DOCUMENT DE DISCUSSION 49

Gestion du transport scolaire actif

Aperçu

La gestion du transport scolaire (GTS) est un mot valise pour désigner des stratégies visant à encourager les étudiants, les parents et le personnel à réduire leurs déplacements en voiture ou en autobus en utilisant d'autres modes pour aller à l'école ou en revenir.

La GTS englobe différentes mesures et politiques à l'appui des programmes de transport actif et durable, et maximise l'accessibilité pour les enfants d'âge scolaire et les jeunes.

Le présent document de discussion explore les obstacles les plus communs aux initiatives en matière de GTS, mais aussi leurs avantages, et montre des exemples de programmes ayant porté leurs fruits.

Ressources

- Victoria Transport Policy Institute. <u>School Transport</u> Management.
- Le Centre pour un transport durable. <u>Child-Friendly</u> Transport Planning.
- 3. Vert l'action. Programme <u>Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école</u>.

Voir références à la fin du présent document.

Contexte

Selon des recherches récentes, s'ils avaient le choix, la plupart des enfants marcheraient ou prendraient leur vélo pour se rendre à l'école, plutôt que de prendre l'autobus ou de se faire reconduire par leurs parents. En 2000, durant la Journée internationale « marchons vers l'école », 6 369 élèves de l'Ontario ont rempli un sondage qui renfermait des questions sur leur mode de déplacement habituel, et sur celui qu'ils préféraient. À quoi 75 % ont répondu qu'ils préféreraient marcher ou prendre leur vélo pour se rendre à l'école (Ontario Walkability Study, 2001).

Toutefois, moins de la moitié de l'ensemble des enfants canadiens marchent pour se rendre à l'école, deux sur trois ne satisfont pas aux lignes directrices sur l'activité physique moyenne pour atteindre un développement optimal, et plus de un quart des enfants canadiens a un excédent de poids (O'Brien 2001).

Les jeunes gens passent également plus de temps dans des voitures que jamais auparavant. Entre 1986 et 2001, les

déplacements en voiture, les jours de semaine chez les 11-15 ans ont augmenté de 83 %, tandis que l'augmentation per capita chez les adultes n'a été que de 11 % (TTS 2001).

À l'instar d'autres programmes de gestion de la demande en transport, la gestion du transport scolaire compte de multiples avantages à une grande variété d'intervenants : activité physique accrue pour les jeunes; économie de temps et d'argent pour les parents et les personnes qui en ont la garde; et avantages du point de vue de l'environnement, comme la réduction des émissions des véhicules autour des écoles.

Gestion du transport scolaire

La gestion du transport scolaire (GTS) peut comprendre une ou plusieurs des stratégies suivantes :

- Marche, cyclisme et programmes de covoiturage
- Programmes d'infrastructure pour construire, améliorer et/ou entretenir les trottoirs, construire ou améliorer les pistes cyclables ou fournir des supports à vélos
- Modération de la circulation, sous forme d'initiatives de réduction de la vitesse et contre la marche au ralenti autour des écoles
- Gestion des stationnements, comme réduire le nombre d'espaces de stationnement
- Encourager l'utilisation du transport public par l'entremise de subvention ou de rabais sur les laissezpasser d'autobus pour les étudiants et le personnel
- Collecte de données et sondages pour connaître les habitudes de déplacement afin d'influencer la façon dont les programmes de GTS sont établis et mis en œuvre
- Les communications, comme des fiches d'information et des guides pour la mise en œuvre de programmes de GTS afin de mieux faire connaître les questions et les solutions possibles

Les commissions scolaires, les organisations de parents ou encore les étudiants sont ceux qui, d'habitude, présentent les programmes de GTS, souvent en réaction aux problèmes de circulation, de sécurité ou de stationnement.

Transports Canada Les programmes de GTS peuvent toutefois être aussi instaurés dans le cadre d'un programme communautaire de gestion de la circulation (VTPI 2005).

Le présent document traite de certains programmes pour les enfants, les jeunes et les jeunes adultes, mais il faut savoir que la majorité des programmes de GTS visent essentiellement les écoles primaires plutôt que les écoles secondaires, les collèges ou les universités.

