

Commodités et programmes visant à encourager le transport actif en toutes saisons

Aperçu

Le transport actif est l'un des meilleurs moyens d'améliorer la santé et la qualité de l'air dans les localités et de réduire les coûts pour le personnel et les employeurs.

Les programmes et les commodités pour le transport actif permettent d'offrir un plus grand choix pour les déplacements en toutes saisons et entraînent des changements de comportement à long terme pour ce qui est du transport quotidien.

Le présent document de discussion examine les obstacles et les avantages les plus courants, donne de l'information sur les mesures générales qu'il est possible de prendre pour favoriser le transport actif, et examine aussi un ensemble d'initiatives qui ont connu du succès.

Ressources sélectionnées

1. Vert l'action [Walk and Roll: A Guide to Active Transportation to, from and at the Workplace](#).
2. Études de cas et documents de discussion du [Programme de démonstration en transport urbain de Transports Canada](#).
3. Victoria Transport Policy Institute. [Nonmotorized Transportation Planning: Identifying Ways to Improve Pedestrian and Bicycle Transport](#).

Les références se trouvent à la fin du présent document de discussion.

Contexte

Le Canada est un pays de plus en plus urbanisé, alors que la majorité de la population vit à moins de cinq kilomètres du travail, de l'école et des autres destinations quotidiennes (Statistique Canada, 2005). Toutefois, la plupart des Canadiens préfèrent encore conduire plutôt que de marcher, d'aller à vélo ou de combiner le transport actif et le transport en commun, comme d'utiliser les supports à vélos sur les autobus.

Les avantages du transport actif, cependant, sont de plus en plus connus. Lorsque les Canadiens choisissent le transport actif plutôt que la conduite, cela contribue à améliorer la santé, la qualité de l'environnement, l'équité sociale et la sécurité de la collectivité. Plusieurs de ces avantages sont exposés plus en détail dans les récents

documents de discussion du PDTU intitulés [Les liens entre la santé publique et le transport durable et actif](#) et [La portée sociale du transport durable et actif](#).

Obstacles

Le transport actif comptant tellement d'avantages, pourquoi la plupart des Canadiens — tel que rapporté dans les données de Statistique Canada en 2005 — continuent-ils de préférer la voiture pour tous leurs déplacements quotidiens?

Selon la publication *Walk and Roll* de Vert l'action, bien qu'une réponse simple soit que les Canadiens préfèrent conduire, « un examen plus en profondeur révèle qu'il existe des obstacles importants qui diminuent et influencent les choix de modes plus actifs ».

Ces obstacles sont à la fois de nature externe et interne, dont la météo défavorable, un manque d'infrastructures physiques comme des pistes cyclables ou des infrastructures qui ne sont pas bien entretenues en toutes saisons; un manque d'information relativement aux voies de passage, sentiers pédestres ou pistes cyclables; des préoccupations par rapport à la sécurité; et des contraintes de temps (Vert l'action, 1998).

Aux fins du présent document de discussion, les obstacles les plus courants sont divisés entre ceux associés au milieu de travail et ceux associés à la collectivité/municipalité. Il est aussi tenu compte des obstacles saisonniers et/ou liés à la météo.

Pour des renseignements particuliers aux écoles, consulter le document de discussion du PDTU intitulé *Gestion du transport actif en milieu scolaire*.

Obstacles en milieu de travail

- Un manque de commodités comme des douches, des vestiaires, des endroits pour laisser les vélos ou des supports à vélos, ou un manque d'information sur l'existence de ces commodités.
- Méconnaissance des routes sécuritaires et facilement accessibles pour se rendre et revenir du travail.
- Routes non sécuritaires pour se rendre et revenir du travail dont des voies, des entrées, des stationnements et des aires de rangement mal éclairés.

- Attitude hostile à l'endroit des navetteurs actifs (p. ex., désapprobation de la part des autres employés, heures de travail rigides, et autres).
- Subventions cachées qui favorisent la circulation automobile, comme le stationnement gratuit ou les dépenses de kilométrage.

Obstacles au niveau de la collectivité

- Méconnaissance des routes sécuritaires, rapides ou facilement accessibles comme les sentiers pédestres, les pistes cyclables, les routes de transport en commun, et autres.
- Absence d'habileté ou manque de confiance en soi pour recourir au transport actif comme le vélo.
- Infrastructure de transport mal conçue ou entretenue.
- Conception du voisinage qui favorise les voitures par rapport aux autres modes de transport.
- Correspondance intermodale inadéquate ou non existante, p. ex., supports à vélos sur les autobus, dans les trains ou le métro.

