisager?*
- *Comment décider des options ou des mesures qui conviennent le mieux, compte tenu des valeurs de la collectivité et de la situation actuelle?*
- *Comment organiser et prioriser les options et les mesures de transport actif pour les intégrer et les coordonner avec d'autres projets de planification municipale?*

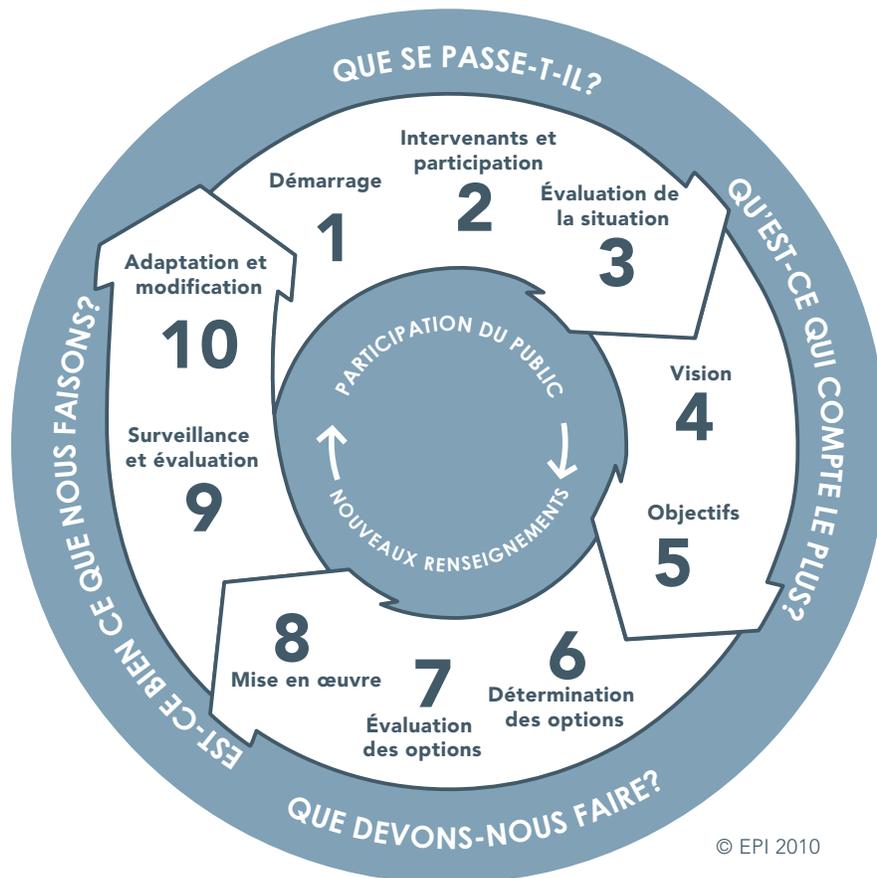
### Est-ce bien ce que nous faisons?

- Comment surveiller et évaluer les mesures de transport actif?
- Que faut-il surveiller et qui doit être chargé de l'évaluation?

Le recours à une procédure de planification stratégique permettra de mieux répondre à ces questions, mais garantira également que les valeurs de la collectivité (c. à d. ce qui compte localement) sont prises en compte au moment de déterminer et de prioriser les mesures. La démarche permet également d'éviter le syndrome de la « liste de vœux » qui peut paralyser les démarches moins stratégiques de planification des transports. Il est toujours plus facile de lancer un ou deux projets et de bien les faire au lieu d'établir une longue liste de projets (dont certains sont réalistes et d'autres moins) dont le parachèvement risque de prendre des dizaines d'années.

Il est important de signaler que la procédure de planification stratégique n'est pas linéaire. Elle est de nature circulaire, car il peut s'avérer nécessaire de revoir certaines sections au fur et à mesure que de nouveaux renseignements font leur apparition ou que de nouveaux intervenants y participent. Les rubriques « participation du public » et « nouveaux renseignements » au cœur du schéma illustrent ce contexte de planification dynamique.

Figure: Procédure de planification stratégique des transports actifs



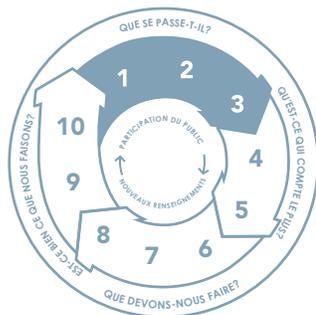
## LE SAVIEZ-VOUS...

### BIENFAITS DES TRANSPORTS ACTIFS – LE POINT DE VUE DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

L'Organisation mondiale de la santé fait la promotion des transports actifs comme stratégie clé et secteur de développement pour les municipalités. En dehors d'en vanter les bienfaits pour la santé, l'Organisation mondiale de la santé reconnaît que les municipalités qui investissent dans des programmes et des politiques de transport actif peuvent:

- économiser de l'argent sur les infrastructures de transport;
- avoir des citoyens et des travailleurs plus productifs;
- être plus vivables et attrayantes aux yeux des résidents, des employeurs et des touristes;
- jouir d'une moindre pollution atmosphérique et acoustique et d'un meilleur accès aux espaces verts;
- améliorer la revitalisation des quartiers, la cohésion sociale et l'identité communautaire;
- élargir les réseaux sociaux.

Source: Peggy Edwards et Agis D. Tsouros, Une ville-santé est une ville active: un guide pour la planification des activités physiques, Organisation mondiale de la santé, 2008.



#### 4.1.1 Qu'advient-il?

La première phase de la procédure de planification permet de répondre à ces questions:

- *Sommes-nous prêts à entreprendre une procédure de planification? Que faut-il mettre en place?*
- *Qui doit prendre part à la planification des transports actifs et de quelle façon?*
- *Quelle est la situation actuelle des transports actifs?  
– Comment les gens se déplacent-ils? Combien y a-t-il d'infrastructures propices au transport actif?*

Après avoir mené cette tâche à bien, vous aurez un aperçu plus clair de la situation des transports actifs dans la collectivité et des employés municipaux et des intervenants externes dont il faut solliciter la participation. Cette phase comporte trois étapes.

## ÉTAPE 1: DÉMARRAGE

La première étape d'une procédure de planification des transports actifs consiste à s'organiser et à « planifier la planification ». Pour aboutir, la procédure exige l'engagement de tous, des ressources professionnelles et la participation des justes intervenants. Cette étape de planification comporte les trois tâches suivantes :

TÂCHE 1.1 : ENCADRER LE DÉFI

TÂCHE 1.2 : S'ORGANISER

TÂCHE 1.3 : PLANIFIER LA PLANIFICATION

### Tâche 1.1: Encadrer le défi

Il importe d'emblée de comprendre les facteurs qui ont motivé la procédure de planification. C'est ce qu'on appelle l'« événement déclencheur ». Même si celui-ci divergera manifestement d'un lieu à un autre, le fait d'examiner et de comprendre les forces d'entraînement permettra de comprendre le défi de planification et d'obtenir des renseignements généraux pour le projet.

Il arrive que l'événement déclencheur ait un lien avec de nouveaux renseignements qui font leur apparition, comme la hausse mesurable de la pollution atmosphérique attribuable à la circulation automobile ou une augmentation du nombre de cyclistes ou de piétons tués. Dans d'autres cas, n'y a pas d'événement particulier, mais un regain d'intérêt lent et progressif pour les transports actifs. La motivation peut également être attisée par les politiques ou les orientations du gouvernement régional, ou par le déblocage de nouveaux crédits pour les transports actifs. L'étude de cas sur la région de Peel ci-après illustre la façon dont les préoccupations pour la santé ont motivé le lancement de la planification d'un environnement bâti sain pour donner de l'ampleur aux transports actifs et favoriser l'établissement d'un partenariat avec le Service de planification régional et l'Autorité sanitaire de Peel comme première étape de cette procédure.

## EXEMPLE CONCRET

### « ENCADRER LE DÉFI »

#### Planifier des milieux bâtis plus sains – Peel (Ontario)

Soucieuse de l'augmentation des taux de diabète et de la dépendance à l'égard de l'automobile, la région de Peel a officialisé le rapport entre son Service de planification régional et l'Autorité sanitaire de Peel (c. à d. l'autorité sanitaire de la région). Cherchant à créer un milieu bâti plus sain, ce partenariat garantit que les initiatives de planification de la région adoptent une optique axée sur la santé communautaire. L'Autorité sanitaire de Peel fournit une rétroaction sur la planification régionale et sur les aménagements prévus dans la région. Elle apporte sa contribution aux politiques régionales et municipales et intègre les objectifs de transport actif dans les documents de planification utiles.

Pour d'autres précisions:

<http://www.peelregion.ca/health-wellness.htm> (en anglais seulement).

### Tâche 1.2: S'organiser

À défaut de coordination, d'organisation, de leadership respecté et d'engagement, la procédure de planification peut échouer avant même de commencer. Il se peut qu'il soit nécessaire de « vendre » l'idée de la planification des transports actifs aux représentants élus, aux politiciens et à d'autres intervenants clés qui ne voient ni ne comprennent les transports actifs et leurs nombreux avantages. Pour agir en ce sens, il vous faudra sans doute faire valoir certains points clés relatifs aux transports actifs. La section 2, Bienfaits et raison d'être, vous offre un aperçu des principaux bienfaits des transports actifs et de leur raison d'être. L'encadré ci-après résume aussi les principaux messages dont on peut se servir pour obtenir l'engagement de tous les intervenants.

## MESSAGES CLÉS SUR LES TRANSPORTS ACTIFS

Alors que des collectivités de toutes les tailles partout au Canada se lancent dans les transports actifs, il s'avère souvent nécessaire d'en « vendre » les bienfaits et les applications auprès de certains représentants élus, des employés municipaux et des membres de la collectivité. Voici quatre messages clés que nous vous recommandons de partager avec votre groupe consultatif et d'utiliser pour promouvoir et obtenir l'adhésion de votre collectivité aux transports actifs.

- 1. Les transports actifs répondent à des objectifs de planification multiples.**  
Les TA améliorent l'efficacité et la rentabilité du réseau de transport, contribuent à l'augmentation du nombre d'utilisateurs des transports en commun, favorisent la planification d'un « développement intelligent », supportent les stratégies relatives aux changements climatiques en termes de diminution des émissions de gaz à effet de serre, en plus de favoriser les initiatives de revitalisation et de développement économique.
- 2. Les transports actifs améliorent la santé, la sécurité et le bien-être communautaires.**  
Les TA sont un élément essentiel de modes de vie plus actifs et plus sains qui contribuent à réduire les taux d'obésité et les maladies chroniques. Les bienfaits de l'activité physique favorisent le bien-être et contribuent à la lutte contre la maladie mentale et l'isolement social.
- 3. Les transports actifs sont bons pour les résultats nets.**  
Les TA sont rentables et ils favorisent les initiatives à « triple bilan ». Les collectivités bâties pour favoriser les transports actifs sont souvent plus attrayantes et elles soutiennent mieux la valeur des propriétés que les collectivités plus dépendantes de l'automobile. Les infrastructures de transport construites pour les transports actifs sont nettement moins coûteuses que les infrastructures pour les voitures.
- 4. Les transports actifs ont de l'importance pour de nombreux groupes, services et personnes.**  
Les TA aident les gens et font des collectivités des lieux où il fait bon vivre, travailler et se divertir, en plus d'être plus sécuritaires et plus saines. Compte tenu de leurs nombreux bienfaits, les transports actifs doivent être inscrits à l'ordre du jour de tous les intervenants, depuis les services de planification jusqu'aux commissions scolaires et depuis les chambres de commerce jusqu'aux pourvoyeurs de soins de santé.

Officiel ou non, il se peut qu'un groupe ait déjà été créé pour entreprendre les travaux de planification. Dans le cas contraire, il est important d'identifier et de mobiliser une équipe de planification de base capable de contribuer à la procédure. Certaines procédures exigent une équipe de base qui partage des responsabilités et qui se réunit régulièrement. D'autres projets seront avant tout confiés à une personne et l'équipe de base agira à la façon d'un comité consultatif et ne se réunira qu'en cas de besoin. Songez aux questions suivantes pour déterminer qui doit être recruté pour faire partie de l'équipe de planification de base:

- *Qui dirigera les efforts?*
- *Quels services municipaux y participeront?*
- *Qui peut contribuer son savoir-faire (p. ex. le service d'ingénierie, le service des loisirs)? Qui participera vraisemblablement à la mise en place des mesures (p. ex. travaux publics)?*
- *À quelles organisations extérieures faut-il faire appel au sein du groupe de base (p. ex. des organismes de défense des cyclistes, des établissements d'enseignement)?*

L'équipe de planification de base peut tenir lieu de comité consultatif de direction et apporter une contribution précieuse, tisser des relations et des liens avec des groupes d'intervenants importants, aider à trouver et à sécuriser les crédits nécessaires et fournir d'autres ressources techniques et humaines. Un groupe de base efficace peut également « donner le ton » à une procédure participative positive et promouvoir la coopération interministérielle et communautaire qui assurera le succès de la procédure globale de planification.



### CONSEIL DE PLANIFICATION...

#### L'IMPORTANCE DU CHEF OU DE L'ANIMATEUR

La planification des transports actifs exige la coopération et la collaboration des services municipaux et de tout un éventail d'intervenants. De ce fait, et sans oublier que les intervenants peuvent avoir des divergences d'opinions sur certains dossiers et démarches, il est important de nommer quelqu'un qui possède de bonnes techniques d'animation pour diriger le projet. En plus de gérer le projet dans son ensemble, le rôle d'un chargé de projet englobe les tâches qui suivent:

1. prêter main-forte à l'équipe de planification;
2. s'assurer que la mobilisation est fructueuse et juste;
3. assurer les progrès du groupe.

Il est possible qu'un employé existant possède les compétences nécessaires pour diriger le projet, ou que vous estimiez que le recours aux services d'un consultant externe soit bénéfique à la procédure de planification. Par exemple, Armstrong (C. B.) a récemment établi son plan sur les transports actifs avec le concours d'un consultant, qui a fourni des conseils et assuré l'animation du groupe pendant toute la procédure. Pour plus de précisions concernant le Plan sur les transports actifs d'Armstrong, vous pouvez le télécharger à l'adresse suivante: [ubcm.ca/assets/Funding~Programs/Documents/beat-armstrong-report.pdf](http://ubcm.ca/assets/Funding~Programs/Documents/beat-armstrong-report.pdf) (en anglais seulement)..

#### Tâche 1.3: Planifier la planification

Il est important de comprendre clairement la portée et les attentes du projet avant de débiter. Avez-vous l'intention de mener à bien toute la procédure et d'élaborer un plan autonome sur les transports actifs? Ou prévoyez-vous utiliser le guide pour appuyer une étape plus modeste, comme l'établissement du profil des transports actifs dans votre collectivité? Alors que la portée du projet peut changer et évoluer au fur et à mesure que vous avancez, une première étape importante consiste à avoir une idée claire de ce que vous espérez atteindre.

En comprenant bien le but final espéré, il vous sera plus facile de concevoir la procédure de planification et de vous assurer que vous disposez des ressources nécessaires pour la mener à terme (comme l'effectif, le soutien politique, le financement). Il vaut la peine ici de prendre le temps de « mener » la procédure de planification dans sa totalité. Demandez-vous:

- *Qui sont les intervenants et les décideurs et comment peuvent-ils s'investir?*
- *Quelles sont les principales possibilités et les principaux obstacles aux transports actifs?*
- *Qu'est-ce qui compte à votre avis pour la collectivité locale? Les TA sont-ils font-ils partie des préoccupations des individus?*
- *Quelles sont les procédures de planification ou d'aménagement en cours ou prévues prochainement qui pourraient tirer parti de la planification des transports actifs?*
- *Quelles sont certaines stratégies ou mesures qui pourraient être prises? Comment les mettre en œuvre, les surveiller et les évaluer?*

Après avoir établi la portée et les attentes de la procédure, vous pouvez commencer à planifier les ressources nécessaires au parachèvement de la tâche.