Selon le Centre pour un transport durable, une des raisons pour lesquelles des programmes de GTS n'existent peut-être pas pour ces groupes d'âge est que, par le temps qu'un enfant atteint un âge en particulier, les parents n'ont plus besoin de superviser leur moyen de déplacement pour se rendre à l'école ou en revenir, et il est peu probable qu'ils les y transportent en voiture. Sans transport vers l'école, les jeunes marchent probablement déjà, y vont à vélo ou en autobus. Par ailleurs, une fois le jeune âgé de 16 ans, il songe beaucoup plus à se procurer une voiture ou d'avoir accès à une voiture et d'obtenir son permis ou un autre moyen pour conduire (CTD, 2005).

Obstacles et actions

La GTS compte bien des obstacles, mais aucun n'est insurmontable. Dans la prochaine partie, on explore les obstacles les plus communs et présente des exemples de stratégies de GTS pour les surmonter.

Infrastructure et conception du quartier

Des trottoirs, des pistes ou voies cyclables mal entretenus voire inexistants sont autant de barrières physiques à un enfant qui voudrait se rendre à l'école à vélo ou à pied. Ce type d'obstacles peut être propre à un site, mais peut aussi être caractéristique d'un quartier conçu pour la circulation automobile et non pour des modes de transport mixtes.

Exemples de programmes

Le programme américain *Safe Routes to School* (SRTS) fournit 612 millions de dollars aux États à investir dans les écoles, pour les fins suivantes :

- Permettre aux enfants, y compris à ceux ayant une déficience, d'aller à l'école à vélo ou à pied, et les encourager à le faire.
- 2. Faire de la marche et du vélo une solution de transport plus sécuritaire et attrayante, encourageant du coup un style de vie plus sain et actif dès le plus jeune âge.
- 3. Faciliter la planification, l'établissement et la mise en œuvre de projets et d'activités visant à améliorer la sécurité et à réduire la circulation, la consommation de carburant et la pollution de l'air autour des écoles primaires, jusqu'à la première année du secondaire.

Par exemple, dans le cadre du programme SRTS de la Californie, 16 écoles primaires ont fait l'objet d'études avant et après la réfection des infrastructures autour des écoles. On a notamment refait les trottoirs, aménagé de nouvelles voies cyclables, installé des feux de circulation et amélioré les intersections.

Avant l'amélioration des trottoirs et l'ajout de passages pour piétons et cyclistes à la Valley Elementary School à Yucaipa, en Californie, on a observé que seulement 58 % des enfants utilisaient les trottoirs existants ou marchaient sur l'accotement—une grande inquiétude en matière de sécurité soulevée par les parents. Après les améliorations,



on observait que presque tous les enfants, soit 96 % d'entre eux, marchaient sur le trottoir (University of California, 2003).

Le programme SRTS a également permis de financer l'aménagement de dos d'âne dans les rues avoisinant les écoles à Greenwich, dans le Connecticut. Les dos d'âne faisaient partie des plans à long terme de la ville pour

réduire la vitesse dans le voisinage et rendre la marche plus sécuritaire pour les enfants. En général, les rues autour des écoles de Greenwich affichent des limites de vitesse de 30 milles à l'heure (48 km/h). Les résultats ont montré qu'après l'installation des dos d'âne, 85 % des voitures ont réduit leur vitesse de 5 à 10 milles à l'heure (8-16 km/h) et des réductions notables ont été observées auprès des conducteurs qui dépassaient auparavant les limites de vitesse affichées, créant du coup un environnement plus sécuritaire pour les enfants qui marchent pour se rendre à l'école.

Questions de sécurité et de sûreté

Nombre de parents croient qu'il n'est pas sécuritaire pour leurs enfants de se rendre à l'école à pied ou à vélo. Les statistiques démontrent toutefois que ces modes sont en fait plus sécuritaires que la voiture. En 2002, par exemple, les accidents de véhicules automobiles ont fait 2 936 morts au Canada (dont 486—16,5 %—étaient âgés de moins de 19 ans) et 227 768 blessés (dont 45 102—19,8 %—étaient âgés de moins de 19 ans). SécuriJeunes Canada rapporte également que les accidents de véhicules automobiles sont la principale cause de décès évitables chez les jeunes de moins de 14 ans (SécuriJeunes Canada, 2006).

