Évolution des comportements de transport dans les Prairies et le Nord canadien

Tour d'horizon

Cet article présente plusieurs habitants des provinces des Prairies et du Nord canadien qui ont modifié leurs habitudes de transport grâce à leur participation directe à un programme de transport durable. Leurs récits illustrent de quelle façon de simples initiatives de transport peuvent avoir des conséquences bénéfiques à long terme sur les comportements de déplacement des gens – en transformant les automobilistes en covoiturieurs, en usagers des transports en commun, en cyclistes, en piétons et en télétravailleurs.

Ressources

Groupe de travail sur les transports urbains du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. *Le transport en commun au Canada : un inventaire des progrès récemment réalisés* http://www.comt.ca/french/urbainsprogres.pdf.

Association canadienne du transport urbain. *L'offre et la demande optimales du transport en commun au Canada.* http://www.cutaactu.ca/fr/publicationsandresearch/resources/IP30F.pdf.

Pour les autres ressources mentionnées dans le présent article, se reporter à la section **Ressources** à la fin du document.

Transport durable dans les Prairies et le Nord canadien

Les besoins en transport durable dans un territoire aussi vaste que celui regroupant les provinces des Prairies et le Nord canadien varient nécessairement en fonction des besoins de la population, de la croissance et de l'économie de chacune des régions.

Par exemple, ces dernières années, l'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon ont enregistré une croissance plus grande de la population que bien d'autres régions du Canada. L'Alberta a connu la plus forte hausse migratoire interprovinciale au Canada entre 2001 et 2006; en 2008, le Yukon a enregistré sa plus forte augmentation nette de la population depuis plus de 20 ans.

Cela explique que les distances à parcourir pour se rendre au travail soient à la hausse dans ces régions. Statistique Canada signale qu'entre 2001 et 2006, la distance moyenne parcourue entre la maison et le travail en Alberta et en Saskatchewan a augmenté de 7 p. 100.

Le besoin de moyens de transport plus durables se fait de plus en plus sentir. Ainsi, un rapport du Groupe de travail sur les transports urbains (GTTU) du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière constate que la congestion est l'un des principaux facteurs qui influencent la compétitivité et la qualité de vie dans les grandes villes.

Dans leur rapport, les ministres indiquent qu'« il est clair qu'on ne pourra bâtir un avenir plus durable avec les modèles de transport actuels, en particulier en ce qui concerne l'utilisation de l'automobile. Le transport durable est essentiel au fonctionnement des grandes villes canadiennes et devient un facteur de plus en plus essentiel de mobilité dans les petites villes et les collectivités. »

La Chambre de commerce du Canada (CCC) est parvenue à la même conclusion. Dans son rapport *Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada,* la CCC note que « le transport public est un service essentiel qui contribue au bien-être d'une ville. Il augmente la valeur des propriétés résidentielles et commerciales et peut également contribuer à réduire la partie du budget des ménages consacré au transport ».

Les investissements dans les transports ont augmenté partout au pays au cours des dernières années, mais le GTTU indique qu'il reste encore beaucoup à faire. Le groupe de travail a examiné la situation de 160 villes et a constaté qu'un investissement de près de 23 milliards de dollars sera nécessaire au cours des dix prochaines années pour l'entretien et le développement des systèmes de transport public actuels.

Selon une étude effectuée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), l'offre et la demande optimales de services de transport en commun au Canada nécessiteraient un investissement de 71 milliards de dollars dans l'infrastructure de transport public. Contrairement aux estimations du GTTU, les chiffres de l'ACTU tiennent compte *à la fois* de l'entretien et du développement des

systèmes existants *et* de la création de nouveaux systèmes. L'ACTU estime à 239 milliards de dollars les retombées économiques d'un tel investissement, y compris la création d'environ 65 000 emplois permanents à temps plein.

En outre, dans son rapport *L'offre et la demande optimales du transport en commun au Canada,* l'ACTU indique que « les automobilistes paient bien moins que le coût social véritable de leur déplacement. Ils ne paient pas les frais de retard, la mobilité perdue, la perte de productivité, les collisions et les problèmes environnementaux et sanitaires qui découlent de la congestion du trafic et qui ont été estimés à au moins 3,7 milliards de dollars par an ».

L'ACTU conclut que si les automobilistes payaient le coût social entier de chaque déplacement, un plus grand nombre d'individus utiliseraient le transport en commun. Une telle situation mènerait à une meilleure allocation des ressources entre les systèmes routiers et les autres systèmes durables de transport.

Tant l'ACTU que le GTTU reconnaissent cependant que le simple fait d'investir dans les transports en commun ne sera pas suffisant pour réduire le nombre d'automobiles sur la route. Ils estiment que les investissements auront des retombées optimales s'ils sont accompagnés d'une bonne gouvernance, de pratiques de planification efficaces et d'une gestion de la demande en transport.

Ce document fait état d'une variété de mesures prises par les collectivités des Prairies et du Nord canadien pour aider leurs habitants à passer d'un véhicule à un seul occupant à des modes de transport plus durables grâce à des programmes et des services qui répondent à leurs besoins.

Voici le récit d'individus ayant modifié leurs habitudes de déplacement grâce aux politiques, aux programmes et aux initiatives mises en place dans leur collectivité.

Le défi

Chaque province ou territoire doit surmonter des difficultés qui lui sont propres lorsqu'il s'agit d'améliorer l'accès et les possibilités dans le domaine du transport actif et durable.

