

Programme d'infrastructures en transport actif : faciliter le choix du transport durable

Organisation

District of Saanich, C.-B.

Statut

En cours, débuté en 1991

Aperçu

Depuis 1991, le *District of Saanich* a mis en oeuvre des mesures d'encouragement à la marche et au cyclisme en offrant des infrastructures améliorées pour ces deux modes de déplacement.

Par l'entremise de plans variés et d'initiatives stratégiques, la municipalité est résolue à diversifier ses options de transport en limitant l'expansion du réseau routier et par l'aménagement de sentiers multifonctionnels, de trottoirs le long de boulevards, de corridors verts, et de pistes cyclables sur les artères principales.

À ce jour, la municipalité continue d'encourager et de soutenir les options de transport actif. Récemment, la municipalité a adopté un règlement créant un réseau cyclable pour navetteurs (Commuter Bicycle Network) désignant un réseau de rues qui seront éventuellement modifiées selon un ordre de priorité afin d'accueillir des pistes cyclables.

Contacts

David Cubberley, Conseiller
District of Saanich
Tél. : (250) 727-6441
Courriel : davidc@saanich.ca

Peter Sparanese, Directeur du transport
District of Saanich
Tél. : (250) 475-1775
Courriel : sparanese@saanich.ca

Ressources

- www.gov.saanich.bc.ca
- Des informations sur les deux pistes multimodales de la région, la Galloping Goose et le Lochside, sont offertes aux sites Web suivants :
www.crd.bc.ca/parks/galloping_goose.htm et
www.crd.bc.ca/parks/lochside.htm

Contexte de la collectivité

Le district de Saanich est une collectivité de 110 000 habitants jouxtant le territoire de Victoria (capitale de la C.-B.) sur l'île de Vancouver. Avec ses 11 179 hectares, c'est la plus étendue des municipalités constituant le noyau du district régional de la capitale (*Capital Regional District*) et elle constitue la ville d'accès à Victoria.

En gros, la collectivité de Saanich est moitié urbaine et moitié rurale et agricole. Ce double rôle constitue un facteur déterminant de son caractère et la municipalité est reconnue pour sa planification progressive d'utilisation du sol qui vise justement à préserver l'équilibre entre son pôle urbain et son pôle rural ainsi que ses importants attraits naturels, dont l'un des écosystèmes canadiens les plus menacés, la savane Gary Oak.

Avec ses 817 hectares de lac d'eau douce et ses 30 kilomètres de littoral marin, le cadre physique de Saanich est fortement influencé par la présence de l'eau.

Problématique

Le programme d'infrastructures en transport actif de Saanich appuie et renforce les orientations et les politiques mises en oeuvre de nombreux schémas d'aménagement régionaux.

Au niveau régional, le programme est pleinement conforme à la stratégie de croissance (2003) du district régional de la capitale. Saanich est l'une des treize municipalités constituantes du district de la région de la capitale – *Capital Regional District* (CRD). La stratégie de croissance régionale – *Regional Growth Strategy* (RGS) cible le changement de mode de transport comme l'une des principales stratégies lui permettant d'atteindre ses objectifs. L'une des composantes de la RGS, la stratégie de transport régional intitulé *Travel Choices*, est présentement en cours d'élaboration. Elle vise principalement « à augmenter les déplacements à pied et à bicyclette, par transport en commun et par covoiturage, et autres options, plutôt qu'en auto-solo ».

Le schéma d'aménagement de Saanich – *Saanich General Plan* (1994) favorise aussi la diversification des choix de modes de transport de la municipalité en restreignant l'expansion de son réseau routier et en offrant des sentiers multifonctionnels, des corridors verts et des pistes cyclables le long des principales artères, ainsi qu'en installant des trottoirs aux boulevards. Le schéma d'aménagement a été la principale force d'impulsion du Programme d'infrastructures en transport actif.

Le règlement de zonage du Schéma d'aménagement favorise aussi l'option de transport actif en exigeant l'aménagement d'espaces de stationnement pour bicyclettes. Des espaces de stationnement pour bicyclettes doivent être aménagés avec tout nouveau projet d'immeubles résidentiels à logements multiples, commercial, institutionnel et industriel, ainsi que dans tous les nouveaux aménagements de stationnement automobile.

Saanich s'est aussi doté d'un plan directeur du cyclisme – *Bicycle Master Plan* – qui définit les faiblesses de son réseau cyclable et décrit les moyens d'y remédier selon un ordre de priorité défini. Ce plan a été élaboré avec la collaboration d'un comité consultatif sur le cyclisme – *Bicycle Advisory Committee* (BAC).

