



TP 14945F



Améliorer les modes de déplacement dans les petites collectivités et les collectivités rurales

Avril 2009

Ce document a été préparé par Noxon Associates Limited pour Transports Canada.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2009.

This publication is also available in English under the following title Improving Travel Options in Small and Rural Communities.

Pour obtenir le présent document en version imprimée ou en format accessible, visitez le <http://transact-fr.tc.gc.ca> ou communiquez avec le Bureau de commandes des publications de Transports Canada au 1-888-830-4911 – De l'extérieur du Canada : 613-991-4071.

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante : www.tc.gc.ca/urbain.

TP 14945F

No de catalogue T22-184/2009F

ISBN 978-1-100-93198-2

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez communiquer avec :

Éditions et services de dépôt

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Ottawa ON K1A 0S5

droitdauteur.copyright@tpgsc-pwgsc.gc.ca

N.B. Dans cette publication, la forme masculine désigne tant les femmes que les hommes.

Table des matières

Partie 1 INTRODUCTION	1
1.1 But du présent guide.....	1
1.2 Défis et possibilités	2
Emplacement des collectivités	2
Structure des collectivités	2
Changements démographiques	3
Culture des collectivités	4
Santé publique.....	5
Ressources communautaires	6
1.3 Principes d'intervention	9
Adopter une approche stratégique intégrée	9
Envisager une approche triple bilan	10
Équilibrer l'offre et la demande	10
Mettre l'accent sur les priorités	11
Partie 2 STRATÉGIES	12
2.1 Stratégies multimodales	12
Croissance intelligente	12
Planification de transport intégrée	13
Routes adaptées au contexte	14
Information, sensibilisation et promotion	15

Pour plus d'information sur les stratégies multimodales	16
2.2 Transport actif.....	20
Aperçu	20
Plans de transport actif.....	22
Planification de l'aménagement du territoire	23
Installations de transport actif.....	24
Information, sensibilisation et promotion	26
Initiatives de transport actif à l'école.....	28
Pour plus d'information sur le transport actif	29
2.3 Transport en commun.....	32
Aperçu	32
Plans de transport en commun	35
Planification de l'aménagement du territoire	36
Installations et services de transport en commun	37
Promotion du transport en commun.....	39
Pour plus d'information sur le transport en commun	41
2.4 Covoiturage.....	44
Aperçu	44
Stationnement pour le covoiturage	45
Jumelage de partenaires de covoiturage.....	46
Services de covoiturage par fourgonnette	47
Promotion du covoiturage.....	47

Pour plus d'information sur le covoiturage	48
2.5 Pratiques de conduite efficaces.....	50
Aperçu	50
Services d'autopartage	51
Information et sensibilisation.....	51
Pour plus d'information sur les pratiques de conduite efficaces	52

Remerciements

L'équipe de projet a profité des conseils et des suggestions de plusieurs employés de Transports Canada au cours de l'élaboration du présent guide. D'autres personnes nous ont gracieusement fait bénéficier de leur temps et de leur sagesse, et nous leur sommes redevables de leur générosité.

Agriculture et Agroalimentaire Canada : Anne-Michelle Bareil, chef, Réseau pour le développement rural

Province de la Colombie-Britannique, BC Transit : Steve New, directeur de l'exploitation

Province d'Ontario, Ministère des Transports : Charles O'Hara, chef d'équipe, Transport durable

Province de Québec, Ministère des transports: Pierre Lalanne, Direction du transport terrestre des personnes

Province du Nouveau-Brunswick, Ministère des Transports : Isabelle Bélanger et Susi Derrah, Développement stratégique et Relations intergouvernementales

Province de la Nouvelle-Écosse, Conserve Nova Scotia : Colleen Paton, agente d'administration des programmes, Transport

Fédération canadienne des municipalités : Jessica Mankowski, agente de mise en valeur du potentiel, Fonds municipal vert

Association canadienne du transport urbain : Michael Roschlau, président et directeur général

Association canadienne pour le transport du navetteur : Sharon Lewinson, présidente

Association des transports du Canada, Forum des petites municipalités : Emmet McCusker, directeur de l'ingénierie, ville de View Royal (Colombie-Britannique) et Gary Shaw, Transport et sécurité publique, comté de Grey (Ontario)

Green Communities Canada : Jacky Kennedy, directeur des programmes de marche

Ecology Action Centre - Halifax (Nouvelle-Écosse) : Laena Garrison, coordonnatrice Xtrême prudence

Smart Growth C.B. - Vancouver
(Colombie-Britannique) : Jason
Emmert, gestionnaire, action
communautaire et politique

Bathurst Sustainable Development -
Bathurst (Nouveau-Brunswick) :
Brenda Kelley, coordonnatrice du
développement communautaire

Partie 1 INTRODUCTION

1.1 But du présent guide

Le présent guide a pour but d'aider les praticiens — ingénieurs, planificateurs, professionnels de la santé, responsables du développement économique et autres — et vise à améliorer les options de transport pour les résidents des petites collectivités et des collectivités rurales. Cela comprend un éventail de mesures qui rendent les activités de transport personnelles plus durables — en encourageant les conducteurs à utiliser leurs véhicules privés de façon plus efficace ou à laisser ceux-ci à la maison, et à marcher, à faire du vélo, à utiliser le transport en commun ou à profiter du covoiturage.

Dans le cadre de consultations récentes auprès de groupes de professionnels et d'administrations municipales, Transports Canada s'est rendu compte qu'en grande partie la documentation sur l'amélioration des options de transport convient davantage aux grands centres urbains. La révision de cette documentation a permis de confirmer ce fait, bien qu'il existe des exceptions intéressantes. Il est reconnu qu'aucun guide ne peut remplacer la « courbe d'apprentissage » dans les collectivités qui ont peu d'expérience dans les initiatives en matière de transport durable. Toutefois, le présent guide peut servir de « première étape » dans la recherche d'aide — en offrant un aperçu des principales questions, en résumant les grandes stratégies qui risquent de s'avérer les plus pertinentes pour les petites collectivités et les collectivités rurales, et en identifiant d'autres ressources pouvant fournir plus de détails aux praticiens intéressés.

Aux fins du présent guide, l'expression « petites collectivités et collectivités rurales » fait référence à des collectivités de toutes tailles comptant jusqu'à environ 25 000 personnes.



1.2 Défis et possibilités

Le présent chapitre résume quelques-unes des questions les plus importantes auxquelles sont confrontées les petites collectivités et les collectivités rurales au Canada, alors qu'elles doivent envisager comment elles peuvent profiter des options de transport améliorées.

Emplacement des collectivités

L'emplacement d'une collectivité, particulièrement par rapport aux collectivités avoisinantes, peut définir son système de transport. Les petites collectivités et les collectivités rurales situées **près des grandes villes** peuvent connaître une croissance plus rapide grâce à l'activité de navettage plus soutenue et se préoccuper de préserver l'accès des résidents à des possibilités d'emploi et d'éducation. Elles peuvent être en mesure d'envisager le recours au transport en commun ou à d'autres services offerts dans la région urbaine.

Parallèlement, les collectivités **plus éloignées** font face au défi de retenir les résidents les moins âgés qui sont à la recherche d'une carrière ou d'une éducation postsecondaire. Cependant, il leur est possible d'optimiser les possibilités pour leurs résidents en établissant des partenariats avec les collectivités avoisinantes en vue d'améliorer les options de transport dans leurs collectivités et entre celles-ci.

Structure des collectivités

Alors qu'elles cherchent à accroître leur durabilité, plusieurs collectivités sont de plus en plus conscientes de l'importance de **reconsidérer des approches conventionnelles** en matière de développement du territoire et d'infrastructure. Elles sont conscientes de la nécessité de rééquilibrer les modèles de développement qui favorisent les déplacements en véhicule privé. La faible densité d'utilisation des sols, qui donne lieu à des agglomérations dispersées, complique les stratégies en matière de transport en commun, de transport actif et de covoiturage.

En revanche, il y a au **centre des villages** une concentration de boutiques, de commerces et de résidences qui en font des endroits agréables pour la marche ou le vélo, et qui peut servir de plaque tournante éventuelle pour des services de transport en commun entre les collectivités. Cependant, les centres-villes de plusieurs municipalités se détériorent et ils sont remplacés lentement par de nouveaux commerces de détail aux abords des villes. Cette forme de croissance augmente l'utilisation de l'automobile puisque la longueur des trajets augmente pour les résidents des villes; souvent, il n'existe pas d'infrastructures de base pour la marche et le vélo. Un nouveau magasin à grande surface aux abords d'une ville peut aussi remplacer plusieurs petites boutiques dans les collectivités avoisinantes, augmentant les déplacements que doivent effectuer les résidents pour répondre à leurs besoins de tous les jours.

Changements démographiques

Dans le cas de plusieurs collectivités, les tendances démographiques ont été un déterminant important des efforts visant à élaborer de nouvelles solutions en matière de transport.

Le nombre de Canadiens vivant dans des régions rurales et dans de petites municipalités n'a pas changé au cours des 25 dernières années. Dans certaines collectivités, la population a augmenté, mais dans plusieurs autres elle est demeurée la même ou a diminué. La croissance offre une occasion de changement, ainsi les collectivités qui connaissent une **croissance lente ou qui se dépeuplent** font face à des défis additionnels. Elles sont moins susceptibles d'être en mesure de trouver les ressources financières pour de nouvelles initiatives ou de revoir leur forme de construction par le biais d'un nouvel aménagement progressif.

Partout au Canada, la proportion de **résidents âgés** est plus élevée et elle croît plus rapidement dans les petites collectivités et les collectivités rurales que dans les centres urbains. Cela est particulièrement vrai dans les

collectivités de retraités et les centres de villégiature. Au fur et à mesure que les personnes prennent de l'âge et qu'elles sont moins en mesure de conduire, elles deviennent plus dépendantes d'autres options de transport lorsqu'il s'agit de faire des emplettes, de se rendre à des rendez-vous chez le médecin et à l'hôpital et à des engagements sociaux.

Plusieurs **jeunes** qui ne peuvent pas conduire ou qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture trouvent qu'il est difficile de se rendre au travail en milieu rural, mais ils peuvent éliminer cet obstacle à l'emploi en déménageant dans un centre urbain. Il s'agit là sans doute de l'une des raisons pour lesquelles les petites collectivités et les collectivités rurales comptent maintenant une proportion moins élevée de jeunes adultes que les centres urbains, une situation qui rend difficile pour les employeurs de trouver les travailleurs qualifiés dont ils ont besoin. Les petites municipalités et les régions rurales qui rendent plus faciles les déplacements des jeunes gens dans les collectivités et entre celles-ci — que ce soit à pied, par covoiturage, or en vélo ou autobus — peuvent accroître le nombre de jeunes qui choisissent d'y vivre et d'y travailler.

Culture des collectivités

Pour de très bonnes raisons, plusieurs petites collectivités et collectivités rurales sont d'abord orientées en fonction de l'utilisation de la voiture, c'est-à-dire que les **habitudes** et les **attitudes** des citoyens les plus influents sont centrées sur l'automobile. Cela signifie que les efforts visant à améliorer les options de transport dans les petites collectivités et les collectivités rurales doivent d'abord surmonter une culture de prise de décisions favorable aux véhicules privés et aux personnes qui y ont accès, au détriment des résidents qui ne peuvent pas avoir de voiture, comme les enfants, les personnes âgées, et les personnes ayant une déficience. Heureusement, ces mêmes collectivités profitent d'un bon voisinage qui constitue une ressource importante pour ce qui est des programmes fondés sur le bénévolat et qui peuvent améliorer les options de transport pour ceux qui en ont besoin.