ÉTAPE 1: LISTE DE CONTRÔLE	✓
Existe-t-il un leadership organisationnel et politique à l'appui de la procédure?	
Existe-t-il un engagement pour mener à bien et mettre en œuvre le plan ou le projet?	
Une équipe de base a-t-elle été constituée et la personne responsable a-t-elle été désignée?	
A-t-on établi la portée du projet?	
A-t-on trouvé les ressources nécessaires – financières, temps, humaines?	

## ÉTAPE 2: INTERVENANTS ET PARTICIPATION

Une démarche de planification participative fait appel à différents intervenants pour bénéficier d'une variété de points de vue, de savoir-faire, de valeurs et de perception des problématiques dans la procédure de planification. Les intervenants peuvent aussi être d'importants « ambassadeurs » ou « messagers » du projet et contribuer à propager l'information au sein de leurs réseaux sociaux et professionnels. Même si la collaboration avec des intervenants peut prendre plus de temps et nécessiter une animation plus attentive, elle produit en définitive des résultats supérieurs et plus durables. Pourquoi? Parce qu'elle mobilise les gens qui ne sont pas seulement susceptibles de tirer les plus grands avantages des transports actifs, mais souvent les intervenants et les organisations dont la participation revêt une importance cruciale pour la mise en place des mesures de transport actif qui en découlent (comme les commissions scolaires, les associations d'entreprises locales, etc.). Cette étape comporte deux tâches:

*TÂCHE 2.1 : IDENTIFIER LES INTERVENANTS*

*TÂCHE 2.2 : DÉTERMINER LE NIVEAU DE MOBILISATION COMMUNAUTAIRE*

### Tâche 2.1: Identifier les intervenants

Alors que la participation des intervenants peut radicalement changer d'une collectivité et d'un projet à l'autre, ses objectifs demeurent les mêmes – améliorer la procédure de planification et mieux sensibiliser le public aux mesures de transport actif qui en résultent et obtenir son adhésion.

En dehors des employés des services municipaux compétents, les intervenants types hors de l'administration locale sont des représentants d'organismes à but non lucratif, d'établissements scolaires et universitaires possédant l'expertise ou l'expérience des transports actifs et le secteur privé. Ce tableau présente un certain nombre d'intervenants et la contribution qu'ils peuvent apporter à la planification par leur participation au projet.

**Tableau: Intervenants et éventuelle contribution à la planification des TA**

INTERVENANT	CONTRIBUTION POSSIBLE – LIEN AVEC LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS
<b>Administration locale</b>	
Employés (p. ex. transports, planification, ingénierie, santé, etc.)	Renseignements sur les plans et priorités actuels; savoir-faire technique pour évaluer la situation, évaluer les options et les mettre en œuvre; financement et ressources financières; surveillance et appui pour l'évaluation
Représentants élus	Appui politique et leadership; savoir-faire technique
<b>Organismes à but non lucratif</b>	
Groupes de défense des transports	Sensibilisation pour obtenir une plus grande mobilisation de la collectivité; contribution aux options de TA à envisager; soutien de la mise en œuvre et de la surveillance et de l'évaluation
Groupes de défense des quartiers	Contribution à l'évaluation de la situation et aux éventuelles mesures de TA propres à un quartier local
Groupes sous-représentés (p. ex. populations à faible revenu, personnes handicapées, personnes âgées, jeunes)	Sensibilisation et communication, contribution à l'évaluation de la situation

INTERVENANT	CONTRIBUTION POSSIBLE – LIEN AVEC LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS
<b>Public</b>	
Administrations des comtés et des régions	Financement, sensibilisation et communication, soutien technique, soutien crucial à la mise en œuvre, surveillance et évaluation
Commissions et autorités institutionnelles locales (p. ex. commissions de transport, autorités sanitaires)	Sensibilisation et communication, soutien à la mise en œuvre, surveillance et évaluation
<b>Entreprises</b>	
Associations d'entreprises (p. ex. chambres de commerce, associations immobilières)	Financement, sensibilisation et communication, soutien à la mise en œuvre, contribution à l'évaluation de la situation, soutien politique-communautaire
Organismes d'information	Sensibilisation, communication, sensibilisation du public, prise de conscience
<b>Établissements universitaires et professionnels</b>	
Écoles et établissements d'enseignement supérieur	Soutien des employés et des étudiants, installations, sensibilisation et communication, soutien de la surveillance et de l'évaluation
Associations professionnelles	Soutien technique, connaissance des transports actifs (p. ex. membres d'associations de planification ou d'ingénieurs professionnels)

## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### UTILISER TOUT UN ÉVENTAIL DE STRATÉGIES POUR MOBILISER LES INTERVENANTS

Même si la participation des intervenants varie d'une collectivité à l'autre, il importe de réfléchir aux groupes et aux personnes que vous tenez à mobiliser. Il vous faudra sans doute élaborer un éventail de stratégies de mobilisation, par exemple des bulletins, des ateliers pour les intervenants, etc.

Par exemple, la Municipalité régionale d'Halifax (MRH) a eu recours à un éventail de méthodes pour mobiliser des personnes et des groupes d'intervenants au moment de l'établissement de son plan des TA. Plus de 500 personnes et membres de groupes ont participé au programme de consultation, notamment des jeunes et des populations aux besoins spéciaux. Parmi les stratégies, il faut mentionner des bulletins avec des formulaires de rétroaction, une adresse électronique réservée au projet, des ateliers et une page Web pour les remarques de la collectivité. La contribution des habitants des banlieues, du centre-ville et des régions rurales de la MRH a été un élément clé de l'élaboration du plan des TA, et on a reçu la rétroaction d'un éventail diversifié de groupes d'intervenants, notamment des associations de randonnée pour les personnes âgées, des associations de jeunes et des groupes de défense de l'environnement. Pour d'autres précisions sur le Plan des transports actifs de la MRH, consulter l'adresse suivante: <http://www.halifax.ca/tdm/activetransportation/index.html> (en anglais seulement).



**Tâche 2.2: Déterminer le niveau de mobilisation communautaire**

L'identification des intervenants n'est que la première étape de la collecte de renseignements utiles. Il faut faire très attention au choix du moment et aux modes de mobilisation de la collectivité pour maximiser ces efforts. Il importe de ne jamais perdre de vue les éléments suivants – De quelle façon va-t-on utiliser les renseignements recueillis? Cela nous aidera-t-il à prendre des décisions plus avisées?

Il importe de reconnaître ici que la participation et la contribution de la collectivité peuvent coûter cher et être fastidieuses. Il est donc indispensable de déterminer le niveau de mobilisation de la collectivité qui convient le mieux au projet. Votre groupe de base doit concevoir un simple document qui expose:

1. le niveau de mobilisation;
2. les méthodes à employer;
3. le choix du moment général de sensibilisation de la collectivité;
4. la manière dont les renseignements et la rétroaction seront communiqués à la collectivité.

En élaborant ce plan, il faut soigneusement réfléchir aux intervenants qui peuvent et doivent fournir un type de contribution. Par exemple, il se peut qu'un stand à un festival de quartier ne soit pas le meilleur moyen d'interroger un groupe sur les options de conception technique de voies cyclables dans la rue, alors que ce peut être un excellent moyen d'obtenir des informations sur les difficultés qui empêchent les gens de laisser leur voiture à la maison, et de recueillir des idées sur la manière d'améliorer les transports actifs dans leur quartier. Cela étant, vous pouvez efficacement planifier une stratégie de mobilisation qui fournira les meilleurs renseignements dont vous aurez besoin tandis que vous vous lancez dans la procédure.

**ÉTAPE 2: LISTE DE CONTRÔLE**

A-t-on identifié les intervenants qui peuvent et doivent contribuer à la procédure?

Y a-t-il un plan sur la façon, le moment et la raison de mobiliser des intervenants en particulier?

## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### DIVULGATION DES BIENFAITS DES TRANSPORTS ACTIFS

Avec des emplois du temps chargés et des budgets serrés, il peut être difficile de transmettre le message selon lequel les TA sont une priorité. La section 2 de ce guide, Bienfaits et raison d'être, et les « principaux messages » contiennent certains points importants à faire valoir, même s'il existe quantité d'options pour faire connaître les bienfaits des TA. Mentionnons notamment:

- **Création d'une brochure:** une brochure bien conçue constitue un bon moyen de transmettre des messages et des renseignements.
- **Mise en place d'un site Web:** peut-être voudrez-vous songer à développer un site Web simple sur un projet pour faire connaître l'objet du projet, afficher la rétroaction de la collectivité et, en définitive, les résultats du projet. C'est une excellente façon d'utiliser des outils multimédias et d'obtenir la participation des jeunes (vous pouvez même mettre au défi les jeunes de créer leurs propres vidéos pour faire connaître les bienfaits des TA!).
- **Organiser une activité:** des activités festives et amusantes peuvent contribuer à sensibiliser le public et à mobiliser les gens qui ne participeraient pas normalement aux activités de planification municipales.



Des boîtes à outils de marketing vous aideront à faire germer des idées pour le marketing de projets de TA dans votre collectivité. Par exemple, la BC Parks and Recreation Association (BCRPA) a créé l'« Active Communities Marketing Toolkit », que l'on peut consulter en ligne à l'adresse suivante : [http://www.bcrpa.bc.ca/recreation\\_parks/active\\_communities/communications.htm](http://www.bcrpa.bc.ca/recreation_parks/active_communities/communications.htm) (en anglais seulement).

Smart Commute Mississauga a mis en ligne un site Web pour aider à mieux faire connaître les projets de TA dans la collectivité. Ressource centrale qui fait la promotion des TA à Mississauga, ce site Web comporte des sondages pour les navetteurs, des renseignements pour les médias, des bulletins pour la collectivité et des renseignements sur les activités locales : <http://www.smartcommutemiss.ca> (en anglais seulement).

On trouvera d'autres ressources de marketing des TA dans les annexes de ce guide.

### ÉTAPE 3: ÉVALUATION DE LA SITUATION

La troisième étape de la procédure de planification – l'évaluation de la situation – a pour but de déterminer ce qu'il advient des transports actifs dans la collectivité locale. *Quelles infrastructures piétonnières et cyclables existent? Y a-t-il des plans et des politiques en place? Qui pratique actuellement les transports actifs? Quels sont les principaux points d'origine et de destination des TA? Quel est la répartition modale?*

Il existe quantité d'outils d'évaluation pour appuyer cette étape. Ceux-ci varient de listes de contrôle des infrastructures piétonnières ou cyclables particulières à des évaluations plus générales des transports qui englobent un examen des politiques et des plans en vigueur, des mesures sur la part modale actuelle, etc. Certains de ces outils d'évaluation sont soulignés dans le cadre d'information Outils et listes de contrôle.

Les technologies nouvelles et les applications numériques peuvent être utiles à cette étape. Par exemple, Google a ajouté les voies cyclables à son logiciel cartographique.

Cette étape de la planification comporte les tâches suivantes:

*TÂCHE 3.1 : PROCÉDER À UNE ÉVALUATION DE LA SITUATION*

*TÂCHE 3.2 : ÉVALUER LES FORCES, LES FAIBLESSES, LES POSSIBILITÉS ET LES MENACES*

#### Tâche 3.1: Procéder à une évaluation de la situation

*Qui pratique actuellement les transports actifs et pourquoi? Existe-t-il des infrastructures suffisantes, sécuritaires et accessibles? Les employeurs appuient-ils activement les transports actifs pour se rendre au travail? Voilà certaines des questions qu'il faut poser pour avoir un aperçu complet des TA dans votre collectivité. Pour cette tâche, il est important de se concentrer sur ce qui est possible, compte tenu des ressources disponibles. Sans restrictions, la collecte de données pourrait durer indéfiniment et consommer tout un budget. Il faut réfléchir aux questions suivantes pour déterminer la manière de consacrer son temps et d'autres ressources intelligemment pour obtenir les renseignements les plus utiles et les plus probants pour cette procédure:*

- *Quels renseignements existent déjà sur les transports actifs (p. ex. études et rapports préalables, données du recensement, etc.)?*
- *Les renseignements sont-ils utiles? Contribueront-ils à la prise de décisions?*

La collecte de renseignements pour l'évaluation de la situation doit comporter un amalgame de « recherches informatiques » et de mobilisation du public. Il faut commencer par un examen des recherches et des analyses actuelles, notamment des plans et des rapports préalables produits par des organismes gouvernementaux, des articles académiques, etc. Il est important de s'assurer que les travaux préalables utiles sont intégrés dans la mesure du possible. Il est possible de profiter d'initiatives existantes et d'y intégrer le processus de planification des transports actifs afin d'éviter de « réinventer la roue ».

La collectivité peut se mobiliser en développant des cartes identifiant les secteurs à forte utilisation des transports actifs ou les préoccupations en matière de sécurité, en rencontrant des groupes d'intérêt pour obtenir une meilleure perspective sur les problématiques locales, etc.

Grâce à ces renseignements, vous pouvez établir un profil des transports actifs dans votre collectivité. Les points suivants peuvent faire partie de votre profil:

- plans, politiques et programmes courants relatifs aux transports actifs;
- infrastructures existantes qui appuient les transports actifs;
- part modale actuelle et tendances récentes des parts modales;
- aperçu des organismes et des organisations qui s'occupent des transports actifs;
- obstacles (p. ex. grandes artères qui traversent la ville, absence de voies cyclables, etc.);
- liens avec d'autres initiatives de planification dans votre ville. Par exemple, il peut exister des observations sur la part modale, les améliorations des infrastructures et les programmes (p. ex. plans d'utilisation du sol, plans des transports, plans communautaires officiels et/ou stratégies de développement).

N'oubliez pas de consulter l'équipe de planification de base, d'autres experts ou des individus qui ont une expérience préalable des transports actifs. Entretenez-vous avec d'autres membres du personnel et des organismes non gouvernementaux et des membres de la collectivité pour éclaircir et valider les renseignements recueillis.

## EXEMPLE CONCRET

### « MOBILISER AVEC INVENTIVITÉ »

#### Festival de la bicyclette de Surrey (Surrey Bike Fest) – Surrey (C.-B.)

Dans le cadre de la stratégie d'installations récréatives cyclables de Surrey, le groupe responsable du projet a organisé un festival d'un jour dans un parc local. Lors de la journée, de la nourriture, de la musique, des spectacles et des démonstrations de voltige ont été offertes aux participants. Plusieurs postes ont été mis à la disposition des membres de la collectivité pour qu'ils puissent fournir une rétroaction sur la stratégie envisagée selon diverses formules créatives et conviviales pour les familles. L'un des postes comportait une boîte de modélisation où les jeunes pouvaient fabriquer en argile un « parc à vélos de rêve ». Un mur de graffitis et un coin des conférenciers ont été aménagés où les gens pouvaient écrire des remarques ou laisser un message vidéo pour Surrey Parks and Recreation et le conseil municipal. Ce festival a attiré plus de 400 personnes et est devenu la manifestation publique la plus courue du service. La vidéo et les messages communautaires qui en ont résultés ont également revêtu une importance cruciale pour « vendre » le projet auprès du conseil.