Selon l'Ontario Walkability Study (OWS), 25 % des enfants sondés mentionnaient que les conducteurs « ne se comportent pas bien », amenant les auteurs de l'étude à dire que l'éducation publique pour les conducteurs est

justifiée, car elle traite de l'impact de la circulation sur les enfants et sur le respect global des piétons (OWS, 2001).

Les rapports des médias sur les crimes violents contre des enfants, comme des assauts par des étrangers, peuvent également influencer la décision des parents à savoir s'ils vont laisser leurs enfants se rendre à l'école à pied ou à vélo. Selon Statistique Canada, le taux global de crimes violents reste inchangé entre 2004 et 2005, et malgré que les enfants soient surreprésentés à titre de victimes de crimes violents, le rapport indique également que la majorité des assauts contre des enfants de moins de six ans ne sont pas commis par des étrangers, mais bien par des membres de la famille (Statistique Canada, 2005).

Exemples de programmes

Le programme Autobus scolaire pédestre/cycliste a été élaboré non seulement pour réduire la circulation autour des écoles, mais également pour atténuer les peurs en matière de sécurité et de sûreté. Le programme Autobus scolaire pédestre/cycliste est un réseau de transport actif où des parents et des gardiens bénévoles, tour à tour, marchent ou font de la bicyclette avec les enfants pour les accompagner à l'école et lors du retour à la maison.

Comme première étape, les organisateurs du programme évaluent les questions de sécurité et de circulation dans le voisinage de l'école, relèvent les problèmes ou les obstacles et trouvent des solutions pour les surmonter (Vert l'action, 2004). Les peurs liées à la sécurité et à la sûreté sont traitées à ce stade, car tous les intervenants, c'est-à-dire les enfants, leurs parents et le personnel de l'école participent à l'aménagement des meilleures routes pour le transport qui soit, dès le départ.

Bike Smarts est un programme de la Colombie-Britannique qui encourage les enfants à se rendre à l'école à vélo. Au début, le premier obstacle n'était pas le manque d'intérêt des élèves, mais plutôt les inquiétudes des parents quant à la sécurité. Les organisateurs ont informé constamment les parents à propos du programme, particulièrement en ce qui a trait aux questions de sécurité. On a également encouragé les parents à participer, avec leurs enfants, pour qu'ils puissent constater d'eux-mêmes les connaissances que les enfants acquéraient.

Un programme novateur de la Nouvelle-Écosse aide également à rendre les routes plus sécuritaires, car il incite les conducteurs à ralentir. Le programme *Neighbourhood Pace Car* demande aux résidents de prendre les devants et de respecter les limites de vitesse sur toutes les routes, ou le véhicule de tête devient un ralentisseur mobile efficace, car il ralentit la circulation derrière lui (Promotion et Protection de la santé de la Nouvelle-Écosse, 2007).

Formation axée sur les compétences

Nombre de villes offrent, souvent par l'entremise d'ONG locales, de la formation sur la bicyclette et autre formation en matière de sécurité. Le Ottawa Safety Council, par exemple, a mis sur pied un « village sécuritaire », un paysage urbain conçu pour donner aux jeunes l'occasion d'apprendre à conduire une bicyclette de façon sécuritaire, tandis que son programme *School Bus Safety* enseigne aux enfants comment embarquer dans un autobus et en descendre en toute sécurité.



Enfants qui apprennent des notions de cyclisme dans le village de sécurité de la ville d'Ottawa. Photo : Sharon Boddy

La participation des parents aux programmes de GTS constitue un élément clé, car ils donnent aux parents la possibilité réelle d'enseigner à leurs enfants un grand nombre de questions importantes en matière de sécurité.