Dans son rapport intitulé *Shifting Gears: Sustainable Mobility for Western Municipalities* (Changer de vitesse : mobilité durable pour les municipalités de l'Ouest), l'organisme à but non lucratif Climate Change Central, qui donne des conseils en matière de politiques sur un éventail d'enjeux relatifs aux changements climatiques, propose son point de vue sur les difficultés rencontrées par de nombreuses villes des Prairies.

« Contrairement aux centres urbains des autres régions du Canada, les villes des Prairies ont peu de barrières naturelles à l'expansion vers l'extérieur », affirme le rapport. Cette expansion des villes accentue la demande sur leurs systèmes de transport. « Avec une [telle] croissance, des solutions de transport ne faisant pas appel à l'automobile et des schémas d'aménagement territorial favorisant des modes de transport alternatifs seront nécessaires. Les villes ne peuvent pas se permettre de résoudre leurs problèmes de congestion en augmentant simplement la capacité routière; elles ne peuvent pas non plus s'étendre indéfiniment sans accroître la pression sur l'environnement. »

En raison de leur jeune âge, et contrairement aux anciennes villes canadiennes, de nombreuses villes des Prairies ont été conçues en fonction de l'automobile. Comme le note le rapport, « les villes des Prairies n'ont pas bénéficié des modèles de développement urbain en vigueur avant l'arrivée de l'automobile, modèles qui sont plus propices à des formes alternatives de transport ».

Il est encore plus difficile d'exploiter des systèmes de transport durable dans le Nord. Les territoires doivent composer avec un climat rude, de longues distances entre les collectivités, une population clairsemée (et, par conséquent, une base tarifaire moins importante pour le transport en commun), un manque d'infrastructures de transport, un environnement sensible et une saison de construction beaucoup plus courte que dans le reste du Canada.

Transports en commun

Selon le Recensement de 2006, environ 11 p. 100 de la population active canadienne utilise le transport en commun comme principal moyen de transport. Le tableau ci-dessous indique le pourcentage d'utilisation du transport public dans les trois provinces des Prairies et les territoires.

	Transport en commun
Alberta	9 %
Saskatchewan	2 %
Manitoba	2 %
Yukon	2,5 %
T. N.-O.	0,7 %
Nunavut	0,2 %

En Alberta, onze municipalités disposent de services réguliers de transport en commun. Calgary et Edmonton, qui comptent pour plus de 50 p. 100 de la population de la province, offrent à la fois des services d'autobus et de train léger.

Sept collectivités de la Saskatchewan représentant 53 p. 100 de la population provinciale ont des services de transport en commun.

Quatre collectivités urbaines et 66 collectivités rurales du Manitoba proposent des services plus ou moins importants de transport en commun. De plus, le Manitoba est la seule

province des Prairies à avoir adopté une définition du transport durable qui appelle au respect des besoins fondamentaux de tous les individus et à la mise en place de systèmes de transport durables qui soient abordables et efficaces; elle demande aussi que ces systèmes de transport soient en mesure de limiter les émissions et de préserver les ressources non renouvelables.

Dans les territoires, seules les grandes villes (Whitehorse, Yellowknife et Nunavut) disposent de transports en commun. En tant que plus grande ville du Nord, Whitehorse offre la plus large gamme de services de transport en commun, notamment des supports à vélos sur les autobus ainsi que des autobus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'un des témoignages présentés dans ce document illustre de quelle manière les questions relatives au coût, au temps et à l'emplacement des arrêts de bus et de train ont eu une incidence sur la décision prise par un résidant de Calgary de délaisser sa voiture au profit du transport en commun.

Un autre traite de la façon dont une campagne de marketing social personnalisée à Winnipeg a permis de convaincre un conducteur de longue date de passer à l'utilisation du vélo et du transport en commun. Les techniques de marketing social sont axées sur les rapports directs entre les membres de la collectivité et sur l'élimination des obstacles structuraux qui empêchent les gens de modifier leur comportement.

Le transport actif

Selon le Recensement de 2006, parmi les 14,7 millions de personnes formant la population active canadienne, 195 510 se rendent au travail à vélo et 939 290 se rendent au travail à pied. Le tableau ci-dessous indique la répartition de ces modes de transport actif pour les trois provinces des Prairies et les territoires.

	Marche	Vélo
Alberta	6 %	1,1 %
Saskatchewan	8 %	1,5 %
Manitoba	7,4 %	1,6 %
Yukon	13 %	2,6 %
T. N.-O.	26 %	2 %
Nunavut	49 %	0,1 %

Les gens choisissent de marcher ou de prendre leur vélo pour une variété de raisons : santé, hausse du coût d'achat et d'entretien d'un véhicule, commodité ou encore combinaison de ces facteurs. En ce qui concerne le vélo, des facteurs comme la crainte de rouler dans la circulation, le peu ou l'absence de voies réservées pour les vélos et le manque d'équipements peuvent constituer des obstacles à ceux qui souhaitent utiliser davantage leur vélo.

Les municipalités sont les mieux placées pour éliminer ces obstacles. De nombreuses collectivités ayant amélioré les infrastructures favorisant le vélo et la marche ont constaté que leurs efforts ont porté fruit.

La majorité des témoignages présentés dans ce document montrent à quel point de petites améliorations à l'infrastructure cyclable, comme le déneigement des pistes en hiver, peuvent encourager les habitants à emprunter plus souvent leur vélo, même dans le plus froid des hivers canadiens.

Changement des habitudes, une personne à la fois

Changer le statu quo

Charlie, de Calgary, a changé d'avis sur le transport suite à sa participation au Défi Transport, un programme national qui encourage les gens à emprunter des moyens de transport durables pendant une semaine.