Finalement, depuis 2002, Saanich a collaboré avec le service de police de Saanich et l'agence provinciale d'assurance de la C.-B. - *Insurance Corporation of B.C.* (ICBC) - à l'élaboration du programme *Safer City*. Le programme *Safer City* est une initiative structurée qui constitue une démarche en vue de l'élaboration d'un plan de sécurité routière à l'intention des automobilistes, des cyclistes, des piétons et de tous les autres usagers de la route. Ce plan fait de la sécurité routière un facteur incontournable dans toutes initiatives de la ville et vise à faire de la sécurité routière une priorité à Saanich. Le développement d'un plan directeur pour piétons - *Pedestrian Master Plan* – qui cible les faiblesses du réseau et définit des mesures de corrections selon un ordre de priorité.



Une portion de **Galloping Goose trail**, une piste multifonctionnelle réputée et très utilisée (récréatif et pour navetteurs)

qui constitue l'une des composantes des réseaux de sentiers pédestres et cyclables de Saanich.

Buts et objectifs

La collectivité de Saanich a adopté une planification qui intègre une utilisation écologique du sol et qui reconnaît le rôle critique que jouent les choix équilibrés des modes de transport dans la préservation de cette qualité de vie si précieuse dans la municipalité.

De plus, dans sa quête pour réduire la dépendance à l'automobile, la municipalité est consciente que son climat modéré fait de Saanich l'un des rares endroits au Canada où les déplacements à pied ou à bicyclettes à l'année durant constituent une option pratique et réaliste.

L'objectif du Programme d'infrastructure en transport actif de Saanich est de faciliter davantage l'adoption des modes de transport plus durables par les résidents et les visiteurs, et de faire augmenter le nombre de ceux qui optent pour la marche, la bicyclette, le transport en commun, le covoiturage et les autres options plutôt que pour le déplacement en auto-solo.

Actions

Depuis 1991, la municipalité de Saanich s'est employée avec vigueur à encourager les déplacements à pied et à bicyclette en proposant des infrastructures améliorées pour ces deux activités. En 1991, Saanich a créé le premier comité consultatif sur le cyclisme de la région - *Bicycle Advisory Committee* – et en 1992, elle a approuvé les plans d'implantation d'un réseau cyclable intégré pour navetteurs - *Commuter Bikeway Network*. À ce moment là, il n'existait aucune artère comportant une bande cyclable ou une piste cyclable régionale dans les secteurs urbanisés du district de la région de la capitale (CRD).

En 1993, Saanich a créé la première infrastructure cyclable de la région, en ajoutant un peu plus de 3 kilomètres à d'accotement pavé à une artère routière. Ces travaux de mise en valeur représentaient la première phase d'une démarche visant à permettre l'accès à bicyclette au collège Camosun, l'une des principales institutions d'éducation post-secondaire de la région. Le collège Camosun s'est associé à la municipalité pour financer ce projet d'immobilisation.

En collaboration avec le comité consultatif sur le cyclisme récemment mis sur pied, Saanich a complété un plan directeur sur le cyclisme qui définit un réseau cyclable municipal et cible une liste prioritaire de travaux de mise en valeur routiers et hors-route, tel que des voies cyclables, l'amélioration de passages cyclables, de pistes hors route et

de refuges à mi-rue. Dans la même année, après avoir réussi à négocier la cession à bail d'un droit d'emprise ferroviaire pour usage récréatif d'un sentier multifonctionnel, Saanich a procédé à des travaux d'amélioration et de pavage d'un tronçon de raccordement au centre-ville d'une longueur de 1,5 kilomètres de la piste Galloping Goose. Cette piste fait maintenant partie d'une piste interrégionale permettant le navettage qui s'étend sur presque 100 kilomètres et qui relie la ville de Victoria au principal terminal de traversier reliant le sud de l'île de Vancouver au continent.

Comme prévu au plan directeur du cyclisme, tant les voies de raccordement que les routes de navettage sont dûment identifiées et pourvues de panneaux de signalisation. Les voies de raccordement locales sont situées sur des rues à faible circulation et elles relient les équipements du voisinage comme les parcs, les écoles et autres institutions et services, ou qui se raccordent aux sentiers régionaux ou à d'autres voies de transport menant à d'autres destinations. Ces voies visent les cyclistes novices ou ceux désirant faire une activité récréative, ou ceux désirant éviter les grandes routes bruyantes. Les voies de raccordement locales sont mentionnées dans les plans locaux au moment de leur mise à jour.