Le manque de connaissance

Les enfants et leurs parents voudraient bien faire usage du transport actif, mais ils ne savent tout simplement pas par où commencer, ou ne sont pas au fait des avantages à y tirer ou encore ne savent pas quelles sont les routes les plus sécuritaires vers l'école. La plupart des programmes de GTS prévoient des éléments conçus pour surmonter ces types d'obstacles.

Un bon exemple de sensibilisation des gens aux questions et avantages est le programme *Off Ramp*, établi pour les écoles secondaires par l'organisme Better Environmentally Sound Transportation (BEST) de Vancouver. Offert par des jeunes pour des jeunes, *Off Ramp* a pour but de changer les attitudes envers le transport durable et de créer des programmes pour aider les étudiants à choisir des modes de transport actifs. BEST fournit un guide pratique et des idées d'activités que peuvent faire les étudiants. Les détails de deux programmes de *Off Ramp* peuvent être consultés dans les études de cas nos 16 et 20 du PDTU.

Les parents peuvent croire que la distance que leur enfant doit parcourir pour se rendre à l'école est trop grande. La plupart des écoles fondent leur programme de transport par autobus sur des distances jugées acceptables selon l'âge des enfants, données dont peuvent se servir les organisateurs d'un programme de GTS pour déterminer la

distance qu'un enfant peut raisonnablement parcourir. Par exemple, bien des commissions scolaires n'offrent pas de service d'autobus pour les enfants de la maternelle qui vivent à moins d'un kilomètre de l'école, et la distance augmente graduellement en fonction de l'âge de l'enfant.

Questions de financement

Les commissions scolaires n'ont souvent pas beaucoup de ressources financières, donc il leur est difficile de trouver de l'argent pour investir dans des programmes de GTS.

Toutefois, les écoles ayant établi leur propre programme de transport sont conscientes de cet obstacle et offrent des ressources gratuites en ligne aux professeurs, aux parents ou autres intervenants intéressés à instaurer une forme quelconque de programme de GTS.

Ressources

Le programme *Way to Go* de la Colombie-Britannique, par exemple, offre des documents gratuits pour aider à mettre sur pied un programme de GTS, notamment des sondages génériques pour les étudiants et les parents qui voudraient recueillir des données importantes à propos de l'école et du quartier, mesurer l'intérêt sur le transport actif, et trouver des stratégies pour établir des programmes sur la marche et le cyclisme en toute sécurité.

Le programme canadien *Autobus scolaire pédestre/cycliste* offre également plusieurs ressources gratuites, notamment un guide pour bâtir un programme, des spécimens de lettres à l'intention des parents, et même des fichiers MP3 renfermant des chansons à fredonner en marchant à l'école ou au retour. Le programme peut également servir conjointement avec le programme *Pédi-tour Canada* de Vert l'action. Cette ressource Web pour enseignants vise à faire de la marche vers l'école une expérience d'apprentissage plaisante pour les élèves. Au moyen d'un site Web interactif, les classes inscrivent les distances parcourues à pied pour se rendre à l'école. Une carte retrace leur progression d'un bout à l'autre du Canada, une aventure de quelque 18 000 kilomètres.

Programmes existants sur les autobus scolaires

Dans certains cas, le fait qu'une école fournisse un service d'autobus peut décourager un parent à laisser son enfant se rendre à l'école à pied ou à vélo, car l'autobus est vu comme étant plus pratique, demande moins de planification et fait gagner du temps.

Des données non scientifiques montrent toutefois qu'en ce qui concerne les enfants qui habitent à moins d'un kilomètre de leur école, la marche représente souvent le mode le plus rapide, l'option la moins onéreuse pour les parents, et une activité physique supplémentaire pour l'enfant. Une des solutions pour augmenter l'activité physique d'un enfant, et du coup régler les inquiétudes des parents au titre de la distance et du temps, est d'organiser des zones de débarquement à un kilomètre de l'école. L'enfant prendrait l'autobus pour une portion du trajet, pour ensuite participer au programme *Autobus scolaires pédestres*, accompagné d'un adulte.

