

Une solution durable



# Des collectivités en mouvement

*Le transport actif, pour la vie*



Photo : Robin Bennett



**FCM** | Fonds municipal vert  
Green Municipal Fund



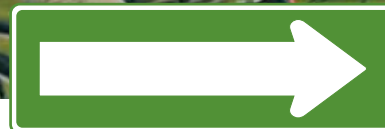
Photo : Grand Concourse Authority



Photo : Ville de Whitehorse



Photo : TransLink



Les gens reconnaissent d'emblée que le transport actif est essentiel à l'instauration de collectivités viables et saines. Et il est facile de comprendre pourquoi : lorsque les gens choisissent de se déplacer à pied ou à bicyclette, leurs quartiers deviennent plus agréables puisque la circulation automobile y est moins dense, l'air plus pur et que les rues sont tout simplement plus vivantes. De plus en plus de collectivités canadiennes décident chaque année de faire du transport actif leur priorité et elles sont tout aussi nombreuses à en récolter les bienfaits.

## POURQUOI LE TRANSPORT ACTIF EST-IL SI IMPORTANT?

Le transport actif...

- ➔ améliore la **santé publique** et réduit les coûts liés aux soins de santé, puisqu'il permet de combattre l'obésité et les maladies chroniques telles les maladies du cœur et le diabète de type 2.
- ➔ ne produit **aucune émission**, ce qui en fait un moyen efficace de lutte contre les changements climatiques et la pollution de l'air.
- ➔ est **accessible** aux enfants, aux jeunes, aux personnes âgées, aux familles à faible revenu et aux personnes atteintes d'un handicap, susceptibles d'être laissées pour compte lorsque les réseaux de transport sont uniquement conçus en fonction des voitures.
- ➔ fait partie intégrante de presque tous les déplacements en **transports en commun**, et contribue donc à l'augmentation visée de leur utilisation.

- ➔ **accroît la sécurité** de tous les usagers de la route, en réduisant l'utilisation de la voiture, et de tous les citoyens, en donnant des « yeux » aux quartiers.
- ➔ entraîne des **avantages économiques** réels, puisqu'il réduit les coûts sociaux du transport, revitalise les zones commerciales et stimule le tourisme.

## NOTRE DÉFI

### Promouvoir les options de transport actif.

Seulement 7 % des navetteurs des régions métropolitaines se déplacent à pied ou à bicyclette, alors que 77 % d'entre eux se déplacent en voiture (selon *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens*, Statistique Canada, Recensement de 2006, [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)).\* Seulement 26 % des parents déclarent que leurs enfants d'âge scolaire se rendent à l'école à pied ou à bicyclette, alors que 34 % d'entre eux disent les y conduire en voiture (rapport de l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie, intitulé *Surveillance de l'activité physique et sport en 2005*, [www.cflri.ca](http://www.cflri.ca)).\* Nombreuses sont les collectivités qui souhaitent encourager la marche et la bicyclette. Quelques-unes y parviennent – telle Victoria (C.-B.) où 16 % des navetteurs se rendent régulièrement au travail à pied ou à bicyclette – mais la majorité d'entre elles ont encore beaucoup de travail en ce sens.

**Éliminer les obstacles.** Nous savons que le transport actif est agréable, bon pour la santé et abordable. Alors pourquoi n'est-il pas plus populaire? Les modes de transport relèvent certes de choix très personnels, mais les raisons généralement avancées pour ne pas marcher ou pédaler sont le mauvais temps, un sentiment d'insécurité, l'absence de trottoirs ou de pistes cyclables, le manque de temps, ou encore l'inexistence d'endroits sûrs où garer sa bicyclette. Il ne s'agit pas là d'obstacles insurmontables, mais plutôt de défis à relever. Et les municipalités ont un rôle important à jouer à cet égard.

## SAVIEZ-VOUS...

...que le Fonds municipal vert<sup>MD</sup> de la FCM offrait aux gouvernements municipaux du soutien financier pour l'exécution d'études et de projets liés au transport durable? Par le biais de financement et de partage des connaissances, le Fonds municipal vert offre du soutien au développement de collectivités viables. Renseignez-vous à l'adresse [www.fcm.ca/fmv](http://www.fcm.ca/fmv).

**Suivre une nouvelle voie.** Pour amener le transport actif à occuper une plus grande place dans la vie quotidienne des Canadiens, il faudra faire preuve de volonté politique, solliciter l'engagement du public et disposer des connaissances professionnelles et du financement appropriés. Les municipalités doivent apprendre des expériences des autres, élaborer une stratégie adaptée à leur situation locale et intégrer celle-ci à toutes les activités municipales, qu'il s'agisse de planification de l'utilisation des terres, de conception et d'entretien des routes, de promotion de la santé, d'établissement du budget ou de formation du personnel. Ces défis ne pourront être relevés du jour au lendemain, mais il est possible d'y parvenir.