Obstacles saisonniers ou liés à la météo

- Mauvais entretien des trottoirs, pistes cyclables et sentiers pédestres.
- Absence d'habileté pour aller à vélo et manque d'information (p. ex., se vêtir selon la météo, meilleur équipement à utiliser et autres).
- Crainte de blessures en hiver ou lors de conditions météorologiques défavorables.

Commodités et programmes

De plus en plus d'initiatives sont en mesure de contrer ces obstacles et, par le fait même, de rendre plus facile — et ainsi plus agréable — pour les gens le choix du transport actif.

La recherche révèle que les programmes qui offrent plusieurs options de transport actif ont tendance à connaître plus de succès. De nombreux programmes de gestion de la demande en transport (GDT), par exemple, peuvent être mis au point pour des milieux de travail spécifiques ou pour des collectivités entières. Ces types de programmes sont habituellement coordonnés par une agence, ce qui permet que l'information soit conservée dans un secteur, et permettent tout un ensemble de stratégies complémentaires (VTPI, 2005).

Commodités et programmes en milieu de travail

Les commodités physiques qui favorisent le transport actif dans les milieux de travail sont des douches et des vestiaires, des supports à vélos et des stationnements pour vélos. Ces commodités peuvent être complétées par des initiatives comme des heures de travail souples et le télétravail, ou par des programmes de rattachement

garanti à la maison en cas d'urgence ou lorsque des employés sont tenus de travailler en soirée.

Des programmes complets en milieu de travail sont souvent offerts par l'entremise d'associations de gestion des transports (AGT). Ces associations sans but lucratif sont des organisations contrôlées par les membres qui assurent un éventail de services de transport dans un secteur spécifique, comme une collectivité ou un district commercial.

Les AGT comptent sur l'expertise collective et les ressources de tous leurs membres, ce qui permet d'offrir l'ensemble de leurs programmes et initiatives à des coûts moins élevés que si un milieu de travail devait mettre en place chaque service individuellement.

Les AGT offrent un grand nombre de services qui comprennent à la fois des initiatives de transport durable, comme des services de jumelage des trajets ou de covoiturage et des programmes visant à accroître le recours au transport en commun, ainsi que des programmes de transport actif qui encouragent la marche et l'utilisation du vélo.

Le plus grand réseau d'AGT au Canada est l'initiative *Transport intelligent*, dont les membres représentent neuf administrations municipales dans la Région du Grand Toronto et à Hamilton.

S'il n'y a pas d'AGT, les employeurs peuvent avoir recours à plusieurs autres options tel qu'illustré dans les exemples de programmes qui suivent.

Exemples de programmes

De plus en plus de programmes utilisent une approche de marketing social axée sur la collectivité. Il s'agit d'une approche pratique qui met l'accent sur le contact personnel entre les membres de la collectivité et qui élabore des stratégies pour surmonter les obstacles structurels qui empêchent les personnes de changer certains comportements. Pour obtenir plus d'information sur cette approche et les outils utilisés, consulter le document de discussion du PDTU intitulé *Le rôle de la campagne de marketing social axée sur la collectivité en appui au transport actif et au transport durable*.

TravelSmart, qui a d'abord fait son apparition en Europe, a recours à un ensemble d'outils de l'approche de marketing social axée sur la collectivité pour changer le comportement des travailleurs en matière de déplacement. L'approche, à laquelle on fait aussi référence comme marketing individualisé, a été appliquée avec succès dans certains pays du monde.

Au Canada, le programme pilote [*TravelSmart*](#) à Vancouver collabore avec des partenaires des secteurs privé et public.

Les organisateurs entrent en contact avec les ménages directement afin de connaître leur intérêt pour des modes alternatifs de transport. Si un intérêt est manifesté, les personnes interrogées peuvent alors choisir un ensemble de ressources et de documentation qui répond à leurs besoins en matière de déplacement, comme des cartes du réseau de transport en commun, des guides pour le déplacement à vélo et pour les sentiers pédestres, des coupons-rabais dans un atelier de réparation de vélos, etc.



Les participants peuvent également profiter des services des ambassadeurs de « TravelSmart » qui se rendront à domicile pour offrir des conseils personnalisés en matière de déplacement.