En ce qui a trait au cyclisme, l'Agence de santé publique du Canada fait remarquer qu'il s'agit là du mode de transport le plus rapide pour les distances de moins de cinq kilomètres. Mais ceci s'appliquerait davantage pour les enfants plus vieux et les jeunes (ASPC, 2002).

Transport en commun

Là où il n'existe pas de service d'autobus scolaire et où la distance est trop grande pour marcher ou se rendre à l'école à vélo, bien des enfants prennent les transports en commun pour s'y rendre ou en revenir. Dans le cas des plus jeunes, toutefois, le parent peut décider de l'y emmener en voiture en raison des peurs que suscitent les réseaux de transport en commun. L'enfant lui-même peut avoir peur de prendre le transport en commun.

Exemples de programmes

Le programme <u>Changeons d'air</u> est un bon exemple de la façon de surmonter ses peurs. Dans le cadre du



programme de troisième année de la municipalité régionale de Waterloo, les enfants et leurs parents obtiennent de l'information sur le transport public. L'enfant apprend à embarquer de façon sécuritaire dans un autobus et répond à des questions sur les quartiers qu'il traverse. L'enfant peut ainsi se sentir plus en sécurité et être plus à l'aise d'utiliser les transports en commun.

Pour les plus vieux, notamment des étudiants d'établissements secondaires et universitaires, la plupart des services de transport en commun du Canada leur sont offerts à rabais.

À Vancouver, le <u>Programme U-Pass</u> créé par les autorités régionales de transport en commun dessert les étudiants des collèges et des universités. Le programme *U-Pass*

fournit à tous les étudiants des établissements postsecondaires participants un accès illimité aux services de transport en commun de Vancouver.

À L'Université Simon Fraser (SFU) et l'Université de la Colombie-Britannique (UBC), le programme *U-Pass* est

obligatoire et son coût s'ajoute aux droits annuels de scolarité. Le coût du laissez-passer diffère d'une institution à l'autre, mais depuis le début du programme en 2004, les étudiants ont en moyenne épargné entre 200 \$ et 800 \$ par semestre de quatre mois en frais de transport. Grâce à ce programme, la circulation automobile vers la SFU et la UBC a baissé de 10 % et 12 % respectivement durant la première année du programme.



Photo: courtoisie de TransLink.

Les programmes de rabais pour les laissez-passer de transport en commun pour le personnel des établissements d'enseignement sont également une question importante dans l'élaboration de programmes de GTS.

OC Transpo, le fournisseur de service de transport en commun de la ville d'Ottawa, par exemple, offre le programme *EcoPass* à tout employeur intéressé. L'employé se procure le laissez-passer au moyen de déduction à la source et peut épargner jusqu'à 15 % par année. Le programme *Employer Pass* de Translink est une initiative semblable offerte à tout employeur ayant 25 employés ou plus.

Facteurs stratégiques

Formules de financement des écoles

Selon le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPÉ), les commissions scolaires consacrent environ 12 % de leur budget total aux transports, dont une grande partie sert aux autobus scolaires.

Jacky Kennedy, gestionnaire du programme ARASPÉ de l'Ontario, indique que les formules actuelles de financement des établissements scolaires pour les transports sont fondées sur le nombre d'enfants ayant besoin d'un service d'autobus. Malheureusement, la formule offre peu ou pas de mesures d'incitation à réduire ce nombre et, en retour, à épargner de l'argent. Autrement dit, si une commission scolaire instaure des programmes de GTS et que, du coup, elle réduit ses frais liés au transport scolaire, son budget est souvent réduit d'autant.

Solutions législatives

Une solution de rechange prometteuse visant à créer des programmes de GTS obligatoires a été appliquée dans plusieurs pays d'Europe. Au R.-U., par exemple, le projet de loi sur le transport scolaire, le *School Transport Bill*, exige que les écoles établissent des plans de trajet écolier, et le gouvernement fédéral fournit les fonds nécessaires pour mettre les programmes en œuvre.

Construire de nouvelles écoles ou rénover les anciennes?

Les commissions scolaires et les municipalités doivent tenir compte des avantages et des inconvénients de la construction de nouvelles écoles et de la rénovation des anciennes.