« Le transport actif désigne toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain. Il inclut bien sûr la marche et la bicyclette, mais également les déplacements en patins, en planche à roulettes, en fauteuil roulant, en skis de fond, en raquettes, et même en kayak et en canoë. »

# Faites le test

**Votre collectivité est-elle en train de « donner vie » au transport actif? Utilisez la liste de vérification ci-dessous pour évaluer votre rendement à cet égard.**

Chaque **OUI** correspond à un pas dans la bonne direction – mais vous pourriez peut-être faire encore davantage. Chaque **NON** correspond à un maillon faible, qui pourrait miner vos efforts. Penchez vous sur la question!

## **Votre collectivité s'est-elle engagée à intégrer le transport actif à ses activités?**

Voir *ENGAGEMENT*, à la page 6.

**OUI NON**

- Soutenez-vous systématiquement le transport actif dans le cadre des activités courantes de la municipalité?
- Fournissez-vous les ressources humaines et financières nécessaires au changement?
- Sollicitez-vous l'apport de membres intéressés du public, et travaillez-vous avec eux?
- Donnez-vous l'exemple, afin de motiver les autres?

## **Votre municipalité s'occupe-t-elle de planifier un avenir plus actif?**

Voir *PLANIFICATION*, à la page 8.

**OUI NON**

- Avez-vous une stratégie globale de transport actif?
- Tenez-vous compte des besoins liés au transport actif dans les plans des autres modes de transport?
- Soutenez-vous le transport actif dans le cadre de vos plans et politiques d'aménagement urbain?
- Veillez-vous à ce que tous les nouveaux projets d'aménagement comportent des éléments de soutien du transport actif?

## **Votre municipalité fournit-elle les installations nécessaires pour soutenir le transport actif?**

Voir *INSTALLATIONS*, à la page 10.

**OUI NON**

- Veillez-vous à ce que les rues constituent des possibilités et non pas des obstacles au transport actif?
- Aménagez-vous des pistes pour pallier les discontinuités du réseau routier, et offrez-vous la possibilité d'emprunter d'autres voies que les rues?
- Offrez-vous des liens entre les transports en commun et le transport actif?
- Veillez-vous à fournir des stationnements pour bicyclettes et d'autres installations nécessaires en fin de parcours?

## **Votre municipalité encourage-t-elle énergiquement le transport actif?**

Voir *PROMOTION*, à la page 12.

**OUI NON**

- Utilisez-vous des outils promotionnels pour encourager le transport actif dans votre collectivité?
- Encouragez-vous spécifiquement les enfants à se rendre à l'école à pied ou à bicyclette?
- Mettez-vous en place des mesures d'éducation et d'application de la loi pour améliorer la sécurité?
- Travaillez-vous avec des partenaires pour sensibiliser la collectivité et renforcer vos messages clés?

# Profils de réussite

## MONTRÉAL FAVORISE L'ACTIVITÉ

Ville de Montréal (Québec)

À Montréal, 35 % des citoyens choisissent de se déplacer à pied lorsqu'ils ont à parcourir de courtes distances, soit moins de deux kilomètres. En raison de la densité de l'aménagement du territoire et de l'existence d'un réseau piétonnier souterrain, il est agréable de circuler à pied et à bicyclette au centre-ville; il existe par ailleurs un réseau de transport en commun d'excellente qualité lorsqu'il faut parcourir de plus grandes distances. D'autres caractéristiques contribuent également à faire de Montréal une ville merveilleuse pour la marche: les rues piétonnières, les boulevards bordés d'arbres, les larges trottoirs, les indicateurs de « temps restant » pour traverser une intersection, les mesures d'apaisement de la circulation\* et l'interdiction d'effectuer un virage à droite sur un feu rouge.

Montréal compte 400 kilomètres de pistes cyclables, dont un Réseau blanc de 30 kilomètres entretenu pendant l'hiver. Au nombre des nouvelles pistes, on compte

celle qui relie le Vieux-Port de Montréal au canal Lachine, peut-être la plus achalandée au Canada, avec son million d'usagers par année. La Ville souhaite doubler son réseau de pistes cyclables au cours des sept prochaines années.

L'association Vélo Québec, qui bénéficie du soutien financier de la Ville, s'emploie à promouvoir énergiquement le cyclisme. Elle organise plusieurs activités dont la *Féria du vélo de Montréal*,\* dans laquelle s'inscrit notamment le réputé *Tour de l'Île de Montréal* – week-end au cours duquel 30 000 cyclistes pédalent allègrement autour de l'île pendant toute une journée.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.ville.montreal.qc.ca](http://www.ville.montreal.qc.ca) et le [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca).