Comme tous les Canadiens, ceux qui vivent dans les petites collectivités et les collectivités rurales sont mieux informés qu'auparavant des **questions environnementales** comme le changement climatique et la santé des écosystèmes. Manifestement, la menace que représente l'utilisation excessive de l'automobile pour l'environnement n'est pas moins importante à l'échelle du pays qu'elle ne l'est dans la ville. Dans certaines collectivités de plus petite taille, les efforts visant à inciter les gens à délaisser leurs véhicules privés au profit de modes de transport plus durables sont peut-être plus emblématiques d'un environnementalisme plus général qui a le pouvoir de susciter l'intérêt des résidents, des commerçants et des touristes.

Santé publique

Les Canadiens manifestent une sensibilité nouvelle par rapport au lien entre le style de vie et la **santé des individus**. Cependant, de récentes études ont révélé que les Canadiens des régions rurales sont plus susceptibles que les résidents des centres urbains d'être obèses et moins actifs dans leur temps libre. Le fait de favoriser des modes de transport actif comme la marche et le vélo constitue une stratégie pour combattre cette tendance.

Les résidents des régions rurales sont aussi beaucoup plus susceptibles d'être blessés ou de décéder dans des **collisions de la route** (en fait, en comparaison avec les Canadiens des centres urbains, leurs probabilités de mourir sont de 60 % à 90 % plus élevées pour les hommes de 45 à 64 ans, et de 70 % à 200 % plus élevées pour les femmes de 45 à 64 ans). Du moins en partie, cette situation découle de leur tendance à conduire sur de plus longues distances sur des routes à vitesse plus élevée que les résidents des centres urbains. Par conséquent, la diminution du temps de conduite dans les collectivités rurales est un moyen de réduire les décès et les blessures dus aux collisions.

Le fait de demeurer en santé constitue une préoccupation, mais le maintien d'un bon **accès aux soins de santé** en est une autre. La tendance à la centralisation et à la spécialisation des services de santé signifie que certaines collectivités ne disposent plus de certaines options en matière de soins de

santé au niveau local. De plus en plus, les résidants doivent se déplacer d'une collectivité à l'autre pour obtenir les soins requis — et il s'agit d'une contrainte précise pour les personnes qui ne peuvent pas conduire ou qui n'ont pas accès à une voiture mais qui doivent tout de même se déplacer sur de plus longues distances. Ces personnes doivent avoir recours à de meilleures options, lesquelles pourraient inclure des arrangements de transport avec des bénévoles, le transport adapté porte à porte, le transport en commun à horaire fixe ou (comme c'est le cas dans certaines collectivités) un modèle hybride qui intègre certaines caractéristiques de chacun.

Ressources communautaires

Alors que les **contraintes économiques** varient d'un endroit à l'autre, elles sont prédominantes dans plusieurs petites collectivités et collectivités rurales. Là où l'assiette de l'impôt foncier local est faible en raison d'une absence de croissance démographique ou de la diminution des emplois, il peut être difficile d'obtenir du financement pour de nouvelles initiatives de transport qui doivent concurrencer les priorités de tous les jours comme les travaux de voirie et les améliorations à la sécurité. Bien que plusieurs collectivités soient admissibles à du financement des gouvernements fédéral et provinciaux aux fins d'immobilisations, il appartient aux promoteurs de nouvelles initiatives d'en démontrer les aspects positifs, ce qui constitue un véritable défi lorsqu'il ne s'agit que d'avantages potentiels (comme augmenter le tourisme, attirer les retraités ou garder les jeunes dans la collectivité).

Dans les petites collectivités, le **personnel municipal** exerce habituellement plusieurs fonctions et les préoccupations quotidiennes l'accaparent trop pour qu'il soit en mesure de consacrer du temps et de l'énergie à des projets plus expérimentaux. Il est également difficile pour ces fonctionnaires de demeurer informés de tous les nouveaux programmes de financement des transports offerts par les gouvernements fédéral et provinciaux, et de trouver le temps de préparer et de présenter des demandes de projets. Ils peuvent aussi ne pas être en mesure de bien investir les ressources limitées afin d'optimiser le taux de rendement de leurs investissements.

Dans le même ordre d'idées, il est possible pour les **organisations non gouvernementales** dans les petites collectivités de jouer un rôle essentiel lorsqu'il s'agit de sensibiliser et d'influencer le public, de forger un sentiment d'appartenance, et de mettre à profit le dynamisme de la collectivité. Cependant, ces organisations ne possèdent habituellement aucune expertise en matière de transport qui leur permettrait de faire pression auprès de sources de financement possibles et de mettre en place des initiatives novatrices dans ce domaine.

L'une des façons de circonscrire ces contraintes relatives à la capacité financière, aux ressources humaines et à la collectivité est de procéder à une **meilleure coordination** des ressources actuelles de la collectivité. Plusieurs petites municipalités et régions rurales offrent une variété de services de transport et de ressources pour tenir compte des particularités de certains groupes – les personnes âgées, les personnes ayant une déficience, les écoliers ou les touristes. Le fait de revoir ces services en vue d'en optimiser les avantages pour l'ensemble de la collectivité peut entraîner une plus grande collaboration et coordination permettant ainsi de réduire les écarts et d'éliminer les pratiques non efficaces.

En regroupant les **différents secteurs** (comme l'éducation, la santé, les loisirs, les services sociaux et le tourisme), les petites collectivités sont mieux en mesure de déléguer leurs responsabilités individuelles au profit d'une vision collective quant à la façon de mieux répondre aux besoins des personnes en matière de déplacement.

Enfin, les petites collectivités ont un avantage inhérent à la **souplesse**. Leurs administrations municipales possèdent un moins grand nombre de niveaux de gestion, des processus rationalisés et elles ont un accès plus direct aux décideurs principaux, ce qui facilite l'approbation des nouvelles orientations. Il est aussi plus probable qu'une personne ayant une bonne idée soit mieux

en mesure de la défendre, et qu'elle obtienne l'attention et le soutien nécessaires pour aller de l'avant.

1.3 Principes d'intervention

La présente section identifie plusieurs principes établis déjà éprouvés qui peuvent aider toute collectivité à définir et à mettre en place des stratégies pertinentes.

Les régions rurales situées autour de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, bénéficient d'un nouveau service d'autobus express Comex en raison de l'imagination créatrice des commissions de transport et de stationnement de la ville. Elles ont réalisé que la ville pouvait économiser des millions de dollars des contribuables pour de nouveaux garages de stationnement en permettant à des centaines de navetteurs ruraux de se déplacer par autobus plutôt qu'en voiture.
www.saintjohntransit.ca

Adopter une approche stratégique intégrée

Les petites collectivités peuvent ou non posséder un plan stratégique exhaustif qui peut servir à motiver et à orienter le processus décisionnel. Bien qu'il soit utile de posséder un tel plan, son processus d'élaboration est souvent plus important. La tâche de rassembler les membres de la collectivité et de définir leurs objectifs communs, ainsi que les ressources, les défis et les possibilités est une occasion de faire preuve d'imagination créatrice relativement à l'avenir souhaité et à la façon d'y parvenir. En l'absence d'un tel plan, les intervenants du domaine des transports peuvent procéder de la

même façon pour établir les besoins en transport ainsi que les solutions réalisables dans leurs collectivités. Cette approche tient compte des cloisonnements au niveau des responsabilités dans les administrations municipales, et transcende les divisions qui éloignent les organisations gouvernementales, non gouvernementales et du secteur privé. Il s'agit là du meilleur moyen de cerner des façons d'optimiser les ressources et activités actuelles au profit du public voyageur et des contribuables. C'est aussi l'occasion d'obtenir l'adhésion, de créer de nouveaux partenariats et de soutirer des engagements aux bénévoles qui pourraient autrement demeurer insensibles.

Envisager une approche triple bilan

L'expression conventionnelle « résultat net » relève de l'économie — mais les nouvelles pratiques exemplaires pour les municipalités sont d'envisager une « approche triple bilan » qui accorde la même importance aux résultats économiques, sociaux et environnementaux. Le transport, en tant que responsabilité municipale ayant de nombreux impacts sur les systèmes sociaux et environnementaux en plus des effets économiques, est un secteur particulièrement important d'analyse d'une approche triple bilan. Les praticiens doivent être conscients que les projets de transport ne sont pas simplement un poste budgétaire — ils doivent soupeser les économies et les dépenses municipales par rapport aux avantages et aux coûts pour les personnes, les familles, les quartiers, les commerces et l'écosystème. Ce faisant, ils sont mieux en mesure d'informer les décideurs des pour et des contre de l'approbation ou du rejet d'une initiative — et les décideurs, pour leur part, deviennent ainsi plus responsables envers le public.

Équilibrer l'offre et la demande

Les approches conventionnelles visant à améliorer les options de transport impliquent des mesures qui ajoutent ou modifient l'offre de transport — l'élargissement des routes, l'aménagement de sentiers, l'ajout d'itinéraires d'autobus ou de stationnements pour vélos. Il s'agit d'outils importants et souvent nécessaires, mais ce ne sont pas là les seuls outils. Au cours des dernières années, plusieurs collectivités ont acquis de l'expérience grâce à des mesures leur permettant de gérer la demande en transport plutôt que l'offre. Les mesures de gestion de la demande en transport (GDT) exercent

une influence sur la décision que prennent les gens de se déplacer ou non, ainsi que sur les pourquoi, quand, où et comment. Ces mesures déterminent les facteurs économiques et sociaux qui sont sous-jacents aux décisions personnelles en matière de déplacement, et incitent les personnes à faire des choix plus durables.

Les initiatives municipales en matière de GDT peuvent inclure des outils de sensibilisation et de promotion, des incitatifs et des éléments dissuasifs. Elles comportent des mesures comme des campagnes d'information, des événements spéciaux, des tarifs de transport en commun réduits, des services de covoiturage, des programmes 'Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école', des programmes offrant des options de transport en milieu de travail, et des campagnes de marketing individualisées à l'intention des ménages. Les mesures en matière de GDT donnent lieu souvent à des partenariats entre les municipalités et les employeurs, les écoles et les organisations communautaires. Elles sont généralement moins coûteuses que les solutions visant l'infrastructure mais elles permettent d'améliorer l'efficacité de ces solutions en augmentant leurs niveaux d'utilisation.

Mettre l'accent sur les priorités

Dans toutes collectivités, on retrouve inévitablement différentes mesures qui peuvent permettre d'améliorer les options de transport pour divers groupes de personnes. Toutefois, il est à peu près inutile de tenter de toutes les appliquer. En réalité, il pourrait s'avérer plus avantageux de se concentrer tout d'abord sur un nombre restreint de priorités et de s'assurer qu'elles sont réalisées – permettant ainsi d'accroître le dynamisme et d'obtenir le soutien pour des mesures additionnelles. Par exemple, des projets pilotes bien conçus peuvent donner lieu à une couverture médiatique positive, attirer de nouveaux supporteurs et faire échec au scepticisme des opposants – ce qui peut consister à mettre davantage l'accent sur le principe de faire les choses différemment plutôt que de s'attarder aux détails d'un projet en particulier.

Partie 2 STRATÉGIES

2.1 Stratégies multimodales

Plusieurs conducteurs utilisent leurs voitures davantage aux fins de déplacement personnel pour des raisons de flexibilité et de commodité. Toutefois, certains conducteurs ainsi que la plupart des non-conducteurs ont recours à plusieurs options de transport — la marche ou le vélo pour certains déplacements, le covoiturage à l’occasion, et le transport en commun lorsqu’il leur convient. La présente section du guide traite des stratégies qui appuient fortement cet « ensemble de solutions de rechange » à l’usage d’un véhicule automobile; les sections qui suivent traitent de stratégies qui conviennent mieux à l’amélioration d’options de transport spécifiques.