Une fois de plus, les formules de financement des établissements scolaires favorisent la construction de nouvelles écoles plus vastes, plutôt que de restaurer les anciennes. Dans certains cas, les nouvelles écoles peuvent se trouver dans des régions suburbaines qui surpassent les distances établies en fonction de l'âge pour les enfants qui voudraient se rendre à l'école à pied ou à vélo, ou encore elles sont près d'artères principales où la question sur la sécurité des enfants se posent.

Même si on peut économiser sur les coûts à court terme (p. ex., une plus grande école peut accueillir plus d'élèves, donc moins d'écoles sont nécessaires), les formules de financement ne sont pas conçues de façon à ce qu'on tienne compte des avantages à long terme, comme des coûts moindres au chapitre des soins de santé et de l'environnement (O'Brien, 2005).

Une des solutions est d'éliminer les exigences d'espace minimum pour les nouvelles écoles, où l'on privilégie de grandes écoles suburbaines. C'est ce qu'a fait l'État du Maryland avec son programme de construction d'écoles publiques *Public School Construction Program*. Elle a laissé les collectivités locales décider de tous les sites des nouvelles écoles. L'État préfère désormais réinvestir dans les écoles existantes plutôt que d'en construire de nouvelles (VTPI, 2005).

Planification urbaine et conception du quartier

La façon dont nos collectivités sont planifiées a une incidence sur la façon dont les gens se déplacent. Comme l'indique le document de discussions <u>Les liens entre la santé publique et le transport durable et actif</u> du PDTU, de nombreuses banlieues sont caractérisées par des rues sinueuses dont peu sont dotées de trottoirs, de pistes cyclables ou de passages pour piétons, voire aucune, ce qui rend la marche ou le cyclisme, tant pour les adultes que pour les enfants, des options moins sécuritaires et agréables.

Un article publié dans le American Journal of Preventative Medicine révélait que, selon l'âge, le revenu et le niveau de scolarité, les risques de devenir obèse diminuent dans les collectivités offrant un plus grand nombre de services. En d'autres mots, lorsque les gens peuvent marcher ou prendre leur vélo pour magasiner, travailler, s'instruire et vaquer à leurs occupations quotidiennes, ils ont moins tendance à prendre un excédent de poids ou à devenir obèses.

Les administrations municipales ont donc un rôle essentiel à jouer dans une planification urbaine qui soit saine et qui prévoie d'autres moyens de transport et tienne compte des besoins de tous les citoyens, mais aussi des enfants.

Pour plus de détails sur la façon dont les administrations municipales et autres intervenants peuvent soutenir des infrastructures de transport actif faciles d'accès pour les enfants et les jeunes, consultez le document de discussions du PDTU intitulé *Le transport chez les jeunes*.

Avantages

Voici le plus grand avantage de la mise en œuvre de programmes de GTS : nos enfants seront plus en santé.

L'activité physique réduit les risques de maladies, notamment l'obésité, le diabète de type II, les maladies respiratoires et certaines maladies mentales, comme la dépression. Comme l'indique l'étude de cas du PDTU intitulée *La portée sociale du transport durable et actif*, le transport actif peut également favoriser une plus grande interaction sociale chez les enfants, rehaussant du coup leur estime de soi et leur sens de l'indépendance.

Des preuves montrent que lorsque des habitudes de déplacement actif se prennent dès le tout jeune âge, elles tendent à se perpétuer à l'âge adulte.

Les coûts des soins de santé qu'on épargne ainsi sont notables. Pour la société en général, l'Association médicale canadienne estime que le fardeau économique annuel de l'inactivité physique se chiffre à 5,3 milliards de dollars. La promotion d'une plus grande activité physique dans tous les groupes d'âge se veut l'une des façons de réduire les coûts des soins de santé.

Il coûte aussi beaucoup moins cher d'accommoder les cyclistes et les piétons que d'élargir des routes pour accueillir plus de véhicules. Le ministère des Transports de l'Ontario, par exemple, estime qu'il coûte entre 50 000 \$ et 100 000 \$ le kilomètre pour aménager des accotements pavés pour les cyclistes et 250 000 \$ du kilomètre pour des sentiers pavés. En comparaison, les coûts pour élargir une artère de deux à quatre voies sont d'environ 1,3 million \$ du kilomètre.