\* *L'apaisement de la circulation consiste en une combinaison de mesures – telle l'installation de ralentisseurs et de ronds points et l'imposition d'interdictions de virages, etc. – qui contribuent à ralentir ou à réduire la circulation et à améliorer le cadre de vie des citoyens, et plus particulièrement celle des piétons et des cyclistes.*

## SAANICH INVESTIT DANS L'INFRASTRUCTURE ET LES PARTENARIATS

District de Saanich (Colombie-Britannique)

Les 110 000 habitants du District de Saanich – situé près de Victoria, à la pointe sud de l'île de Vancouver – bénéficient d'un climat doux qui rend la marche et la bicyclette agréables à pratiquer en toutes saisons. La proportion élevée (11 % en 2004) de navetteurs qui choisissent de se déplacer à bicyclette peut donc sembler naturelle à première vue, mais il s'agit en fait d'un bond considérable par rapport à 1999, où le taux n'était que de 4 %; et ce succès est le fruit d'années d'efforts.

Le District a élaboré un Plan directeur en matière de cyclisme en 1994, soit bien avant de nombreuses autres petites collectivités. Ce plan allait constituer la base d'un réseau de voies cyclables entre les quartiers et de voies pour les déplacements sur de plus longues distances. Saanich s'enorgueillit aujourd'hui de posséder un réseau étendu de voies cyclables et un réseau de



Photo : Ville de Montréal



Photo : John Lutoni/Capital Bike and Walk Society

50 kilomètres de voies cyclables en bordure des routes. Le District exige également l'intégration de stationnements pour bicyclettes dans tous les nouveaux bâtiments résidentiels de plusieurs logements, ainsi que dans tous les bâtiments institutionnels, les établissements d'affaires et les stationnements pour voitures.

Il s'agit certes là de belles réussites, mais Saanich n'a pas limité ses efforts de promotion du transport actif aux infrastructures. Depuis 2002, le District a travaillé avec les services de police locaux et l'Insurance Corporation of British Columbia\* à l'amélioration de la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route, dans le cadre de son programme *Safer City*. Le District a également formé des partenariats avec le Saanich Bicycle and Pedestrian Mobility Advisory Council et la Coalition des cyclistes du Grand Victoria, un organisme sans but lucratif.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.saanich.ca](http://www.saanich.ca).

## EDMONTON SURMONTE SES OBSTACLES NATURELS

### Ville d'Edmonton (Alberta)

Du point de vue de l'environnement naturel, Edmonton peut ne pas sembler propice au cyclisme – les hivers sont longs et la profonde vallée de la rivière Saskatchewan Nord\* divise la ville en deux. Toutefois, grâce à son Plan directeur du transport à bicyclette, la Ville a réussi à étendre son réseau de pistes cyclables et à faire passer le nombre de déplacements quotidiens à bicyclette de 10 000, en 1994, à 25 000, en 2005.



Photo : Claire Stock/Ville d'Edmonton

En 2002, l'Étude sur le couloir de pistes polyvalentes menée par Edmonton recommandait l'aménagement de 62 kilomètres de nouvelles pistes le long des voies ferrées et d'autres emprises, afin de relier les secteurs résidentiels, le centre-ville, le campus universitaire, et la vallée de la rivière à plus de 250 kilomètres de pistes et de trottoirs à utilisation partagée déjà existants. Dans le cadre d'un important projet, intitulé le *Ruban d'acier*, on a aménagé au centre-ville une nouvelle voie multi-usage, en bordure de laquelle circule un tramway d'époque. Ce projet a remporté le Prix des collectivités viables FCM-CH2M HILL en 2004. Edmonton a également aménagé des voies réservées sur la plupart des grandes artères, ainsi que des ponts pour trains légers sur rail au-dessus de la rivière Saskatchewan Nord.

À Edmonton, transport actif et transports en commun sont intimement liés. Les cyclistes peuvent monter à bord des autobus de plusieurs circuits clés avec leur bicyclette, ainsi qu'à bord des trains légers sur rail à en dehors des heures de grande affluence. Un comité consultatif portant sur les pistes, sentiers et routes, composé de membres représentant les intérêts des jeunes, des aînés, des personnes handicapées, des marcheurs, des coureurs, des cyclistes et des adeptes du patin à roues alignées, aide la Ville à orienter efficacement ses efforts.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.edmonton.ca](http://www.edmonton.ca).

# Engagement

Tout véritable engagement municipal à promouvoir le transport actif doit s'inscrire dans une culture qui soutient la marche et la bicyclette, et au sein de laquelle le transport actif constitue une priorité constante.

**Intégrer le transport actif aux activités courantes.** Trop souvent, les municipalités considèrent le transport actif comme une activité spéciale, alors qu'il devrait faire partie intégrante de leurs préoccupations quotidiennes. Il ne devrait pas être nécessaire de faire appel à des spécialistes du transport actif pour pouvoir soutenir cette démarche dans des domaines clés tels que la planification de l'aménagement urbain, le développement économique, la planification des réseaux de transport et des parcs, la santé publique, la conception et la construction des routes, l'entretien des routes et des pistes, la sécurité routière et l'application de la loi, et l'installation de panneaux de signalisation appropriés. Les municipalités devraient intégrer le transport actif dans toutes leurs sphères d'activités courantes, de manière à ce que les responsabilités soient partagées et à ce que les bonnes décisions soient prises naturellement.