Croissance intelligente

Au cours des dernières années, plusieurs des grands centres urbains au Canada ont adopté des stratégies de « croissance intelligente » (qui intègrent une perspective à long terme en matière d’aménagement du territoire, de transport et d’autres secteurs) pour s’attaquer à des questions comme une pénurie de terrains à bâtir, l’escalade des coûts des infrastructures, la congestion routière et à d’autres menaces pour la santé économique et environnementale. À leur façon, les petites collectivités (dont plusieurs sont aux prises avec leurs propres difficultés face à la croissance) reconnaissent de plus en plus qu’une approche intégrée envers le développement communautaire est essentielle à la prospérité et à la qualité de vie à long terme. Les collectivités qui peuvent profiter davantage de ces plans intégrés sont :

- les collectivités exurbaines qui se trouvent à proximité des centres métropolitains qui veulent améliorer l’accès aux emplois;



Référez au profil à la fin de la section 2.1 pour un exemple de la façon dont les petites collectivités peuvent s’attaquer à la question de la croissance intelligente.

- les collectivités de destination qui veulent attirer les touristes et les nouveaux résidants;
- les collectivités à vocation commerciale et industrielle aux prises avec le ralentissement de l'activité industrielle et qui veulent améliorer l'accès aux marchés, maintenir les services et diversifier leur économie.

En favorisant un aménagement plus condensé conjugué à un réseau de transport bien établi, même les petites collectivités et les collectivités rurales peuvent réduire leur dépendance aux véhicules automobiles tout en améliorant leur durabilité par d'autres moyens.

Planification de transport intégrée

Une étude coûts-avantages effectuée par la **municipalité de View Royal, en Colombie-Britannique** a révélé que l'asphaltage des accotements d'une route en reconstruction n'améliore pas seulement l'environnement favorable aux cyclistes, mais a également des effets positifs sur l'investissement en raison des économies réalisées sur l'entretien.
[www.town.viewroyal.b](http://www.town.viewroyal.bc.ca)

Un plan constitue la première étape d'une mise en œuvre réussie. La préparation d'un plan de transport est un moyen efficace de relever de nombreux défis comme le manque d'infrastructures, la justice sociale, le développement économique et les préoccupations environnementales. Le plan offre aussi un moyen d'évaluer les projets de remplacement et de définir les priorités pour lesquelles il est possible d'obtenir des fonds des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Il est relativement peu commun pour les petites collectivités et les collectivités rurales d'élaborer un plan de transport exhaustif, mais le fait de le réaliser leur permet d'intégrer effectivement des considérations sur différents modes (l'utilisation du véhicule privé, la marche, le vélo, le transport en commun), ainsi que de renforcer le soutien aux plans d'aménagement du territoire et aux objectifs de développement économique. Les plans de transport offrent aussi la possibilité de coordonner les intérêts et les actions avec d'autres gouvernements (qu'il s'agisse de compétences relevant des municipalités avoisinantes ou des provinces ou territoires).

Routes adaptées au contexte

Les routes sont importantes pour les navetteurs dans les petites collectivités et les collectivités rurales, peu importe qu'il s'agisse d'automobilistes, de passagers du transport en commun, de piétons ou de cyclistes. Les pratiques exemplaires en matière de conception routière ont évolué de façon importante au cours des dix dernières années et le concept de « pratiques uniformisées » a été remplacé par une approche « adaptée au contexte ». Les routes, en particulier celles des régions développées, sont maintenant perçues comme des espaces publics qui amènent des formes de développement possibles et qui appuient la qualité de vie. Peu importe l'endroit où veulent se rendre les piétons et les cyclistes, les routes doivent répondre à leurs besoins en assurant un minimum de sécurité et de confort. L'expérience a démontré que les caractéristiques préférées donnent souvent lieu à des avantages secondaires importants — par exemple, il a été démontré que l'asphaltage des accotements sur les routes rurales permet de prolonger le cycle de vie des routes et d'améliorer la sécurité des conducteurs.

Information, sensibilisation et promotion

Comme il en a été question à la section 1.3, les mesures de GDT constituent un complément pertinent aux changements axés sur l'offre — et bien qu'elles soient plus communes aux centres urbains, les petites collectivités commencent à s'y intéresser. Certaines des mesures de GDT sont propres à un mode, et elles feront l'objet d'un examen plus loin dans le présent guide. D'autres offrent un moyen d'aborder plusieurs modes en même temps, comme :

- les plans de navettage vers le lieu de travail, qui diminuent le recours à l'automobile pour se rendre au travail et qui peuvent aider les employeurs à attirer et à maintenir en poste les jeunes travailleurs en facilitant le navettage pour leur permettre de se déplacer sans utiliser leur voiture;
- des instruments d'information, comme des pages d'information à l'intention des navetteurs sur un site Web municipal ou communautaire, qui permettent aux personnes de se déplacer de façon aussi efficace que possible en adoptant la marche, le vélo, le covoiturage, le transport en commun et l'utilisation de la voiture personnelle;
- des événements spéciaux comme le programme national Défi Transport, une compétition d'une semaine qui encourage les collectivités à trouver des solutions de rechange à l'utilisation des véhicules automobiles pour se rendre au travail.

Un autre outil émergent en matière de GDT qui a obtenu de bons résultats dans les grandes villes canadiennes est le marketing personnalisé; il consiste à remettre aux gens de l'information personnalisée sur les déplacements en fonction de leurs besoins et de leurs intérêts, et cela peut permettre de réduire jusqu'à 10 % l'utilisation de l'automobile. Il est toutefois bon de souligner que pour avoir recours aux outils en matière de GDT comme les événements spéciaux et le marketing personnalisé, il faut que les options de transport soient présentées comme étant réalisables, à tout le moins. Il est inutile et inefficace de tenter d'amener des personnes à avoir recours à des options de transport qui ne les amènent pas à destination ou qui ne le font

pas au moment où ils en ont besoin, ou qui ne sont pas intrinsèquement sécuritaires.

Profil

District de Squamish, en Colombie-Britannique. Squamish a été le centre d'un exercice de planification de croissance intelligente facilité par Smart Growth BC, une organisation non gouvernementale. L'initiative a permis d'élaborer un nouveau plan pour le secteur riverain du centre-ville dans cette collectivité d'environ 15 000 habitants, située au nord du Grand Vancouver. Une série de 14 ateliers publics et une période de travail intensif conçus à l'intention de plusieurs intervenants ont permis de rassembler les résidents, les gouvernements, les propriétaires et les développeurs afin de trouver des solutions communes malgré leurs intérêts divergents.

Le projet a permis d'adopter une approche globale pour améliorer les options de transport, d'abord avec des recommandations relatives à l'utilisation du territoire afin d'offrir plus de possibilités de vivre, de travailler, d'apprendre et de se divertir dans le secteur du centre-ville. Le projet a également prévu une nouvelle plaque tournante multimodale pour le transport en commun au centre-ville, un réseau de pistes intégré, et un corridor écologique pour la circulation ferroviaire et de camions pour le transport des marchandises du port de Squamish au parc industriel. Le processus a généré une réaction très favorable de la part du public, et le conseil de district a adopté le plan. Squamish prépare de nouveaux règlements pour la sous-division, des normes d'ingénierie ainsi qu'une liste de vérification relative à la croissance intelligente, et procède à la révision de ses nombreuses demandes d'aménagement au centre-ville en fonction des recommandations formulées dans le cadre du projet.
www.smartgrowth.bc.ca

Pour plus d'information sur les stratégies multimodales

Smart Growth: A Primer (en anglais seulement) (Smart Growth BC, 2000). Ce guide d'introduction présente un excellent aperçu des principes et outils

connexes. www.smartgrowth.bc.ca

Stratégies de planification du transport durable (Association des transports du Canada, 2007). Cet exposé explique les 12 principes clés et les approches proposées afin d'intégrer les questions relatives à la durabilité dans les processus et documents concernant le transport. www.tac-atc.ca

Bonnes pratiques techniques d'exécution des études de planification des transports à long terme au Canada (Association des transports du Canada, 2008). Cette recherche porte sur les outils, les processus et les données analytiques qui appuient les pratiques de planification des transports à long terme dans les collectivités de petites et de moyennes tailles au Canada. www.tac-atc.ca

Child- and Youth-Friendly Land-Use and Transport Planning Guidelines (en anglais seulement) (Le Centre pour un transport durable, 2005). Ce document explique la façon de rendre l'aménagement du territoire et la planification des transports plus solidaires des besoins des enfants et des jeunes, en présentant 27 lignes directrices et en traitant des questions relatives à la mise en œuvre. Il comporte une série de petites brochures d'information sur les enfants et les transports à l'intention de différents groupes, dont les éducateurs, les professionnels de la santé et des loisirs, les autorités municipales, les parents et les jeunes. <http://cst.uwinnipeg.ca>

Green Mobility Strategy for Nova Scotia (en anglais seulement) (Ecology Action Centre, 2008). Ce rapport comprend l'examen des pratiques exemplaires relatives au déplacement écologique pour les collectivités. Le Centre prépare aussi une trousse d'outils pour les petites municipalités et les régions rurales en vue de les aider à intégrer des pratiques exemplaires en matière de transport durable dans les plans de durabilité communautaire intégrée (PDCI). www.ecologyaction.ca

Toolkit on sustainable transportation policies, infrastructure and promotion (en anglais seulement) (Le Conseil du bassin du Fraser, à venir). Le Conseil élabore une trousse d'outils d'administration locale à l'intention des collectivités de petites et de moyennes tailles, et met sur pied un réseau de ressources en formation et de soutien continu dans le but d'orienter la mise en œuvre. www.fraserbasin.bc.ca

Promoting Sustainable Transportation Through Site Design (en anglais seulement) (IBI Group pour le Canadian Institute of Transportation Engineers, 2004). Ce guide traite et illustre de nombreuses stratégies visant à rendre le développement plus favorable à la marche, au cyclisme et à l'utilisation du transport en commun. Il renferme de judicieux conseils à l'intention des collectivités de toutes tailles. www.ite.org

The Case for TDM in Canada: Transportation Demand Management Initiatives and Their Benefits (en anglais seulement) (Noxon Associates Limited pour l'Association canadienne pour le transport du navetteur, 2008). Ce guide utile aidera les praticiens à développer un argument convaincant en faveur des initiatives concernant la gestion de la demande en transport (GDT) fondées sur des répercussions documentées, et à le présenter à plusieurs groupes, dont des élus, des fonctionnaires, et des représentants des institutions d'enseignement et du secteur privé. www.actcanada.com

Améliorer les options de déplacement grâce à la gestion de la demande en

transport (GDT) (Fédération canadienne des municipalités, 2008). Cette brochure concise a pour but d'aider les décideurs municipaux à comprendre l'importance de la GDT, à expliquer les principaux secteurs d'activités et à illustrer les réussites canadiennes. Il est possible pour les intervenants d'adapter la présentation en PowerPoint qui accompagne la brochure. www.fmv.fcm.ca/fr/Capacity_Building

Répertoire de liens en transport urbain (Transports Canada). Ce site Web fournit de nombreux liens à différents organismes et programmes du gouvernement du Canada, à des sites de recherche et d'information à l'échelle nationale et internationale, ainsi qu'à des institutions d'enseignement, et à des organisations professionnelles et non-gouvernementales dans plusieurs secteurs du transport durable. Chercher sous « Réseau d'information » à www.tc.gc.ca/urbain

Sustainable Transportation Catalogue (en anglais seulement) (Green Communities Canada, 2008). Cette ressource donne une liste exhaustive d'idées pour des initiatives en transport durable, des projets en cours ainsi que des organisations, des ressources, et des partenaires et sources de revenus possibles. Chercher sous « Download » à www.gca.ca

TDM Encyclopedia (en ligne) (en anglais seulement) (Victoria Transport Policy Institute). Ce site Web est une source d'information exhaustive sur des solutions de gestion novatrices à des problèmes de transport.
www.vtpi.org/tdm

2.2 Transport actif

Aperçu

Le transport actif est un mode de transport à propulsion humaine. L'expression fait référence principalement à la marche et au cyclisme, mais aussi au fauteuil roulant, au patin à roues alignées, à la planche à roulettes, au ski de fond, à la raquette et même aux randonnées en kayak ou en canot.