« J'ai commencé à prêter attention au Défi Transport voilà deux ans environ », se souvient Charlie, qui travaillait auparavant comme consultant à divers endroits. « Avant que je commence à emprunter les transports en commun, je prenais ma voiture pour aller travailler; il fallait que je me faufile dans la circulation et que je lutte pour une place de stationnement. Je me demandais pourquoi la ville creusait sans cesse des trous dans la rue. Bien souvent je commençais mes journées déjà stressé avant même d'arriver au bureau. »

En 2008, Charlie et sa femme ont trouvé tous deux un emploi permanent au centre-ville. « Les coûts de déplacement ont commencé à peser plus lourd. Lorsque j'ai entendu parler du Défi Transport, nous avons rangé les voitures et commencé à prendre les transports en commun. »

Charlie dit aussi que ses enfants (18 et 25 ans) ont été pour eux des modèles. « Aucun d'entre eux ne conduit une voiture ni n'a son permis. Ils sont tellement habitués aux transports en commun qu'ils ont rejeté à plusieurs reprises notre offre de payer pour des leçons de conduite. »

Bien que le Défi Transport ait amené Charlie à s'interroger sur ses habitudes de transport, ce qui a vraiment pesé dans la balance, ce sont les coûts. Sa facture de carburant ne représente plus maintenant que 20 $ à 40 $ par mois; les coûts d'entretien des véhicules sont en baisse et Charlie estime qu'il a prolongé la vie de sa voiture de deux à quatre ans.

Il se sent aussi moins stressé une fois rendu au travail. « Je profite d'environ une heure de lecture sans interruption tous les jours. Je lis en moyenne deux ou trois livres par mois maintenant. Je n'ai plus à me soucier de la circulation,

des travaux de construction ou des autres conducteurs, ni de trouver une place de stationnement. »

Même sans transport en commun, Charlie dit qu'il examinerait la possibilité de faire du covoiturage pour réduire les coûts et le stress. « Je travaille comme analyste d'affaires dans le domaine des rapports financiers, je pourrais donc faire du télétravail à l'avenir. »

Le transport en commun fait maintenant partie intégrante de sa vie. « Lorsque nous décidons d'aller quelque part, la voiture est la dernière solution que nous envisageons, en fonction de la situation et des besoins. Soit nous marchons, soit nous prenons l'autobus ou le C-Train [train léger]. »

Le transport actif ou comment cette cycliste reste jeune de cœur

Whitehorse est la plus grande ville du Yukon pour ce qui est de la population et de l'étendue géographique (la ville s'étend sur presque 41 600 hectares). La température hivernale moyenne oscille autour de -15 °C; il n'est donc pas surprenant que la plupart des habitants de la ville (72 %) choisissent leur voiture pour leurs déplacements.

Mais pas Heather. Habituée depuis longtemps à utiliser le vélo alors qu'elle habitait Vancouver, elle a déménagé à Whitehorse il y a plusieurs années. Elle est très satisfaite de l'infrastructure cyclable de la ville, qui lui permet de circuler facilement et de faire du vélo toute l'année.

Heather a énuméré un certain nombre d'améliorations :

- des pistes cyclables ont été aménagées le long de plusieurs grandes rues menant au centre-ville et dans le centre-ville même. Ces voies sont déneigées en hiver;
- la ville a pavé une partie du sentier du Millénaire, un sentier réservé aux cyclistes et aux piétons, et a pavé un côté de Two Mile Hill, une grande artère, de sorte que les cyclistes peuvent maintenant rouler de chaque côté;
- l'intersection de la route de l'Alaska et de la voie de service Robert comporte un feu de circulation qui se déclenche spécialement pour les cyclistes;
- la ville a installé des casiers à vélo et a demandé à des artistes locaux de concevoir de nouveaux supports à vélo plus attrayants dans le centre-ville;
- la ville travaille actuellement à la construction de ce que Heather appelle « un réseau phénoménal de sentiers pour les vététistes ».

Heather, qui travaille dans le domaine de la communication, se rend à son bureau en vélo toute l'année. « C'est un trajet d'environ 12 km aller-retour », dit-elle, ajoutant qu'elle doit emprunter sa voiture pour se rendre au travail seulement une ou deux fois par an. Si elle a besoin d'assister à des réunions en dehors de son bureau pendant la journée, le Ministère met à sa disposition un véhicule, mais Heather préfère en général marcher ou prendre son vélo.

« J'adore le vélo, parce que c'est la seule chose que je peux faire pour réduire mon empreinte carbone, et ça me permet à la fois d'économiser », déclare-t-elle. « Cela me donne le temps de faire une transition mentale avant de commencer le travail, car je peux choisir une route le long de la rivière qui m'évite pour ainsi dire d'avoir à circuler dans le trafic. »

Elle admet que le vélo d'hiver est parfois difficile, mais que le déneigement des pistes et des bandes cyclables a fait une grande différence. « J'utilise des pneus à crampons, mais quelques-uns des accotements ne sont pas bien entretenus pour les cyclistes en hiver. C'est une des raisons pour laquelle je vis là où je suis, car je peux accéder facilement à la piste cyclable de Two Mile Hill et le trajet est assez sécuritaire. »

Heather dit que les gens la remarquent elle et son partenaire, car ils sont toujours à vélo. « L'autre jour, alors que je n'étais pas en vélo, j'ai rencontré Bev Buckway, la mairesse. Elle m'a demandé où était mon vélo! »

Heather indique que même si elle et son partenaire possèdent une voiture, ils ne l'utilisent que rarement désormais. « Nous allons partout à vélo pour faire nos courses, par conséquent nous sommes en meilleure santé et plus heureux » déclare-t-elle. « Nous faisons rarement le plein. Nous utilisons la voiture surtout pour emmener nos animaux de compagnie chez le vétérinaire. Les fins de semaine, nous faisons du vélo de montagne sur les sentiers – c'est sans doute ce qu'on peut faire de mieux pour notre bien-être physique, mental et spirituel. Quelle liberté de pouvoir sauter sur nos vélos et aller là où nous le voulons, quand nous le voulons! Je pense que ça nous permet de rester jeunes de cœur. »

Voyager intelligemment avec WinSmart

Le programme WinSmart de Winnipeg, mis en place en 2006, visait à encourager les changements dans les comportements relatifs au transport. Parmi les nombreuses initiatives du programme, signalons le projet pilote de marketing communautaire au niveau des déplacements, auquel ont participé 550 ménages. Il s'agissait d'encourager les gens à passer de la voiture à des solutions de déplacement plus durables.