**Fournir les ressources appropriées.** Il faut des ressources pour parvenir à changer les tendances sociales. Les programmes de transport actif doivent être dotés de ressources capables de jouer le rôle de champions au sein de l'organisation, du conseil et du public. Les concepteurs des routes, les ingénieurs de la circulation, les planificateurs des réseaux de transport en commun et tous les autres membres du personnel ont besoin de formation pour pouvoir apprendre leurs rôles. Il est essentiel d'affecter en propre un budget au transport actif, mais ce budget ne peut servir à financer toutes les initiatives. Par exemple, ce sont les budgets affectés aux routes – et non pas le budget réservé au

cyclisme – qui devraient servir à payer les coûts de l'aménagement de voies cyclables sur les nouvelles routes. C'est une question de logique, puisque les routes sont conçues pour toutes les catégories d'usagers, et que les budgets des routes sont généralement beaucoup plus élevés.

**Faire participer le public.** Une culture qui soutient le transport actif doit miser sur la participation d'intervenants intéressés et talentueux. Des comités consultatifs peuvent contribuer à l'élaboration des politiques et à la planification des nouvelles installations. Des groupes communautaires peuvent fournir des bénévoles pour la tenue d'activités promotionnelles et faire paraître des articles dans les journaux de quartier. Les organismes de bienfaisance peuvent encourager la marche, la course et le cyclisme dans le cadre d'activités de collecte de fonds. Les petites entreprises peuvent offrir un soutien considérable et les chefs d'entreprise s'avérer de formidables champions.

**Donner l'exemple.** En faisant figure de chef de file, une municipalité peut motiver son personnel, attirer des partenaires et inciter d'autres gouvernements à emboîter le pas. Les représentants élus et les employés devraient être encouragés à se rendre au travail et à leurs différentes réunions à pied ou à bicyclette. Les bâtiments municipaux devraient être dotés de voies d'accès piétonnières bien éclairées, de supports à bicyclettes sûrs et de différents autres éléments démontrant clairement l'importance accordée au transport actif. Certaines municipalités canadiennes offrent des vélos aux releveurs de compteurs et aux agents d'application des règlements – et même aux policiers – qui acceptent d'utiliser ce moyen de transport pour se déplacer dans leur collectivité.

## FAIRE PREUVE DE LEADERSHIP

### *Ville de Toronto (Ontario)*

La Ville de Toronto s'est associée à Green Communities Canada\* pour accueillir la Conférence Walk21 de 2007. La Ville a adopté une Charte des piétons en 2002, soutient des comités consultatifs sur les intérêts des cyclistes et des piétons et coordonne la tenue annuelle de la Semaine du vélo, devenue depuis 2008 le Mois du vélo. Son personnel travaille actuellement à la mise en œuvre d'un plan quinquennal d'aménagement d'une infrastructure cyclable,\* d'un coût de 30 millions de dollars. La Ville est également en train de créer un nouveau service des espaces publics, qui sera chargé d'améliorer l'infrastructure piétonnière pendant qu'elle travaille à l'élaboration d'une vaste Stratégie pour la marche.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.toronto.ca/cycling](http://www.toronto.ca/cycling) et le [www.toronto.ca/walking](http://www.toronto.ca/walking).



Photo : Ville de Toronto

Le maire du Toronto parcourt les rues de la ville à l'occasion de la Semaine du vélo.

## BÂTIR L'ENGAGEMENT

### *Ville du Grand Sudbury (Ontario)*

La Ville du Grand Sudbury a signé en 2007 la Charte internationale de la marche,\* reconnaissant ainsi l'importance de la marche et s'engageant à réduire les obstacles physiques, sociaux et institutionnels à sa pratique. La Ville a également accueilli l'une des dix tournées Walk21 de Green Communities Canada, auxquelles ont participé des experts internationaux du transport actif.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.sudbury.ca](http://www.sudbury.ca).



Photo : Ville du Grand Sudbury

## ACCÉLÉRER LA CADENCE

### *Ville de Winnipeg (Manitoba)*

La « plongée » de la Ville de Winnipeg dans les programmes de transport actif a été incitée par le maire, qui a été vigoureusement soutenu par le conseil et par de dynamiques groupes communautaires. Après avoir mené une étude portant sur le transport actif en 2005, la Ville a formé un comité consultatif embauché un coordonnateur devant s'occuper spécialement de la question. Au cours de la même période, le budget municipal des immobilisations pour le transport actif est passé de 300 000 dollars à plus de trois millions de dollars.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.winnipeg.ca/services/transportation](http://www.winnipeg.ca/services/transportation).



