

Espaces sans voitures le dimanche

Aperçu

Les initiatives sans voitures sont, depuis, peu, de plus en plus populaires pour célébrer et promouvoir le transport actif et la cohésion communautaire et favoriser la réduction des gaz à effet de serre, des émissions polluantes et le bruit de la circulation. La Journée internationale sans voitures 2008 a amené quelque 100 millions d'habitants de 1 500 villes dans le monde à réagir.

Chaque semaine, chaque mois, des événements, dans les villes du Canada, vantent les avantages des espaces sans voitures. Organisés par des groupes communautaires ou les élus locaux, ils invitent les gens à remplacer leur voiture par la marche, le vélo et les patins à roues alignées pour se promener dans les rues et les parcs.

La présente analyse examine les façons de créer ce genre d'espace à Ottawa, à Toronto et à Vancouver.

Ressources Choisies

Commission de la capitale nationale. *Vélos-dimanche Ottawa*, http://www.canadascapital.gc.ca/bins/ncc_web_content/page.asp?cid=16297-16299-9970-9972&lang=2&bhcp=1

Kensington. *Pedestrian Sundays*, <http://www.pskensington.ca/>

Ville de Vancouver. *Summer Spaces*, <http://vancouver.ca/engsvcs/streets/summerspaces/>

Contexte

Les espaces sans voitures servent de plus en plus à promouvoir les avantages qu'il y a à moins utiliser la voiture. Partout dans le monde, grâce à des événements sans voitures le dimanche, des promenades en groupe, des festivals d'une journée, les gens se réapproprient les rues et inventent d'autres façons de construire les villes, d'y vivre et d'y circuler.

L'idée des espaces sans voitures n'est pas nouvelle. À Bogota, en Colombie, l'événement hebdomadaire *Ciclovía* attire tous les dimanches, depuis 1976, deux millions de cyclistes et de piétons sur un parcours de 115 kilomètres dans les rues du centre-ville. À Ottawa, Vélos-dimanche promeut depuis 1971 la marche et le cyclisme dans la région de la capitale nationale. À Toronto les gens se souviendront de la courte période où l'on fermait temporairement la rue Yonge à la circulation. Actuellement, il y a une Journée annuelle sans voitures dans plus de 1 500 villes dans 38 pays.

En partie en raison de la conscience croissante de l'incidence des transports sur le climat et du regain d'intérêt pour la planification d'espaces urbains plus denses, on observe depuis cinq ans une hausse du nombre d'espaces sans voitures au Canada. Les grandes villes, mais les petites aussi, invitent les citoyens à marcher, à faire du vélo et à apprécier l'environnement. À Ottawa, Toronto et Vancouver, des études illustrent des façons uniques de créer ce genre d'espace.

Contexte politique

Politiquement, les espaces sans voitures se justifient à plusieurs titres : promotion de la santé, lutte contre le changement climatique, protection de l'environnement, transports, développement communautaire local.

À Ottawa, Vélos-dimanche, créé en 1971, année de l'ouverture de la promenade du canal Rideau, invite à jouir des espaces publics de la région de la capitale nationale. Même s'il englobe, depuis, le parc de la Gatineau, l'événement n'a pas changé et s'inscrit dans le mandat de la Commission de la capitale nationale, susciter la fierté et l'unité.

À Vancouver, l'orientation politique de *Summer Spaces* est issue de la Greenest City Action Team, formée en février 2009. Dans son premier rapport, *Quick Start Actions*, le groupe recommandait de tenter une initiative sans voitures dans la ville. *Summer Spaces* est en harmonie avec la stratégie de croissance régionale de la région de Metro Vancouver : créer une zone urbaine dense, favoriser une économie durable, protéger les attraits naturels de la région, créer des collectivités résilientes et promouvoir le transport durable.

À Toronto, des initiatives politiques prônant des espaces sans voitures se font jour. Depuis peu, le Public Realm Office, une association de piétons, et une charte des piétons préconisent de réaménager les espaces publics en fonction des piétons. Malgré cet élan à Toronto, il reste un écart entre la politique et sa mise en œuvre si l'on en juge d'après le peu de support sur le terrain lors des événements sans voitures.