Pour d'autres précisions: [www.surrey.ca](http://www.surrey.ca). (en anglais seulement)



## OUTILS ET LISTES DE CONTRÔLE

Il existe quantité d'outils et de listes de contrôle sur les transports actifs pour vous aider à évaluer la situation dans votre collectivité. Vous trouverez ci-après une liste de trois outils utiles. D'autres ressources figurent aussi dans l'annexe *Outils et Ressources* de ce guide:

- **Directive pour examiner les plans officiels:** un guide étape par étape permettant d'examiner les plans communautaires officiels (PCO) de l'Ontario pour améliorer les résultats au chapitre de la santé et des transports actifs, avec les principaux concepts et mots clés relatifs à la santé et au milieu bâti.  
<http://www.hkpr.on.ca/healthy-lifestyles-master.asp?id=3270> (en anglais seulement)
- **Projet de liste de contrôle pour les urbanistes afin de concevoir des collectivités actives:** conçue pour aider les urbanistes à créer des collectivités actives, la liste de contrôle fait état des principes et des critères particuliers qui ont trait à la densité, à la connectivité, à la conception, au paysage de rue, aux transports en commun, à l'utilisation du sol, aux parcs et espaces naturels urbains, aux sentiers et à la sécurité.  
<http://www.hkpr.on.ca/healthy-lifestyles-master.asp?id=3270> (en anglais seulement)
- **Liste de contrôle de la marchabilité:** établie pour aider à évaluer le potentiel de marchabilité dans les collectivités, la liste de contrôle comporte des outils qui permettent d'évaluer la connectivité, la proximité et l'accès des aménagements, l'esthétique et la sécurité.  
<http://www.walkon.ca/how-walkable-your-community> (en anglais seulement)

### Tâche 3.2: Évaluer les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces

Une fois que tous les éléments nécessaires à faire l'évaluation de la situation ont été recueillis et regroupés dans un profil, il faut procéder à une analyse des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (FFPM). L'analyse FFPM aide à cerner et à encadrer les questions critiques de la procédure et à établir le cadre qui permet de fixer les objectifs. La question clé ici est la suivante:

- *Que devons-nous faire pour tirer parti de nos atouts actuels, minimiser nos faiblesses, capitaliser sur nos possibilités et nous protéger contre les menaces?*

À cette étape, il est utile de structurer les renseignements sous des rubriques thématiques (p. ex. infrastructures, comportements, caractère saisonnier, etc.). N'oubliez pas qu'à mesure que d'autres analyses seront réalisées, ces catégories pourront changer et qu'on pourra leur en ajouter de nouvelles. Ce que vous essayez de faire, c'est de saisir tous les éléments cruciaux et de les organiser de manière à ce qu'ils soient utiles à l'évaluation des options.

## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### COMMENT PROCÉDER À UNE ANALYSE FFPM

Les éléments suivants peuvent aider à déterminer les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces.

#### Forces:

- Quelles sont les ressources les plus précieuses de la collectivité sur le plan des transports actifs (p. ex. infrastructures actuelles, quartiers compacts, etc.)?
- Moyennant de l'aide, une certaine promotion ou des investissements, quelles ressources peuvent devenir des forces?

#### Faiblesses:

- Quelles sont les plus grandes faiblesses et les problèmes de la municipalité sur le plan des transports actifs (p. ex. absence de sensibilisation aux bienfaits, étalement des collectivités, grande distance entre les origines et les destinations, etc.)?
- Quels obstacles entravent aujourd'hui les transports actifs?

#### Possibilités:

- Quelles sont les possibilités extérieures qui existent pour maximiser, renforcer ou appuyer les TA (p. ex. financement public, grands projets d'aménagement prévus, etc.)?

#### Menaces:

- Quelles menaces extérieures risquent d'avoir un impact négatif sur la viabilité des possibilités cernées?
- Qu'est-ce qui risque de s'aggraver et dans quelles conditions (p. ex. compressions financières du gouvernement)?

Il est également utile de faire la distinction entre les problèmes internes et externes. Les forces et les faiblesses doivent préciser les facteurs internes à votre collectivité ou l'étendue des responsabilités (p. ex. le fait de posséder un réseau de sentiers) tandis que les possibilités et les menaces doivent traiter des facteurs extérieurs (p. ex. la météo).

### ÉTAPE 3: LISTE DE CONTRÔLE



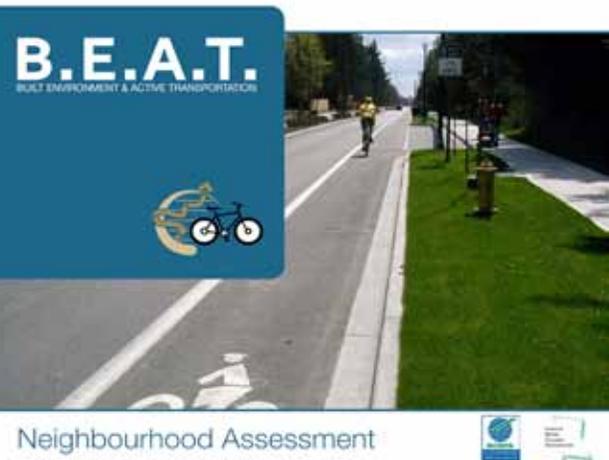
A-t-on évalué la situation actuelle des transports actifs?

A-t-on procédé à une analyse FFPM qui a fait ressortir les principaux enjeux qui peuvent orienter les décisions prises?

Y a-t-il des lacunes en matière de renseignements qu'il faut combler? Faut-il mener plus de recherches? Ou faire davantage appel à la mobilisation de la collectivité?



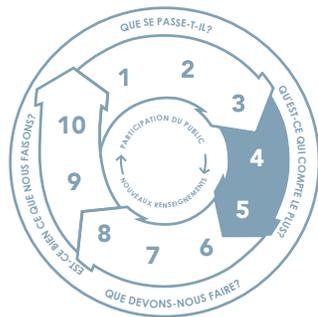
EXEMPLE CONCRET



La liste de contrôle des transports actifs B.E.A.T.

Built Environment and Active Transportation (B.E.A.T.) est un partenariat établi entre la BC Recreation and Parks Association et l’Union of BC Municipalities, financé par la BC Healthy Living Alliance. B.E.A.T. offre une aide et des ressources aux municipalités, notamment un outil d’évaluation des quartiers dont le but est d’aider les administrations locales (et d’autres intervenants) à comprendre l’effet du milieu bâti sur les transports actifs dans les quartiers. Si l’on examine l’utilisation actuelle du sol et les infrastructures (y compris les installations piétonnières, cyclables, les sentiers et les installations de transport en commun), l’outil peut servir à comparer différents quartiers et à préciser les secteurs qui nécessitent d’autres travaux pour encourager un plus haut niveau d’activité physique. D’autres ressources (y compris des évaluations et des listes de contrôle) sont proposées sur le site Web de B.E.A.T., afin d’aider les municipalités à élaborer des plans de transport actif pour leurs collectivités.

Pour d’autres précisions: [www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/BEAT/B.E.A.T.Neighbourhood\\_Assessment.pdf](http://www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/BEAT/B.E.A.T.Neighbourhood_Assessment.pdf). (en anglais seulement)



4.1.2 Qu’est-ce qui compte le plus?

La question « qu’est-ce qui compte le plus » nous incite à broser un tableau complet de ce que les transports actifs permettent de réaliser. Ancrée dans les renseignements extraits de l’évaluation de la situation, une vision à long terme peut se traduire en objectifs et en mesures appréciables et particuliers qui peuvent orienter la prise de décisions pratiques.

Cette phase de la planification comporte deux étapes qui aident les planificateurs à répondre à ces questions:

- À quoi ressemble l’avenir idéal des transports actifs dans votre collectivité?
- De quelles valeurs et de quels objectifs communautaires faut-il tenir compte au moment d’élaborer des plans et des stratégies sur les transports actifs et comment faire pour les cerner?

Après avoir terminé cette phase, les planificateurs comprendront mieux les enjeux et les valeurs de la collectivité en fonction des transports actifs et pourront identifier ceux qui revêtent le plus d'importance. L'issue de cette phase est une vision à long terme et un ensemble d'objectifs qui reflètent les enjeux et les valeurs de la collectivité.

**ÉTAPE 4: VISION**

L'établissement d'une vision sur les transports actifs dans la région commence à répondre à la question : « Qu'est-ce qui compte le plus? » Une vision doit expliquer l'avenir que vous souhaitez. Choisissez un horizon temporel (p. ex. 5 ans, 15 ans) et décrivez ce que vous voyez – *Y a-t-il des espaces réservés aux TA? La ville s'est-elle développée autour de noyaux communautaires complets? Les gens sont-ils en meilleure santé, plus heureux, ont-ils plus d'interactions dans la rue? Les gens utilisent-ils les TA pour se rendre au travail, au stade et à l'école?*

En établissant une vision, il est important de réfléchir en termes suffisamment vastes pour créer un tableau complet et une réflexion « inédite », mais suffisamment précise pour orienter la procédure. Peu importe qu'on établisse ou non un « énoncé de vision » particulier, le concept de vision doit être succinct, clair et facile à comprendre. Une vision efficace peut facilement être expliquée à quelqu'un à l'extérieur de la procédure et susciter une réaction de compréhension et d'intérêt (à défaut d'enthousiasme!).

**EXEMPLE CONCRET**



**Une vision des transports actifs à Thunder Bay (Ontario)**

Voici la vision du Plan de transports actifs de Thunder Bay:

*Grâce au leadership, à la planification et aux partenariats communautaires, Thunder Bay est une collectivité saine, accessible et respectueuse de l'environnement, où les transports actifs sont un élément clé d'un réseau de transport sûr, novateur et intégré qui relie tous les endroits où nous vivons, travaillons et jouons.*

Pour d'autres précisions: [www.thunderbay.ca/Living/Getting\\_Around/Active\\_Transportation/Active\\_Transportation\\_Plan.htm](http://www.thunderbay.ca/Living/Getting_Around/Active_Transportation/Active_Transportation_Plan.htm). (en anglais seulement)



ÉTAPE 4: LISTE DE CONTRÔLE	
A-t-on établi une vision sur les transports actifs?	✓
Est-elle formulée de manière à pouvoir être transmise avec efficacité à d'autres intervenants?	

## ÉTAPE 5: OBJECTIFS

Les objectifs doivent être l'épine dorsale de toute procédure de planification des transports actifs. Ils concentrent l'attention sur les choix au sujet des meilleures options ou solutions qu'il faut viser. Ils peuvent également alimenter la surveillance et l'évaluation pour que les intervenants puissent suivre les progrès réalisés. Cette étape comporte deux tâches:

*TÂCHE 5.1 : DÉTERMINER LES ENJEUX ET FIXER DES OBJECTIFS*

*TÂCHE 5.2 : ÉTABLIR DES MESURES*

### Tâche 5.1: Déterminer les enjeux et fixer des objectifs

En fixant des objectifs pour une procédure de planification des transports actifs, vous cherchez à déterminer les enjeux. Cette tâche doit être éclairée par les renseignements recueillis lors de l'évaluation de la situation, par la contribution des intervenants et par le tableau général brossé lors du processus d'établissement d'une vision. Les objectifs sont l'élément intermédiaire entre les enjeux et la vision – ils représentent une réaction idéale aux enjeux cernés et ils explicitent la façon de réaliser la vision.

Songez aux questions suivantes en élaborant un ensemble d'objectifs pour votre procédure de planification des transports actifs:

- *Quels sont les principaux enjeux qui sont ressortis de l'analyse FFPM lors de l'évaluation de la situation?*
- *Quelles sont les valeurs que nous avons en tête lorsque nous élaborons un énoncé de vision (p. ex. le bien-être de l'environnement, etc.)?*
- *Revoir la rubrique « Bienfaits et raison d'être » à la section 2 de ce guide – Sont-ils utiles à cette procédure et peuvent-ils être incorporés comme objectifs?*
- *Y a-t-il des objectifs provenant d'autres procédures de planification communautaire qu'il y a lieu d'incorporer (p. ex. extraits d'un plan communautaire officiel, d'une stratégie de développement régional, d'un plan directeur des transports, d'une stratégie de durabilité).*

En définitive, vous voulez avoir un ensemble concis d'objectifs. Il est utile de formuler ceux-ci de manière qu'ils soient propres à une valeur particulière et qu'ils véhiculent un élément de préférence. La règle générale à suivre est de s'assurer que chaque objectif contient un NOM qui décrit l'objet d'importance (p. ex. les gaz à effet de serre, la santé) et un VERBE qui indique l'élément de préférence (p. ex. augmenter/diminuer).

## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### OBJECTIFS DES TRANSPORTS ACTIFS – POINT DE DÉPART

De nombreux projets de transport actif ont en commun un certain nombre d'objectifs généraux. La section « Bienfaits et raison d'être » constitue un bon point de départ à ce sujet. Alors que les objectifs de chaque collectivité différeront selon les priorités locales, on trouvera ci-après certains des objectifs dont vous pouvez tenir compte pour votre procédure:

- | VERBE       | NOM   |
|-------------|---|
| • Améliorer | la sécurité des piétons et des cyclistes                          |
| • Améliorer | la santé et le bien-être de la collectivité et de ses résidents   |
| • Réduire   | les émissions de gaz à effet de serre des déplacements en voiture |
| • Améliorer | la vivabilité de la rue   |
| • Réduire   | les coûts des infrastructures de transport dans la collectivité   |

On trouvera ci-après plusieurs exemples d'objectifs fixés par la ville de Frédérickton dans le cadre de son Plan directeur des sentiers et des voies cyclables:

- créer des conditions pour les usagers du réseau qui font la promotion de la sécurité d'utilisation et l'accessibilité pour tous les âges, les niveaux de compétence et les types de mobilité, y compris les populations aux besoins spéciaux;
- miser sur le réseau hors route existant pour améliorer l'expérience des usagers et réduire les coûts au minimum;
- constituer un réseau de TA dans toute la ville qui cadre avec la vision globale du projet, le Plan municipal de la ville de Fredericton (2006), d'autres plans stratégiques locaux et la législation provinciale.

Pour d'autres précisions sur le Plan directeur des sentiers et des voies cyclables de Fredericton, visiter l'adresse suivante: <http://www.fredericton.ca/fr/recleisure/trailsandbikeways.asp>



**Tâche 5.2: Établir des indicateurs**

Il est important que les objectifs soient mesurables pour que vous puissiez déterminer les options qui ont le plus profond impact sur les objectifs et procéder à une comparaison entre les options. Les mesures servent également à la surveillance et à l'évaluation – les indicateurs établis ici peuvent vous aider à déterminer l'impact de votre plan.

Dans certains cas, l'indicateur à utiliser est manifeste. Par exemple, pour atteindre l'objectif « Réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements en voiture », la mesure évidente serait : « les kilogrammes ou les tonnes de gaz à effet de serre ». Pour d'autres objectifs, il se peut que vous deviez envisager des indicateurs moins directs. Par exemple, pour l'objectif « Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes », peut-être voudrez-vous mesurer le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués des piétons et des cyclistes.

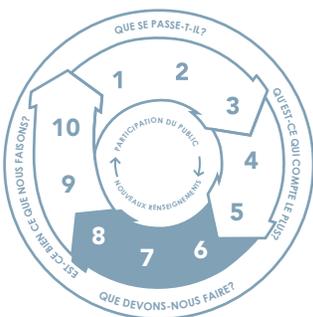
**CONSEIL DE PLANIFICATION...****INDICATEURS TYPES**

Le tableau qui suit contient des indicateurs types pour chacun des objectifs ci-dessus:

OBJECTIF	INDICATEUR
Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes	Nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués des piétons et des cyclistes
Améliorer la santé et le bien-être de la collectivité et de ses résidents	Taux d'obésité, de diabète, taux de cardiopathie
Réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements en voiture	Tonnes/kilogrammes de gaz à effet de serre émis
Améliorer la vivabilité de la rue	Nombres de personnes dans la rue, nombre d'activités locales

La mise en place d'indicateurs particuliers peut être fastidieuse, et un tel niveau de précision n'est pas nécessaire pour tous les procédés. Il est parfois préférable d'avoir un débat général sur les indicateurs pour être sûr que les intervenants sont « sur la même longueur d'onde ». De la sorte, lorsqu'on évalue les options de transport actif, on dispose d'une base uniforme pour décider de prendre une mesure plutôt qu'une autre.

ÉTAPE 5: LISTE DE CONTRÔLE	✓
A-t-on fixé des objectifs?	
Les objectifs saisissent-ils les enjeux dont il faut tenir compte pour prendre des décisions avisées sur les transports actifs?	
Y a-t-il des redondances qu'il faut supprimer?	
A-t-on conçu des indicateurs pour chacun des objectifs? Reflètent-ils fidèlement ce que les objectifs cherchent à atteindre?	
Si tous les objectifs sont atteints, la vision sera-t-elle réalisée?	