Carla raconte que la ville l'a contacté parce qu'elle vit dans le couloir Pembina, une zone ciblée par le projet pilote.

C'est dans le cadre de cette initiative que Carla a commencé à se rendre au travail à vélo pendant les mois d'été (un trajet de 20 à 30 minutes), tandis qu'elle utilise sa voiture pendant l'hiver. Le projet, cependant, lui a permis d'envisager d'autres possibilités.

« Je suis beaucoup plus consciente des solutions de transport qui s'offrent à moi », déclare-t-elle. « Je consulte

régulièrement le site Web de la ville pour voir ce qu'ils font en ce qui concerne les pistes cyclables et le corridor de transport en commun rapide. » Elle raconte aussi qu'elle avait l'habitude l'hiver de conduire ses deux fils à l'école en voiture, mais qu'ils ont maintenant commencé à prendre l'autobus et que lorsqu'ils seront à l'aise avec le transport en commun, elle commencera aussi à prendre l'autobus pendant les mois d'hiver.

Pendant les mois plus chauds, ses fils se rendent à l'école en vélo. Carla dit que WinSmart lui a permis de réaliser combien il était important que ses enfants soient physiquement actifs.

« Mes garçons se sentent mieux et ils aiment le fait qu'ils font quelque chose pour l'environnement », dit-elle. « Mon plus jeune enfant est fou de vélo, mais beaucoup de gens ont peur de rouler dans la ville; il est donc important de lui enseigner les règles de la circulation. En commençant alors qu'ils sont jeunes, ils apprennent la sécurité et le respect des autres sur la route. »

WinSmart a demandé à chaque participant de consigner dans un journal de déplacements quotidiens tous les trajets effectués par les membres de la famille afin de tracer un profil général de transport pour tous les participants. Le programme a ensuite proposé aux participants des ressources comme une aide personnalisée à la planification des déplacements, des plans sur mesure pour le transport en commun et les trajets à vélo ainsi que d'autres incitatifs comme des phares de bicyclettes, des bandes réfléchissantes et des podomètres.

« J'ai vraiment apprécié le plan de trajets à vélo sur mesure et je l'utilise encore à ce jour », explique Carla. « Même la fin de semaine je prends le temps de parcourir la ville sur les pistes cyclables en suivant les informations qu'on m'a fournies. »

L'amélioration des infrastructures permet à deux cyclistes de rouler toute l'année

Robert d'Edmonton et Brian de Winnipeg étaient des cyclistes invétérés au printemps, à l'été et à l'automne. Ils circulent maintenant à vélo toute l'année depuis que leurs villes respectives ont amélioré les voies de transport actif.

Robert explique qu'il a décidé d'utiliser le vélo toute l'année lorsque la ville d'Edmonton a aménagé de nouvelles pistes cyclables et a entrepris le déneigement des voies existantes.

« Le trajet le plus court que je peux emprunter fait 17,5 kilomètres; en été il faut compter environ 40 minutes, mais en hiver cela peut prendre parfois jusqu'à une heure et demie », dit-il. « Le plus long trajet, que j'emprunte quelques fois par semaine sur le chemin du retour, fait 29 kilomètres. »

Robert dit que les bienfaits du vélo justifient l'effort. « J'ai perdu beaucoup de poids et j'ai plus d'énergie. Je peux même faire la compétition avec mes enfants! », dit-il. « J'avais l'habitude de prendre le bus en hiver, mais maintenant que je suis à vélo, je peux économiser. »

À Edmonton, les températures hivernales peuvent varier grandement et passer de températures printanières favorisées par le passage du Chinook à des refroidissements éoliens de -50 °C.

« Les températures froides nuisent au bon fonctionnement des engrenages et des freins. Choisir les bons vêtements à porter n'est pas non plus facile. Si vous portez trop de vêtements, vous transpirez puis vous gelez; si vous n'en portez pas assez, vous gelez pendant tout le trajet », dit Robert. « La visibilité peut aussi être un problème, car même les meilleures lunettes s'embuent et se glacent en 20 minutes. »

Bryan, un enseignant qui fait 26 km chaque jour à vélo, a commencé à utiliser son vélo toute l'année depuis que Winnipeg a amélioré son réseau de pistes cyclables et a entrepris le déneigement des principaux tronçons.

« L'un des sentiers le long du fleuve était toujours inondé; ils l'ont donc déplacé plus haut sur la rive et, mieux encore, ils le déneigent pendant l'hiver », raconte-t-il. « Ce sentier me permet d'éviter la circulation jusqu'à ce que j'arrive à la rue Main, l'une des artères les plus sécuritaires pour faire du vélo. »

Bryan dit que les bienfaits du vélo à l'année se résument en trois choses : le coût, la sensibilisation et le temps.