Défi transport est un événement annuel qui encourage les employés à pratiquer le transport actif pendant une semaine. Il offre aussi aux employeurs une occasion de mettre à l'essai

certaines initiatives à court terme et de décider de les appliquer ou non à long terme.

Dans le cas du bureau d'Ottawa d'Exportation et développement Canada (EDC), l'incitation à ajouter des commodités additionnelles en milieu de travail est due à sa participation à *Défi transport*. La haute direction d'EDC a noté une hausse importante du nombre d'employés qui ont continué à se rendre au travail à vélo même après la fin du projet, et principalement au printemps, à l'été et à l'automne. En conséquence, EDC a aménagé un stationnement souterrain permanent pour vélos.

Défi transport offre également à des agents locaux ou à des organisations non gouvernementales la possibilité d'élaborer des programmes de transport actif pour les employeurs. L'organisateur local de *Défi transport* à Calgary, Sustainable Alberta, par exemple, a consacré sa participation à une série de programmes visant à réduire le nombre de véhicules sur la route. Il offre maintenant aux employeurs le programme de réduction des déplacements *Saddle Up!* toute l'année, ainsi que des ateliers gratuits *Commuter Resources and Information Kit* (CRIKit).

Au cours des trois dernières années, la Washington University à Seattle a offert un programme semblable appelé « *Ride in the Rain* » au cours duquel les équipes des facultés, les étudiants et le personnel sont invités à se rendre au campus à vélo. Cette campagne se déroule en janvier — le mois où Seattle reçoit habituellement le plus de pluie, soit deux jours sur trois — et demande aux participants de consigner en direct tous leurs déplacements à vélo et de noter les jours où ils ont dû se déplacer sous la pluie. En concurrence pour des prix et des trophées —

dont le *Soaked to the Gills Award* — plus de 90 équipes ont participé en 2006.

Plusieurs organisations non gouvernementales (ONG) offrent aussi des programmes de formation ou de ressources à l'intention des employeurs qui souhaitent aider leurs employés à en connaître davantage au sujet du transport actif.

Citoyens pour la sécurité en vélo d'Ottawa, par exemple, offre le programme *Wheels 2 Work*. Les employeurs peuvent participer à des déjeuners-colloques et à de la formation sur route à vélo dispensée par des instructeurs certifiés.

Bike to Work à Victoria, qui a été lancé comme une activité d'une semaine, a élargi son rôle et offre maintenant une série d'ateliers destinés à enseigner aux autres la façon d'instaurer des programmes pour les déplacements à vélo dans leurs collectivités.

Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens de Transports Canada offre également une mine de renseignements aux employeurs qui cherchent à offrir des options de transport durable à leurs employés. Le guide renferme une étude de cas et un modèle de planification pour un programme par étape de transport, ainsi qu'un chapitre consacré aux questions relatives au transport actif.

Commodités et programmes communautaires et municipaux

Le fait d'assurer des commodités pour les cyclistes et les piétons n'est pas seulement plus pratique et plus agréable pour ceux qui souhaitent profiter du transport actif, mais rend aussi la collectivité plus sécuritaire pour tous les résidents.

Par exemple, les systèmes de contrôle de la circulation peuvent prévoir des changements au chronométrage de la signalisation pour les cyclistes et les piétons, ou s'assurer que les vélos sont « captés » par les capteurs routiers.

Des mesures de sécurité générales doivent également être envisagées au moment de la conception de l'infrastructure de transport actif. Par exemple, les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu tiennent compte de tous les éléments de conception de l'environnement, comme un éclairage adéquat, l'élimination des coins cachés, et l'assurance d'une bonne visibilité.

Les supports à vélos aux destinations communes sont une commodité de base. La plupart des édifices publics, comme les bibliothèques, les centres communautaires et les installations municipales possèdent déjà des supports à vélos, mais dans certains cas ils ne sont pas bien entretenus ou ne tiennent pas compte de la conception des vélos modernes. Par exemple, plusieurs supports de style plus

ancien ne sont pas assez larges pour les pneus d'un vélo de montagne.

Certaines zones commerciales, comme les grands marchés d'alimentation et centres commerciaux, peuvent avoir des stationnements pour vélos inadéquats ou ne pas en avoir du tout. Les groupes communautaires et les individus peuvent encourager la direction de ces commerces de détail à fournir ces commodités, ou encore les municipalités peuvent adopter des règlements ou élaborer des directives qui exigent ce genre d'installations.