« La structure des quartiers peut avoir un impact important sur le temps que nous consacrons à la marche, et exercer ainsi un rôle essentiel sur le fait de nous garder en santé alors que nous prenons de l'âge.... L'accès facile à des endroits bien éclairés pour marcher améliore la sécurité, puisque les personnes âgées sont plus vulnérables que celles des autres groupes d'âge à être renversées par une voiture. »

— Council on Aging and
Seniors/ Jeunes du premier



Avantages. Le transport actif compte plusieurs avantages pour la qualité de vie dans les petites collectivités et les collectivités rurales :

- il améliore la santé publique en combattant l'obésité et les maladies chroniques comme la cardiopathie et le diabète de type 2;
- il permet aux enfants, aux jeunes, aux personnes âgées, aux membres des familles à faible revenu et aux personnes ayant une déficience de se déplacer par eux-mêmes — toutes des personnes qui ne pourraient se déplacer si elles devaient avoir recours à une voiture pour le faire;
- il apporte des avantages économiques en réduisant les coûts sociaux du transport, en permettant d'appuyer les commerces et les services au niveau local, et en attirant les touristes qui souhaitent se déplacer sans voiture;
- il encourage la vie de quartier, en favorisant l'interaction entre les citoyens et en améliorant la sécurité des personnes;
- il ne produit pas d'émissions, en faisant du transport actif un outil puissant contre le changement climatique et la pollution atmosphérique.

En raison des tendances démographiques auxquelles sont confrontées plusieurs petites collectivités, les bienfaits du transport actif pour les personnes âgées et les jeunes sont particulièrement intéressants. Les

collectivités qui appuient la marche sont plus susceptibles d'être des endroits plus attrayants où vivre pour les aînés et les familles avec de jeunes enfants – ainsi que les jeunes qui mènent des vies indépendantes mais sans avoir accès à une voiture. Il s'agit de questions importantes pour les collectivités où, à la fois, la population est vieillissante et demeure stable ou diminue.

Défis. Bien que le transport actif compte de véritables avantages, il présente aussi quelques défis. Les piétons ne peuvent qu'effectuer des trajets relativement courts, et même plusieurs cyclistes sont peu susceptibles de se déplacer régulièrement sur une distance de plus de quelques kilomètres. Les collectivités dont l'aménagement du territoire est étendu peuvent ne pas avoir de corridors où la demande en transport est suffisamment forte pour justifier de meilleures installations pour la marche ou le cyclisme. Des conditions météorologiques difficiles dont le vent, la pluie, la neige, la chaleur et le froid peuvent mettre un frein à l'enthousiasme envers le transport actif.

Un élément important pour faire du transport actif une option plus viable aux yeux des résidents des collectivités est de se concentrer sur les possibilités les plus prometteuses. Les collectivités compactes comme les petites municipalités traditionnelles sont les environnements les plus propices au transport actif, étant donné la faible distance à parcourir pour effectuer plusieurs déplacements. Les collectivités avoisinantes situées à quelques kilomètres seulement les unes des autres peuvent collaborer en vue de promouvoir la marche et le cyclisme entre elles, offrant ainsi plus de possibilités aux résidents et aux commerçants. Quant aux collectivités qui ont une base solide de praticiens ou de groupes sociaux dans le secteur de la santé, elles sont en mesure de réaliser que les préoccupations en matière de santé constituent un puissant élément de motivation pour inciter les gouvernements et les personnes à agir.

Plans de transport actif

Plusieurs municipalités canadiennes qui travaillent à l'amélioration du transport actif ont adopté la **Charte internationale pour la marche**. Cet énoncé de politique définit une collectivité comme un endroit respectueux des piétons en principe, et renforce le sens de détermination de collaboration en vue d'apporter des changements.

www.walk21.com

Référer au profil à la fin de la section 2.2 pour un exemple de la façon dont les petites collectivités peuvent élaborer des plans efficaces pour le transport actif

Avantages. Les collectivités dans l'ensemble du Canada, y compris un certain nombre de petites collectivités et de collectivités rurales, ont constaté que l'élaboration d'un plan pour la marche et le cyclisme peut être la clé de la réussite. Les plans de transport actif sont une occasion d'apprendre, à partir de l'expérience des autres, à identifier des solutions adaptables au contexte local, et à en orienter la mise en œuvre. Le processus de création d'une vision, d'établissement d'objectifs, d'évaluation d'options, de définition de réseaux, d'élaboration de programmes, et de planification d'investissements abordables peut servir de catalyseur important en étant une source de dynamisme pour le public, en motivant le personnel et les élus, et en planifiant les ressources financières limitées par le biais du bénévolat. En faisant valoir de quelle façon ils poursuivent des objectifs communs, ces plans peuvent également susciter l'intérêt des principaux intervenants.

« La recherche a révélé que les personnes qui vivent dans des quartiers plus propices à l'usage de la marche dont l'aménagement est mixte, les rues reliées, la densité résidentielle élevée, et le commerce au détail orienté en fonction des piétons, marchent et font du vélo davantage, sont moins susceptibles d'être obèses, conduisent moins, et produisent moins de pollution atmosphérique que les autres. »

Soutien à l'intégration et à l'action. Les plans sont aussi une occasion d'introduire le transport actif au cœur des activités municipales. Les initiatives visant la marche et le cyclisme sont plus susceptibles d'être des réussites lorsque la responsabilité est partagée entre les groupes de planification de l'aménagement du territoire, de conception et d'entretien des routes, de santé publique et des services de loisirs. Dans les grandes collectivités, la mise en œuvre du plan peut être l'occasion d'embaucher du nouveau personnel — habituellement un expert en transport actif responsable de la promotion et de la coordination des changements dans les secteurs clés comme les approbations au niveau de l'aménagement, la planification du transport et des parcs, la promotion de la santé, la conception et la construction des routes, l'entretien des routes et des sentiers,

la sécurité routière et l'application de la loi, ainsi que l'adaptation de la signalisation. En bout de ligne, l'objectif principal de tout plan doit être l'intégration du transport actif dans les activités municipales courantes de manière à ce que les responsabilités soient partagées et que les bonnes décisions soient prises de façon routinière.

Planification de l'aménagement du territoire

La planification de l'aménagement du territoire est essentielle pour que le transport actif constitue un choix pratique pour les résidents. Cela est vrai non seulement en ce qui a trait à la structure des collectivités dans son ensemble et à la gestion de la croissance, mais aussi pour chaque type d'aménagement.

Structure des collectivités. Les collectivités compactes, polyvalentes à forte densité démographique favorisent beaucoup plus la marche et le cyclisme en raison du fait qu'il est possible d'effectuer davantage de courts déplacements. Puisque la distance est un obstacle au transport actif, les résidences devraient être aussi près que possible des écoles, des bureaux et des commerces. Les agglomérations tentaculaires n'incitent pas à avoir recours au transport actif, tandis que les collectivités à forte densité démographique permettent la proximité des amis, des commerces et des restaurants. L'aménagement polyvalent permet aux résidents de faire plusieurs courses en un seul déplacement. Étant donné que les améliorations en termes d'utilisation des terres ne peuvent être apportées que par le biais d'activités d'aménagement ou de réaménagement, les municipalités doivent agir de façon décisive pour favoriser autant que possible les demandes relatives à l'aménagement (comme par le biais de règlements plus sévères, de lignes directrices utiles et de conditions d'aménagement plus rigoureuses). Les demandes pour des projets plus importants, comme les plans de lotissement, doivent comprendre les voies de circulation, les trottoirs et les sentiers paysagers et tenir compte des besoins et des désirs d'une population vieillissante, consciente de l'environnement et de la santé.

Conception des sites. La conception de chaque édifice et site d'aménagement est également importante pour les piétons et les cyclistes. Les principales caractéristiques comprennent des stationnements sécuritaires et accessibles pour les vélos aux principales destinations et aux immeubles à logements multiples, des douches et des vestiaires sur les lieux de travail, des entrées de magasin pourvues d'un toit-abri et à niveau, des stationnements à l'arrière ou sur le côté des édifices plutôt que près de la rue, et des voies d'accès qui relient les entrées des immeubles aux trottoirs et sentiers à proximité immédiate.

Installations de transport actif

Les piétons et les cyclistes sont très exposés à leur environnement et sont, par conséquent, sensibles à la qualité des installations de transport. Ils éviteront les trajets qui selon eux ne sont pas facilement accessibles ou sécuritaires. Les avantages que présentent les collectivités à forte densité démographique seront atténués ou même éliminés par des trottoirs qui ne sont pas suffisamment protégés des voies de circulation achalandées réservées aux autobus, par des voies trop étroites pour être partagées de façon sécuritaire par les vélos et les voitures, ou par le mauvais entretien des trottoirs et des sentiers.

Installations routières. Les rues sont habituellement le chemin le plus court entre les résidences, les lieux de travail et les boutiques. Elles sont utilisées par tous, mais elles devraient accorder la priorité aux usagers qui se déplacent plus lentement et qui sont plus vulnérables. La conception universelle (ou aménagement sans obstacle) profite à tous — les personnes âgées dont les capacités d'autonomie et de mobilité sont réduites, les adultes en fauteuil roulant ou en triporteur, les consommateurs qui poussent un chariot, et les parents qui se déplacent avec un enfant dans une poussette. Les piétons profitent de trottoirs larges et de grands boulevards, de traverses nombreuses sur les rues principales, et d'un éclairage adéquat. Dans les villes, les cyclistes sont enclins à emprunter les routes avec voies réservées aux vélos et de larges voies en bordure. Dans les régions rurales, l'asphaltage des accotements offre davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Le balayage périodique, l'enlèvement de la neige et de la glace, et la

réparation des nids de poule en temps opportun aident aussi à garder les rues et les trottoirs sécuritaires.

Installations hors-route. Les sentiers sont une alternative sécuritaire aux routes, principalement là où les enfants sont nombreux et lorsqu'il n'y a pas de trottoirs. Les sentiers ne doivent pas nécessairement être longs — un court sentier (pouvant relier un quartier résidentiel à une école) peut offrir une option de déplacement qui n'existait pas auparavant, en remplaçant un chemin le long d'une route rurale à grande vitesse. Au Canada, de plus en plus de collectivités investissent dans des passerelles pour piétons, telles que les passerelles pour franchir les voies publiques ou les cours d'eau, comme faisant partie intégrante des réseaux de sentiers. Bien sûr, l'aménagement de sentiers a été entrepris depuis plusieurs années dans certaines collectivités et il existe plusieurs cas de réussite relativement à l'augmentation du nombre de sentiers à des fins récréatives ou touristiques. Ces réussites sont maintenant valorisées pour faire ressortir la fonction utilitaire de ces sentiers. Dans certains cas, de courts raccordements seulement sont nécessaires pour permettre que les sentiers récréatifs soient plus utiles et rejoignent les destinations de tous les jours.

Orientation. Pour les usagers du transport actif le long des routes ou sur les sentiers, l'orientation et la signalisation routière sont des caractéristiques utiles. Il est particulièrement important d'aider les personnes à trouver leur chemin lorsque les sentiers s'éloignent des quartiers aménagés et qu'il n'y a plus de repères familiers. Cela comporte également un aspect promotionnel en ce sens que les non-utilisateurs sont sensibilisés à l'existence de ces installations de transport actif. Par exemple, les routes dont les accotements sont asphaltés ou qui ont de larges voies en bordure peuvent avoir été conçues pour favoriser le cyclisme; la signalisation et les marques sur la chaussée peuvent informer les automobilistes de ce fait, et offrir ainsi l'avantage supplémentaire de sensibiliser les conducteurs à la présence possible de cyclistes.