« Si je devais prendre la voiture, je ferais environ 125 km par semaine; donc j'économise sur les coûts de carburant. »

Bryan dit que c'est lorsqu'il a commencé à utiliser le vélo tout le temps qu'il a compris l'impact de la culture automobile nord-américaine.

« Mon vélo me permet de sortir de l'isolement de la voiture. Je suis davantage conscient de ce qui se passe autour de moi, car je peux aller plus lentement et je ne suis pas coupé de l'environnement. Vous réalisez ce dont les cyclistes et les piétons ont vraiment besoin... si vous êtes dans une voiture, vous ne remarquez pas ce genre de choses. »

Bryan dit que le plus grand mythe entourant le fait de faire du vélo en hiver, c'est qu'il fait trop froid. « Dès que vous roulez, vous vous réchauffez... cette peur du froid n'est pas fondée. Même quand il fait -40 °C, je suis en sueur lorsque j'arrive à l'école. »

Au moment de cet entretien, Bryan se remettait d'une chirurgie à l'épaule après avoir été heurté par une voiture. « L'accident m'a poussé à vouloir en apprendre davantage sur ce que fait la ville et à participer à la promotion du vélo », raconte-t-il. Cet été il a joint les rangs de Bike to the Future, un organisme à but non lucratif qui encourage l'utilisation du vélo toute l'année.

« J'aide à coordonner l'événement Ride of Silence, qui commémore tous les cyclistes tués pendant l'année. »

Bryan n'utilise pratiquement plus sa voiture, car selon lui le vélo est la plupart du temps plus rapide. « Si je vais au centre-ville en voiture, le temps d'arriver là-bas et de trouver une place de stationnement, j'aurais déjà fait le trajet à vélo et serais sur le chemin du retour. »

Une habitante d'Edmonton trouve l'amour et un emploi grâce au vélo...

Karly a grandi dans le nord de la Saskatchewan où, dit-elle, « la vie consistait à conduire une voiture. Cet état d'esprit est encore répandu dans ma famille ».

Une fois installée à Edmonton, elle s'est liée d'amitié avec plusieurs personnes impliquées dans l'Edmonton Bicycle Commuters' Society (EBCS).

« Ils ont d'abord fait appel à mon égo », se souvient-elle en riant. « Ils m'ont demandé un coup de main pour l'organisation des informations et les bénévoles. Tous ces gens que j'ai rencontrés allaient partout à vélo, alors j'ai commencé à rouler avec eux. Pour moi, ça allait de soi. Non seulement c'est moins cher et plus rapide la plupart du temps, mais c'est aussi plus sain et je me sens plus près de ma collectivité, ce que je ne ressens pas quand je suis dans ma voiture. »

Elle dit que le vélo lui permet d'explorer la ville à son propre rythme. « Sur un vélo, je peux serpenter sur les petites routes et admirer de plus près ces tournesols que j'avais aperçus auparavant. Lorsque vous êtes au volant, vous ne pensez qu'à votre destination. Vous ne pouvez pas vous arrêter et humer l'odeur du tournesol. »

Karly est l'une des coordonnatrices du volet Développement durable chez Mountain Equipment Co-op (MEC). Elle est également la seule chroniqueuse spécialisée dans la circulation à vélo à Edmonton – elle anime deux fois par semaine une chronique radiophonique consacrée aux conditions de circulation à vélo, diffusée sur une station de radio communautaire hébergée par l'Université de l'Alberta.

« J'ai obtenu mon emploi actuel chez MEC en raison de ma participation en tant que directrice à un programme d'accessibilité au vélo », dit-elle. « J'ai aussi épousé mon mari parce que je n'ai pas eu à lui demander ce qu'il pensait du vélo – c'est notre premier choix. Le vélo occupe beaucoup de place dans ma vie. »

Karly et son mari ont dernièrement pris six semaines de vacances à vélo pour se rendre à Halifax et en revenir. « J'intervenais lors de l'émission de radio et je comptais les cyclistes à travers le Canada. C'était formidable. J'ai discuté avec un tas de gens des programmes de vélo et j'ai pu m'entretenir avec l'Halifax Cycling Coalition. »

Outre son engagement auprès de l'EBCS, Karly raconte qu'en hiver les rues d'Edmonton sont déneigées rapidement. « C'est l'un des avantages de vivre dans une province riche en pétrole, avec beaucoup de moyens financiers! »

En raison de sa décision de circuler à vélo tout au long de l'année, Karly a choisi de vivre dans un secteur offrant toutes les commodités dont elle a besoin sur une base quotidienne et hebdomadaire – denrées alimentaires, loisirs, proximité du travail, etc. Elle participe également à Eat Local First, un groupe qui appuie l'agriculture locale et qui apporte chaque semaine à son domicile un panier de fruits et légumes frais, lui évitant ainsi de devoir se rendre à l'épicerie.

Bien qu'elle possède une voiture, elle et son mari ne l'utilisent que rarement, préférant plutôt préparer un itinéraire à vélo pour toutes les courses qu'ils doivent faire. Les trajets plus longs qu'on ne peut pas faire à vélo sont effectués une fin de semaine par mois en voiture.

« Circuler à vélo est si étroitement lié à ma vision du monde », dit-elle. « C'est le mode de transport le plus pratique et le plus efficace. Comment peut-on se tromper? »

Programmes, politiques et initiatives

Chacun des programmes mentionnés dans cet article est décrit ci-après.

Défi transport

L'objectif du Défi transport est d'encourager les Canadiens à prendre leur vélo, les transports en commun, pratiquer le covoiturage ou opter pour le télétravail au lieu de se rendre seuls au travail en voiture. Ce programme national est basé sur une compétition amicale entre les entreprises et les collectivités afin de voir qui a le plus haut pourcentage de taux de participation pendant la semaine de l'événement. Plus de 135 villes canadiennes ont participé au Défi transport 2010.