### 4.1.3 Que devons-nous faire?

Cette phase porte sur les possibilités existantes de promouvoir et de faciliter les transports actifs dans votre collectivité. Misant sur l'évaluation de la situation et les objectifs des transports actifs fixés aux étapes antérieures de la planification, il faut commencer par définir le projet de transport actif, les options opérationnelles et politiques qui appuient vos objectifs et qui améliorent les transports actifs dans votre collectivité. Cette phase de la planification examine également la façon d'évaluer les options que vous avez cernées pour déterminer celles qui sont le plus logiques pour votre collectivité.

Cette phase pose les questions suivantes:

- *Quelles options ou mesures de transport actif faut-il envisager?*
- *Comment décider des options de transport actif qui conviennent le mieux, compte tenu des valeurs de la collectivité et du contexte communautaire actuel?*
- *Comment organiser et prioriser les options de transport actif pour les intégrer et les coordonner avec d'autres projets de planification municipale?*

## ÉTAPE 6: DÉTERMINATION DES OPTIONS

La première étape de l'élaboration d'une stratégie ou d'un projet de transport actif autonome de plus petite envergure consiste à recueillir toutes les idées sur ce qui peut être fait pour promouvoir les transports actifs dans la collectivité. Cela peut englober les projets d'infrastructures (p. ex. modération de la circulation, voies cyclables, etc.), les programmes (p. ex. formation sur la sécurité à vélo, Écoliers actifs et en sécurité, etc.), les activités (semaine Allons à l'école à vélo, Journée sans voitures, etc.), entre autres. Vous aurez déjà à ce stade avancé un certain nombre d'idées pour agir. Celles-ci peuvent découler de l'évaluation de la situation, de la contribution des intervenants et de la collectivité, d'exemples dans d'autres collectivités, etc. Cette étape comporte deux tâches:

TÂCHE 6.1 : ÉTABLIR UNE LISTE D'OPTIONS

TÂCHE 6.2 : FINALISER ET ORGANISER VOS IDÉES

### Tâche 6.1: Établir une liste d'options

La première tâche consiste à examiner les travaux que vous avez réalisés et à relire les notes de vos réunions, l'évaluation de la situation et les idées/options d'action à considérer dans la stratégie. Regroupez celles-ci dans une liste préliminaire d'options ou de solutions possibles.

À ce stade, il se peut que vous décidiez de vous adresser à nouveau à la collectivité. Les séances de remue-méninges sur les transports actifs sont sans doute l'un des meilleurs moyens de mobiliser la collectivité pour qu'elle participe à la procédure et à s'assurer que ses membres sont « entendus » et qu'ils se sentent liés par la procédure.

Que vous œuvriez avec votre équipe de planification de base ou au sein d'un forum communautaire, une façon de faire germer des idées consiste à examiner les objectifs découlant de l'étape 5 et de se poser la question: *Quelles mesures peuvent être mises en place pour atteindre les objectifs prioritaires?* Une autre option de remue-méninges consiste à utiliser comme guides des questions ciblées. Ces questions peuvent englober:

- *Quels types d'infrastructures revêtent le plus d'importance pour promouvoir les transports actifs?*
- *Comment faire pour que différentes populations deviennent adeptes des transports actifs (p. ex. enfants, personnes âgées, etc.)?*
- *Comment renforcer la capacité pour trouver des solutions dynamiques de transport actif?*
- *Quelles mesures pouvons-nous prendre qui auront des bienfaits simultanés?*

À l'étape des séances de remue-méninges, aucune idée n'est trop ambitieuse ou pas assez ni trop « inédite » pour votre liste.

À nouveau, il importe de signaler qu'une variété de projets de transport actif peuvent être mis en œuvre dans votre collectivité. L'échelle et l'ampleur de ces projets varient très nettement de projets d'amélioration des immobilisations de plus grande envergure, comme la construction de nouvelles avancées de trottoir et des îlots servant de refuge pour les piétons au milieu de la rue, à des projets de moindre envergure, comme la mise en place d'un programme « Pédibus » dans une école locale.

Le tableau ci-dessous illustre une gamme d'options « types » de transport actif. Il est structuré en trois grands thèmes – les politiques, les programmes et les infrastructures. Des exemples de projets analogues décrits dans ce guide sont mentionnés dans la colonne « Notes et exemples », alors que des hyperliens conduisant à d'autres exemples de projets sont fournis dans la mesure du possible. Veuillez noter que la liste des éventuelles options de transport actif n'est pas exhaustive. Il existe bien d'autres types de politiques, de programmes et de projets d'infrastructures qui peuvent être lancés à l'appui des transports actifs. Veuillez consulter l'annexe pour des liens vers d'autres ressources et n'oubliez pas de visiter le Répertoire d'études de cas de Transports Canada<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> Le Répertoire d'études de cas fait partie du Réseau d'information de Transports Canada, constitué comme forum s'adressant aux spécialistes des transports actifs (et à d'autres intervenants) pour échanger des renseignements et les leçons à en retenir. Axée sur des exemples canadiens, le Répertoire décrit plus de 80 initiatives de transport durable qui ont été prises à travers le pays. Les études de cas sont regroupées par sujet et présentent une gamme de politiques, de programmes et de projets d'infrastructures. Visitez l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-repertoireetudesdecas-229.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-repertoireetudesdecas-229.htm).

OUTILS	EXIGENCES TECHNIQUES	DONNÉES NÉCESSAIRES/ RECHERCHES	EXIGENCES (TEMPS)	COÛTS D'INVESTISSEMENT ÉVENTUELS (\$)	INTERVENANTS ET MOBILISATION	« LANCEMENT RAPIDE » POSSIBLE	NOTES, EXEMPLES ET LIENS	LÉGENDE
<b>POLITIQUES</b>								<p>○ Exigence faible (faibles exigences de capacité technique)</p> <p>◐ Exigence moyenne (temps appréciable requis)</p> <p>◑ Exigence élevée (coûts possibles d'investissement élevés)</p>
Réduction des limites de vitesse	◐	◐	◐	◐	◐	OUI	Voir: <a href="http://www.vtpi.org/tdm/tdm105.htm">www.vtpi.org/tdm/tdm105.htm</a>	
Les politiques TA se trouvent dans les plans actuels (p. ex. plans communautaires officiels, etc.)	◐	◐	◑	◐	◐	OUI	Voir Exemple Concret, page 15	
Normes d'approbation du zonage/aménagement (c. à d. infrastructures TA)	◑	◐	◑	◐	◑	OUI	Voir Exemple Concret, page 75	
Lignes directrices sur la conception des installations piétonnières et cyclables	◑	◐	◑	◐	◐	OUI	Voir: <a href="http://www.completestreets.org">www.completestreets.org</a>	
Comité consultatif sur les TA/piétons/vélos	○	○	◐	○	◐	OUI	Voir Exemple Concret, page 41	
Intégration avec les transports en commun (vélos autorisés dans les transports en commun)	○	○	◐	○	○	OUI	Voir: <a href="http://www.translink.ca/en/Cycling/Bikes-on-Transit.aspx">www.translink.ca/en/Cycling/Bikes-on-Transit.aspx</a>	
Stratégie TA	◐	◑	●	◐	◑	NON	Voir Conseil de Planification, page 53	
Plan pour les vélos/piétons	◐	◑	●	◐	◑	NON	Voir Exemple Concret, page 77 et Conseil de Planification, page 63	
Des collectivités saines – Plan pour des collectivités actives	◐	◑	◐	◐	◐	NON	Voir Exemple Concret, page 12	
Transportation Demand Management (TDM) Strategy	●	◑	◐	◐	◐	NON	Voir: <a href="http://www.cnv.org/server.aspx?c=3&amp;i=497">www.cnv.org/server.aspx?c=3&amp;i=497</a>	
<b>PROGRAMMES</b>								
Évaluation et études TA dans les quartiers	○	◐	◐	○	◐	OUI	Voir Exemple Concret, p. 18, 60 et 77; voir aussi Outils Et Listes De Contrôle, p. 58	
Cartographie des TA (origines, destinations, itinéraires)	◐	◐	◐	◐	◐	OUI	Voir: <a href="http://www.thunderbay.ca/Living/Getting_Around/Active_Transportation/Resources.htm">www.thunderbay.ca/Living/Getting_Around/Active_Transportation/Resources.htm</a>	
Désignation du réseau TA	◐	◐	◐	◐	◑	OUI	Voir Exemple Concret, page 23	
Campagne de sensibilisation/marketing social TA	◑	◐	◑	◑	●	NON	Voir Exemple Concret, page 81 et Conseil de Planification, page 83	
Programme de surveillance et d'évaluation TA	◑	◐	◑	◑	●	NON	Voir Conseil de Planification, page 82	
Intégration dans les transports en commun (bicyclettes dans les transports en commun)	○	◐	◐	○	○	OUI	Voir: <a href="http://www.translink.ca/en/Cycling/Bikes-on-Transit.aspx">www.translink.ca/en/Cycling/Bikes-on-Transit.aspx</a>	
Programmes pour les piétons (Écoliers actifs et en sécurité, etc.)	○	○	◐	○	◐	OUI	Voir Exemple Concret, page 37	
Amélioration de la réglementation et du respect du code de la route	◐	○	◐	◐	◐	OUI	Voir: <a href="http://www.bicyclinginfo.org/bikesafe/case_studies/casestudy.cfm?CS_NUM=801">www.bicyclinginfo.org/bikesafe/case_studies/casestudy.cfm?CS_NUM=801</a>	
Festival ou activité (Journée sans voitures, Festival du vélo, Services de stationnement des vélos, etc.)	○	○	◑	◐	●	NON	Voir Exemple Concret, page 57	
<b>INFRASTRUCTURES</b>								
Installations cyclables sur rue (séparées)	●	●	●	●	◐	NON	Voir: <a href="http://www.voyagezfute.ca">www.voyagezfute.ca</a> pour plus d'information sur le réseau sur rue de Montréal	
Installations cyclables sur rue (non séparées)	◑	◑	◑	◐	◐	NON	Voir: <a href="http://www.bicyclinginfo.org/engineering/facilities.cfm">www.bicyclinginfo.org/engineering/facilities.cfm</a>	
Routes cyclables désignées	◐	◐	◐	◐	◐	OUI	Voir: <a href="http://ongreencity.com/existingroute.html">http://ongreencity.com/existingroute.html</a>	
Sentiers polyvalents	◐	◐	◑	●	◐	NON	Voir: <a href="http://www.london.ca/d.aspx?s=/Transportation/bikepage.htm">www.london.ca/d.aspx?s=/Transportation/bikepage.htm</a>	
Marquages au sol (« flèches »)	◐	◐	◐	◐	◐	NON	Voir: <a href="http://www.w.edmonton.ca/transportation/cycling_walking/sharrows.aspx">www.w.edmonton.ca/transportation/cycling_walking/sharrows.aspx</a>	
Feux de circulation pour les vélos	◐	◐	◑	◐	◐	NON	Voir Exemple Concret, page 41	
Stationnement abrité pour vélos/casiers à vélos	◐	◐	◐	◐	◐	NON	Voir: <a href="http://www.toronto.ca/cycling/locker.htm">www.toronto.ca/cycling/locker.htm</a>	
Zones/rues piétonnières	◑	◑	●	●	●	NON	Voir: <a href="http://www.vtpi.org/tdm/tdm6.htm">www.vtpi.org/tdm/tdm6.htm</a>	
Amélioration de la sécurité des piétons (p. ex. feux pour traverser, avancées de trottoir, etc.)	◐	◑	●	◑	◐	NON	Voir Le saviez-vous, page 22	
Caractéristiques de modération de la circulation (p. ex. ronds-points, passages pour piétons surélevés, etc.)	◑	●	●	◑	◐	NON	Voir Exemple Concret, page 23	
Intégration avec les transports en commun (supports à bicyclettes)	◐	◐	◐	◐	○	NON	Voir Exemple Concret, page 32	

## LE SAVIEZ-VOUS...

### PLANIFICATION DE L'ÉGALITÉ D'ACCÈS AUX TRANSPORTS ACTIFS

Il importe de tenir compte de tous les résidents au moment de déterminer les solutions et de concevoir votre stratégie. Les conseils suivants vous aideront:

- **Enfants:** encourager les enfants à se rendre à l'école à pied grâce à des programmes comme le « Pédibus ».
- **Personnes âgées:** aider les personnes âgées en rallongeant la durée des signaux des passages pour piétons et en y incorporant des signaux sonores.
- **Personnes handicapées:** créer des directives de conception des trottoirs, des bretelles et des bordures de trottoir selon les normes universelles – afin d'autoriser le passage des fauteuils roulants et des scooters.

Une autre idée est la règle du 8-80 – laisseriez-vous un enfant de 8 ans et une personne âgée de 80 ans utiliser cette infrastructure pour y faire de la marche ou du vélo? L'infrastructure est-elle accessible et sécuritaire pour toutes les tranches d'âge et tous les groupes de mobilité?

D'autres idées et pratiques exemplaires sont disponibles dans les ressources ci-dessous:

- **8-80 Cities:** [http://www.8-80cities.org/8-80\\_Rule.html](http://www.8-80cities.org/8-80_Rule.html) (en anglais seulement)
- **Union of BC Municipalities, « Planning for the Future: Age Friendly and Disability Friendly Official Community Plans »:** <http://ubcm.ca/assets/Library/Policy~Topics/Healthy~Communities/Planning%20for%20the%20Future.pdf> (en anglais seulement)
- **Initiatives Livable Communities de l'American Association of Retired Persons:** <http://www.aarp.org/research/ppi/liv-com/> (en anglais seulement)
- **Kids on the Move:** [www.kidsonthemove.ca](http://www.kidsonthemove.ca)

### Tâche 6.2: Finaliser et organiser vos idées

La tâche suivante consiste à finaliser et à structurer vos options pour disposer d'une liste gérable. À ce stade, votre liste d'options peut comporter un vaste éventail d'idées – depuis des mesures comme des activités éducatives restreintes uniques jusqu'à des projets d'infrastructures de grande envergure, ou de simples ajouts politiques aux plans et aux stratégies existants à un plan directeur sur les transports actifs pour votre collectivité.

L'intérêt à finaliser et à structurer ses idées est de créer une liste définitive d'options qui peuvent être évaluées, tout en éliminant les redondances. Pour ce faire, peut-être voudrez-vous regrouper des mesures analogues ou des mesures qui seront mises en place conjointement. Par exemple, si un certain nombre de différents tronçons d'un sentier dans un quartier ont été proposés, ceux-ci peuvent être regroupés en une seule option.

**ÉTAPE**  
**6**

4.0 PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS

Voici quelques questions d’orientation qui peuvent servir à finaliser et à structurer les options :

- *Quelles mesures ont un lien entre elles?*
- *Y a-t-il synergie avec d’autres initiatives/ressources? (Par exemple, y a-t-il des mesures qui seront mises en place par le service d’ingénierie ou de travaux publics? Y en a-t-il d’autres qui peuvent être regroupées en fonction du fait qu’il s’agit de campagnes de sensibilisation et d’information?)*

L’organisation des options risque d’être influencée par le choix du moment, où « x » doit se produire avant « y ». Certaines stratégies risquent d’être sérieusement restreintes par diverses contraintes, comme le financement ou le temps requis. Même s’il est important de ne pas laisser tomber des options trop vite (c. à d. certaines qui semblent impossibles à mettre en œuvre nécessitent peut-être simplement de la créativité), il est utile à ce stade de dresser votre liste. Cet ensemble préliminaire de stratégies devra être peaufiné au fur et à mesure que les objectifs sont clarifiés et que d’autres renseignements sont recueillis au sujet de l’impact éventuel d’une option donnée. La création de bonnes options stratégiques est un processus itératif.



Carte des sentiers et des voies cyclables de Fredericton. Une première étape dans un projet consiste généralement à désigner et à identifier le réseau de voies cyclables et piétonnes.



ÉTAPE 6: LISTE DE CONTRÔLE	
Des stratégies ou des mesures ont-elles été élaborées?	✓
Y a-t-il des mesures redondantes que l'on peut regrouper ou réunir?	