Commodités en bout de piste. Pour certains cyclistes, les obstacles auxquels ils sont confrontés en bout de piste sont tout aussi importants que les défis qu'ils doivent relever sur le sentier. Les navetteurs sur longue distance doivent avoir accès à des douches et à des vestiaires au travail, et certains cyclistes n'apprécient pas les stationnements inadéquats ou non sécuritaires où ils risquent de se faire voler leur vélo (souvent très dispendieux). Bien que la résolution de ces questions relève des propriétaires, les règlements municipaux pourraient prévoir l'intégration de solutions dans les nouveaux plans d'aménagement. Les collectivités pourraient aussi faire davantage en offrant des stationnements publics de qualité pour vélos au centre-ville, et en subventionnant même l'installation de supports pour vélos aux lieux de travail.

Intégration au transport en commun. Enfin, les petites collectivités ou les collectivités rurales qui offrent un service de transport en commun devraient tirer le meilleur parti des possibilités au niveau du transport intermodal. Le transport en commun et le transport actif offrent une plus grande efficacité s'ils sont considérés comme un tout plutôt que s'ils sont présentés comme des options indépendantes; de plus, les usagers du transport en commun sont presque toujours des piétons — et, de plus en plus, ils sont également cyclistes. Pour augmenter le nombre d'usagers, les collectivités peuvent ajouter des supports pour vélos sur les autobus, prévoir des stationnements pour vélos aux principales plaques tournantes du réseau de transport en commun, et améliorer les sentiers pédestres et pour vélos près des arrêts d'autobus.

Information, sensibilisation et promotion

Éliminer les obstacles non physiques. Tous les obstacles à la marche et au cyclisme ne sont pas reliés aux installations. Il est possible de surmonter certains de ces obstacles en réglant des questions liées aux attitudes, à la sensibilisation, à la compréhension ou aux aptitudes des piétons et des cyclistes éventuels. Encore mieux, les mesures efficaces ne doivent pas être nécessairement coûteuses et elles peuvent être orientées en

Alors qu'elle cherche à améliorer ses installations de transport durable, la **ville de Whitehorse, au Yukon** parraine aussi le projet « Wheel 2 Work Whitehorse », une campagne de marketing social qui offre des incitatifs afin d'encourager le navettage en vélo par les résidents au cours de l'été.

fonction du dynamisme de la collectivité et des bénévoles. Au nombre de celles-ci :

- des campagnes (p. ex., la Semaine vélo-boulot) visant à sensibiliser et à encourager les résidants à faire l'expérience de nouvelles façons de se déplacer;
- des cartes pour la marche et le vélo qui présentent les itinéraires recommandés y compris les trottoirs, les sentiers, les pistes cyclables, et les routes ayant de larges voies en bordure ou des accotements asphaltés;
- des événements promotionnels pour faire connaître les échéanciers (p. ex., l'approbation d'un plan pour le cyclisme, l'ouverture d'un nouveau sentier, la publication d'une carte pour la marche) et pour attirer l'attention des médias qui peuvent sensibiliser le public et obtenir son appui pour de futures mesures;
- des prix qui reconnaissent les contributions de personnes et d'organisations clés;
- des cours d'aptitudes en cyclisme pour enseigner aux cyclistes des techniques leur permettant de circuler sur la route de façon sécuritaire;
- des campagnes de sensibilisation qui encouragent les conducteurs à traiter les cyclistes et les piétons avec prudence et courtoisie.

Partenariats. Les municipalités ne sont pas tenues de tout faire elles-mêmes alors que plusieurs partenaires possibles sont en mesure d'offrir leur enthousiasme, leurs connaissances et leurs aptitudes. Les organisations à but non lucratif peuvent réaliser des programmes de sensibilisation, les employeurs peuvent offrir des incitatifs aux navetteurs adeptes du transport actif, les groupes de quartier peuvent fournir les services de bénévoles pour des événements spéciaux, les journaux communautaires peuvent imprimer des articles, et les œuvres de bienfaisance peuvent organiser des marches ou des collectes de fonds. Enfin, les chefs d'entreprise peuvent être des maîtres-d'œuvre irremplaçables, principalement lorsque des avantages

économiques sont en jeu (comme dans la promotion d'initiatives qui peuvent attirer des touristes actifs).

Initiatives de transport actif à l'école

Un mouvement en pleine croissance. Dans l'ensemble du Canada, les collectivités font la promotion du transport actif comme moyen pour les enfants de se rendre à l'école. Cette tendance découle des préoccupations relatives à la santé, à la sécurité et aux effets environnementaux des déplacements par automobile et par autobus scolaires qui peuvent être remplacés par la marche ou le vélo sur une distance raisonnable. Ces efforts sont souvent appelés programmes « Aller-retour actif et sûr pour l'école », et associent habituellement les changements à l'environnement physique aux initiatives, du côté de la demande, qui influenceraient le comportement. Ils comprennent souvent un partenariat actif de parents, de membres du personnel de l'école et de fonctionnaires municipaux.

Initiatives possibles. Les initiatives en matière de transport actif dans les écoles peuvent comprendre plusieurs éléments :

- les programmes « Mon école à pied, à vélo » ou « Formation en cyclisme » qui aident les enfants à se déplacer de façon sécuritaire dans des groupes dirigés par des parents;
- la planification des « meilleurs trajets » et les conseils personnalisés à l'intention des familles;
- des cours sur le cyclisme permettant d'acquérir des aptitudes pour se déplacer en vélo en toute sécurité et s'assurer que les enfants ont le bon équipement;
- des défis entre les écoles de manière à identifier quel effectif étudiant peut marcher ou faire du vélo sur une plus grande distance;
- des composantes du programme scolaire ou du programme d'éducation physique qui font ressortir les avantages de la marche et du cyclisme;

- des améliorations aux trottoirs, aux sentiers, aux traverses pour piétons, à l'éclairage ou aux stationnements pour vélos.

Profil

Canton de Minden Hills, en Ontario. En 2008, le village de Minden a lancé un nouveau plan de transport actif. Ce plan a été élaboré par le gouvernement et des partenaires de la collectivité, à partir de recherches et d'efforts de sensibilisation réalisés grâce à de petites subventions et à des bénévoles. Le plan permettra aux fonctionnaires municipaux et aux élus d'identifier, de prioriser et d'établir un budget pour les composantes nécessaires à la création d'un réseau de transport actif. Le conseil de Minden Hills a déjà eu recours au plan lors d'une séance de planification stratégique pour le cœur du centre-ville.

Le plan donne un aperçu des possibilités et des obstacles ainsi que des priorités stratégiques dans le but d'améliorer les conditions pour faire de la marche et du cyclisme à Minden. Ses principales recommandations portent sur les changements de politiques, la sécurité des zones scolaires, le développement et l'entretien d'un réseau de transport actif, les améliorations aux zones commerciales et touristiques, et les mesures de promotion. Des photos illustrant les améliorations avant et après la réalisation du projet sont incluses en vue de stimuler le dialogue sur la façon de les mettre en place. www.mindenhills.ca

Pour plus d'information sur le transport actif

Des collectivités en mouvement : Le transport actif, pour la vie (Fédération canadienne des municipalités, 2008). Cette brochure concise a pour but d'aider les décideurs municipaux à comprendre l'importance du transport actif, à expliquer les principaux secteurs d'activités et à illustrer les réussites canadiennes. Il est possible pour les intervenants d'adapter la présentation en PowerPoint qui accompagne la brochure.
www.fmv.fcm.ca/fr/Capacity_Building

Canada Walks (en anglais seulement). Ce site Web est un carrefour d'information émergent de pratiques exemplaires, d'études de cas, d'outils, de listes de vérification et de liens à des programmes de déplacements à pied dans les collectivités. www.canadawalks.ca

Ontario's Best Trails: Guidelines and Best Practices for the Design, Construction and Maintenance of Sustainable Trails for All Ontarians (en anglais seulement) (Trails for All Ontarians Collaborative, 2006). Il s'agit d'une ressource technique exhaustive pour la création de sentiers accessibles à toutes les personnes quelles que soient leurs capacités. www.abilitiescentre.org

Green Communities Canada – « Écoliers actifs et en sécurité (EAS) ». Il s'agit du programme le plus complet concernant le transport actif à l'école au Canada, comprenant un site Web rempli d'outils, de ressources, de contacts et d'information sur des événements. www.saferoutestoschool.ca/francais

Sentier transcanadien. Ce projet de sentier récréatif de 21 500 kilomètres traversera chaque province et territoire et reliera près de 1 000 collectivités lorsqu'il sera terminé (il est complété à presque 70 %). L'organisation du Sentier transcanadien lève des fonds, aide à l'aménagement et à la promotion du sentier, et fournit des panneaux indicateurs qui sont installés par des groupes locaux. La propriété, la gestion et l'entretien des sections du sentier sont la responsabilité soit de groupes locaux et/ou d'administrations municipales ou des gouvernements fédéral ou provinciaux. www.tctrail.ca

Programmes d'appui provinciaux pour le transport actif. Presque toutes les provinces, sinon toutes, accordent un appui financier aux programmes locaux visant à encourager la marche et le cyclisme. Cet appui est assuré par différentes sources et est dicté par des objectifs axés sur la santé, la société, l'économie et l'environnement.

2.3 Transport en commun

Aperçu



Le concept de transport en commun n'est pas le même dans les petites collectivités et collectivités rurales que dans les grands centres urbains. Les résidents ont des besoins différents en matière de déplacement, et l'absence d'une forte densité démographique modifie les facteurs économiques fondamentaux en vertu desquels le transport en commun est exploité. En réalité, le transport en commun dans les petites collectivités est plutôt perçu comme une gamme de services possibles dont les structures de financement et d'exploitation diffèrent.

Un éventail de services. Plusieurs petites collectivités ne disposent pas de services conventionnels de transport en commun, mais plutôt d'un éventail de services de 'transport social' à l'intention de groupes spécifiques comme les personnes âgées, les personnes ayant une déficience, ou les écoliers. Les services peuvent n'être assurés que par une ou deux voitures ou fourgonnettes, et peuvent être financés et exploités par des institutions à but non lucratif ou des organismes de bienfaisance. Regroupés, ils permettent d'atteindre plusieurs des objectifs d'un service de transport en commun plus formel. Cependant, une meilleure coordination pourrait permettre d'améliorer l'efficacité en éliminant les chevauchements ainsi que l'efficacité en évitant les lacunes au niveau des différents publics desservis. Ces divers services sont aussi vulnérables au stress financier qui échappe aux influences de niveau municipal. Il s'agit de questions importantes pour les petites collectivités et les collectivités rurales qui envisagent le transport en commun comme une solution à leurs besoins.

Bien sûr, même les collectivités dont les services de transport social sont bien coordonnés peuvent être confrontées à des défis en raison de tendances démographiques à la hausse — notamment, la proportion croissante du nombre de personnes âgées à mobilité réduite. Le financement sans but

lucratif et la volonté des bénévoles ont leurs limites. À un moment donné, les municipalités devront se poser la question à savoir si l'intérêt public serait mieux servi par des services de transport en commun accessibles à tous les membres de la collectivité.