Le fait d'offrir des possibilités de transport intermodal peut aussi favoriser le transport actif. Plusieurs villes canadiennes ont adopté des mesures visant à assurer des supports à vélos sur les autobus, à permettre les vélos à



bord des trains légers sur rail et dans le métro, et à installer des stationnements pour vélos, des casiers et des vestiaires dans les principales plaques tournantes et stations de

transport en commun.

Exemples de programmes

Plusieurs municipalités canadiennes intègrent maintenant le transport actif dans leurs stratégies de planification du transport urbain. Cela permet d'avoir une perspective plus



générale de tous les modes de transport, tout en respectant les objectifs locaux en matière de santé et d'environnement.

Dans le but de maintenir et d'améliorer l'habitabilité et le rendement économique de Vancouver, la ville a élaboré un nouveau plan de transport pour le centre-ville. Le plan prévoit différents projets pour tenir compte des questions pertinentes aux

piétons et aux cyclistes.

Par exemple, le plan pour les piétons comprend des mesures comme des passages piétonniers à mi-chemin d'un pâté de maisons, des passages pour piétons plus larges aux intersections et des détecteurs automatiques de piétons (y compris des dispositifs sensoriels pour les piétons aveugles ou malendendants). Dans le même ordre d'idées, son plan pour le cyclisme comprend des mesures comme des aires de stationnement, l'aménagement de nouvelles voies pour

vélos et la création d'un réseau cyclable de 25 kilomètres pour relier les principaux secteurs du centre-ville.

Le *Master Bicycle Plan* de Toronto a d'abord été présenté en 2001 et il tient compte de tous les aspects du cyclisme en toute sécurité : la planification des rues, l'aménagement de réseaux cyclables, les programmes d'enseignement et de formation sur la sécurité à vélo, les stationnements pour vélos, la promotion du cyclisme par la distribution de documentation et la tenue d'activités, et l'intégration des vélos dans son réseau de transport en commun.

Les journées sans voiture ou autres événements spéciaux où la circulation routière est interdite dans un quartier en particulier peuvent contribuer à démontrer les répercussions négatives des voitures, tout en encourageant le public à envisager et essayer le transport actif.

Montréal, par exemple, tient l'événement *En ville, sans ma voiture* depuis 2003. Un secteur du centre-ville est fermé à la circulation automobile et les piétons peuvent profiter d'une foule d'activités offertes gratuitement. Plus de 25 000 personnes y ont participé en 2004 et, parmi celles qui voyagent généralement en voiture et qui ont été interrogées dans le cadre de l'événement, presque 40 % ont eu recours à un mode de transport alternatif ce jour-là. Quelque 68 % des personnes interrogées ont avoué que cet événement les encourageait à envisager d'autres modes pour leurs déplacements quotidiens.

Environnement Québec a profité de l'occasion pour attirer l'attention sur la pollution de l'air et la pollution par le bruit le jour de l'événement. L'organisme a révélé que les émissions d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone (polluants qui contribuent à la formation du smog) ont été réduites de 90 % entre 10 heures et 15 heures comparativement à une intersection où le volume de circulation était normal.

Certaines collectivités organisent aussi des campagnes éclairées sur la sécurité à des périodes spécifiques de l'année afin de sensibiliser les conducteurs à la sécurité des piétons et des cyclistes. Par exemple, l'événement *Be Safe Be Seen* de la ville de Coquitlam, en Colombie-Britannique, se tient en septembre lors du retour à l'école des enfants. Des panneaux sur les pelouses rappellent aux parents et aux conducteurs de ralentir, principalement dans les zones scolaires; la police communautaire et des bénévoles surveillent la vitesse des véhicules dans les zones scolaires; et la municipalité et ses partenaires locaux distribuent des autocollants réflecteurs gratuitement aux piétons et aux cyclistes pour qu'ils soient plus visibles pour les conducteurs.

Pour obtenir plus d'information sur le transport actif lié aux enfants de tous âges, consulter le document de discussion du PDTU intitulé *Gestion du transport actif en milieu scolaire*.

Commodités et programmes saisonniers ou liés à la météo

Le transport actif lors de météo défavorable, particulièrement durant les mois d'hiver ou les jours de pluie, peut présenter un véritable défi même pour le cycliste ou le piéton le plus aguerri.