Par ailleurs, les pistes cyclables pour navetteurs constituent des accès directs à travers la municipalité en direction des principaux employeurs. Situées sur des rues à plus forts volumes de circulation, elles s'adressent aux cyclistes expérimentés. Elles sont pourvues d'une signalisation conforme comportant des bandes indicatives peintes sur le pavé ainsi que des avertissements à l'intention des automobilistes.

En 2003, le Conseil de Saanich a formellement endossé le projet *Centennial Trails* en tant qu'événement de son programme de célébration du centenaire de 2006, une initiative à plusieurs phases qui améliorera l'accès de la population au réseau régional de pistes en y ajoutant de nouvelles boucles et tronçons de raccordement.

Plus récemment, en juin 2004, Saanich a reçu du financement provenant du Fonds municipal vert géré par la Fédération canadienne des municipalités, et ce, pour la reconversion en sentier d'une longueur de 4 kilomètres d'un corridor ferroviaire interurbain abandonné, ainsi que pour développer d'autres sentiers de raccordement à l'ensemble du réseau.



Un nouveau passage cycliste et piétonnier au-dessus de la Transcanadienne

Résultats

Depuis 1993, Saanich a construit plus de 50 kilomètres d'infrastructures cyclables sur route. Les installations piétonnières ont aussi été améliorées durant cette période par la construction de nouveaux trottoirs et la mise en place d'un système de pistes multifonctionnelles.

Le plan directeur de cyclisme de 1994 de Saanich ainsi qu'un projet de 2001 qui comprenait l'amélioration de voies cyclables sur route en bordure de cours d'eau dans le cadre d'un projet de voies cyclables sur rue, se sont mérité un certain nombre de prix provinciaux en environnement. Tous les projets de voies cyclables de Saanich et tous les principaux projets de pistes sont évalués régulièrement par des mesures d'achalandage annuelles durant l'été.

L'enquête des comportements sur les déplacements réalisée récemment par la municipalité de Saanich indique que les déplacements aller-retour au travail à bicyclette sont passés de 4 % en 1999 à 11 % en 2004. « Cela peut paraître banal », de dire Colin Doyle, le directeur du service de génie de Saanich, « mais les résultats de l'enquête appuient l'adage qui veut que si on le construit, les utilisateurs suivront. Il y avait des besoins latents importants pour les déplacements à bicyclette qui se sont manifestés suite à nos travaux d'implantation de pistes sur route et hors route. »

Participants

Au cours de l'élaboration et de la réalisation de son programme d'infrastructure en transport actif, Saanich a collaboré avec un certain nombre de partenaires gouvernementaux et non-gouvernementaux, incluant le *Capital Regional District*, les municipalités environnantes, la province, le *BC Transit* (le fournisseur de transport en commun régional), ICBC (l'agence provinciale d'assurance publique), le collège Camosun, l'*University of Victoria*, la *Greater Victoria Cycling Coalition* and *SmartGrowth BC* (une ONG de Vancouver intéressée par les questions d'environnement et d'utilisation du sol).

Saanich peut aussi compter sur un comité consultatif sur le cyclisme qui a collaboré à l'orientation et a passé en revue des éléments du programme d'infrastructure en transport actif. Ce comité, présidé par un conseiller, est principalement formé de cyclistes navetteurs et d'employés municipaux des services de génie, de planification, des parcs et de police.

Ressources

Certains projets ont été financés à même les budgets réguliers des services, dont ceux de voirie et de l'aménagement paysager des rues. Certains ont été financés, à coûts partagés, par l'entremise de l'ancien programme provincial de réseaux cyclables - *Cycling Network Program* qui y a investi 1,4 million de dollars entre 1995 et 2001. Des fonds additionnels ont été octroyés par le ministère des transports de la province et par le fonds des routes vertes de la commission provinciale de la capitale - *Provincial Capital Commission Greenways Fund*, lequel a été aboli en 2001.

Un nouveau programme de financement provincial, le programme de partenariat en infrastructures cyclables - *Cycling Infrastructure Partnership Program* a été lancé en 2004. La municipalité de Saanich est à la recherche de financement pour deux grands projets pour 2005/2006. L'un et l'autre demanderont le maximum alloué par projet par le programme, soit 250 000 \$.

En 2004, la municipalité de Saanich a obtenu 2,1 millions de dollars de subvention, pour un projet d'infrastructure verte, pour la conversion en sentier d'un tronçon de 4 kilomètres d'un corridor ferroviaire interurbain abandonné, et pour développer une voie de raccordement à la Lochside Trail à travers la vallée de Blenkinsop, l'une des pistes du projet Centennial Trails.

Des employés ont participé aux réunions du BAC, lesquelles duraient deux heures et se tenaient le mercredi à intervalle de deux semaines. Les employés ont aussi pris part aux excursions et aux randonnées.