Avantages. Dans le cas des petites municipalités, le principal avantage du transport en commun (comparativement aux services de transport social) est qu'il est accessible à tous — allant des enfants et des jeunes jusqu'aux travailleurs et aux retraités. Ainsi, le transport en commun offre plusieurs aspects positifs :

- il permet d'éliminer un défi important pour plusieurs jeunes et personnes à faible revenu dans les petites collectivités — notamment, le manque d'autonomie en matière de mobilité pour accéder aux études, aux emplois, aux activités récréatives et sociales;
- il aide les personnes âgées, qui pourraient devoir utiliser les services de transport social uniquement pour se rendre à des rendez-vous chez le médecin ou à l'hôpital, ou se rendre à l'épicerie ou visiter des amis certains jours de la semaine seulement;
- il offre une autre solution en permettant aux familles de délaissé la voiture personnelle pour se déplacer avec de jeunes enfants, et peut aider les collectivités à attirer de jeunes familles souhaitant élever leurs enfants en dehors d'un centre urbain;
- il aide les employeurs à avoir accès aux marchés du travail en améliorant la mobilité d'employés éventuels comme les résidents à faible revenu, les jeunes, les personnes âgées qui travaillent et les résidents des collectivités avoisinantes; cela peut être principalement valable dans le cas des employeurs isolés comme les centres de ski, les agro-entreprises ou les exploitations d'extraction;
- il peut permettre d'accroître la base de clients pour les commerces et les services locaux, puisque les personnes qui sont dépendantes du transport en commun feront leurs emplettes là où les itinéraires leur

permettent de se rendre — généralement dans le district d'affaires de la collectivité et autres zones commerciales;

- il peut attirer les touristes qui autrement ne visiteraient peut-être pas la collectivité.

Dans les collectivités d'une certaine taille (par exemple, de près de 25 000 personnes), ces avantages peuvent avoir des incidences collectives, secondaires puisque le nombre d'utilisateurs du transport en commun atteint un certain niveau. Par exemple, l'accessibilité accrue aux terrains et le nombre plus élevé de piétons à proximité des grandes plaques tournantes de transport en commun peuvent contribuer à augmenter la valeur des terrains, à appuyer une plus grande concentration de boutiques et de services, et à stimuler le redéveloppement qui permet d'augmenter l'assiette fiscale locale.

Défis. Bien sûr, les petites collectivités peuvent connaître de réelles difficultés lorsqu'elles tentent de réussir la mise en place de services de transport en commun :

- les aménagements du territoire à faible densité démographique et étendus sont difficiles à desservir — ils rendent les itinéraires fixes moins efficaces, et les itinéraires flexibles ou adaptés à la demande plus coûteux;
- autour des grands centres urbains qui attirent les navetteurs locaux, la distance pour se rendre dans les grandes zones d'emplois peut rendre les itinéraires adaptés aux navetteurs coûteux et moins en mesure de faire concurrence à l'automobile;
- dans des conditions météorologiques difficiles, les passagers peuvent ne pas avoir la patience voulue pour attendre à l'extérieur;
- les résidents peuvent avoir l'impression que les autobus de grand format ont une présence trop 'urbaine', même chez ceux qui appuient l'idée du transport en commun;

- bien que le financement des immobilisations par les gouvernements fédéral, provinciaux ou territoriaux rende abordable l'acquisition de véhicules de transport, le soutien financier en ce qui a trait à l'exploitation constitue toujours un défi; cela rend les premières années d'exploitation d'un service de transport en commun particulièrement difficiles puisqu'elles nécessitent habituellement des niveaux plus élevés de subventions de fonctionnement;
- les usagers du transport en commun ont des besoins différents qui ne permettent pas de réaliser beaucoup d'économies; par exemple, les personnes âgées ont tendance à se déplacer en dehors des heures de pointe, tandis que les jeunes demandent de meilleurs services le soir et les fins de semaine;
- la qualité des voies piétonnières n'est peut-être pas satisfaisante entre les arrêts d'autobus, les quartiers résidentiels, les résidences pour personnes âgées, les boutiques et les services; les conditions hivernales ne font que rendre la situation plus difficile.

Plans de transport en commun

La première étape importante lors de l'établissement d'un nouveau service de transport en commun consiste à effectuer une étude de faisabilité ou à élaborer un plan de transport en commun permettant de démontrer les besoins et de rallier les principaux intervenants. Ce travail peut être dirigé par une municipalité, un organisme à but non lucratif ou un entrepreneur qui espère créer un partenariat public-privé. Peu importe, le solide engagement de la collectivité est essentiel puisque c'est le soutien des clients, des groupes communautaires et des agences gouvernementales qui fera une réussite de ce projet de transport en commun.

Soupeser les options. Dès les premières étapes de la planification, les collectivités doivent bien comprendre les différentes options de transport déjà offertes dans le marché éventuel du transport en commun. D'abord, il s'agit de services de transport à but non lucratif ou de transport social (comme les services offerts par les résidences pour personnes âgées, les

En Colombie-Britannique, pour ce qui a trait au transport en commun, les petites collectivités suivent un processus formel d'étude de faisabilité.

BC Transit assume une partie des coûts et procède à cette étude en collaboration avec la municipalité et les organismes locaux. L'étude porte sur l'aménagement du territoire, les tendances en matière de transport, les options de service et le public est consulté. La définition du concept et les plans de mise en œuvre sont suivis par le choix d'un exploitant (habituellement une entreprise) pour offrir le service. Les ententes négociées comprennent les normes de service, les budgets, les tarifs et les

centres récréatifs ou les clubs Lions) qu'il est possible de subventionner avec les taxes municipales. Dans certains cas, leurs mandats stricts, les critères d'admissibilité restrictifs, le manque de partage d'information et le peu de responsabilité sur le plan financier peuvent les rendre collectivement inefficaces; les nouveaux véhicules acquis grâce aux subventions d'immobilisations peuvent ne pas être utilisés pour de longues périodes en raison d'un manque de fonds de fonctionnement. Pour ces raisons, les collectivités doivent sérieusement envisager des occasions non réalisées de coordonner, de rationaliser et de tirer avantage de ces services — des occasions qui peuvent être plus attrayantes et permettre d'obtenir un meilleur rendement qualité-prix que de mettre en place un nouveau service de transport en commun à partir de zéro. En examinant ces possibilités, les collectivités peuvent augmenter leur crédibilité pour toute proposition éventuelle de nouveaux services de transport en commun, susceptibles de nécessiter un soutien financier beaucoup plus important. Enfin, les collectivités doivent décider s'il ne serait pas plus avantageux de prendre des mesures supplémentaires visant à renforcer les services existants ou d'aller de l'avant avec un service nouveau et novateur. Les nouveaux services de transport en commun sont plus susceptibles de mieux répondre aux besoins des collectivités en pleine croissance, mais ils doivent tout de même minimiser le risque de remplacer l'enthousiasme des bénévoles et les ressources de la collectivité par une approche plus rigide et orientée en fonction du marché.

Planification de l'aménagement du territoire

Assurer la densité de la demande. Dans les petites collectivités et les collectivités rurales, la viabilité économique est un élément vital pour tout service de transport en commun public. Il doit y avoir un certain niveau de la demande (passagers à l'heure par autobus) pour que le transport en commun soit rentable — mais le développement très étendu, non centralisé qui donne lieu à des points d'origine et de destination dispersés ne le permet pas. Ce n'est uniquement que lorsque plusieurs trajets partagent les mêmes points de départ ou d'arrivée (et les deux de préférence) que le transport en commun est sans doute véritablement viable. Du point de vue de l'utilisation de

terrains, le transport en commun a besoin de concentration de développements résidentiels, de lieux de travail, d'écoles, de cliniques

médicales, et de commerces de détail. Le service de transport en commun dans et entre les petites municipalités est plus susceptible de bien fonctionner lorsque leurs centres-villes sont préservés — en raison notamment de la densité qui en résulte et de l’environnement favorable aux piétons qu’offrent ces centres-villes en comparaison avec les centres commerciaux et les centres de services généralement conçus en fonction de l’utilisation de l’automobile, centres aménagés en périphérie. Ce fait intéresse de plus en plus certaines collectivités, en partie dans le cadre de certaines activités visant la ‘croissance intelligente’, tel que mentionné à la section 2.1.

Installations et services de transport en commun

Installations à l’intention des usagers. À l’exclusion de l’acquisition de véhicules de transport en commun (pouvant varier de petites fourgonnettes à des autobus urbains standards), les réseaux de transport en commun dans les petites collectivités et les collectivités rurales s’en tirent généralement assez bien pour ce qui est des installations à l’intention des passagers. Des voies piétonnières de qualité pour se rendre aux arrêts sont très importantes, à la fois en ce qui a trait aux installations de base (p. ex., trottoirs et sentiers) et à l’entretien (p. ex., enlèvement de la neige et de la glace). Des abribus aux arrêts sont souhaitables, principalement dans les endroits les plus exposés et le long des itinéraires moins fréquentés, mais ils nécessitent des fonds qui pourraient être affectés à des domaines plus prioritaires.

Options de prestation de services. Selon le contexte qui leur est propre, les petites collectivités au Canada ont élaboré un certain nombre de modèles en matière de transport en commun. Certains donnent lieu à une meilleure coordination des services de transport social. D’autres sont des hybrides qui utilisent des éléments des services de transport social adaptés à la demande et les conjuguent avec des éléments de services conventionnels à itinéraires fixes. D’autres adoptent plutôt une approche conventionnelle envers le service qui se compare aux grands centres urbains. Peu importe, les services qui connaissent le plus de succès sont ceux qui répondent davantage aux besoins des marchés clés (p. ex., les

Plusieurs petites collectivités dont la région de **Salaberry-de-Valleyfield**, au Québec ont adopté le modèle Taxibus comme moyen de transport en commun pratique et économique. Les passagers réservent un déplacement par téléphone et sont transportés par taxi entre de nombreux arrêts d’autobus fixes dans la collectivité. En route, les taxis peuvent également prendre d’autres passagers.

En Colombie-Britannique, il existe plusieurs partenariats de transport en commun novateurs. À **Terrace, Trail** et **Fort St. John**, il y a collaboration entre les réseaux de transport en commun et les exploitants d’autobus scolaires. Dans le **District régional de East Kootenay**, la Elk Valley Transit assure deux fois par semaine un trajet ‘Health Connections’ vers l’hôpital de Cranbrook à partir des municipalités avoisinantes; la priorité est accordée aux patients qui ont des rendez-vous chez le médecin ou à l’hôpital, mais tous les résidents peuvent en profiter si des sièges sont libres. Les centres de ski à **Kimberly, Golden, Fernie** et **Red Mountain** sont des partenaires contractuels au niveau de l’intégration de services de transport en commun réguliers et saisonniers.

personnes âgées, les étudiants, les navetteurs qui se rendent à des lieux de travail de grande taille) et qui collaborent avec les responsables aux principales destinations (p. ex., les administrations scolaires, les centres pour personnes âgées et les lieux de travail) dans le but de faire le lien entre les besoins des passagers et le type et l'horaire des services offerts. Dans certains cas, les services adaptés à la demande (comme les services de taxi ou de fourgonnettes 'taxibus' subventionnés) sont un moyen rentable d'assurer un service aux clients qui n'utilisent pas de fauteuil roulant ou de triporteur, comme solution de rechange à la fois aux services de transport en commun à itinéraires fixes avec des autobus de grande taille et des services de transport en commun spécialisés dont les conducteurs ont reçu une formation, ainsi que des services de fourgonnettes accessibles.

Collaborer avec les partenaires. La possibilité d'établir des partenariats constitue la clé de l'élaboration d'une stratégie de service. Au sein des collectivités, les conseils scolaires sont des partenaires fiables en raison de la prévisibilité des besoins en matière de transport étudiant. Les fournisseurs de soins de santé sont aussi une autre possibilité en raison du chevauchement des marchés de clients et du coût élevé d'assurer le transport à des fins médicales non urgent. Même les grands employeurs peuvent faire partie de partenariats bénéfiques à tous qui contribuent à éliminer les obstacles à des possibilités d'emploi. Plusieurs collectivités québécoises ont des programmes qui permettent aux adultes d'occuper les sièges libres dans les autobus scolaires ou dans les véhicules accessibles pour les personnes ayant une déficience; en autant que les exigences de niveau législatif, réglementaire ou concernant les assurances ne constituent pas un obstacle, cela peut représenter une utilisation efficace des ressources.