La sécurité est la principale préoccupation des parents lorsque vient le temps pour leurs enfants d'utiliser des modes de transport actifs. Il est évident que si les routes actives sont sécuritaires pour les enfants, elles le seront pour le reste de la société, notamment les populations vulnérables, comme les personnes âgées et les personnes ayant une déficience.

Enfin, les coûts environnementaux devraient aussi être pris en compte. Selon Transports Canada, les coûts environnementaux des transports se situeraient entre 14 et 36 milliards \$ chaque année. Le fait de réduire le nombre de voitures sur les routes en aidant les parents à opter pour des modes de transport actifs pour leurs enfants améliore la qualité de l'air ambiante et réduit le smog.

Intervenants

Même si la plupart des programmes de GTS découlent de problèmes de circulation ou de sécurité, les stratégies de GTS ne doivent pas être que l'apanage des écoles et des parents. Toute organisation ayant à cœur le bien-être des enfants, que ce soit des organisations de santé, des administrations municipales, des groupes de défense des intérêts sociaux ou encore des ONG en environnement, peut jouer un rôle dans la promotion et la mise en œuvre de stratégies de GTS.

L'école *City Hall* de Calgary a réuni un grand nombre d'intervenants, à savoir des écoles, des commissions scolaires, des administrations municipales, des autorités de transport local, des enfants et leurs parents, aux fins d'un programme qui éduque les enfants sur une foule de questions environnementales et communautaires. La question des transports y est également abordée.

Les enfants commencent le programme, qui dure une semaine, par un trajet en autobus urbain de Calgary vers l'hôtel de ville; pour certains élèves, c'est leur toute première expérience à bord d'un autobus urbain. Les enfants ont également la possibilité de parler directement avec les urbanistes et de proposer des façons de rendre leur quartier plus facile d'accès pour les jeunes.

Dans le même ordre d'idée, la région de Montréal, grâce à son programme de transport actif *Mon école à pied, à vélol*, en collaboration avec Vélo Québec, a également sollicité la participation de l'administration locale. Un comité d'intervenants composé de représentants de la municipalité aide à la collecte de données et à l'établissement de routes sécuritaires pour les enfants. Plus de 30 écoles participent maintenant au programme.

Leçons tirées

Nombre des programmes cités en exemple dans le présent document mettent en relief la nécessité de régler les inquiétudes des parents à propos de la sécurité et de la sûreté.

Que ces préoccupations soient réelles ou simplement perçues, il est essentiel de veiller à ce que les parents soient bien informés des initiatives de GTS. Selon le document Child- and Youth-Friendly Land-Use and Transport Planning Guidelines du Centre pour un transport durable, la participation des parents, des comités de parents et des enfants à l'élaboration des programmes contribue grandement à leurs succès (CTD, 2006).

Le financement des programmes de GTS sera toujours un défi. Les organisateurs d'un programme de GTS devraient toutefois se rappeler qu'ils n'ont pas besoin de « réinventer la roue », car plusieurs excellentes ressources, souvent gratuites, sont mises à leur disposition. Nombre de ces ressources sont inscrites dans la rubrique des *Références* ci-après.

Conclusion

Bon nombre des stratégies utilisées pour promouvoir le transport actif chez les enfants d'âge scolaire sont semblables aux stratégies sur la demande en transport dont on se sert depuis des années, avec succès d'ailleurs, dans les milieux de travail partout en Amérique du Nord. Quant aux intervenants qui ne prennent pas encore part aux discussions, la GTS se veut également une occasion de lancer une discussion sur la nécessité d'encourager le transport actif à tous les niveaux de la société.

La gestion du transport scolaire offre la possibilité d'instaurer de bonnes habitudes de transport chez les enfants, des habitudes qui pourraient tenir la vie durant. L'avantage principal des programmes de GTS est d'améliorer la santé et l'aptitude physique des enfants, mais ces programmes ont également un grand impact sur la réduction des gaz à effet de serre et des coûts des soins de santé, sur le temps que gagnent les parents, et sur la promotion d'une équité sociale plus présente.