Le plan de développement durable de la ville de Whitehorse

La ville de Whitehorse a commencé vers 2002 à élaborer un plan communautaire de développement durable qui prévoit notamment la mise en place d'un réseau de transports plus actifs. En complément aux réalisations déjà accomplies par la ville (promotion du covoiturage, aménagement de pistes cyclables réservées, réduction des tarifs d'autobus pour les employés de la ville et amélioration des sentiers de randonnée), le plan prévoit la construction et l'amélioration de trottoirs, l'installation de nouveaux supports et casiers à vélos dans le centre-ville, l'amélioration des sentiers de raccordement et

l'élargissement de certaines rues en vue d'y aménager des pistes cyclables.

WinSmart

Le programme WinSmart de la ville de Winnipeg, lancé en novembre 2006, vise à encourager les changements de comportement et l'innovation dans les politiques publiques; il cherche aussi à promouvoir une gestion efficace, à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à accroître l'efficacité énergétique et à introduire ou examiner de nouvelles technologies.

La campagne de marketing social personnalisée mentionnée plus haut n'est qu'une des nombreuses initiatives du programme WinSmart pour éliminer les obstacles au transport actif et durable. Parmi les autres composantes du projet, citons des améliorations au transport en commun et à l'infrastructure de transport actif, notamment :

- un système de localisation automatique des véhicules et un système électronique en temps réel pour tous les autobus du système de transport en commun;
- la construction d'un nouveau stationnement incitatif;
- un projet pilote de commerce en ligne;
- un nouveau système de signalisation pour le centre-ville qui permet aux résidants et aux touristes de circuler à pied tout au long de l'année dans un système à ambiance contrôlée, ainsi que la construction d'une voie de transport actif qui rejoint un certain nombre de sentiers existants afin d'améliorer les possibilités de raccordement pour les navetteurs utilisant des moyens alternatifs de transport dans le couloir Pembina.

Bike to the Future

Bike to the Future est un groupe de bénévoles formé de citoyens responsables désireux de faire de Winnipeg une ville où le vélo est un choix de transport sécuritaire, agréable, accessible et pratique, et ce, toute l'année.

Le souhait de Bike to the Future est de faire du vélo le moyen de transport privilégié, d'intégrer le vélo à la conception et à la planification urbaine et de faire de Winnipeg un chef de file reconnu dans le domaine des infrastructures et des programmes cyclistes.

Edmonton Bicycle Commuters Society (EBCS)

L'EBCS soutient les personnes utilisant le vélo pour les déplacements urbains quotidiens. L'organisme vend des vélos d'occasion et accepte les dons de vélos; il propose un service de réparation et des cours de conduite de vélos et anime régulièrement des ateliers communautaires sur le vélo.

Il organise également des visites guidées de la ville afin de familiariser les nouveaux cyclistes aux divers itinéraires; enfin, il met à la disposition du public une base de données en ligne permettant aux cyclistes de rechercher les meilleurs itinéraires.

Points saillants

Les personnes interrogées pour cet article ont toutes changé leurs habitudes de déplacement à la suite d'un programme, d'un service ou d'une autre initiative proposés dans leur collectivité. Les raisons citées pour justifier le passage à des modes de transport plus durables sont diverses, mais se réduisent souvent à quelques facteurs principaux.

Cette section évoque quelques-uns des conseils formulés par les personnes interrogées pour aider les gestionnaires des programmes municipaux à mieux comprendre les besoins des voyageurs.

Améliorer les infrastructures cyclables

Heather de Whitehorse et Carla de Winnipeg disent toutes deux que bien que leurs villes respectives aient beaucoup fait pour améliorer l'infrastructure de transport durable, une signalisation plus grande et des intersections modifiées rendraient la pratique du vélo encore plus sûre et plus facile pour les résidants.

« Certains conducteurs ne font pas attention aux lignes sur la route ou ne respectent pas les pistes cyclables; une signalisation renforcée serait la bienvenue », explique Carla.

Heather dit qu'elle a remarqué un grand nombre de cyclistes qui empruntent le même chemin qu'elle, un itinéraire qui force les cyclistes à rouler illégalement sur les trottoirs pendant une certaine partie du trajet.

« La ville pourrait prendre acte du choix des cyclistes et en faire un itinéraire de vélo officiel pendant l'hiver, qu'elle pourrait entretenir », dit-elle. « S'ils ont entretenu certaines des autres grandes pistes, cela serait assurément plus sécuritaire et plus facile pour les cyclistes. »

Il n'empêche qu'Heather est très heureuse des initiatives de la ville en ce qui concerne le vélo. « La ville compte certains urbanistes progressistes qui cherchent à bâtir une collectivité plus durable, grâce notamment à une infrastructure cyclable. L'ingénieur de la ville prend son vélo tous les jours pour aller travailler; c'est encourageant de savoir qu'il y a des gens aux postes de direction qui peuvent apporter des changements dans cette ville axée sur les véhicules. »

Carla dit que les ressources proposées par WinSmart ont contribué à lui faire essayer de nouveaux modes de transport. D'autres municipalités souhaitant accroître le nombre de navetteurs actifs pourraient s'inspirer de l'exemple de Winnipeg. Pour un résumé du projet, consulter le document *WinSmart : Winnipeg pour une gestion durable du développement responsable des transports* sur le site Web de Transports Canada (un lien vers le document est répertorié dans la section **Ressources**).