Photo : Ville de Winnipeg

# Planification

Planifier le transport actif ne se résume pas à tracer des lignes sur une carte. L'exercice, qui consiste à concrétiser des idées, doit reposer sur une vision et exiger du courage, un esprit pratique, du jugement et de la discipline. Il s'agit d'un processus qui ne touche pas uniquement la marche et le cyclisme – une bonne planification doit porter sur tous les aspects du transport et englober toutes les étapes de la planification de l'aménagement urbain, depuis l'élaboration des stratégies de gestion de la croissance jusqu'à la conception des sites. Elle peut même inclure les plans intégrés pour la durabilité de la collectivité (PIDC) exigés par le gouvernement fédéral pour pouvoir bénéficier des ententes sur le transfert de la taxe sur l'essence.

## Créer une stratégie de transport actif.

L'élaboration d'une stratégie municipale de transport actif constitue un excellent moyen de motiver les élus, le personnel et le public. Il est possible de dynamiser une collectivité tout entière en la faisant participer à la création d'une vision, à l'établissement d'objectifs, à l'évaluation de différentes options, à l'élaboration de réseaux et à la préparation d'un plan d'action. Une stratégie réaliste et abordable assortie d'un calendrier rigoureux et de responsabilités claires peut s'avérer un formidable moteur d'action.

**Intégrer la planification de tous les modes de transport.** Les stratégies de transport actif auront plus de chances de porter fruit si leurs éléments clés sont intégrés aux plans des transports en commun, des routes et des espaces de stationnement. Ainsi, la responsabilité d'installer des supports à bicyclettes sur les autobus et d'aménager des stationnements pour vélos aux stations de transport en commun devrait incomber aux planificateurs des transports en commun – et non pas aux spécialistes du transport actif. Il est également bon que les planificateurs du transport actif soient informés des objectifs et des contraintes du personnel des autres modes de transport.

**Renforcer les plans et politiques d'utilisation des terres.** Une planification appropriée de l'aménagement urbain est essentielle pour faire du transport actif une option viable. La distance étant un obstacle aux déplacements à pied et à bicyclette, les habitations devraient être situées le plus près possible des écoles, des bureaux et des magasins. Les lotissements étalés ne sont guère propices au transport actif, tandis que dans les quartiers à plus forte densité, les amis, les magasins et les restaurants deviennent facilement accessibles. Et les quartiers polyvalents permettent aux gens de faire plusieurs courses à la fois. Les rues qui offrent à la vue plusieurs entrées, des façades diversifiées, des auvents et des cafés terrasses – où les stationnements ne s'étirent pas à perte de vue entre les bâtiments et la rue – peuvent favoriser la marche, attirer les clients et créer des espaces publics très intéressants.

**Hausser la barre pour les nouveaux projets d'aménagement.** Les municipalités véritablement engagées à favoriser le transport actif exigent que les nouveaux projets d'aménagement soutiennent cette démarche. Les promoteurs éclairés tiennent compte du fait que notre population est vieillissante, préoccupée par l'environnement et soucieuse de sa santé, et intègrent à leurs lotissements des rues en grille, des trottoirs et des pistes aménagées. Et les constructeurs sur la même longueur d'ondes incluent dans les nouveaux immeubles à bureaux des stationnements pour vélos, des douches et des vestiaires. D'autres, par contre, continuent de se concentrer uniquement sur les conducteurs. Modifier les règlements de zonage, fournir de la formation au personnel chargé de la planification et faire preuve de volonté politique pourra améliorer véritablement la qualité des nouveaux lotissements et profiter à ceux qui, au cours des années à venir, opteront pour le transport actif.

## PLAN DE TRANSPORT ACTIF

*Municipalité régionale de Halifax  
(Nouvelle-Écosse)*

Le plan prévoit l'aménagement d'un réseau principal de couloirs de transport actif sur route et hors route reliant les collectivités rurales et urbaines et les différents quartiers. Il comprend des mesures de mise en œuvre à long terme, des lignes directrices sur la planification et la conception du réseau, ainsi qu'un cadre de sensibilisation et de promotion.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.halifax.ca/activetransportation](http://www.halifax.ca/activetransportation).



Photo : Roxane MacInnis/Municipalité régionale de Halifax

## PLANS DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT DE VOIES CYCLABLES ET PIÉTONNIÈRES

*Ville de Kamloops (Colombie-Britannique)*

Afin de réduire l'augmentation de la circulation automobile, la Ville de Kamloops a créé des plans à long terme d'aménagement de réseaux piétonniers et cyclables sûrs et pratiques. Les plans se fondent sur des analyses des avantages pour les usagers et sur une approche stratégique d'établissement des dépenses prioritaires.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.kamloops.ca/transportation](http://www.kamloops.ca/transportation).

## PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT D'UN RÉSEAU CYCLABLE

*Ville de Québec (Québec)*

La Ville de Québec prévoit améliorer un réseau cyclable non structuré et discontinu construit par les municipalités régionales, avant la fusion. Afin de tripler l'utilisation du vélo pour les courtes distances au cours des 10 prochaines années, la Ville entend doubler le nombre de voies cyclables, améliorer la sécurité, fournir davantage de stationnements pour vélos, intégrer le transport actif aux transports en commun et soutenir des manifestations spéciales et le cyclisme touristique.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.ville.quebec.qc.ca](http://www.ville.quebec.qc.ca).



Photo : Ville de Vancouver

## PLAN DE SOUTHEAST FALSE CREEK

*Ville de Vancouver (Colombie-Britannique)*

Southeast False Creek est un site polyvalent de 32 hectares qui accueillera 14 000 nouveaux résidents après le départ des athlètes olympiques en 2010. La collectivité pense avant tout en fonction des piétons et des cyclistes – rues en grille et voies cyclables, aménagement agréable pour les piétons et obligation de fournir des stationnements pour vélos. Le volet « transport » du plan a été soutenu par le Fond municipal vert de la FCM<sup>MD</sup> et a remporté le Prix des collectivités viables FCM-CH2M HILL en 2006.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.vancouver.ca/olympicvillage](http://www.vancouver.ca/olympicvillage).



Photo : Dave Eagles/Kamloops This Week

# Installations

Piétons et cyclistes sont très exposés au milieu dans lequel ils circulent et sensibles à la qualité des voies qu'ils empruntent. Ils évitent les routes qu'ils jugent indirectes ou peu sûres. L'aménagement d'installations de qualité pour le transport actif exige des investissements, faute de quoi les meilleures intentions donneront bien peu de résultats.

**Construire des rues pour tous.** Les rues sont généralement les voies les plus directes pour se rendre chez soi, au travail ou dans les boutiques. Elles devraient donc être sûres et praticables pour tous, et en fait donner la priorité à ceux qui se déplacent plus lentement et qui sont plus vulnérables. Une conception universelle, en supprimant les obstacles, permet à tous – jeunes, personnes âgées ou atteintes d'un handicap – de circuler plus facilement. Les trottoirs larges, les artères avec terre-plein, les intersections rapprochées et les feux de circulation bas sont des avantages pour tous les piétons. Les voies cyclables, les larges voies de côté et les accotements asphaltés encouragent le cyclisme. Les réductions du nombre de voies et autres mesures d'apaisement de la circulation font prendre conscience aux automobilistes qu'ils ne sont pas les seuls à utiliser la route. Et le balayage régulier des rues, l'enlèvement de la neige et de la glace, et le colmatage rapide des nids-de-poule contribuent à rendre les rues et les trottoirs plus sûrs.

**Offrir des options hors route.** Certains piétons et cyclistes tiennent à emprunter les rues de la ville afin de raccourcir leur trajet et leur temps de déplacement. D'autres toutefois préfèrent les voies hors route qui leur permettent de profiter de la nature. L'éclairage des sentiers améliore la sécurité, les panneaux indicateurs aident les gens à bien s'orienter, les rampes pour vélos permettent aux cyclistes de monter et de descendre

facilement les escaliers, et les ponts et passerelles réservés permettent à tous de traverser les cours d'eau, les ravins et les voies ferrées. Les voies hors route sont aussi importantes sur le plan des loisirs, et de nombreuses collectivités étendent leurs réseaux de sentiers pour stimuler le tourisme.

**Faire le lien avec les transports en commun.** La combinaison des transports en commun et du transport actif constitue une excellente formule de rechange à la voiture. Les gens qui utilisent les transports en commun sont presque toujours aussi des marcheurs; et ils sont de plus en plus nombreux à devenir aussi des cyclistes. Les collectivités installent des supports à bicyclettes sur les autobus, aménagent des casiers pour bicyclettes ou des stationnements couverts aux stations de transport en commun, et améliorent les voies d'accès aux stations de transport en commun pour les piétons et les cyclistes, afin d'augmenter le nombre d'usagers.

**Aider les navetteurs à bien finir leur voyage.** C'est parfois rendu à destination que les adeptes du transport actif font face aux plus grands obstacles. Les navetteurs qui parcourent de grandes distances doivent pouvoir prendre une douche et se changer une fois arrivés sur leur lieu de travail. Les cyclistes n'utiliseront plus leur vélo si les stationnements pour vélos sont inappropriés, difficilement accessibles ou peu sûrs. Bien que ce soit aux propriétaires des bâtiments qu'incombe la responsabilité de régler ces problèmes, les règlements municipaux peuvent exiger que de telles installations soient intégrées aux nouveaux bâtiments. De nombreuses municipalités vont encore plus loin, et aménagent des stationnements pour vélos de qualité au centre-ville, et certaines subventionnent même l'installation de supports à bicyclettes sur les lieux de travail.