Une autre forme de partenariat se situe au niveau des collectivités adjacentes. Les petites collectivités situées près des grands centres urbains peuvent être en mesure de négocier des prolongements de service à frais partagés qui permettent d'envisager des mesures donnant accès aux services existants dans la région urbaine. Dans d'autres cas, deux petites municipalités ou plus peuvent former un partenariat intermunicipal aux fins

de partage des connaissances et de gestion du coût des risques lié au lancement de nouveaux services grâce à des économies d'échelle. Les services qui relient les collectivités peuvent offrir un éventail de possibilités pour les résidents (référer à un exemple plus détaillé à la fin de la section 2.3).

Promotion du transport en commun

Augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun. Il est possible pour les collectivités d'augmenter le rendement de leurs investissements en encourageant le recours au transport en commun. Elles peuvent offrir leurs services pour des événements spéciaux (p. ex., des services la fin de semaine dans le cadre d'une foire automnale, une prolongation des heures de service le soir pour le magasinage durant la période des fêtes, un service de fin de soirée la Veille du Jour de l'an). Les collectivités peuvent aussi établir des programmes de tarifs qui récompensent les usagers qui font preuve de

fidélité, sous forme de laissez-passer annuels à rabais, de laissez-passer aux étudiants pour un semestre, ou de laissez-passer universels alors que des groupes entiers d'étudiants paient un tarif réduit obligatoire en échange d'un accès illimité au transport en commun. Les laissez-passer universels sont reconnus depuis longtemps pour assurer des revenus garantis aux exploitants de transport en commun et offrir une excellente valeur aux étudiants, tout en aidant les institutions participantes à réduire les besoins en stationnement et à profiter d'un avantage concurrentiel lorsqu'il s'agit d'attirer de nouveaux étudiants.

Un laissez-passer d'étudiant du College of the Rockies de la Colombie-Britannique permet l'accès illimité au **Cranbrook Transit**. À Salmon Arm, en C.-B., le **Shuswap Regional Transit System** de la vallée profite de la diminution du nombre d'utilisateurs à l'été pour offrir le service gratuitement aux moins de 18 ans afin de leur permettre de se rendre à leur emploi d'été et à des activités récréatives.

www.busonline.ca

Profil

Comté de Kings, en Nouvelle-Écosse. La Kings Transit Authority est l'un des petits réseaux de transport en commun les plus efficaces au Canada et sert de modèle pour les collectivités rurales qui veulent offrir des services de transport en commun rentables. L'exploitation du réseau est assurée par la municipalité du Comté de Kings en collaboration avec les municipalités de Kentville, Wolfville et Berwick. Grâce à cinq itinéraires couvrant plus de 200 kilomètres de la route 1, le réseau relie plusieurs collectivités rurales de la vallée de l'Annapolis sur la rive nord de la Nouvelle-Écosse. La Kings Transit assure le service six jours par semaine avec des autobus à plancher surbaissé, accessibles aux fauteuils roulants et équipés de supports pour vélos. Un grand nombre d'usagers sont des personnes âgées, un marché que le réseau a développé par le biais de mesures de sensibilisation. www.kingstransit.ns.ca

Profil

Hinton, en Alberta. Le conseil municipal de Hinton (population de 10 000 habitants) qui s'est engagé à offrir un nouveau service de transport en commun, utilise depuis 2009 des fourgonnettes plutôt que des autobus plus coûteux. Un projet pilote de 18 mois qui s'est terminé à la fin de 2008 a été entrepris en vue de donner suite aux constatations d'un groupe de travail en 2006 identifiant un 'manque au niveau de la mobilité' des personnes et des familles à faible revenu qui ne répondaient pas aux critères leur permettant d'avoir accès au service Handibus, mais qui avaient de la difficulté à se déplacer dans cette collectivité à faible densité démographique. Ce projet pilote visait à aider les personnes à faible revenu, les jeunes et les personnes âgées à se rendre à leur travail, au magasin et à des activités éducatives et récréatives. www.town.hinton.ab.ca

Profil

Village de Casselman, en Ontario. Le nouveau service de transport en commun de l'est de l'Ontario, récemment inauguré, assure le transport quotidien de résidents des régions rurales vers Ottawa. Les promoteurs planifient d'améliorer le service entre les municipalités de la région et de l'intégrer aux horaires des trains de VIA Rail. Les tarifs mensuels sont de 210 \$ à 320 \$, et pour une somme supplémentaire de 8 \$ les usagers peuvent se procurer un laissez-passer pour les

autobus du réseau de transport d'Ottawa. Deux des municipalités partenaires du réseau de transport en commun de l'est de l'Ontario (la municipalité de La Nation et le village de Casselman) offrent à leurs résidants un tarif mensuel subventionné de 20 \$. www.teo-eot.ca

Pour plus d'information sur le transport en commun

Association canadienne du transport urbain (ACTU). Cette organisation est le porte-parole de l'industrie du transport en commun au Canada. À ce titre, le personnel de l'ACTU vient en aide aux petites collectivités plusieurs fois par année. Les collectivités qui sont membres de cette association peuvent recevoir un soutien plus important concernant l'établissement de réseaux, la formation, les questions relatives au financement et les questions d'ordre technique. Le site Web de l'ACTU offre un éventail de publications sur la recherche ainsi que des conseils, dont un guide exhaustif pour la mise en place d'un programme de laissez-passer universel pour le transport en commun. www.cutaactu.ca

Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural (Association des transports collectifs ruraux du Québec, 2009). Ce guide s'adresse aux décideurs ou aux organismes responsables de mettre en place, de gérer et de développer un réseau de transport collectif en milieu rural.
www.atcrq.ca/GuideIntervention_WEB.pdf

Transit Implementation Guidelines for Small Canadian Municipalities (en anglais seulement) (Masterton Planning Group et D.A. Watt Consulting pour la municipalité de Canmore, 2006). Ce guide offre de l'information générale sur les marchés éventuels de transport en commun, les types de services de transport en commun, les coûts et les recettes anticipés, la conception du service et la planification des itinéraires, les heures d'exploitation et les horaires, la gestion et la dotation, la collecte des tarifs, la gestion financière,

les relations avec les clients, l'évaluation et la surveillance.
www.gmf.fcm.ca/Capacity_Building

Rural Transit Planning Guidelines: Users' Guide (en anglais seulement) (ENTRA Consultants pour la municipalité régionale d'Halifax, 2008). Ce guide aide à la planification du prolongement des services de transport en commun dans la région d'Halifax, mais renferme de l'information communicable en vue d'aider d'autres collectivités. Il renferme également un certain nombre de feuilles de travail et de données sur les prévisions du nombre d'usagers, les types de véhicules, les types de services, les coûts d'immobilisations et d'exploitation. www.halifax.ca

Let's Plan On It: A Guide to Providing Transportation Services in Rural Areas for Seniors and Persons with Disabilities (en anglais seulement) (Ministère des Transports de l'Alberta, 1996). Ce guide offre des conseils sur des sujets comme l'évaluation de la demande, la conception du service, les rôles et responsabilités, la gestion du personnel et des bénévoles, le choix du parc, la répartition, la gestion financière et la surveillance.
www.transportation.alberta.ca

Programmes de soutien provincial pour l'élaboration de services de transport en commun (Nota : La présente liste exclut le financement par le biais d'ententes fédérales-provinciales pour l'infrastructure) :

- **Colombie-Britannique.** Le programme de BC Transit à l'intention des petites collectivités est exploité selon un modèle de services partagés qui assure une expertise centralisée sur les questions relatives à la planification, à l'administration, au marketing et au parc. BC Transit a aussi fait l'acquisition de minibus pour desservir les petites collectivités et les collectivités rurales afin de rendre ces services plus abordables.
- **Alberta.** Le Green Transit Incentives Program appuiera les nouvelles options en matière de transport en commun dans les collectivités de la province.

- **Manitoba.** Le Mobility Disadvantaged Transportation Program aide à payer les coûts de lancement et d'exploitation de services de fourgonnettes aménagées pour les handicapés ainsi que les coûts d'acquisition de ces fourgonnettes dans 66 collectivités.
- **Ontario.** Les municipalités intéressées à lancer un service de transport en commun sont admissibles à recevoir du gouvernement provincial un transfert de 0,02 \$ le litre de la taxe sur l'essence.
- **Québec.** Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional prévoit un financement de 8 millions \$ pour la mise en place de systèmes de transport en commun ruraux.
- **Nouveau-Brunswick.** La province aide à payer les coûts d'immobilisations des services de transport en commun rural-urbain. Elle collabore aussi avec les petites collectivités pour offrir de nouveaux services de transport en commun et accorde des subventions pour aider les organisations communautaires à faire l'acquisition de véhicules accessibles.
- **Nouvelle-Écosse.** Le Community Transportation Assistance Program (CTAP) assure un soutien opérationnel pour les services de transport inclusifs à but non lucratif dans les régions à faible densité démographique. Les organisations intéressées à offrir de nouveaux services orientés sur la collectivité sont admissibles à une subvention sur approbation d'un plan d'affaires.

2.4 Covoiturage

Aperçu

Il y a covoiturage lorsque des personnes voyagent ensemble dans un véhicule automobile privé — c'est-à-dire lorsqu'un conducteur utilise sa voiture pour transporter un passager ou plus. Puisque le fait de parcourir un trajet ensemble signifie que les passagers doivent avoir le même horaire, le covoiturage semble être le plus approprié lorsque les navetteurs proviennent du même point ou ont une destination commune, ou les deux.



Avantages. Le covoiturage peut s'avérer avantageux pour certaines personnes selon leurs besoins en matière de transport. Il peut permettre des économies importantes en ce sens qu'il est possible de partager les coûts de conduite entre deux personnes ou plus. Il réduit les émissions provenant des véhicules lorsque deux conducteurs ou plus acceptent de laisser leurs voitures à la maison. Il réduit le stress causé par le navettage, principalement pour les personnes dont les trajets sont plus longs et lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, et parce que les personnes qui pratiquent le covoiturage doivent avoir les mêmes horaires, il est susceptible de réduire le retard des employés.

Dans les petites collectivités, on a couramment recours au covoiturage informel et les navetteurs le pratique régulièrement pour se rendre au travail, à l'école et à des événements sociaux. Le covoiturage est particulièrement apprécié des jeunes et des personnes âgées qui comptent davantage sur les autres pour leurs déplacements. Certaines personnes se sentent plus en sécurité du fait de partager le même véhicule pour de longs déplacements en régions rurales, particulièrement lorsqu'il fait noir ou que les conditions météorologiques sont mauvaises.

Défis. Dans le contexte des déplacements habituels pour se rendre à l'école ou au lieu de travail, on s'attend à ce qu'un certain nombre de navetteurs aient recours au covoiturage alors que les collègues, voisins et amis s'entraident. Toutefois, lorsqu'il s'agit de favoriser un niveau plus élevé de covoiturage, il semble qu'il faille compter sur de l'aide et des mesures incitatives qui peuvent motiver les conducteurs à accepter d'être des passagers dans la voiture de quelqu'un d'autre. En pratique, cependant, cela demande que ces conducteurs renoncent à un peu d'indépendance. Il est alors plus difficile de faire des arrêts en cours de route pour faire des courses, de prolonger les heures de travail ou d'arriver tôt pour un déjeuner de travail. Dans les collectivités où la densité démographique est faible et le développement étendu, les conducteurs et les passagers peuvent devoir faire des détours significatifs pour aller chercher les navetteurs et les reconduire chez eux. Même si les économies réalisées représentent un incitatif très intéressant pour justifier ces sacrifices, elles peuvent ne pas s'avérer suffisantes.