## ÉTAPE 7: ÉVALUATION DES OPTIONS

La deuxième étape de planification de cette phase consiste à comparer et à évaluer les mesures et les options établies à l'étape 5 afin de déterminer vos priorités d'action. Cette étape aidera les planificateurs et les intervenants à décider des options (ou des combinaisons d'options) qui permettent le mieux d'atteindre les objectifs fixés pour la collectivité, de tirer parti des possibilités et des atouts des transports actifs, de combler les lacunes et les faiblesses du réseau et de les faire « concorder » avec les priorités actuelles en matière d'urbanisme. Cette étape de planification comporte deux tâches:

*TÂCHE 7.1 : ÉVALUER LES OPTIONS PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS*

*TÂCHE 7.2 : FINALISER ET DÉCIDER*

### Tâche 7.1: Évaluer les options par rapport aux objectifs

C'est l'étape cruciale où tout se décide. Vous avez jusqu'ici établi un cadre pour prendre des décisions et pour déterminer les options particulières, ou les solutions, que vous évaluerez dans ce cadre. Le but global de cette tâche est de décider des options ou des solutions qui:

- permettent le mieux d'atteindre les objectifs de la collectivité;
- permettent le mieux d'exploiter les besoins et les possibilités locaux en matière de transports actifs;
- « cadrent » le mieux avec les priorités et les lacunes actuelles en matière d'urbanisme.

Le niveau d'analyse dépend des ressources dont on dispose. Par exemple, certains procédés utilisent les indicateurs établis à l'étape 5 pour déterminer dans quelle mesure les options permettent d'atteindre les objectifs. Ces estimations ou prévisions utilisent des données statistiques et des modèles pour comparer le rendement éventuel des options. Dans d'autres cas, vous pouvez recourir à un cadre général simple pour mieux comprendre dans quelle mesure chacune des options permet d'atteindre les objectifs.

À ce stade, il est utile d'établir une matrice pour organiser votre évaluation (voir exemple). Grâce à cette approche, vous examinez les options une à la fois et déterminez dans quelle mesure chacune permet d'atteindre chacun de vos objectifs.

## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### EXEMPLE: MATRICE D'ÉVALUATION DES OPTIONS PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

Le tableau qui suit contient un exemple de matrice qui peut servir à évaluer les options par rapport aux objectifs au moyen d'une note BASSE-MOYENNE-ÉLEVÉE. Alors que les mesures particulières ne sont pas illustrées ici, le fait qu'une option reçoive une note BASSE, MOYENNE ou ÉLEVÉE dépendra du niveau d'impact que chaque option aura sur chaque objectif.

		OPTIONS			
		Aménager des sentiers pédestres réservés	Organiser des ateliers sur la sécurité à vélo	Organiser une activité locale «Une journée sans voiture»	Installer des supports à bicyclettes sur les autobus locaux
OBJECTIFS	Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes	ÉLEVÉE	ÉLEVÉE	FAIBLE	FAIBLE
	Améliorer la santé des résidents grâce à l'activité physique	MOYENNE	MOYENNE	MOYENNE	MOYENNE
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements en voiture	MOYENNE	MOYENNE	MOYENNE	MOYENNE
	Améliorer la cohésion de la collectivité	MOYENNE	FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE

Une fois la matrice remplie, vous pouvez comparer les options pour déterminer celles qui obtiennent une note « ÉLEVÉE » la plupart du temps ou qui obtiennent le moins grand nombre de notes « FAIBLES ». Le fait d'effectuer ce calcul pour chaque option vous aidera à vous faire une excellente idée des options qui sont préférables. Dans cet exemple, « Aménager des pistes cyclables/piétonnières réservées » est l'option qui obtient les meilleurs résultats.

Il se peut aussi qu'un certain nombre d'options reçoivent à peu près la même note globale. Le fait de classer les objectifs – afin de savoir ceux qui revêtent le plus d'importance pour la collectivité – ajoute un autre niveau d'analyse qui peut contribuer à déterminer les meilleures mesures. Par exemple, si l'objectif « Améliorer la sécurité pour les piétons et les cyclistes » est plus important que les autres (p. ex. du fait que le nombre de piétons tués a augmenté récemment), il faut alors privilégier l'option « Organiser des ateliers sur la sécurité à vélo » par rapport à l'option « Organiser localement “Une journée sans voiture” », même si les deux ont obtenu la même note globale.

La note obtenue par chacune des options dépend entièrement de la situation de la collectivité. Par exemple, les deux options « Aménager des sentiers pédestres réservés » et « Un atelier sur la sécurité à vélo » dans l'exemple ci-dessus devraient avoir un impact positif sur l'objectif qui consiste à « améliorer la santé des résidents grâce à l'activité physique » car elles incitent un plus grand nombre de gens à faire du vélo et à marcher ou à pratiquer davantage le vélo et la marche. Toutefois, l'impact que ces options ont sur cet objectif dépendra de la situation actuelle des transports actifs dans votre collectivité. Si l'angoisse suscitée par la sécurité des piétons dans la circulation est le principal obstacle qui empêche les gens de se déplacer à pied (problème qui peut avoir déjà été cerné dans le cadre de la mobilisation de la collectivité), cela peut avoir un impact ÉLEVÉ sur l'objectif qui est d'« améliorer la santé des résidents grâce à l'activité physique », car c'est elle qui entraîne le plus gros changement pour inciter les gens à enfourcher leur vélo.

Si l'absence de prise de conscience des bienfaits des transports actifs est le principal obstacle actuellement dans votre collectivité, le fait d'organiser une journée sans voiture pour éduquer la population sur les bienfaits d'ordre sanitaire, social et environnemental des transports actifs risque d'avoir l'impact le plus profond. En l'occurrence, la note « MOYENNE » de l'option « Organiser localement "Une journée sans voiture" » par rapport aux objectifs qui sont d'« améliorer la santé des résidents grâce à l'activité physique » et de « réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements en voiture » peut être relevée à « ÉLEVÉE ».

Même si ce processus peut révéler un gagnant incontesté (c. à d. une option qui obtient manifestement une note supérieure à celle des autres), il est possible que vous constatiez également que plusieurs options obtiennent dans l'ensemble une note équivalente. Dans ce cas, comment savoir quelle option est la meilleure? Cela dépend des objectifs qui revêtent le plus d'importance. Dès que vous savez quels objectifs revêtent le plus d'importance, vous pouvez prioriser les options qui obtiennent la meilleure note par rapport à ces objectifs, en sachant qu'elles auront l'impact le plus profond en créant le changement que vous envisagez dans votre collectivité dans le domaine des transports actifs.

Après avoir rempli la matrice et établi l'ordre de priorité relatif des objectifs, vous devez évaluer les résultats pour savoir quelles options vous devez inclure dans votre stratégie. Il peut s'agir d'une seule option ou d'un certain nombre d'entre elles qui seront mises en place avec le temps.

### Tâche 7.2: Finaliser et décider

La tâche qui consiste à évaluer les options ou les solutions, surtout lorsqu'elle fait partie intégrante d'un processus qui fait appel à la participation des intervenants, est fréquemment l'élément le plus mobilisant de tout le cycle de planification. À mesure que le processus d'évaluation se déroule, vous continuerez de vous instruire sur la nature des transports actifs dans votre collectivité. Ces leçons et ces idées vous aideront à déterminer

les atouts et les faiblesses des mesures et des stratégies que vous avez cernées, et souligneront « ce qui compte le plus » dans votre collectivité. Votre évaluation jusqu'ici doit vous fournir les renseignements nécessaires pour:

- mieux évaluer les possibilités d'« intégration »;
- finaliser vos stratégies ou vos mesures de transport actif.

### Options d'« intégration »

L'intégration consiste à intégrer les mesures de transport actif dans les plans, les programmes et les politiques préexistants ou nouveaux de la ville. En réfléchissant aux résultats de votre stratégie et de votre évaluation jusqu'ici, posez-vous les questions suivantes:

- *L'une des mesures que vous avez cernées jusqu'ici doit-elle être coordonnée avec d'autres initiatives pour en maximiser les retombées ou minimiser les chances d'œuvrer à contre-courant?*
- *De nouvelles possibilités sont-elles apparues afin d'intégrer des mesures particulières dans d'autres plans, programmes ou politiques? (Par exemple, votre plan communautaire officiel est-il révisé? Prévoit-on un projet d'infrastructures de transport ou des investissements qui pourront être améliorés par l'intégration des mesures de TA?)*
- *Des mesures « relativement faciles » peuvent être mises en place immédiatement dans le cadre des responsabilités actuelles d'un service ou d'un programme?*



### CONSEIL DE PLANIFICATION...

#### LANCER LE PROCESSUS AVEC LES MESURES FACILES ET EN OBTENANT DES RÉSULTATS VISIBLES

La planification stratégique peut prendre du temps. Le fait d'obtenir des résultats dès le début peut être un excellent moyen de maintenir l'élan, d'offrir des possibilités « d'apprentissage par l'action » et de montrer des résultats. Le meilleur moyen d'obtenir des résultats visibles consiste à trouver les « mesures faciles » – les projets qui sont facilement « sélectionnés », souvent parce qu'il s'agit de mesures simples et rentables qui peuvent être mises en place rapidement.

Par exemple, Bicycle Valet Winnipeg a commencé récemment à offrir des services de stationnement pour bicyclettes aux matchs des Blue Bombers de Winnipeg.

Lancé à l'été 2010, le projet a été un franc succès auprès des fanatiques du football, et il offre une manière simple et amusante d'encourager les transports actifs dans la collectivité.

Il se peut que les éléments les plus importants de votre exercice de planification soient en voie d'achèvement. Vous avez officiellement tenu compte des transports actifs dans votre collectivité, organisé des séances de remue-méninges et évalué leur efficacité. D'après les réponses données aux questions ci-dessus, il se peut que vous vouliez amorcer le processus d'intégrer méthodiquement les mesures de transport actif dans les initiatives stratégiques, les plans ou les programmes existants.

## EXEMPLE CONCRET



### Intégration des transports actifs à Calgary (Alberta)

Dans le cadre de sa planification suivie des transports actifs, la ville de Calgary a produit un Pedestrian Policy and Design Report en 2008, avant d'établir un lien entre les nouveaux objectifs politiques pour les piétons de la ville et les initiatives existantes par la mise à jour d'un certain nombre de documents municipaux, notamment:

- Priorité 2.1 du Conseil municipal de Calgary 2006-2008 : Encourager d'autres modes de transport
- Principes de durabilité (2007)
- Plan d'aménagement municipal (1995)
- Plan des transports de Calgary (GoPlan) (1995)
- Lignes directrices sur la conception conviviale des transports en commun (2006)
- Lignes directrices stratégiques sur le développement axé sur les transports en commun (2005)
- Des banlieues durables (1995)

Pour d'autres précisions: [http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/trans\\_planning/transportation\\_solutions/pedestrian\\_report.pdf](http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/trans_planning/transportation_solutions/pedestrian_report.pdf). (en anglais seulement)



### Finaliser les options

D'autres tâches à accomplir risquent de demeurer à la suite de vos évaluations pour s'attaquer aux défis répertoriés ou intégrer de nouvelles idées. Songez à ce qui suit:

#### **Nouvelles mesures et informations nécessaires:**

- A-t-on répertorié de nouvelles options qui permettent de remédier aux faiblesses de vos stratégies?
- Des options peuvent-elles être finalisées pour mieux répondre à vos objectifs ou pour remédier aux principales faiblesses du réseau de TA de votre collectivité?

#### **Contraintes de planification :**

- Le coût des mesures de transport actif présélectionnées dépasse-t-il le budget dont vous disposez? Vous faut-il prioriser les mesures les plus importantes ou chercher d'autres sources de financement?
- Vous êtes-vous heurté à de sérieuses contraintes de planification (p. ex. règlement de zonage, normes routières) qui vous empêchent de mettre en place une mesure importante? Vous faut-il assurer la coordination avec d'autres ordres de gouvernement (régionaux, provinciaux) pour réviser des politiques ou des normes?

#### **Capacité:**

- L'élaboration de la stratégie et la procédure d'évaluation ont-elles révélé des problèmes de capacité – manque de connaissances, de compétences, etc. – auxquels il faut remédier? Faut-il prendre des mesures particulières de renforcement des capacités?

À ce stade, vous devriez revoir rapidement les étapes 5 et 6 à la lumière de ce que vous avez appris. Tandis que vous revoyez ces étapes pour la deuxième fois, vous constaterez que la procédure avance très rapidement et qu'elle peut même aboutir à de nouvelles mesures et stratégies.

Votre objectif à la fin de cette étape est de prendre une décision finale sur la meilleure stratégie ou mesure de transport actif pour votre contexte de planification particulier et de la décrire. Vous devez collaborer avec votre équipe de base et vos décideurs pour vous assurer qu'il existe un accord général sur la stratégie d'ensemble privilégiée avant d'amorcer l'étape 8.

## EXEMPLE CONCRET



### Évaluation des besoins des piétons à Kamloops (C.-B.)

Dans le cadre de son Plan directeur sur les piétons et les cyclistes de 2002, la ville de Kamloops a utilisé un indice d'évaluation des problèmes de sécurité et de sécurité des cyclistes et des piétons pour évaluer la sécurité de son réseau routier actuel dans l'optique de tous les usagers de la route.

Ces données ont permis de cerner et d'évaluer d'éventuelles améliorations et de prioriser les mesures dans le cadre d'une stratégie de mise en œuvre des transports actifs.

Pour d'autres précisions : <http://www.kamloops.ca/transportation/pedestrianplan.shtml>. (en anglais seulement)



## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### VOTRE STRATÉGIE SUR LES TRANSPORTS ACTIFS : LE PLAN ÉCRIT

Voici un aperçu des principales parties que peut contenir votre plan d'action sur les TA:

#### Partie 1: Introduction

Celle-ci fournit des renseignements généraux et indique la structure du document.

#### Partie 2: Où en sommes-nous maintenant?

Cette partie décrit la situation actuelle, en fonction des renseignements recueillis dans l'évaluation de la situation. Elle expose également les principaux enjeux, essentiellement l'analyse FFPM.

#### Partie 3: Quel objectif voulons-nous atteindre?

Cette partie contient la vision et les objectifs qui établissent l'orientation stratégique du plan d'action.

#### Partie 4: Comment y parvenir?

Il s'agit de la stratégie et du plan d'action. Ceux-ci font état des projets qui seront mis en œuvre et des précisions et des ressources nécessaires.

#### Partie 5: Est-ce bien ce que nous faisons?

Cette partie présente le plan de surveillance des résultats de la stratégie et le calendrier des mises à jour régulières.



EXEMPLE CONCRET

L'arbre, métaphore du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (Ontario)

Ottawa s'est servi de l'image d'un arbre en pleine santé comme concept stratégique de son projet de plan de la circulation piétonnière de 2009. Reconnaisant que les déplacements des piétons sont organiques, le plan parle de « nourrir et cultiver » la marche, en « faisant pousser » un réseau d'installations piétonnières dans toute la ville.

L'image de l'« arbre en pleine santé » est également liée aux objectifs d'Ottawa en matière de durabilité et illustre le rapport entre les transports actifs et d'autres objectifs de la municipalité.

Concept stratégique du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa:



Pour d'autres précisions:

[http://www.ottawa.ca/residents/onthemove/walking/pedestrian/pedestrian\\_plan\\_fr.html](http://www.ottawa.ca/residents/onthemove/walking/pedestrian/pedestrian_plan_fr.html)

ÉTAPE 7: LISTE DE CONTRÔLE	
Les options ont-elles été évaluées par rapport aux objectifs?	✓
Les options « privilégiées » ont-elles été finalisées et les mesures définitives ont-elles été choisies?	
A-t-on répertorié les mesures « simples »?	
A-t-on envisagé des options d'intégration des solutions? Ces mesures peuvent-elles être intégrées aux plans actuels ou coordonnées avec d'autres initiatives?	