*\* La conception universelle vise à rendre l'environnement bâti accessible et utilisable par la plus vaste population possible, y compris par les personnes atteintes d'un handicap.*

## WHITEHORSE EN ACTION

### Ville de Whitehorse (Yukon)

En coopération avec des partenaires, la Ville de Whitehorse a aménagé de nouveaux sentiers, un escalier éclairé, des voies cyclables au centre-ville et plusieurs supports à bicyclettes « artisanaux ». Les résidents disposent maintenant d'un réseau de voies adéquatement reliées pour marcher et pédaler.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.whitehorse.ca](http://www.whitehorse.ca).



Photo : Ville de Whitehorse



## PONTS POUR TOUS

*Ville d'Ottawa (Ontario)*

Des milliers de cyclistes et de piétons empruntent chaque jour les nombreux ponts d'Ottawa. Au cours des dernières années, la Ville a modernisé les vieux ponts et y a aménagé des pistes cyclables et de larges trottoirs, a inclus des pistes cyclables et des voies hors route sur les nouveaux ponts et inauguré l'originale passerelle Corktown (Corktown Footbridge), qui franchit le canal Rideau.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.ottawa.ca](http://www.ottawa.ca).

## RÉSEAU PIÉTONNIER DE GRAND CONCOURSE

*Région métropolitaine de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)*

Ce réseau continu de sentiers piétonniers de 120 kilomètres relie les écoles, les logements pour aînés et autres établissements aux parcs et voies navigables de St. John's, Mount Pearl et Paradise. On trouve le long du parcours des aires de repos, des panneaux d'orientation et d'interprétation. L'Administration de Grand Concourse gère le réseau en coopération avec les municipalités locales.

For more information, see [www.grandconcourse.ca](http://www.grandconcourse.ca).



Photo : Grand Concourse Authority

## PÉDALER ET MARCHER JUSQU' AUX STATIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN

*Région de Waterloo (Ontario)*

Dans le cadre de la mise sur pied de son service innovateur d'autobus iXpress, la Région de Waterloo a ajouté des supports à bicyclettes à tous les autobus du réseau Grand River, installé des stationnements pour bicyclettes à certaines stations d'iXpress et des casiers dans deux de ses grandes gares terminales; elle a également amélioré l'accès aux stations de transport en commun en réparant les trottoirs et en améliorant les passages pour piétons situés aux alentours.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.grt.ca](http://www.grt.ca).



Photo : Région de Waterloo

# Promotion

Les obstacles au transport actif ne sont pas tous visibles – certains relèvent des mentalités individuelles et de la culture de la collectivité. Pour les surmonter, le personnel municipal doit s'engager dans un dialogue sérieux et continu avec les citoyens.

**Maximiser votre marché.** Plusieurs outils contribuent à faire du transport actif un choix intéressant. Les activités promotionnelles sensibilisent les gens et les incitent à essayer de nouvelles façons de se déplacer. Les prix servent à reconnaître l'engagement de personnes et d'organisations clés. Les cartes aident les cyclistes et les piétons à découvrir des sentiers agréables. La publicité et la couverture médiatique peuvent véhiculer une image positive du transport actif, et les campagnes de promotion ciblées aident les familles à explorer de nouveaux modes de transport dans un contexte qui leur convient.

**Mettre l'accent sur la sécurité.** L'amélioration de la sécurité peut certes exiger la modification des panneaux indicateurs et de la signalisation, des rues et des sentiers, mais il peut s'avérer tout aussi important d'adopter d'autres types de mesures. Les programmes d'éducation enseignent aux conducteurs à partager la route avec les cyclistes. Les cours de formation permettent aux cyclistes d'acquérir les compétences et la confiance nécessaires pour circuler sur des voies achalandées. Et les campagnes axées sur l'application de la loi encouragent les cyclistes à porter l'équipement de sécurité approprié et incitent la population en général à respecter le code de la route.

**Aider les enfants à se rendre à l'école.** Les collectivités de toutes les régions du Canada mettent de l'avant des options de rechange au transport des enfants en voiture. Couloirs scolaires, convois de vélos, compétitions entre écoles et intégration d'éléments de transport actif aux programmes scolaires peuvent améliorer la santé physique et mentale des enfants et réduire la circulation automobile et les émissions polluantes à proximité des écoles. La modification des voies de transport actif pour les rendre plus sûres et plus adaptées aux enfants contribue à soutenir ces efforts.

**Avoir un plus grand rayon d'action grâce aux partenariats.** Au lieu de vouloir tout faire en solo, les municipalités devraient faire appel à des partenaires capables de fournir l'énergie, les connaissances et les compétences indispensables. Les organisations sans but lucratif peuvent organiser des programmes d'éducation et des activités spéciales; les employeurs peuvent offrir des avantages aux navetteurs qui optent pour le transport actif; et les associations peuvent renseigner les professionnels sur la planification et la mise en œuvre des mesures de transport actif.