Stationnement pour le covoiturage

Ces stationnements pour le covoiturage se trouvent à la périphérie des zones métropolitaines, là où se rencontrent les navetteurs pour y laisser une voiture ou plus et prendre place à bord d'un seul véhicule vers des destinations urbaines. Les stationnements pour le covoiturage se trouvent aussi dans des milieux plus ruraux, habituellement près des échangeurs le long des grandes autoroutes — dans ce contexte, ils permettent aux résidents des régions rurales qui doivent parcourir de longues distances de se rencontrer, de

CovoiturageOttawa.com est un service haut de gamme sur le Web offert dans la région métropolitaine d'**Ottawa-Gatineau**, dont un certain nombre de collectivités rurales avoisinantes.

www.covoiturageottawa.com

Kootenayrideshare.com est un simple service de covoiturage de style tableau d'affichage offert dans la région de **Kootenay** en Colombie-Britannique

partager une voiture et de réduire leurs coûts de conduite. Ces stationnements pour le covoiturage sont habituellement exploités par les organismes routiers provinciaux.

Jumelage de partenaires de covoiturage

Covoiturage des navetteurs. Les services de covoiturage sont habituellement conçus pour aider les navetteurs à trouver des partenaires de covoiturage. Il peut s'agir d'un simple avis sur un babillard dans un bureau de poste ou dans un magasin général, ou d'un service informatique haut de gamme. Certaines petites municipalités canadiennes possèdent leur propre service plus ou moins haut de gamme de covoiturage, tandis que d'autres municipalités profitent des systèmes de covoiturage exploités par les grandes villes comme Ottawa ou Saint-Jean. Les services de covoiturage peuvent être offerts dans l'ensemble de la collectivité ou vers des destinations en particulier comme les collèges communautaires ou les grands employeurs.

Jumelage pour les déplacements simples. Un autre type de covoiturage est le jumelage pour les déplacements simples, comme dans le cas des personnes âgées qui se rendent chez leurs médecins ou des jeunes qui se rendent à un concert. Les œuvres de bienfaisance et les organismes à but non lucratif assurent parfois les déplacements des personnes dans le besoin en faisant appel à des conducteurs bénévoles, mais en raison de la complexité de la logistique, il est possible que ce service se limite aux rendez-vous chez le médecin ou à l'hôpital ou pour se rendre à l'épicerie une fois par semaine. (En dehors de ces engagements volontaires réguliers, il est très difficile d'obtenir que des conducteurs s'engagent pour assurer le jumelage pour les déplacements simples sauf s'il s'agit de voyages longs et dispendieux — et dans certaines provinces il est techniquement illégal de partager les coûts de conduite pour de tels voyages). Cependant, certains systèmes de covoiturage que l'on retrouve sur le Web commencent à intégrer une caractéristique permettant d'organiser à la volée du covoiturage pour un déplacement simple à partir d'un bassin de passagers admissibles et de conducteurs bénévoles. Le taux croissant de personnes âgées qui possèdent un appareil sans fil permet le recours aux nouvelles technologies comme la messagerie

texte pour du covoiturage instantané, bien que plusieurs (principalement les personnes vulnérables) peuvent préférer avoir l'assurance d'un transport garanti.

Services de covoiturage par fourgonnette

Une option émergente. Les collectivités peuvent également envisager le covoiturage par fourgonnette, qui est semblable au covoiturage par voiture mais qui permet le transport d'un plus grand nombre de passagers dans chaque véhicule (habituellement de 7 à 15). Les véhicules qui servent au covoiturage par fourgonnette sont des fourgonnettes à plusieurs passagers qui sont louées ou détenues par un employeur ou une organisation tierce, plutôt que par le conducteur. Les conducteurs de fourgonnette doivent satisfaire à des critères d'admissibilité et offrir leurs services gratuitement ou à rabais. Les passagers paient un tarif mensuel en fonction de la distance parcourue et peuvent mettre fin à l'entente en tout temps après en avoir donné avis. Les fourgonnettes sont exploitées selon un horaire formel, et (en raison de l'effort supplémentaire et du temps nécessaire pour aller chercher plusieurs passagers) elles sont utilisées en général sur des distances plus longues de 30 kilomètres ou plus.

Les fourgonnettes sont pratiques et économiques pour les longs parcours dans les régions rurales, mais un certain nombre de modèles d'affaires sont restreints dans certaines provinces afin de protéger les autres fournisseurs de services de transport. En Ontario, des démarches ont lieu visant à assouplir ces restrictions et à permettre l'exploitation de fourgonnettes à but lucratif. C'est en Colombie-Britannique que le covoiturage par fourgonnette est le plus populaire au Canada, dirigé par la Jack Bell Foundation à but non lucratif.

Promotion du covoiturage

Favoriser la participation. Les collectivités peuvent faire la promotion du covoiturage en se joignant à des événements spéciaux comme le programme

national Défi transport ou la toute nouvelle initiative « Semaine de covoiturage ». Il existe des synergies naturelles entre ce genre de mesure promotionnelle et la fourniture d'installations et de services de covoiturage. Les collectivités sont aussi en mesure de collaborer avec les employeurs et les institutions pour encourager et faciliter le covoiturage par les navetteurs qui se rendent régulièrement à la même destination.

Profil

Comtés de Benton et Franklin, dans l'état de Washington, aux États-Unis.

Ces comtés très largement ruraux possèdent une prospère exploitation de fourgonnettes en croissance depuis plus de 25 ans. La longévité et la réussite du programme de fourgonnettes Ben Franklin Transit sont partiellement dues à la priorité sans cesse accordée aux besoins de chaque client alors que la région s'est développée et que les besoins en matière de transport ont changé. Ben Franklin Transit collabore aussi avec le milieu des affaires en vue d'améliorer les options de transport pour les navetteurs des régions rurales. www.bft.org

Pour plus d'information sur le covoiturage

Semaine de covoiturage. Cet événement, coordonné par l'Association canadienne pour le transport du navetteur, a eu lieu dans tout le Canada pour la première fois en octobre 2008. Il offre aux collectivités l'occasion d'accroître la visibilité et de faire la promotion du covoiturage par voiture ou du covoiturage par fourgonnette. www.actcanada.com

Services de jumelage de partenaires de covoiturage

- **Entreprises privées.** Plusieurs fournisseurs assurent des ressources pour le jumelage de partenaires de covoiturage auxquelles les collectivités peuvent avoir accès. L'entreprise à but lucratif Carpool.ca offre un service de jumelage de partenaires de covoiturage auquel ont recours de

nombreuses municipalités canadiennes, dont plusieurs petites collectivités et collectivités rurales. D'autres fournisseurs offrent des services sur le Web qui peuvent être personnalisés de manière à tenir compte des besoins de chaque client en termes d'ajout d'options ou de service personnalisé.

- **Jack Bell Foundation.** En Colombie-Britannique, cette organisation à but non lucratif exploite un service de jumelage de partenaires de covoiturage dans toute la province ainsi qu'un service de covoiturage par fourgonnette et un service de covoiturage moyennant tarif (utilisant ses véhicules) dans le Lower Mainland et sur l'île de Vancouver.
www.ride-share.com

2.5 Pratiques de conduite efficaces

Aperçu



La conduite automobile éconergétique touche un certain nombre de pratiques comme l'achat de véhicules qui utilisent moins de carburant, les moteurs qui ne tournent pas au ralenti, l'entretien des moteurs et le gonflage approprié des pneus, le fait d'accélérer et de freiner doucement, le respect des limites de vitesse, l'élimination des déplacements inutiles en voiture, et le regroupement de plusieurs courses en un seul déplacement. Des mesures comme celles-là sont nécessaires, compte tenu du fait que les véhicules automobiles feront toujours partie des modes de transport dans les petites collectivités.

Avantages. La conduite éconergétique est une approche réaliste à la réduction des effets environnementaux du transport dans les petites collectivités et les collectivités rurales. En réalité, la probabilité qu'elle permette de réduire les émissions est plus élevée que dans le cas du transport actif ou du transport en commun, tout simplement parce que l'utilisation de l'automobile y est tellement prédominante. La conduite éconergétique peut aussi aider les personnes à économiser en réduisant l'usure de leurs véhicules et la consommation de carburant de façon marquée — allant jusqu'à 35 %, selon les spécialistes. La hausse des prix de l'essence, comme les Canadiens l'ont expérimenté en 2008, mène inévitablement à l'utilisation de voitures plus éconergétiques — en particulier par les familles à faible revenu, les personnes âgées et les jeunes.

Défis. Très peu de grands avantages sociaux connexes (p. ex., ceux liés au transport actif) découlant de la conduite éconergétique peuvent attirer des

partenaires au niveau de la planification, de la mise en œuvre et de la promotion.

Services d'autopartage

Possession d'un véhicule abordable à propriétaires multiples. Les services d'autopartage sont une formule relativement nouvelle de possession d'automobile qui permet à des personnes d'être conjointement propriétaires de véhicules, par le biais de programmes dirigés par des organismes à but lucratif ou à but non lucratif. Cette formule se retrouve surtout dans les centres urbains à forte densité démographique, mais il en existe des exemples dans de petites collectivités. Les membres des services d'autopartage paient des frais mensuels pour la couverture de certains coûts fixes, puis des frais en fonction de l'utilisation du véhicule, soit la durée et la distance parcourue pour chaque voyage. Un organisme d'autopartage s'occupe des questions relatives à l'essence, aux assurances et à l'entretien, et les réservations se font habituellement en ligne. En répartissant les coûts fixes de chaque voiture entre plusieurs personnes et en accordant aux membres des incitatifs financiers en vue de réduire leurs déplacements en voiture, les services d'autopartage permettent de réduire les incidences financières liées à la possession d'une automobile et à son utilisation pour les personnes et les familles. Il est possible pour les collectivités d'appuyer les services d'autopartage en fournissant des espaces de stationnement pour ces voitures, ou (en raison du fait que plusieurs membres des services d'autopartage sont aussi des usagers du transport en commun) en offrant de procéder à un travail de marketing conjoint avec les services de transport en commun.

Information et sensibilisation

Valorisation de l'efficience. Les programmes de sensibilisation constituent les principaux moyens d'encourager les personnes à conduire de façon efficace. Dans l'ensemble du Canada, plusieurs organismes fédéraux et provinciaux font la promotion de l'utilisation de voitures éconergétiques dans le but d'appuyer la conservation de l'énergie ou les buts visés en ce qui a trait au changement climatique. Les administrations municipales ou les organisations communautaires dans les petites collectivités et les collectivités rurales peuvent aider les résidents à avoir accès à de l'information connexe,

et, dans certains cas, elles peuvent organiser des campagnes locales à l'aide des outils et des ressources disponibles.

Pour plus d'information sur les pratiques de conduite efficaces

Ressources naturelles Canada. Ce ministère du gouvernement fédéral offre des outils et des ressources pour l'utilisation de voitures éconergétiques, y compris de l'information au sujet de son programme Le bon \$ens au volant. www.nrcan-rncan.gc.ca

EcoDriver, Green Communities Canada. Cette initiative nationale possède un site Web exhaustif et un certain nombre de partenaires d'organisation sans but lucratif qui assurent des programmes connexes dans les collectivités du Canada. www.ecodriver.org

Services régionaux

- **Co-operative Auto Network.** Cette organisation de services d'autopartage de Vancouver possède des voitures dans les petites collectivités de Comox et Cortes Island, en Colombie-Britannique. www.cooperativeauto.net
- **Nelson Carshare Cooperative.** Cette organisation exploite des services d'autopartage dans quatre petites collectivités de la Colombie-Britannique (soit Nelson, Kaslo, Revelstoke et Golden). Elle compte plus de 100 membres et possède environ 10 véhicules. www.nelsoncar.com
- **Conserve Nova Scotia.** Cette agence provinciale qui vise l'efficacité énergétique finance le programme d'efficacité énergétique des véhicules DriveWiser créé par l'organisme à but non lucratif Clean Nova Scotia. www.drivewiser.ca