## ÉTAPE 8: MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre consiste à transformer les options de votre stratégie en une réalité «bien concrète». On peut décider des mesures à mettre en place, mais il faut aussi les expliquer en détail, maintenir l'engagement et trouver les ressources nécessaires! Il est important de s'assurer d'emblée que les participants à cette étape ont une idée parfaitement claire de ce que l'on entend par les options. Cette étape comporte quatre tâches de planification.

*TÂCHE 8.1 : DÉTERMINER LES ÉTAPES NÉCESSAIRES*

*TÂCHE 8.2 : ÉTABLIR LES RÔLES ET LES RESPONSABILITÉS*

*TÂCHE 8.3 : DÉTERMINER LES ÉCHÉANCES, LES RESSOURCES ET LES CONDITIONS PRÉALABLES*

*TÂCHE 8.4 : MISE EN ŒUVRE*

Tout au long de cette tâche, nous vous invitons à visiter le Répertoire d'études de cas de Transports Canada à l'adresse [www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-repertoireetudesdecas-229.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-repertoireetudesdecas-229.htm). Celui-ci contient un grand nombre d'exemples détaillés de projets de transports actifs mis en œuvre dans l'ensemble du Canada. On peut également trouver d'autres études de cas utiles en consultant les autres ressources comprises dans la section « Outils et ressources » de ce guide. On trouvera d'autres renseignements sur la mise en œuvre en utilisant les liens « Exemple concret » de ce guide et les hyperliens fournis à la page 67 dans le tableau des projets types de transport actif.

### Tâche 8.1: Déterminer les étapes nécessaires

La première tâche consiste à déterminer les mesures particulières qui doivent être prises pour mener à bien les projets de TA. Un plan d'action bien rédigé est essentiel si l'on veut mobiliser les intervenants. Votre plan doit clairement indiquer toutes les mesures prises pour établir la stratégie en plus de préciser toutes les étapes nécessaires de mise en œuvre.

### Tâche 8.2: Établir les rôles et les responsabilités

Pour chacune des étapes dans votre plan d'action, vous devrez vous demander qui doit y participer et de quelle façon. Cela peut nécessiter l'engagement des membres de votre équipe de base et/ou faire appel à d'autres effectifs, ministères ou organismes externes. Soyez le plus précis possible en affectant des noms et des responsabilités à chaque tâche. S'il y a lieu, il est possible de recourir à des accords de mise en œuvre (c. à d. à des protocoles d'entente, etc.) pour officialiser l'engagement des personnes et des organisations concernées.

### Tâche 8.3: Déterminer les échéances, les ressources et les conditions préalables

Afin que le plan d'action puisse être mis en œuvre, les ressources disponibles doivent être répertoriées, le financement doit être obtenu et les conditions préalables doivent être réunies. Les solutions qui composent la stratégie doivent tenir compte des mesures immédiates, des horizons à court terme (1 2 ans), à moyen terme (3 5 ans) et à long terme (5 ans et plus). Des échéanciers doivent également être établis en réfléchissant à d'autres initiatives. *Y a-t-il d'autres projets d'immobilisations prévus auxquels on peut lier certains types d'infrastructures? Un type particulier de financement pourra-t-il être coordonné avec votre stratégie?*

L'obtention de fonds peut être un sérieux obstacle, surtout si l'on tient compte de tous les intérêts conflictuels. Les projets de transport actif présentent néanmoins l'avantage de recouper plusieurs services, ce qui permet de partager les coûts. Étant donné qu'il risque d'être difficile d'obtenir d'emblée la totalité du financement, peut-être est-il utile de ventiler les projets de plus longuedurée en éléments autonomes plus petits qui permettent de mieux gérer la collecte de fonds.

#### Tâche 8.4: Mise en œuvre

Une fois muni de votre plan de transport actif, vous êtes prêt à passer à l'action. Vous devez tenir compte d'un certain nombre d'éléments pour vous assurer que votre plan est mis en œuvre avec efficacité:

**Surveillance et contrôle des progrès:** la surveillance constante et systématique peut largement contribuer à rester sur la bonne voie. Il est utile de prévoir des réunions régulières avec votre équipe de base dès le début pour faire le suivi des progrès afin de déterminer si les cibles sont atteintes.

**Communication:** il est important de maintenir les communications avec les intervenants, notamment avec les employés et les services municipaux auxquels vous avez fait appel au préalable, les représentants élus et le public. Des outils de communication comme des bulletins et des mises à jour peuvent contribuer à maintenir la « notoriété » de votre projet.

**Élan:** la constance de la surveillance et des communications contribuera à maintenir l'élan. Il importe néanmoins d'être conscient des fluctuations du niveau d'intérêt et d'énergie à l'égard de votre projet tout au long de sa mise en œuvre. Même si le projet peut accuser du retard à certains moments, certains événements-clé (p. ex. cycles de financement, possibilités de collaborer avec d'autres projets) peuvent vous obliger à redoubler d'efforts.

**Célébrer le succès:** il faut célébrer les réussites, même celles de moindre importance. Des activités, des communiqués de presse et des annonces internes peuvent contribuer à donner un nouvel élan et à maintenir le projet dans l'esprit des employés et des citoyens.

ÉTAPE 8: LISTE DE CONTRÔLE	✓
Toutes les étapes nécessaires à la réalisation de vos projets de TA ont-elles été répertoriées?	
Les rôles et les responsabilités de chaque étape ont-ils été attribués?	
Toutes les ressources nécessaires ont-elles été obtenues – fonds, espaces, etc.?	
A-t-on tenu compte des risques et des maillons faibles? A-t-on déterminé les mesures préventives à prendre ou conçu un plan de contingence?	

EXEMPLE CONCRET **Plan de mise en œuvre progressive à Fredericton (N.-B.)**

Dans le cadre de son Plan directeur des sentiers pédestres et voies cyclables de 2007, la ville de Fredericton a créé un plan détaillé qui souligne les exigences d'investissement et de financement, et qui subdivise l'horizon de 20 ans en quatre phases.

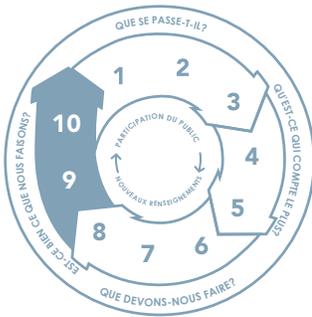
En outre, la stratégie progressive renforce la capacité, ce qui donne à la ville le temps d'acquérir l'expérience d'élaboration des infrastructures de TA et de tirer parti des possibilités de partenariats nécessaires à la mise en œuvre de la totalité du plan échelonné.

Reconnaissant que la planification des TA nécessite un budget pluriannuel, de même que des partenariats internes et externes, la stratégie de mise en œuvre de Fredericton offre un point de référence central et permet aux principaux intervenants de coordonner les activités futures avec les demandes de financement.

Pour d'autres précisions:

<http://www.fredericton.ca/fr/reclisure/trailsandbikeways.asp>.





#### 4.1.4 Est-ce bien ce que nous faisons?

Les municipalités ont besoin de données fiables et vérifiables qui démontrent que leurs investissements dans les transports actifs ont vraiment un impact. C'est pourquoi des activités claires et uniformes de surveillance de la mise en œuvre sont indispensables. Le fait de combiner vos efforts de surveillance et d'évaluation – de déterminer comment, quand et pourquoi vous aurez à modifier légèrement le plan – vous aidera à vous assurer que votre stratégie de TA sera solide et de longue durée.

Cette phase de planification comporte deux étapes qui aideront les planificateurs à répondre à ces deux questions:

- *Notre plan/stratégie/mesure donne-t-il des résultats et compte-t-il vraiment? Avons-nous fait ce que nous avons dit que nous ferions?*
- *Comment pouvons-nous apporter des changements ou actualiser la stratégie pour y incorporer de nouvelles données?*

## CONSEIL DE PLANIFICATION...

### QU'ENTEND-ON PAR SURVEILLANCE ET ÉVALUATION?

#### Surveillance:

à strictement parler, la surveillance signifie « observer » ou « contrôler le rendement ». La surveillance est un processus constant de collecte de renseignements, d'utilisation d'indicateurs pour évaluer un processus ou un projet. La surveillance régulière permet de déterminer en temps opportun les succès ou les échecs. Il existe deux formes courantes de surveillance:

- la surveillance de la conformité garantit que ce que nous avons convenu de faire est effectivement réalisé (p. ex. on a établi une carte du réseau de pistes cyclables);
- la surveillance de l'impact mesure l'incidence des mesures par rapport aux objectifs (p. ex. les collisions entre les voitures et les bicyclettes ont diminué de 50 %).

#### Évaluation:

l'évaluation utilise les données de la surveillance pour analyser le processus, les programmes et les projets afin de déterminer s'il y a des possibilités de changements et d'améliorations. À l'instar de la surveillance, l'évaluation doit favoriser l'apprentissage. Au stade de la mise en œuvre, l'évaluation sert à déterminer si les mesures permettent d'atteindre les objectifs stratégiques, avec efficacité, rentabilité et/ou intégralement.

## ÉTAPE 9: SURVEILLANCE ET ÉVALUATION

Souvent négligées ou sous-estimées, la surveillance et l'évaluation sont l'une des étapes cruciales de toute la procédure de planification. *Le projet, la politique ou le programme de transport actif a-t-il les effets escomptés? Les intervenants et les organismes impliqués dans le projet ou le programme font-ils ce qu'ils ont convenu de faire à l'étape 8: Mise en œuvre?* Ce sont là des questions importantes auxquelles cette étape de planification cherche à répondre.

Il est important de mentionner ici que la surveillance et l'évaluation (S et E) n'ont pas pour but de trouver des coupables ou de formuler des critiques. Il s'agit plutôt d'un vecteur de responsabilisation et d'un outil de gestion en vue d'améliorer les mesures d'adaptation et d'atténuation. Menées régulièrement, la surveillance et l'évaluation sont des outils de gestion proactive qui fournissent des renseignements fiables en temps opportun pour adapter et modifier des actions, des programmes ou des plans particuliers. La surveillance et l'évaluation fructueuses sonneront l'alarme chaque fois que:

- les circonstances internes et externes ont changé;
- des occasions n'ont pas été exploitées;
- les intervenants ou les organismes n'accomplissent pas les tâches convenues au préalable;
- les activités ou les politiques de TA n'ont plus d'efficacité.

La surveillance et l'évaluation contribuent à assurer que les ajustements et le raffinement des activités d'un projet peuvent avoir lieu et que les changements qui surviennent dans les priorités locales sont pris en considération pour que la stratégie, le plan ou la mesure reste utile dans le temps. Cette étape de planification comporte deux tâches:

*TÂCHE 9.1 : Établir un cadre de surveillance et d'évaluation*

*TÂCHE 9.2 : Évaluer les résultats du programme de surveillance et d'évaluation et en rendre compte*

## EXEMPLE CONCRET

### Mise en œuvre et divulgation d'un Plan sur les transports actifs à Bridgewater (N.-É.)

Après avoir achevé son Plan sur les transports actifs et la connectivité en 2009, la ville de Bridgewater a créé une carte interactive en ligne. Établie dans le cadre de la stratégie de mise en œuvre des TA, la carte a pour but de tenir les résidents au courant de l'état d'avancement du plan.

Les couches de la carte illustrent le plan directeur des routes, les projets menés à terme et prévus et les destinations communautaires. La carte comporte également des renseignements sur les parcs et les sentiers récréatifs et sur les emplacements des stationnements à vélos.

Pour d'autres précisions: <http://www.bridgewater.ca/activetransportation/active-transportation.html> (en anglais seulement).





### Surveillance de la stratégie cyclable de Vancouver

Depuis les années 1980, la ville de Vancouver fait la promotion du vélo comme mode de transport de remplacement. Depuis 1993, la ville surveille les activités des cyclistes dans la ville pour évaluer le succès de ses efforts et planifier de nouvelles améliorations du système.

Dans le cadre de son Plan des transports de 1997, la ville s'est engagée à procéder à une surveillance régulière pour apporter les changements nécessaires afin d'atteindre les cibles fixées dans le plan. Un programme de surveillance et d'examen a été établi pour orienter les décisions stratégiques et les budgets futurs. Le programme comporte:

- des comptages automatiques et manuels pour évaluer les volumes de vélos sur les voies cyclables et dans les rues;
- des comptages de vélos pour évaluer les changements survenus dans la part modale;
- la surveillance des volumes de circulation sur les voies cyclables;
- la surveillance des collisions dans lesquelles des cyclistes sont impliqués;
- la surveillance des statistiques sur la criminalité afin d'évaluer la corrélation possible entre les installations cyclables et la criminalité.

La surveillance a révélé une hausse de plus de 300 % de la fréquentation d'une route cyclable qui fait l'objet d'une surveillance depuis 1993. Depuis qu'ils ont été établis pour la première fois, les comptages (qui servent à mesurer les déplacements dans un certain secteur) ont révélé une multiplication par deux du nombre de cyclistes qui se rendent au centre-ville chaque jour.

L'expérience de Vancouver dans la mise en œuvre d'un programme de surveillance fait également ressortir certaines difficultés. La première consiste à établir la causalité entre les données de surveillance et les influences du comportement. Par exemple, il est difficile de savoir si un programme particulier ou l'amélioration d'une infrastructure a entraîné une hausse/une baisse du nombre de cyclistes ou s'il s'agissait d'un facteur inexplicé. La conciliation des technologies et de la main-d'œuvre a présenté une autre difficulté – le recours à des bénévoles permet d'économiser de l'argent, mais nécessite une plus grande coordination, alors que les appareils automatiques ne fournissent des comptages précis que si les conditions s'y prêtent.

Pour d'autres précisions : <http://vancouver.ca/bike> (en anglais seulement).

### Tâche 9.1: Établir un cadre de surveillance et d'évaluation

La chronologie des activités de surveillance et d'évaluation diffère selon chaque projet, tout comme la nature des objectifs surveillés et des indicateurs utilisés. Certains projets pourront se prêter à des périodes de surveillance plus courtes étant donné que les indicateurs sont recueillis plus fréquemment (comme les comptages de la circulation), mais il est probable qu'une évaluation plus approfondie sera faite chaque année.

La surveillance constante est un processus de réflexion. Les résultats qui découlent de la surveillance doivent être réintroduits dans le plan, ce qui influence la conception et l'orientation futures du plan (p. ex. de nouvelles connaissances peuvent obliger à remanier des plans d'action pour atteindre les objectifs).

Les objectifs et les mesures correspondantes conçus à l'étape 5 doivent servir de base à votre cadre de surveillance et d'évaluation. Selon votre stratégie, vous pouvez intégrer une combinaison de mesures quantitatives (p. ex. le comptage des vélos pour mesurer l'évolution du nombre de cyclistes le long d'un itinéraire donné) ou de techniques plus qualitatives (p. ex. un sondage au passage des piétons pour évaluer leur perception de la sécurité le long d'une piste donnée). En élaborant un plan de surveillance, ne perdez pas de vue les paramètres suivants:

- **Soyez systématique:** il est important d'être systématique ou constant dans les renseignements que vous recueillez à des fins de surveillance et d'évaluation. Des renseignements qui ne sont pas recueillis de la même manière (c. à d. à différents moments, à l'aide de différentes sources d'information, etc.) risquent de ne pas être comparables dans le temps.
- **Facilité de collecte:** étant donné que la collecte de données peut exiger beaucoup de ressources, il est sans doute préférable d'utiliser des données déjà recueillies (comme les données du recensement, les comptages de passagers des sociétés de transport en commun, etc.). En choisissant des indicateurs faciles d'accès et qui font l'objet d'un suivi courant, la surveillance peut être plus utile aux comparaisons (c. à d. avec d'autres municipalités).
- **Partenariats:** la surveillance peut être un excellent moyen de faire participer des organisations extérieures comme des organisations sans but lucratif. Il arrive fréquemment qu'elles disposent des réseaux et des ressources voulus pour mobiliser des bénévoles, coordonner des activités ou contribuer à la surveillance d'autres façons.
- **Lien avec les objectifs:** pour être vraiment stratégique et s'inspirer des travaux réalisés à des stades antérieurs de cette procédure, il est important de conserver le lien avec les objectifs. En organisant votre cadre de surveillance, vous devez lier les mesures avec l'objectif auquel chacune se rapporte. Ainsi, vous pouvez être

systématique dans la surveillance des objectifs qui sont le plus touchés par votre stratégie.