Photo : TransLink

## TRAVELSMART

*Communauté urbaine de Vancouver  
(Colombie-Britannique)*

Plusieurs municipalités régionales se sont récemment associées à TransLink pour explorer les possibilités de la promotion ciblée. Les résultats préliminaires indiquent qu'en offrant aux ménages de l'information et des incitatifs sur mesure, le projet TravelSmart avait permis d'accroître la marche de près de 10 % et le cyclisme de plus de 30 % dans différents quartiers.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.translink.bc.ca/projects](http://www.translink.bc.ca/projects).

## i-go

### Okanagan Centre (Colombie-Britannique)

Le District régional d'Okanagan Centre, la Ville de Kelowna et leurs partenaires mettent de l'avant le transport actif dans le cadre de plusieurs manifestations spéciales – semaine *Au travail à vélo*, semaine *À l'école à vélo*, Journée internationale de *marche jusqu'à l'école*, Journée *Marche et pédale*, Journée de *l'air pur et Défi transport*,\* activité nationale pour laquelle Okanagan Centre a obtenu la première place plusieurs années d'affilée.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.i-go.ca](http://www.i-go.ca).



Photo : Ville de Kelowna, Transportation Demand Management

## COULOIRS SCOLAIRES ACTIFS ET SÛRS

### Ville de Peterborough (Ontario)

Les organisations locales, dont la Ville de Peterborough, ont joint leurs efforts pour encourager les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo. Plusieurs activités ont été organisées dans ce contexte : spectacles sur le transport de Cool Captain Climate, Journée internationale de marche jusqu'à l'école, traversée du Canada à pied, projets contre la marche au ralenti des moteurs dans les zones scolaires, journées iWALK à chaque mois et diffusion de cartes des couloirs scolaires.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.peterboroughmoves.com](http://www.peterboroughmoves.com).



Photo : Ville de Peterborough

## EN VILLE SANS MA VOITURE!\*

### Ville de Montréal (Québec)

Chaque année depuis 2003, la Ville et ses partenaires ferment les rues du centre-ville durant une journée et offrent différentes activités pour promouvoir l'usage du vélo, la marche et d'autres modes de transport actif. Les sondages indiquent que cette manifestation incite de nombreux conducteurs à délaissier leur voiture et à essayer d'autres moyens de transport.

Pour plus d'information, veuillez consulter le [www.amt.qc.ca/french/welcome.asp](http://www.amt.qc.ca/french/welcome.asp).



Photo : Ville de Montréal

# Ressources dans le domaine du transport actif

Vous trouverez sur le site des organisations citées ci-dessous la description de programmes de transport actif, des études de cas, des résultats de recherche, des outils et des liens. Les personnes intéressées par la question devraient également se renseigner auprès de leurs organisations locales, régionales et provinciales.

## Fonds municipal vert de la FCM

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

## Transports Canada

[www.tc.gc.ca/urbain](http://www.tc.gc.ca/urbain)

## Le Centre pour un transport durable\*

<http://cst.uwinnipeg.ca>

## Agence de la santé publique du Canada

[www.phac-aspc.gc.ca/pau-uap](http://www.phac-aspc.gc.ca/pau-uap)

## Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie

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

## Green Communities Canada

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

[www.saferoutestoschool.ca/francais/index.php](http://www.saferoutestoschool.ca/francais/index.php)

## FCM | Fonds municipal vert Green Municipal Fund

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) est la voix nationale des gouvernements municipaux depuis 1901. Elle se consacre à la création de collectivités viables et à l'amélioration de la qualité de vie de toutes les collectivités en favorisant des gouvernements municipaux forts, efficaces et redevables.

Le Fonds municipal vert<sup>MD</sup> (FMV) offre toute une gamme de ressources et de services spécialement axés sur les besoins des gouvernements municipaux dans le domaine du développement de collectivités viables. Il fournit du financement et des connaissances pour soutenir le développement de collectivités plus viables sur les plans environnemental, social et économique. Le FMV est géré par le Centre pour le développement des collectivités viables (CDCV) de la FCM.

Fonds municipal vert de la FCM  
24, rue Clarence, Ottawa (Ontario) K1N 5P3  
Tél. : 613-241-5221  
Télé. : 613-244-1515  
[transportation@fcm.ca](mailto:transportation@fcm.ca)  
**[www.fcm.ca/fmv](http://www.fcm.ca/fmv)**

© 2008, Fédération canadienne des municipalités. Tous droits réservés.

*Le Fonds municipal vert de la FCM tient à remercier Transports Canada pour le soutien financier accordé pour la production de ce document.*



Ce document est imprimé sur le papier approuvé par le Forest Stewardship Council (FSC).