Déclencheurs de feu de circulation

Heather dit que la traversée de certains feux de circulation à Whitehorse est difficile, surtout quand il faut emprunter le trottoir pour aller pousser le déclencheur pour piétons. « J'aimerais que plus de déclencheurs automatiques pour les cyclistes soient installés », dit-elle.

La plupart des villes utilisent des capteurs intégrés à la chaussée pour déclencher le changement des feux de circulation, mais souvent ces capteurs ne détectent que les gros objets métalliques comme les voitures et pas les objets plus petits comme les bicyclettes.

Carla abonde dans le même sens. « Nombre de feux de circulation ne sont pas conçus pour les piétons ou les cyclistes et certains d'entre eux devraient accorder plus de temps aux gens pour traverser. Je marche à côté de mon vélo lorsque je traverse les intersections, mais parfois lorsque je suis avec mes enfants nous n'avons pas assez de temps pour traverser. »

Proposer des itinéraires cyclables qui répondent aux besoins des navetteurs

Bryan de Winnipeg indique que la meilleure chose qu'une ville puisse faire pour améliorer le vélo est d'aménager des itinéraires de transport actif efficaces; il ajoute que les villes doivent être davantage à l'écoute des navetteurs à vélo et des groupes de défense du vélo.

« Ce qui se passe souvent lorsque les villes mettent en place de nouvelles infrastructures, c'est qu'elles aménagent des pistes cyclables uniquement à des fins récréatives, sans penser aux navetteurs », dit-il. « En l'absence d'un groupe de défense qui parcoure et surveille la ville en permanence, les urbanistes peuvent avoir de la difficulté à déterminer l'emplacement d'itinéraires à vélo qui soient les meilleurs et les plus efficaces. »

Répondre aux craintes des parents en ce qui concerne la sécurité

Bien que ce document mette l'accent sur les navetteurs adultes, il importe de plus en plus d'encourager les enfants à marcher et à emprunter davantage leur vélo en raison de l'augmentation du taux d'obésité chez les enfants.

Bryan dit que tous ses élèves savent qu'il se rend quotidiennement à l'école à vélo, mais que les craintes des parents empêchent que plus d'élèves fassent la même chose.

« Mes élèves pensent que c'est bien, mais beaucoup de parents ne laisseront pas leurs enfants prendre leur vélo, car ils craignent pour leur sécurité. Certains de mes élèves ont commencé à faire du vélo par beau temps et ils sont fiers de me le dire. Les enfants eux n'ont pas de craintes à ce sujet. »

Le programme national Écoliers actifs et en sécurité (EAS) peut apporter une aide. Il fait la promotion des modes de transport actifs et sécuritaires pour le déplacement quotidien entre le domicile et l'école, s'attaquant ainsi à des questions de santé et de sécurité routière tout en prenant des mesures concrètes contre la pollution atmosphérique et le changement climatique.

Au Manitoba, EAS est géré par l'organisme Resource Conservation Manitoba.

Examiner la question des temps de transport

Carla dit que l'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun repose avant tout sur la question des temps de transport. « Je sais que Winnipeg a aménagé des voies réservées pour le transport public et je suis certaine que cela est utile, mais les heures de pointe ici ne sont pas très importantes et il y a donc très peu d'incitatifs au changement autres que le prix du carburant ou les préoccupations environnementales », dit-elle. « Les villes doivent s'attaquer aux problèmes des temps de transport et de la commodité. »

Une façon pour les municipalités de faciliter le transport est d'établir une distance minimale ou un nombre minimal de minutes de marche entre le domicile d'une personne et l'arrêt de transport en commun le plus près. Charlie, de Calgary, affirme que ce qui a facilité son passage aux transports publics est le fait que les arrêts de train et d'autobus étaient près de son domicile.

« La station de C-Train est à cinq minutes de marche et l'arrêt de bus est pratiquement en face de ma maison... qu'est-ce qu'on peut vouloir de plus? »

Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route

Bryan dit que la sensibilisation est la clé d'une bonne entente entre cyclistes et conducteurs sur la route.

« Il y a une ignorance délibérée du droit d'un cycliste à être sur la route. On croit que seuls les conducteurs de voiture paient pour les routes, mais en réalité c'est toute la population qui paie, même si elle ne les utilise pas », dit-il. « On pourrait presque parler d'une division des classes entre la culture automobile et tout le reste. »

Il dit que Bike to the Future exerce des pressions pour faire modifier le Code de la route provincial afin que les vélos soient reconnus comme un autre type de véhicule avec des besoins différents.

« Une grande partie de nos efforts concernent la sensibilisation des cyclistes, mais les conducteurs et les urbanistes doivent eux aussi être sensibilisés », dit-il. « Les ingénieurs de la voirie savent comment contenir les voitures. Quand on met en place un nouveau projet immobilier, il faut prévoir à la fois des mesures d'atténuation de la circulation routière et des pistes cyclables. Il ne s'agit pas simplement d'aménager davantage de pistes cyclables. On ne peut pas être isolés tout le temps. »

Avec le prix du carburant qui augmente, Bryan croit qu'il y aura de plus en plus de cyclistes sur les routes, ce qui pourrait entraîner davantage de conflits avec les automobilistes. « Mais je crois réellement que nous sommes au début d'un mouvement qui incitera les gens à délaisser les voitures au profit de la marche et du vélo. »

Karly, d'Edmonton, croit aussi qu'il faut faire davantage pour sensibiliser les conducteurs et les cyclistes.