Justification et objectifs

Depuis une centaine d'années, l'avènement de la voiture et notre dépendance croissante envers celle-ci ont radicalement transformé l'urbanisme des villes. Nombreux sont ceux pour qui les villes, en privilégiant la voiture, font abstraction des rapports sociaux, de la prospérité économique communautaire, des bienfaits d'une vie active et des transports actifs. Or, cette situation n'est pas sans conséquence : hausse des taux d'obésité, de diabète, de maladies respiratoires causées par la pollution atmosphérique et les particules en suspension, d'accident sur les routes et d'émission de gaz à effet de serre, isolement social, détérioration du style de vie de la rue, difficultés pour les petites entreprises et, enfin, accroissement du stress lié à la pollution sonore.

Les événements sans voitures s'attaquent à ces problèmes en tâchant de redonner aux rues un visage humain et en proposant au public et aux décideurs des façons de réinventer les villes.

Fondamentalement, ces initiatives favorisent d'autres modes de transport que la voiture, mais aussi d'autres objectifs pour lesquels les

organisateur font la promotion et privilégient différemment. Ces autres objectifs comprennent :

- Encourager l'esprit de quartier.
- Inviter à profiter des espaces publics.
- Promouvoir une vie saine grâce à l'activité physique.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les sources de pollution atmosphérique.
- Réduire le bruit dans les rues.
- Promouvoir et appuyer les entreprises locales.
- Encourager les spectacles publics et les arts.

Qu'ils soient hebdomadaires, annuels ou ponctuels, les événements sans voitures font sentir leurs effets toute l'année. Ils servent à informer de l'incidence de la voiture comme mode de transport privilégié, à examiner d'autres façons d'utiliser les rues et à témoigner du soutien du public aux efforts pour réduire la dépendance à la voiture et promouvoir d'autres moyens de transport.

Mesures

Comme d'autres villes canadiennes, Ottawa, Toronto et Vancouver tiennent régulièrement des événements sans voitures ayant chacun des antécédents et des buts distincts.

- **Ottawa** – Lancé en 1971, Vélos-dimanche a lieu tous les dimanches, du 17 mai au 6 septembre, 9 h à 13 h. Sur 55 kilomètres, les promenades sont fermées à la circulation, à l'intention des cyclistes, des piétons et des amateurs de patins à roues alignées. Quelque 100 000 y participent chaque année.

À ceux qui veulent profiter des parcs et être actifs, ce programme offre une ambiance marquée par la simplicité et la propreté. Contrairement à d'autres événements urbains, il n'y a ni commerçants, ni artistes, ni groupes communautaires. L'organisateur, la Commission de la capitale nationale, a préparé dernièrement du matériel et des activités pédagogiques donnant de l'information sur l'empreinte de carbone et

la façon dont chacun peut réduire son empreinte écologique.

- **Toronto** – *Pedestrian Sundays*, dans le marché *Kensington (PS Kensington)*, a lieu un dimanche par mois, de mai à octobre. L'événement, fondé en 2003 par une association locale, *Streets are for People*, a le soutien des commerçants locaux, des bénévoles ainsi que des conseillers et des employés municipaux de la Ville de Toronto.



PS Kensington, à Toronto

PS Kensington rassemble des commerçants, et des artistes et tient toutes sortes d'activités (films, jeux, musiques) célébrant la collectivité, la culture et l'écologie dans le quartier du marché *Kensington*. L'évènement a un thème (l'air, le feu, l'eau, la terre, l'Halloween) propice à la créativité et à la diversité. Le multiculturalisme, la caractéristique du marché *Kensington*, détermine grandement l'esprit de la manifestation.

Une vaste consultation du public, par des sondages et des assemblées, a permis de préciser la nature de l'évènement dès le début. Pendant un temps, *Pedestrian Sundays* s'est étendu aux quartiers Mervish et Baldwin Village, mais il a fallu y renoncer par manque de ressources. Des espaces de stationnement pour bicyclettes (*bike valet*) sont offerts aux participants.