Références et ressources

Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école. http://www.goforgreen.ca/araspe/home f.html.

American Journal of Public Health. Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from the Netherlands and Germany. Septembre 2003, vol. 93, nº 9.

Better Environmentally Sound Transportation. Programme Off Ramp. www.best.bc.ca/programsAndServices/index.html.

Campus Calgary. École City Hall. www.campuscalgary.ca/cityhall_school.htm?.

Association canadienne du transport urbain. PRSTC S2— Le transport collectif et le transport scolaire : l'expérience et les différentes approches. http://www.cutaactu.ca/fr/node/113 (anglais)

Centre pour un transport durable. Child Friendly Transportation Planning.

http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Child_friendly.pdf et Child- and Youth-Friendly Land-Use and Transport Planning Guidelines. http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Guidelines ON.pdf.

Département des Transports, État de la Californie. Safe Routes to School, Volume 2: Detailed Results. Rapport à l'assemblée législative, University of California Irvine, décembre 2003.

www.dot.ca.gov/hq/LocalPrograms/SafeRTS2School/UC Irvine Report Vol 2

Vert l'action. Étude nationale sur le transport actif en 1998, http://www.goforgreen.ca/at/fre/PDF/AT Survey-f.pdf; Arguments en faveur du transport actif, http://www.goforgreen.ca/at/Fre/PDF/at factsheet FRE.pdf; Comment mettre en place un autobus scolaire pédestre / cycliste, http://www.goforgreen.ca/araspe/pdf/How2 WSB FR.pdf; Pédi-tour canadien, http://www.goforgreen.ca/araspe/tools-f.html.

National Center for Safe Routes to School Program (É.-U.). www.saferoutesinfo.org/.

Promotion et Protection de la santé, Nouvelle-Écosse. Initiative *Neighbourhood Pace Car.* www.gov.ns.ca/hpp/physicalactivity/publications/walkingandwheeling200701.pdf

O'Brien, Catherine. *Ontario Walkability Study 2001*. Accessible à l'adresse : www.saferoutestoschool.ca/guide/Walkability%20Study%20Report.pdf.

Ontario School Bus Association. www.osba.on.ca.

Commission scolaire du district de Peel. www.peelschools.org/facts/facts/joint.htm

Agence de santé publique du Canada. *Qu'est-ce que le transport actif?* http://www.phac-aspc.gc.ca/pau-uap/condition-physique/transport.html.

Safe, Healthy, Active People Everywhere (SHAPE). www.shapeab.com/.

SécuriJeunes Canada. http://www.sickkids.on.ca/securijeunescanada/default.asp.

Statistique Canada. *Le Quotidien*, 20 juillet 2006. *Statistiques de la criminalité*. http://www.statcan.ca/Daily/Français/060720/q060720b.htm.

Translink. University U-Pass. www.translink.bc.ca/Transportation Services/Fares Passes/u-pass.asp.

Transports Canada, Programmes de démonstration en transport urbain. Les études de cas dont il est question dans le présent document peuvent être consultées sur les sites Web de Off Ramp (Vancouver) et dans le cadre des Green Commuting Initiatives (Winnipeg), Changeons d'air et Mon école à pied, à vélo!

http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm.

Transports Canada, Programme de démonstration en transport urbain. Programme U-Pass.

http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/gdt/gdt19.htm.

Transportation Tomorrow Survey (TTS), 2001. Survey Summary by Wards. www.jpint.utoronto.ca/ward01/tts01_wards.html.

Parlement du R.-U. Chambre des communes. *School Transport Bill.* www.publications.parliament.uk/pa/cm200304/cmbills/162/04162.i-iii.html.

Victoria Transport Policy Institute. School Transport Management. Mise à jour le 9 mai 2005. www.vtpi.org/tdm/tdm36.htm.

Way to Go! B.C. www.waytogo.icbc.bc.ca/.