En hiver, l'une des plaintes les plus courantes de la part des piétons est que les trottoirs ne sont pas nettoyés de façon adéquate et, dans certains cas, ne sont pas déblayés du tout. Il est possible pour les municipalités de faciliter le transport actif en s'assurant que les trottoirs sont nettoyés de façon opportune.



Cela ne contribue pas seulement à rendre l'environnement plus sécuritaire pour ceux qui se déplacent uniquement à pied, mais aussi pour les personnes qui marchent pour se rendre aux arrêts et qui attendent l'autobus.

Au printemps, une plainte semblable est faite en ce qui a trait à la poussière et aux débris de l'hiver qui s'accumulent sur les trottoirs et le long des rues. Le balayage des rues, particulièrement au cours des premières semaines du printemps, réduit les particules et autres polluants et rend la marche et le cyclisme plus sains et agréables.

Exemples de programmes

WalkSMART, un programme permanent à Wilsonville, en Oregon, offre des incitatifs qui rendent la marche plus facile, sécuritaire et agréable. Les participants reçoivent un podomètre pour leur permettre de constater leurs progrès; chaque mois, les participants enregistrent leurs distances et deviennent admissibles à des tirages de prix, soit des articles pratiques comme des parapluies pour les jours pluvieux ou des feux clignotants qui peuvent être apposés sur les souliers pour une meilleure visibilité.

Les hivers canadiens peuvent rendre la marche difficile, mais Safe Healthy Active People Everywhere (SHAPE), les coordonnateurs en Alberta de Active and Safe Routes to School, a organisé un *Winter Walk Day* le 7 février 2007 auquel ont participé 30 000 personnes provenant d'écoles, de groupes communautaires et de milieux de travail.

En plus de faire la publicité de l'événement par l'entremise d'une circulaire électronique renfermant de l'information sur la façon de se vêtir en hiver, certaines écoles participantes ont surveillé les températures pour s'assurer que les enfants et les parents étaient au courant des avertissements de gelures. Puisque le soleil se lève plus tard et se couche plus tôt au nord, certaines écoles dans le nord ont changé l'heure de la marche de manière à ce que les enfants ne marchent pas à la noirceur.

L'événement, que les organisateurs de SHAPE aimeraient bien voir devenir une activité annuelle, a reçu une bonne publicité dans les médias locaux, les écoles, les collèges et universités, les organismes de conditionnement physique et de la part des autres partenaires locaux.

Quelques entreprises privées fournissent aussi de l'information au sujet de la marche ou de la course en hiver. L'entreprise canadienne *Running Room Ltd.*, qui se spécialise dans les chaussures de course et les accessoires, offre des cliniques sur la marche et la course qui comprennent de l'information sur le type de vêtement à porter par temps de pluie ou par temps froid. Un groupe de discussion sur son site Web permet aussi aux personnes intéressées d'échanger des idées.

Pour les personnes qui s'intéressent au cyclisme en hiver, Vert l'action offre un guide de trois pages qui renferme des renseignements sur la façon de se vêtir, le meilleur type de vélo à utiliser, la planification des routes, les questions de sécurité comme la visibilité et les feux sur le vélo, ainsi que l'entretien.

L'un des sites Web les plus complets consacrés spécifiquement au cyclisme en hiver est le site américain *ICEBIKE*. Reconnu comme « le rendez-vous des passionnés du cyclisme en hiver et des autres personnes quelque peu fanatiques », ce site donne des renseignements pratiques sur des vêtements et des chaussures qui ont été testés par temps froid, sur l'équipement pour vélo et les techniques de cyclisme en hiver, et renferme également des articles, des photos et une liste d'événements.

Les groupes d'utilisateurs de vélos constituent également une excellente source d'information pratique. Il s'agit d'un groupe de cyclistes — provenant du travail, de l'école ou de la collectivité — qui collaborent en vue d'améliorer les conditions des cyclistes ou qui prennent simplement plaisir à faire du vélo ensemble. Ces groupes offrent des possibilités sociales de même que la sécurité de faire du vélo avec d'autres cyclistes.

Le guide *Bicycle User Group* de Citoyens pour la sécurité en vélo donne de l'information sur la façon de former et de maintenir un groupe d'utilisateurs de vélos, y compris comment sensibiliser les employeurs et les gérants d'immeuble. Le guide renferme de la documentation promotionnelle gratuite qui peut être reproduite, des échantillons d'enquêtes sur l'évaluation des sites, des renseignements sur l'entretien d'un vélo et des conseils de sécurité pour s'adonner au cyclisme peu importe les conditions météorologiques.