- **Repères et renseignements de base:** pour bien comprendre l'impact que la stratégie a sur les objectifs cernés, il est indispensable de savoir ce qui a changé. Cela exige des renseignements de base ou des repères. Une fois établis, ces repères servent à comparer les indicateurs dans le temps.

Tableau: Objectifs par rapport aux mesures et aux repères

OBJECTIF	INDICATEUR (LIÉ AUX OBJECTIFS)	REPÈRE 2005	REPÈRE 2010	SURVEILLANCE 2015	SURVEILLANCE 2020
Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes	Nombre d'accidents (non mortels)	110	90		
Améliorer la santé et le bien-être de la collectivité	Taux d'obésité chez les enfants	14%	26%		
Réduire les émissions de GES des déplacements en voiture	Tonnes de GES	182 000 t	173 000 t		

- **Documentation:** il est indispensable de décider de la fréquence de la surveillance et de la façon et du moment où divulguer les résultats. Dès le départ, il est utile de consacrer du temps à réfléchir à la façon dont les résultats de votre surveillance seront décrits et échangés. De cette façon, vous pouvez être stratégique en structurant vos données et en établissant des voies de communication d'entrée de jeu.

### Tâche 9.2: Évaluer les résultats du programme de surveillance et d'évaluation et en rendre compte

Contrairement à la surveillance, l'évaluation n'est pas un processus continu. Elle a lieu à des moments stratégiques durant le processus de mise en œuvre (p. ex. parallèlement aux phases d'un projet; à la fin de la période de planification ou plusieurs années après la mise en œuvre d'un plan/projet). Une évaluation menée plusieurs années après la fin d'un projet peut révéler des connaissances sur les résultats et les avantages à plus long terme.

Les résultats doivent être régulièrement partagés avec la collectivité, pour évaluer les réponses et encourager la prise de conscience des initiatives de TA, la participation et l'appui de ces initiatives. À l'instar de la surveillance, l'évaluation doit promouvoir l'apprentissage. Le processus d'évaluation sert à déterminer si les mesures permettent d'atteindre les objectifs stratégiques – avec efficacité, rentabilité et/ou intégralement – et si l'un de ces paramètres doit être modifié.

En outre, il faut insérer d'autres questions exploratoires dans l'analyse de fond qui porte à la fois sur la conformité et les impacts. Ces questions peuvent s'articuler autour des thèmes suivants:

- *Le projet/la stratégie/la mesure a-t-il les résultats escomptés? Dans l'affirmative, pourquoi? Sinon, indiquez également la raison.*
- *Quelle est l'impact des mesures par rapport aux objectifs (p. ex. les collisions entre des voitures et des bicyclettes ont diminué de 50 %)?*
- *Les mesures convenues ont-elles été mises en place? Pourquoi?*

Les résultats de l'évaluation doivent être partagés avec les intervenants et la collectivité en général.

#### ÉTAPE 9: LISTE DE CONTRÔLE



A-t-on conçu un cadre pour surveiller la conformité et les impacts de la stratégie?

Les résultats ont-ils été surveillés par rapport aux objectifs et ont-ils été évalués?



# ÉTAPE 10

## 4.0 PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS

### ÉTAPE 10: ADAPTATION ET MODIFICATION

Le contexte des transports actifs dans votre collectivité évoluera avec le temps – les principaux facteurs de motivation peuvent changer, la prise de conscience peut augmenter, l’environnement physique changera, etc. Pour cette raison, il est important que votre plan reste souple et dynamique. Avec un bon processus de surveillance et d’évaluation en place, vous serez en mesure de déterminer où et quand des ajustements doivent être opérés. Dans certains cas, il se peut que des changements fondamentaux soient nécessaires ou que des objectifs doivent être révisés. En bref, il faut s’attendre à des ajustements et à des modifications chaque fois que de nouveaux renseignements ou de nouvelles priorités l’exigent.

#### ÉTAPE 10: LISTE DE CONTRÔLE



A-t-on tenu compte des nouveaux renseignements susceptibles d’influer sur le plan?

Les nouveaux renseignements utiles sont-ils intégrés dans le plan?





### Liste de contrôle de la planification des transports actifs

La liste de contrôle qui suit correspond aux étapes exposées dans la procédure et elle regroupe l'aperçu des tâches correspondant à chaque étape. Conservez-la à portée de la main pour l'utiliser comme guide tandis que vous franchissez les différentes étapes de la procédure.

LISTE DE CONTRÔLE DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS	✓
<b>ÉTAPE 1: DÉMARRAGE</b>	
Existe-t-il un leadership organisationnel et politique à l'appui de la procédure?	
Existe-t-il un engagement pour mener à bien et mettre en œuvre le plan ou le projet?	
Une équipe de base a-t-elle été constituée et une personne responsable a-t-elle été désignée?	
A-t-on établi la portée du projet?	
A-t-on trouvé les ressources nécessaires – financières, temps, humaines?	
<b>ÉTAPE 2: INTERVENANTS ET PARTICIPATION</b>	
A-t-on identifié les intervenants qui peuvent et doivent contribuer à la procédure?	
Y a-t-il un plan sur la façon, le moment et la raison de mobiliser des intervenants en particulier?	
<b>ÉTAPE 3: ÉVALUATION DE LA SITUATION</b>	
A-t-on évalué la situation actuelle des transports actifs?	
A-t-on procédé à une analyse FFPM qui a fait ressortir les principaux enjeux qui peuvent orienter les décisions prises?	
Y a-t-il des lacunes de renseignements qu'il faut combler? Faut-il mener plus de recherches? Ou faire davantage appel à la mobilisation de la collectivité?	
<b>ÉTAPE 4: VISION</b>	
A-t-on établi une vision sur les transports actifs?	
Est-elle formulée de manière à pouvoir être transmise avec efficacité à d'autres intervenants?	
<b>ÉTAPE 5: OBJECTIFS</b>	
A-t-on fixé des objectifs?	
Les objectifs visent-ils les enjeux dont il faut tenir compte pour prendre des décisions avisées sur les transports actifs?	
Y a-t-il des redondances qu'il faut supprimer?	
A-t-on conçu des indicateurs pour chacun des objectifs? Reflètent-ils fidèlement ce que les objectifs cherchent à atteindre?	
Si tous les objectifs sont atteints, la vision sera-t-elle réalisée?	
<b>ÉTAPE 6: DÉTERMINATION DES OPTIONS</b>	
Des stratégies ou des mesures ont-elles été élaborées?	
Y a-t-il des mesures redondantes que l'on peut regrouper ou réunir?	
<b>ÉTAPE 7: ÉVALUATION DES OPTIONS</b>	
Les options ont-elles été évaluées par rapport aux objectifs?	
Les options « privilégiées » ont-elles été finalisées et les mesures définitives ont-elles été choisies?	
A-t-on répertorié les mesures « simples »?	
A-t-on envisagé des options d'intégration des solutions? Ces mesures peuvent-elles être intégrées dans les plans actuels ou coordonnées avec d'autres initiatives?	

LISTE DE CONTRÔLE DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS ACTIFS	
✓	
<b>ÉTAPE 8: MISE EN ŒUVRE</b>	
Toutes les étapes précises nécessaires à la réalisation de vos projets de TA ont-elles été répertoriées?	
Les rôles et les responsabilités de chaque étape ont-ils été attribués?	
Toutes les ressources nécessaires ont-elles été obtenues – fonds, espaces, etc.?	
A-t-on tenu compte des risques et des maillons faibles? A-t-on déterminé les mesures préventives à prendre ou conçu un plan de contingence?	
<b>ÉTAPE 9: SURVEILLANCE ET ÉVALUATION</b>	
A-t-on conçu un cadre pour surveiller la conformité et les impacts de la stratégie?	
Les résultats ont-ils été surveillés par rapport aux objectifs et ont-ils été évalués?	
<b>ÉTAPE 10: ADAPTATION ET MODIFICATION</b>	
A-t-on tenu compte des nouveaux renseignements susceptibles d'influer sur le plan?	
Les nouveaux renseignements utiles sont-ils intégrés dans le plan?	

N'oubliez pas que la planification des transports actifs à l'aide d'une démarche plus stratégique n'aidera pas seulement les municipalités à décider quoi faire, mais également à déterminer comment et quand le faire. Cela peut également rendre les décisions plus transparentes et objectives, inciter les intervenants de la collectivité à recruter un plus grand nombre d'adeptes pour le projet en plus de s'assurer que la capacité de la municipalité (ressources humaines, temps, ressources financières, etc.) est prise en compte au moment d'établir l'ordre de priorité des programmes, des politiques et des projets de transport actif.





## 5.0 ANNEXES

### 5.1 OUTILS ET RESSOURCES

Cette annexe contient d'autres renseignements sur les outils et les ressources qui existent sur les transports actifs (p. ex. listes de contrôle et évaluations des quartiers sur les TA, évaluations des intervenants, etc.). On y retrouve également une liste des sources de financement possibles. À l'instar de la section sur les ressources, signalons que cette section n'est pas exhaustive. Pour ce qui est des ressources financières en particulier, les subventions et d'autres fonds peuvent être débloqués à l'échelle provinciale et régionale ou pour des projets conjoints (p. ex. des projets conjoints entre une municipalité et une autorité sanitaire). Il vaut la peine de passer du temps à trouver des subventions et d'autres sources de financement, car de nouveaux programmes sont mis en place chaque année.

#### Outils, listes de contrôle et calculatrices en ligne

##### **Répertoire d'études de cas de Transports Canada**

Le Répertoire d'études de cas fait partie du Réseau d'information de Transports Canada, constitué comme forum pour les spécialistes des transports actifs (et d'autres intervenants) pour leur permettre d'échanger des renseignements et des leçons apprises. Axé sur les transports actifs dans le contexte du Canada, le Répertoire d'études de cas fait état de plus de 80 initiatives de transport durable à travers le Canada. Les études de cas sont regroupées par sujet et elles font état d'un éventail de projets de transport actif, de surveillance, de planification et de sensibilisation.

[www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-repertoiredetudesdecas-229.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-repertoiredetudesdecas-229.htm)

##### **Évaluation des quartiers BEAT**

Consacré aux modes d'utilisation du sol et aux infrastructures, cet outil d'évaluation des quartiers a pour but d'aider les administrations locales (et d'autres intervenants) à comprendre l'effet que le milieu bâti peut avoir sur les transports actifs dans leurs quartiers.

[www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/BEAT/B.E.A.T.Neighbourhood\\_Assessment.pdf](http://www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/BEAT/B.E.A.T.Neighbourhood_Assessment.pdf) (en anglais seulement)

### **Liste de contrôle des possibilités de faire du vélo**

Découvrez les possibilités de faire du vélo dans votre collectivité à l'aide de cette liste de contrôle et du système de notation. Conçue pour que les personnes puissent évaluer leurs quartiers, la liste de contrôle comporte aussi des renseignements utiles sur d'autres ressources et des suggestions pour les améliorations pilotées par des personnes et par la collectivité.

[www.bicyclinginfo.org/pdf/bikabilitychecklist.pdf](http://www.bicyclinginfo.org/pdf/bikabilitychecklist.pdf) (en anglais seulement)

### **Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport, Guide de l'utilisateur**

Ce document contient les lignes directrices pour mesurer l'impact des initiatives individuelles et collectives de GDT. Une mesure efficace permet aux organismes : de réaliser une analyse de rentabilisation pour trouver des fonds; d'évaluer les progrès réalisés dans l'atteinte des buts; d'expliquer les avantages des investissements; d'améliorer la conception des programmes nouveaux ou élargis; d'établir des prévisions et des techniques d'analyse de rentabilisation; de rendre des comptes au public, aux fonctionnaires élus et aux organismes de financement; et de comparer les résultats à des programmes dans d'autres secteurs. Les lignes directrices reposent sur un examen des pratiques exemplaires internationales et sur les consultations avec les organismes canadiens d'intervenants de la GDT. On trouvera des renseignements justificatifs dans les Lignes directrices pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport – Rapport technique, que l'on peut se procurer séparément auprès de Transports Canada.

<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-gdtguide2009-1-1675.htm>

### **Conception d'une boîte à outils pour les collectivités actives**

Conçue par l'équipe d'activité physique de l'Unité sanitaire du district d'Haliburton, Kawartha, Pine Ridge (HKPRD), cette boîte à outils a été conçue à l'intention des municipalités, des spécialistes de la santé publique et des organismes communautaires. Elle comporte une liste de contrôle pour les planificateurs, notamment des lignes directrices pour l'examen des plans officiels, et elle propose l'analyse de rentabilisation qui justifie d'inclure comme thèmes les transports actifs et la conception des collectivités dans les documents de planification.

[www.hkpr.on.ca/healthy-lifestyles-master.asp?id=3270](http://www.hkpr.on.ca/healthy-lifestyles-master.asp?id=3270) (en anglais seulement)

### **Calculatrice des émissions des transports urbains**

La Calculatrice des émissions des transports urbains (CETU) est un outil convivial qui permet d'estimer les émissions annuelles des véhicules individuels, commerciaux et de transport en commun. Elle estime les émissions de gaz à effet de serre (GES) et des principaux contaminants atmosphériques (PCA) résultant de la conduite des véhicules. Elle estime aussi les émissions de GES en amont qui résultent de la production, du raffinage et du transport

des carburants de transport ainsi que de la production d'électricité consommée par les véhicules électriques. Le résultat principal de cet outil réside dans les véhicules-kilomètres parcourus (VKP) pour les véhicules routiers et les voyageurs-kilomètres parcourus (VKP) pour les véhicules ferroviaires. Il n'est pas nécessaire de modifier les valeurs par défaut d'autres intrants, comme les facteurs d'expansion, et la composition du parc en fonction des conditions locales pour utiliser l'outil, même si cela est conseillé pour améliorer l'exactitude des résultats. Pour une description détaillée des calculs, des hypothèses et des sources des données, téléchargez le guide à l'adresse :

<http://wwwapps.tc.gc.ca/Prog/2/UTEC-CETU/>

#### **Boîte à outils sur les possibilités de marche**

Cette publication de walkON (partenariat des Projets de santé cardiovasculaire de la région du centre-ouest de l'Ontario) comporte des renseignements utiles sur une diversité de sujets, notamment sur l'organisation d'un groupe de défense, l'influence sur les politiques de planification et la collaboration avec les médias.

[www.walkon.ca/files/Tool%20Kit.pdf](http://www.walkon.ca/files/Tool%20Kit.pdf) (en anglais seulement)

#### **Liste de contrôle sur les possibilités de marche**

Cette liste de contrôle, établie par walkON, examine les possibilités de marche dans les quartiers grâce à une liste de contrôle brève, simple et conviviale et à un système de notation, dont le but est d'encourager les personnes à examiner les possibilités de marche dans leur collectivité.

[www.walkon.ca/type/pedestrian-supports](http://www.walkon.ca/type/pedestrian-supports) (en anglais seulement)

#### **Note sur les distances de marche**

Ce site Web vous aide à trouver un lieu où vivre à distance de marche en calculant une note sur les distances de marche à propos de chaque adresse, notamment des renseignements utiles sur les bienfaits de la marche à pied et sur les avantages communautaires et financiers des quartiers à distance de marche.

[www.walkscore.com/](http://www.walkscore.com/) (en anglais seulement)

#### **Calculatrice d'empreinte nulle**

S'adressant aux sociétés et aux gouvernements, ce site Web fournit des renseignements sur la gestion du carbone, notamment sur la sensibilisation et la formation des employés. On y trouve un éventail de ressources, les empreintes de carbone connexes de même que des conseils en vue de réduire la consommation de carbone.