Leçons apprises

Lors du développement du programme d'infrastructures en transport actif, plusieurs leçons ont été apprises, dont les suivantes :

- **Se donner le temps de développer un réseau intégré.** Saanich s'est donné le temps de développer un réseau intégré de transport actif. Consentir des efforts concertés liés à l'ensemble du système plutôt que des projets isolés sans égard à l'ensemble.
- **Les cyclistes préfèrent les voies cyclables à usage unique.** Les employés de Saanich et du CRD ont noté que les pistes cyclables qui forment un réseau suscitent

un plus fort achalandage, et que la largeur des pistes semble avoir moins d'effet sur le niveau d'achalandage.

- **Les pistes multifonctionnelles piéton-cyclistes bien conçues suscitent une utilisation plus forte.** Les observations des employés démontrent que les pistes correctement conçues (pavées, d'une largeur de 3 mètres, préférablement 4 mètres) et qui conduisent à des lieux de convergence suscitent un accroissement de la circulation des piétons et des cyclistes.
- **La création d'un comité consultatif sur le cyclisme ou d'autres organismes locaux peut aider à mousser la cause du transport actif.** Créé en 1991, le comité consultatif sur le cyclisme de Saanich (BAC) a immédiatement commencé ses représentations afin que les budgets d'immobilisation comportent des dispositions applicables à des voies et des pistes, sans lesquelles de nouvelles infrastructures ne pourraient être financées. La constitution du BAC a été modelée à l'exemple du BAC de la ville de Eugene en Oregon, où on a mis l'accent sur le repérage des routes de navettage et sur la création de tronçons de raccordement aux principales pistes hors-routes. Selon les employés, le BAC de Saanich est devenu une ressource humaine importante qui se servait du comité comme source de rétroaction sur les questions de financement et de conception. Les employés ont aussi réalisé que la présence de cyclistes au moment de la conception d'infrastructures s'avérait fort utile dans un domaine où il n'existe que peu d'informations techniques et de normes.



Trottoirs améliorés et pistes cyclables à tournières dédiées près de l'University of Victoria.

Prochaines étapes

Saanich demande maintenant aux promoteurs que leurs projets comportent une section sur les besoins en transport. Aussi, elle a commencé à lier ses propres mesures d'amélioration d'accès à pied ou à bicyclette à des réductions correspondantes des normes de stationnement.

Ces mesures favoriseront l'implantation d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes dans le secteur privé, et appuieront les efforts de la municipalité pour accroître, avec le temps, les investissements dans des infrastructures de transport actif pour inciter un plus grand nombre de personnes à se rendre à leurs destinations à pied ou à bicyclette.

L'un des plus importants projets planifiés est le projet de voies de raccordement cyclables-piétonnières de Saanich (*Saanich Connector Cycle/Walk Project*). Par ce projet, les banlieues de Saanich ainsi que l'University of Victoria seront raccordées au réseau régional de pistes de navettage, par la construction d'une piste multifonctionnelle de trois mètres de largeur le long de l'emprise de route présentement inutilisable. Ce projet accroîtra sérieusement l'accès aux pistes, favorisera l'éclosion de nouveaux modes d'utilisation des pistes, et constituera un symbole tangible de raccords potentiels découlant du développement de pistes. Ce projet d'une valeur de 1,6 millions de dollars qui fait partie du projet Centennial Trails sera complété en 2007.

Par un projet apparenté de rénovation de portions adjacentes d'une grande artère, des pistes cyclables seront aménagées à même l'accotement, ainsi que des intersections sécuritaires pour cette nouvelle piste. L'aménagement de cette voie de raccordement nécessitera la renaturalisation du chenal d'un cours d'eau qui sert présentement de fossé agricole, le repositionnement de poteaux de ligne, l'implantation de points d'intersection sécuritaires et l'aménagement d'une bande de roulement en agrégats compactés qui puisse supporter la circulation des navetteurs. Un tronçon de raccordement local entre l'université et le point de départ de la piste sera officiellement intégré au réseau et pourvu de la signalisation adéquate.

En 2005, Saanich procédera au réaménagement d'une section d'une grande artère à quatre voies très achalandée qui dessert l'University of Victoria. Ce sera le premier projet qui nécessitera l'achat et la démolition de trois maisons en bordure de l'emprise de la route, permettant de dégager l'espace nécessaire aux pistes cyclables. Ce projet d'une valeur de 500 000 \$ comprendra aussi l'aménagement d'un trottoir piétonnier plus large et de boulevards renaturalisés en de nombreux endroits.