Le programme *Hiver l'action* de Vert l'action inclut des idées sur tous les types de vie active, y compris le transport actif, durant les mois d'hiver. Par exemple, le projet *Autobus scolaires pédestres*, un programme de transport actif où des adultes accompagnent à tour de rôle les enfants sur le chemin de l'école à l'aller et au retour, peut fonctionner à

l'année pour encourager les jeunes à faire davantage d'activités physiques.

La météo défavorable n'est pas le seul facteur saisonnier qui doit être pris en compte lors de la mise en œuvre de programmes de transport actif. Il est possible de profiter des jours de smog en été pour faire la promotion du transport actif.

Par exemple, le *Ozone Action Program* de Detroit, au Michigan, profite des alertes au smog en été pour inviter les gens à passer à l'action. Les employeurs qui participent au programme reçoivent de la documentation pour les aider à informer leurs employés et elle renferme aussi des solutions de transport actif, comme l'utilisation du vélo ou le télétravail, et des solutions de transport durable, comme le transport en commun ou le covoiturage.

Autres idées et leçons tirées

De l'information sur plusieurs des programmes et des idées que renferme le présent document de discussion est accessible en direct et les dossiers sont énumérés dans la section **Références**. De plus, *Walk and Roll Guide* de Vert l'action donne les idées suivantes de transport actif.

En milieu de travail

- Créer un comité de transport actif permet d'avoir à l'interne une source d'information pour les employés et permet de diffuser des guides sur le cyclisme ou la marche et sur les routes; de coordonner des activités à l'heure du déjeuner ou des initiatives en matière de navettage comme un programme de « compagnons de cyclisme » où des cyclistes chevronnés font du vélo avec des cyclistes moins expérimentés pour se rendre au travail et en revenir; ou d'encourager la participation à des activités annuelles comme Défi transport.
- Les employeurs peuvent fournir de l'information sur le transport actif en l'incluant dans les trousseaux d'orientation à l'intention des nouveaux employés, en s'assurant que les employés savent où se trouvent les douches, les vestiaires et le stationnement pour vélos, et en fournissant des bons de taxi ou des laissez-passer de transport en commun aux employés qui doivent à l'occasion se rendre à l'extérieur du bureau pour le travail.
- Si l'espace est restreint pour les commodités comme le stationnement pour vélos ou les douches, les employeurs peuvent envisager de s'associer avec d'autres employeurs du voisinage pour partager ces types d'installations.

Au niveau de la collectivité

- Les journaux communautaires, les bibliothèques, les centres communautaires ou récréatifs et les écoles offrent tous des possibilités de rendre disponible l'information sur le transport actif et, dans certains cas, peuvent aussi fournir de l'espace bon marché pour les programmes de formation aux fins d'acquisition de compétences.
- Les municipalités peuvent élaborer un plan de transport actif qui comprend un comité communautaire consultatif. Les municipalités qui ont intégré le transport actif dans leur planification actuelle de transport et d'aménagement urbain profitent souvent de retombées, comme l'amélioration de la santé et de l'équité sociale au sein de la collectivité, ainsi qu'un environnement plus propre.
- Les groupes communautaires ou les municipalités peuvent parrainer des prix ou autres types de programmes de reconnaissance pour leadership et innovation dans le domaine du transport actif.
- Les commerces locaux peuvent être encouragés à offrir des rabais ou autres promotions pour les clients qui ont recours au transport actif. Plusieurs commerces locaux indiquent les directives pour se rendre au magasin sur leur site Web et il est possible de les encourager à y indiquer également les directives pour s'y rendre à vélo ou par le transport en commun.

Leçons à l'intention des intervenants

L'établissement de partenariats avec différentes organisations peut entraîner plusieurs avantages, comme d'avoir accès à de l'expertise ou de partager les coûts d'un programme.

Le programme *BikeShare* de Toronto est un bon exemple d'un groupe communautaire en partenariat avec une municipalité. *BikeShare* a été lancé comme un programme de partage de voitures pour offrir un accès à un parc de vélos à 16 emplacements au centre-ville. Plusieurs partenaires des secteurs privé et public ont collaboré à la réalisation de ce programme. Bien que le programme ait été abandonné en 2007 en raison d'un manque de financement, à un certain moment il comptait plus de 2 000 membres réguliers et de 65 % à 75 % du parc étaient utilisés en tout temps.