- **Vancouver** – À Vancouver, *Summer Spaces*, un projet-pilote prévu à l'été 2009, créera des zones sans voitures dans quatre quartiers. L'initiative vise à accroître le nombre d'espaces publics et à améliorer les rapports communautaires. Cela devrait favoriser la prise de décisions éclairées concernant les activités et la fermeture à la circulation des secteurs piétonniers du Village Olympique pendant les Jeux olympiques de 2010. Les quartiers choisis auront tous des zones sans voitures et développeront chacun un thème, de la sécurité alimentaire jusqu'au multiculturalisme.

Des groupes communautaires et des associations de commerçants ont défini des zones puis soumis des propositions à la Ville de Vancouver. Sur les 10 propositions, quatre ont été retenues pour le financement et la mise en œuvre dans les quartiers de Commercial Drive, Mount Pleasant, Collingwood et Gastown. Le financement d'une cinquième, portant sur l'aménagement d'une piste cyclable, a été examiné et plusieurs autres le seront en vue d'un projet-pilote. Les événements comptent des marchands de quartier, des artistes, des jeux interactifs, des activités et des stands d'information d'organismes locaux ou autres. Des véloparcs sont prévus à divers endroits.

Résultats

Voici le bilan de chacun de ces événements.

- **Ottawa** – Le nombre d'années d'existence de Vélos-dimanche témoigne du succès remporté. D'après les sondages, 93 % des participants sont satisfaits. Sur le plan démographique, ils montrent que :
 - 65 % des participants font du cyclisme, 46 % de la marche et 14 % du patin à roues alignées;
 - 93 % des participants vivent dans la région de la capitale nationale

- (RCN), soit 85 % en Ontario et 15 % au Québec;
 - 63 % des participants sont des hommes et 37 % des femmes et que 54 % ont de 35 à 54 ans.
- **Toronto** – Les comptages de la circulation montrent que le nombre de piétons double presque dans le quartier les journées du *PS Kensington*, atteignant 15 000 à 16 000 au lieu de 8 000 les autres jours. On pense aussi que les participants passent plus de temps dans le quartier.

Selon les organisateurs, les recettes de nombreux propriétaires de commerce (restaurant, café) ont augmenté pendant ces journées. D'autres se réjouissent de voir que l'événement attire de nouveaux clients dans le quartier, fait connaître leur établissement ce qui pourrait générer des ventes futures.

- **Vancouver** – *Summer Spaces* s'appuie sur un vaste plan visant à cerner et à évaluer les forces et les faiblesses de ce projet-pilote estival. À cette fin, on réalisera une étude du commerce au détail, un sondage auprès des participants, des comptages de piétons et de véhicules, ainsi que des sondages auprès des habitants des rues voisines et du quartier. Le rapport est prévu en décembre 2009. Les organisateurs se serviront des données pour déterminer les prochaines étapes et fonder leurs décisions quant à la tenue d'autres projets-pilotes et à la fermeture régulière des rues dans l'avenir.

Reste que les résultats de ce projet de cinq semaines sont mitigés. Dans le quartier Commercial Drive, de la fermeture hebdomadaire des rues, dans huit îlots urbains, est né un festival annuel qui attire jusqu'à 50 000 personnes. Aussi, les organisateurs ont tenté de tenir des événements hebdomadaires de quartier plus modestes et exigeant moins de ressources. De plus, les membres de l'association pour le développement commercial se sont plaints des effets négatifs pour eux de la

modification des circuits d'autobus et des limitations du droit de stationner dans les rues du quartier Commercial Drive. Les organisateurs ont donc décidé d'annuler les autres essais. Toutefois, dans les trois autres, le projet a été franc un succès et se poursuivra tout l'été.



Summer Spaces, rue Main, à Vancouver

Difficultés

Réinventer l'utilisation des rues pose toutes sortes de difficultés, la fermeture des voies publiques et le réacheminement des véhicules nécessitant une logistique importante. De plus, il n'est pas toujours facile pour les organisateurs d'obtenir l'approbation des activités et de gérer leurs répercussions sur les commerces locaux.