« Les gens qui roulent en vélo pendant l'hiver sont très bien informés sur le vélo et les règles de la circulation. Mais au printemps, beaucoup de cyclistes moins avertis que les cyclistes chevronnés reviennent sur les routes. Ils ont oublié qu'ils ont sans doute appris à conduire leur vélo dans un quartier résidentiel, où la circulation est peu importante. Alors ils se promènent sans se soucier des règles de la circulation. Voilà pourquoi certains font preuve de mauvaise volonté sur les routes. »

Le programme CAN-BIKE de l'Association cycliste canadienne, qui reçoit l'appui de Transports Canada, vise à sensibiliser le public au cyclisme et propose des cours d'habiletés cyclistes dans presque tout le pays. On y enseigne entre autres les compétences de base en vélo pour les adultes et les enfants, ainsi que les compétences particulières nécessaires pour les navetteurs et les habitants des régions rurales. Les gouvernements municipaux peuvent utiliser les ressources du programme CAN-BIKE au profit de leurs collectivités.

Karly croit que tous les ordres de gouvernement ont un rôle à jouer face à cette situation. « Il faut rendre obligatoire l'éducation à la conduite de vélo dans les programmes scolaires. » Elle suggère également de combiner éducation au vélo et éducation à la conduite routière. « De cette façon, les conducteurs et les cyclistes comprendront les besoins de l'autre. Insérer un simple paragraphe à ce sujet dans le manuel du conducteur ne suffit pas. »

Conclusion

Quelle que soit la région du pays où vous habitez, les gestionnaires municipaux et les personnes chargées des transports publics peuvent tirer parti des expériences des autres régions lorsqu'il s'agit de l'amélioration des programmes et des services de transport durable.

Les obstacles à l'utilisation de modes de transport durables sont souvent les mêmes : idées fausses sur le temps passé à se déplacer dans les transports en commun, à pied ou à vélo; craintes vis-à-vis de la sécurité et manque perçu de commodité si les gens n'ont pas accès à une voiture pendant la journée. Les personnes interrogées dans le cadre de cet article sont la preuve que bon nombre de ces obstacles peuvent être surmontés avec ingéniosité si des programmes et des services répondant aux besoins précis des utilisateurs sont proposés et si des améliorations sont apportées aux infrastructures qui appuient le transport actif.

Dans les Prairies et le Nord canadien, la croissance économique et le vieillissement de la population sont quelques-uns des facteurs qui auront un impact direct sur le développement des systèmes de transport à l'avenir. Mais, comme l'a dit un coordonnateur de transport durable en Alberta : « Si les municipalités conçoivent les rues en fonction des personnes les plus vulnérables de notre société, nous aurons des rues dont tout le monde pourra profiter ».

Ressources

Chambre de commerce du Canada. *Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada.* http://www.chamber.ca/images/uploads/Resolutions/2009/2009%20FRENCH/PolicyBook-F_09.pdf

Association canadienne du transport urbain. *L'offre et la demande optimales du transport en commun au Canada.* http://www.cutaactu.ca/fr/publicationsandresearch/resources/IP30F.pdf.

CAN-BIKE (en anglais seulement). http://www.canbike.net/.

City of Whitehorse. *Integrated Community Sustainability Plan* (en anglais seulement). http://www.city.whitehorse.yk.ca/vertical/Sites/%7B77FF5155-2407-453B-BAE8-67D8813B88C6%7D/uploads/%7BF3A72359-CD26-41D0-BB56-8FBCE68DB489%7D.PDF.

Fondations communautaires du Canada. *Temps moyen de déplacement et distance moyenne pour faire l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail* (en anglais). D'après les données de Statistique Canada. http://www.vitalsignscanada.ca/rpt2008/table-XII-1.pdf.

Défi transport http://www.commuterchallenge.ca/index.php?lang=fr.

Edmonton Bicycle Commuters' Society (en anglais seulement). http://edmontonbikes.ca/.

Groupe de travail sur les transports urbains du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. *Le transport en commun au Canada : un inventaire des progrès récemment réalisés* http://www.comt.ca/french/urbainsprogres.pdf.

Ressources naturelles Canada. Bureau de l'efficacité énergétique. *Émissions de GES du transport des passagers selon la source d'énergie.* http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/tableauxevolution2/tran_on_5_f_4.cfm?attr=0

Resource Conservation Manitoba. *Active and Safe Routes to School* (en anglais seulement). http://www.resourceconservation.mb.ca/.

Siemens. *Le défi durable des villes.* https://www.siemens.ca/web/portal/fr/AboutUsFR/Durabilite/Ledefidurabledesvilles/Pages/Default.aspx.

Statistique Canada. *Population par année, par province et territoire.* http://www40.statcan.gc.ca/l02/cst01/demo02a-fra.htm.
L'âge de l'infrastructure publique : une perspective provinciale http://www.statcan.gc.ca/pub/11-621-m/11-621-m2008067-fra.htm.
Regard sur la démographie canadienne : Provinces et régions http://www.statcan.gc.ca/pub/91-003-x/2007001/4129908-fra.htm.
Recensement de 2006 : Origine ethnique, minorités visibles, lieu de travail et mode de transport. http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/080402/dq080402a-fra.htm.

Groupe de travail sur le transport durable. *Une enquête pancanadienne sur les approches et activités des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux en matière de transport durable* http://www.comt.ca/french/pancanadienne.pdf

Transports Canada. *Le rôle du marketing social axé sur la collectivité en appui au transport actif et durable.* http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-leroledumarketingsocialaxe-839.htm.
Réduire ou éliminer les places de stationnement pour appuyer les initiatives de GDT http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec76fstationnementgdt-891.htm
WinSmart : Winnipeg pour une gestion durable du développement responsable des transports http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-winnipeg-1983.htm
Changer de vitesse : mobilité durable pour les municipalités de l'Ouest http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-srtd-shiftinggears-188.htm