Un autre exemple est l'initiation *Reclaiming Streets for People* de Halifax. Les propriétaires d'entreprises louent des sections de trottoirs de la ville pour y exploiter des cafés le long de la rue Argyle, une voie publique achalandée du centre-ville. Entre 1995 et 2004, le nombre de piétons a augmenté de presque 30 % au centre-ville.



Rue Argyle Boutique de chaussures Economy Promenade Trottoir Café

En milieu de travail, de par leur position, les employeurs peuvent exercer une plus grande influence sur les comportements de leurs employés en matière de déplacement que les partenaires communautaires ou municipaux.

Les programmes qui connaissent le plus de succès en milieu de travail présentent une grande variété d'options de transport. Des programmes de raccompagnement garanti à la maison, par exemple, peuvent être des éléments essentiels pour ceux qui souhaitent se rendre et revenir du travail à vélo. Les employés peuvent être plus susceptibles d'adopter le vélo comme moyen de transport régulier si ces programmes sont offerts parce qu'ils savent qu'il existe des options en cas d'urgence, s'ils doivent se rendre à un autre bureau durant la journée ou simplement si la météo devient inclemente.

Conclusion

Les programmes de transport actif qui connaissent du succès éliminent les obstacles, prévoient les infrastructures et les commodités nécessaires, créent des environnements sûrs, et s'assurent que tous les avantages du transport actif sont bien compris.

En incorporant le transport actif dans les milieux de travail et les collectivités, tous les intervenants pourront profiter d'avantages considérables en termes de santé, d'environnement, ainsi que sur le plan financier et social.

À la limite, l'objectif de tout programme de transport actif est d'encourager les personnes à avoir recours plus souvent à des modes actifs et ce, même pour des déplacements plus longs, peu importe la saison.

Références et ressources

Association canadienne pour le transport du navetteur. <http://www.actcanada.com/Fr/index.aspx>.

Bike to Work Victoria. www.biketoworkvictoria.ca/.

Citoyens pour la sécurité en vélo. *BUGS at Work! A Bicycle User Group Guide*. www.safecycling.ca/BUGmanual2002/bugs-long.pdf.

Commuter Challenge. Études de cas. www.commuterchallenge.ca/english/casestudies.aro.

Coquitlam, C.B. *Back to School – Be Safe Be Seen*.
www.coquitlam.ca/Media+Centre/News+Releases/Transportation+and+Transit/Back+to+School+-+Be+Safe+Be+Seen.htm.

Cullbridge Marketing and Communications. *Outils de changement : Des méthodes éprouvées pour promouvoir la santé, la sécurité et l'écocivisme*. www.toolsofchange.com.

Vert l'action. Walk and Roll program guide. *The Barriers to Active Transportation*. 1998.
www.goforgreen.ca/at/Eng/PDF/WALK_ROLL_ENG_Part2.pdf.

RGT Branché sur l'air pur. Transport actif. www.gtacleanaironline.ca.

Agence de santé publique du Canada. Programme Hiveractif.
http://www.winteractive.org/fr/index.php?section=t_wa2007_pa_active_transportation.

Running Room Ltd. www.runningroom.com.

Safe Healthy Active People Everywhere (SHAPE) Alberta. *Winter Walk Day*. www.shapeab.com.

Transport intelligent. www.smartcommute.ca/home.

Statistique Canada. *Pleins feux sur le navettage*. www42.statcan.ca/smr04/2005/06/smr04_15805_04_f.htm.

Sustainable Alberta. www.calgarycommute.ca.

Transports Canada. *Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*.
www.tc.gc.ca/Programs/Environment/Commuter.

Transports Canada. *Programme de démonstration en transport urbain*, différentes études de cas et différents documents de discussion. www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/repertoiredeetudedecas.htm.

TravelSmart Australia. *Employers Kit*. www.travelsmart.gov.au/employers/case.html.

University of Washington. Commuter Services. *Ride in the Rain*.
www.washington.edu/commuterservices/riderain/index.php.

Victoria Transport Policy Institute. *Nonmotorized Transportation Planning: Identifying Ways to Improve Pedestrian and Bicycle Transport*. www.vtpi.org/tm/tm25.htm.

Wilsonville, Oregon. *WalkSMART*. www.walksmart.info.