[www.zerofootprint.net/](http://www.zerofootprint.net/) (en anglais seulement)

## Autres ressources

### **Écoliers actifs et en sécurité**

Conçue pour promouvoir les transports actifs pour se rendre à l'école, cette initiative communautaire offre tout un éventail de renseignements sur un site Web convivial. On y trouve des ressources éducatives ainsi que des outils et des renseignements dont le but est d'aider les écoles et les collectivités à concevoir leur propre programme Écoliers actifs et en sécurité.

[www.saferoutestoschool.ca](http://www.saferoutestoschool.ca)

### **Active Living by Design**

C'est en vue de créer « des collectivités saines, où l'activité physique courante et une saine alimentation sont facilement accessibles, faciles et abordables pour tout le monde », que cette initiative aux États-Unis s'emploie à promouvoir des milieux qui favorisent l'activité physique. Le site propose des liens avec des études de cas et des ressources connexes, ainsi que des idées pour entraîner des changements au niveau communautaire.

[www.activelivingbydesign.org](http://www.activelivingbydesign.org) (en anglais seulement)

### **Alberta Centre for Active Living**

Créé comme groupe de défense de l'activité physique et de l'exercice, l'Alberta Centre for Active Living fait la promotion de la santé et de la qualité de vie pour tous les groupes d'âge grâce à l'activité physique. Son site Web comporte des hyperliens avec des recherches et un épais guide de ressources.

[www.centre4activeliving.ca/keyword.cgi?k=active%20transportation](http://www.centre4activeliving.ca/keyword.cgi?k=active%20transportation) (en anglais seulement)

### **Better Environmentally Sound Transportation (BEST)**

BEST, dont le siège social se trouve en C.-B., est une organisation à but non lucratif dont le but est d'encourager les transports durables par un éventail de programmes et de campagnes de sensibilisation du public. Son site Web contient des renseignements sur les programmes accessibles de BEST, ainsi que des fiches de renseignements et d'autres données sur les modes de transport durable.

[www.best.bc.ca/](http://www.best.bc.ca/) (en anglais seulement)

### **Canada Walks**

Créé en vue de favoriser la création de collectivités où il fait bon marcher, Canada Walks collabore avec tout un éventail d'organismes multisectoriels, notamment des groupes de défense et les programmes Mon école à pied. Son site Web propose une longue section de ressources à jour, notamment des renseignements sur les pratiques exemplaires et des exemples de planification des infrastructures piétonnières au Canada.

[www.canadawalks.ca](http://www.canadawalks.ca) (en anglais seulement)

### **Société canadienne d'hypothèques et de logement – Planification des collectivités durables**

Le site Web de la SCHL est une mine de ressources utiles, notamment des pratiques exemplaires de conception et d'aménagement, des outils pour les urbanistes et les concepteurs et d'autres recherches sur la durabilité. Les études de cas offrent des conseils utiles et soulignent les leçons qu'ont retenues des collectivités de tout le pays.

[www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inpr/su/sucopl](http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inpr/su/sucopl)

### **Cities for Cycling**

Cities for Cycling, dont le siège social se trouve aux États-Unis, est un projet de la National Association of City Transportation Officials dont le but est de répertorier, de promouvoir et d'adopter les meilleures pratiques de transport à vélo du monde dans les municipalités américaines. Cities for Cycling s'occupe d'aménager des réseaux de transport à vélo de calibre mondial par l'innovation au niveau de la conception et par l'échange de pratiques exemplaires. Pour aider les dirigeants locaux, le projet Cities for Cycling s'efforce de partager et de promouvoir des pratiques de pointe qui garantissent la sécurité de la circulation pour tous les modes de transport, y compris Design Resources for Urban Bicycle Transportation, qui ont été conçues par les principales villes cyclables et pour elles.

[www.nacto.org/citiesforcycling.html](http://www.nacto.org/citiesforcycling.html) (en anglais seulement)

### **Communities in Action**

Axé sur le comté d'Haliburton (Ontario), ce site Web fournit des renseignements sur un éventail d'initiatives de transport actif dans le contexte rural. On y trouve des liens avec d'autres ressources, ainsi que des renseignements sur des projets particuliers réalisés dans le comté d'Haliburton.

[www.haliburtoncooperative.on.ca/CIA/](http://www.haliburtoncooperative.on.ca/CIA/) (en anglais seulement)

### **Commuter Challenge**

Créé à titre de programme national, Commuter Challenge encourage les Canadiens à marcher, à faire du vélo, à utiliser les transports en commun, à pratiquer le covoiturage ou à faire du télétravail au lieu de se rendre au travail dans un véhicule à un seul occupant. Outre des renseignements éducatifs et des ressources sur les transports actifs, le site Web décrit les collectivités et les milieux de travail participants.

[www.commuterchallenge.ca/](http://www.commuterchallenge.ca/) (en anglais seulement)

### **Complete Streets Canada**

La Complete Streets Coalition qui a son siège social aux États-Unis a financé plus de 100 administrations dans leur adoption de politiques sur des rues complètes. La Toronto Coalition for Active Transportation et la Toronto Cyclists Union ont créé Complete Streets Canada en 2009, et l'organisme s'occupe aujourd'hui d'élaborer la première politique canadienne sur des rues complètes à Toronto.

<http://completestreets.ca> (en anglais seulement)

### **Équiterre**

Équiterre, dont le siège social est au Québec, est un organisme à but non lucratif qui préconise des choix individuels et collectifs équitables sur le plan écologique et social dans quatre domaines clés : l'agriculture, le commerce équitable, l'efficacité énergétique et les transports durables. Grâce à la conception d'une pochette d'information pratique, Équiterre cherche à encourager les personnes à utiliser un éventail de modes de transport durable, notamment le covoiturage, le vélo, les transports en commun et la marche à pied. D'autres renseignements se trouvent sur le site Web de l'organisme.

[www.equiterre.org/](http://www.equiterre.org/)

### **Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)**

Conçu pour financer l'aménagement de collectivités durables, le Fonds municipal vert de la FCM offre un éventail de ressources utiles. Mentionnons notamment une base de données d'études de cas et des liens avec des outils et des ressources connexes pour renforcer la capacité des collectivités.

<http://fmv.fcm.ca/fr/Home/default.asp>

### **Green Communities Canada**

Créée pour proposer des solutions écologiques novatrices et pratiques aux foyers et aux collectivités du Canada, l'initiative Green Communities Canada administre un éventail de programmes de transport durable et de transport actif, notamment Écoliers actifs et en sécurité. Son site Web propose des profils et des hyperliens vers les organismes membres, et des renseignements sur des programmes et les ressources connexes.

<http://greencommunitiescanada.org/> (en anglais seulement)

### **Marketing Active Transportation**

Créée par la BC Parks and Recreation Association (BCPRA), la boîte à outils « Marketing Active Transportation » est conçue pour permettre aux municipalités de sensibiliser les gens à la planification, aux activités et aux programmes de transport actif. La boîte à outils comprend des modèles de marketing, des exemples et une gamme de renseignements utiles pour faire germer des idées sur le marketing des initiatives de TA.

[www.bcrpa.bc.ca/recreation\\_parks/active\\_communities/communications.htm](http://www.bcrpa.bc.ca/recreation_parks/active_communities/communications.htm) (en anglais seulement)

### **Natural Resources Defense Council: A Location Efficient Mortgage®**

Conçue pour mieux rendre compte des coûts d'utilisation d'une voiture, Location Efficient Mortgage® majore le montant d'argent que peuvent emprunter les propriétaires d'une maison dans les zones urbaines. Le prêteur tient compte de l'argent que l'emprunteur

économise en vivant dans un quartier où il peut faire ses courses dans des magasins à proximité et utiliser les transports en commun au lieu de se rendre au travail et au centre commercial en voiture. Le programme Location Efficient Mortgage® a été conçu pour encourager l'aménagement de collectivités efficaces et progressistes sur le plan écologique et pour réduire l'étalement des villes et la dépendance à l'égard de l'automobile.

[www.nrdc.org/cities/smartgrowth/qlem.asp](http://www.nrdc.org/cities/smartgrowth/qlem.asp) (en anglais seulement)

#### **National Complete Streets Coalition**

Créée pour appuyer l'aménagement de rues complètes dans les administrations des États-Unis, la National Complete Streets Coalition a conçu tout un éventail d'outils et de ressources utiles. Son site Web comprend des fiches de renseignements, un Répertoire d'études de cas et des données sur les pratiques exemplaires.

[www.walk21.com](http://www.walk21.com) (en anglais seulement)

#### **Pedestrian and Bicycle Information Center (PBIC)**

Ayant son siège aux États-Unis, le PBIC cherche à améliorer la qualité de vie dans les collectivités en encourageant la marche à pied et le vélo comme modes de locomotion et comme moyens d'activité physique. L'organisme exploite trois sites Web, qui s'adressent à quiconque s'intéresse aux questions piétonnières et cyclables – y compris les urbanistes, les ingénieurs, les simples citoyens, les défenseurs et les éducateurs – et qui proposent un Répertoire d'études de cas gratuit, avec des images de grande qualité et consultable, des faits sur les transports actifs et un éventail d'outils dont l'objectif est d'aider à élaborer des plans, des politiques et des programmes éducatifs.

[www.walkinginfo.org](http://www.walkinginfo.org) (en anglais seulement)

[www.pedbikeinfo.org/](http://www.pedbikeinfo.org/) (en anglais seulement)

[www.bicyclinginfo.org](http://www.bicyclinginfo.org) (en anglais seulement)

[www.pedbikeimages.org](http://www.pedbikeimages.org)

#### **Peterborough Moves**

Pour encourager les transports actifs, Peterborough Moves offre un éventail de programmes communautaires dont le but est d'inciter les personnes à marcher, à faire du vélo, à pratiquer le covoiturage et à prendre l'autobus. Son site Web comporte des outils, des conseils et des lignes directrices utiles qui s'adressent aux habitants de la ville et du comté de Peterborough.

[www.peterboroughmoves.com](http://www.peterboroughmoves.com) (en anglais seulement)

### **San Francisco College of Behavioral & Social Sciences – City Links**

Ce site Web propose des hyperliens avec les initiatives « Healthy Cities », notamment les projets de transport actif, aux États-Unis et au Canada, en fournissant des exemples utiles des collectivités durables et de la planification des transports actifs dans le contexte nord-américain.

<http://bss.sfsu.edu/pamuk/urban/links.html> (en anglais seulement)

### **Réseau canadien du développement intelligent (RCDI)**

Le site Web du RCDI propose un éventail de ressources utiles axées sur le milieu bâti, notamment une liste des ressources de marche et des recherches sur les rapports qu'il y a entre le développement intelligent et la santé des collectivités. On y trouve également des liens avec des organismes partenaires, notamment d'autres organismes qui s'occupent de développement intelligent au Canada.

[www.smartgrowth.ca/home\\_f.html](http://www.smartgrowth.ca/home_f.html)

### **Toronto Coalition for Active Transportation (TCAT) et Clean Air Partnership (CAP)**

Créée en 2006, la TCAT cherche à donner une voix unique à l'éventail des groupes de défense qui s'efforcent d'améliorer le milieu des cyclistes et des piétons à Toronto. La TCAT collabore de près avec CAP, en orientant les programmes de transport actif de CAP. On trouve un éventail d'outils et de ressources sur les sites Web de la TCAT et de CAP, notamment des recherches récentes sur les transports actifs, et des liens avec les projets menés à terme.

[www.torontocat.ca](http://www.torontocat.ca) (en anglais seulement)

[www.cleanairpartnership.org](http://www.cleanairpartnership.org) (en anglais seulement)

### **Vélo Québec**

Créé à titre d'organisme sans but lucratif il y a plus de 40 ans, Vélo Québec se veut un groupe de défense des cyclistes, qui encourage l'utilisation de la bicyclette pour le tourisme et comme moyen de transport durable. Son site Web propose des liens avec tout un éventail de ressources, notamment deux outils conçus pour appuyer la planification des pistes cyclables et des sentiers piétonniers – le Guide technique d'aménagements en faveur des cyclistes de Vélo Québec et le cours de formation qui va de pair, Planification et aménagement de voies cyclables.

[www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)

### **Victoria Transport Policy Institute (VTPI)**

VTPI est un établissement de recherche indépendant dont les activités sont axées sur les questions de transport. Son site Web propose des hyperliens avec les recherches politiques actuelles, notamment une encyclopédie en ligne sur la gestion de la demande de transport (GDT) et une bibliothèque de recherche à jour.

[www.vtppi.org/](http://www.vtppi.org/) (en anglais seulement)

**walkON**

Établie dans le cadre d'un partenariat communautaire des projets de santé cardiovasculaire du centre-ouest de l'Ontario, l'initiative walkON offre une gamme d'activités communautaires conçues pour inciter les collectivités à créer des milieux où il fait bon marcher qui appuient les transports actifs. Son site Web propose des hyperliens avec des recherches, des outils et des listes de contrôle communautaires.

[www.walkon.ca](http://www.walkon.ca) (en anglais seulement)

**Walk 21**

Créée à l'appui de l'aménagement de collectivités saines où les gens choisissent de travailler, l'initiative Walk 21 préconise des collectivités conviviales pour les piétons grâce à sa Charte de marche internationale et à des conférences annuelles Walk 21. Son site Web comporte des renseignements sur les pratiques exemplaires et une bibliothèque de recherche à jour axée sur la marche et les besoins des piétons.

Walk 21 est aussi un partenaire du projet Measuring Walking, projet de recherche international en cours, dont le but est d'« établir un ensemble de directives internationales visant la collecte, l'analyse et la diffusion de techniques quantitatives et qualitatives pour mesurer la marche ». Actuellement, le site Web du projet (dont l'adresse figure ci-dessous) est sous forme d'ébauche, mais il sera actualisé au fur et à mesure que l'initiative va progresser.

[www.walk21.com/](http://www.walk21.com/) (en anglais seulement)

[www.measuring-walking.org](http://www.measuring-walking.org) (en anglais seulement)

**Centre d'écologie urbaine de Montréal – quartiers verts, actifs et en santé**

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain durable. Le projet des quartiers verts, actifs et en santé, mené en partenariat avec la Coalition québécoise sur la problématique du poids, y contribuera en rendant l'environnement bâti des quartiers urbains plus favorable aux transports actifs, en particulier pour les jeunes, par la planification de quartiers « verts, actifs et en santé ». L'approche proposée s'appuie sur le quartier en tant que lieu d'ancrage pour modifier l'environnement quotidien des jeunes et repose sur la concertation de tous les acteurs concernés.

<http://www.ecologieurbaine.net/qvas>

## Ressources financières

### **Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)**

Conçu pour financer la création de collectivités durables, le FCM finance tout un éventail d'initiatives municipales par l'entremise du Fonds municipal vert. Toutes les administrations municipales y sont admissibles, notamment les Premières nations. Le financement peut servir à des plans, à des études de faisabilité et à des projets d'investissement, et les municipalités peuvent présenter une demande à tout moment de l'année.

[www.sustainablecommunities.fcm.ca](http://www.sustainablecommunities.fcm.ca)

### **Bicycle Trade Association of Canada (BTAC)**

La BTAC octroie des subventions pour financer les projets locaux de cyclisme ayant un rapport avec les détaillants de bicyclettes spécialisés. Jusqu'à 5 000 \$ peuvent être octroyés, et les projets admissibles doivent encourager et promouvoir le vélo et défendre les cyclistes. La priorité est donnée aux associations de cyclistes et aux projets dont le but est de renforcer la capacité des cyclistes et de financer les projets et les collectivités qui n'ont pas bénéficié du financement de la BTAC par le passé.

[www.btac.org/grant\\_program/index.html](http://www.btac.org/grant_program/index.html) (en anglais seulement)

### **Evergreen**

Cherchant à créer des collectivités, des écoles et des foyers durables, Evergreen est une œuvre de charité nationale qui propose un éventail de projets de financement des collectivités. Les écoles et les groupes communautaires sont admissibles à son financement, et le site Web de l'organisme comporte également une liste à jour des ressources financières supplémentaires.

[www.evergreen.ca](http://www.evergreen.ca)