- **Logistique** – Coordonner les fermetures de rue exige beaucoup de ressources. Il faut barrer les rues bien avant le début de l'événement et charger des proposés de coordonner et de diriger la circulation. Plus il y a de rues à l'intérieur du périmètre, plus il faut de ressources pour gérer les barrages. Les circuits de transport urbain locaux doivent parfois être réaménagés, d'où la nécessité de s'entendre avec les responsables, ce qui pourrait certainement créer par inadvertance des inconvénients pour les usagers. La coordination des spectacles, des stands et des artistes, dans le cas des événements qui optent pour ce genre d'activités, exige en outre une

excellente logistique, et encore plus à la conception pour établir des rapports et s'assurer les permis, les infrastructures et le matériel nécessaires.

- **Approbations et permis** – L'obtention des approbations, des permis et des assurances qu'exige la tenue d'événements sans voitures est parfois fort difficile, et encore plus lorsque l'organisateur n'est pas un organisme gouvernemental. Ainsi, pour la Ville de Toronto, le *PS Kensington* est un événement spécial pour lequel les organisateurs doivent présenter des plans détaillés des mois d'avance, et ce, pour chaque événement mensuel. L'événement a beau exister depuis six étés, la lourdeur de la bureaucratie demeure, d'où une grosse charge de travail pour les organisateurs bénévoles et les artistes et un manque de latitude. Pour certaines collectivités, le temps et l'énergie nécessaires constituent parfois un obstacle insurmontable.
- **Incidence sur le commerce local** – À Vancouver et à Toronto, ce genre d'événement requiert la fermeture des rues achalandées, ce qui n'est pas sans conséquence pour les commerçants. Ceux dont les produits et les services s'adressent aux passants en profitent, certes, mais pas ceux qui sont privés de leur clientèle habituelle ou dont les activités sont perturbées par les barrages. L'équilibre repose sur la capacité à s'adapter. Les commerçants doivent trouver des façons d'être visibles, et les organisateurs accommoder les services essentiels.

Pratiques exemplaires

La meilleure façon d'organiser et de tenir un événement sans voitures est fonction du public visé et de l'interaction souhaitée (entre les participants, avec la communauté environnante). Voici des exemples de bonnes pratiques observées à ce jour.

- **Choix du lieu** – Le choix du lieu où tenir un événement sans voitures est essentiel si l'on veut attirer les gens de même qu'obtenir et garder le soutien et la coopération de la population et des commerçants. Surtout, le lieu et la taille de l'événement doivent être fidèles aux objectifs. Ainsi, un événement principalement axé sur la promotion du transport actif et invitant la population à profiter des espaces publics demande un cadre bien différent de ceux visant sur la cohésion et l'effervescence communautaires.

Le lieu retenu doit se trouver près du public visé et être accessible à pied, à bicyclette ou même en voiture. Il faut examiner la pertinence de fermer les rues qui le traversent ou les rues voisines, mais aussi de l'incidence de chaque scénario sur les automobilistes et les commerçants. La superficie a son importance aussi, compte tenu des ressources nécessaires pour gérer et remplir le périmètre. Enfin, il faut savoir qu'un lieu comportant peu de points d'entrée ou de sortie (y compris les petites rues et les voies d'accès) réduit l'importance des ressources nécessaires pour établir et gérer les barrages et limiter le risque de conflit entre les automobilistes.

- **Collaborer avec la population du quartier et les groupes communautaires** – Il y a un net avantage à long terme à consulter les habitants, les commerçants et les organisateurs communautaires du quartier avant de tenir un événement sans voitures. Gagner les habitants à sa cause par le bouche-à-oreille favorise la présence de bénévoles et la participation du quartier. Le soutien des entreprises locales est important aussi. L'examen des besoins et leur gestion favorisent de bons rapports et la communication afin que les questions qui surgissent inévitablement puissent être traitées de façon efficace.
- **Uniformité** – Des événements annuels qui se tiennent toujours à la même date et au même endroit et proposent les mêmes activités aident à maintenir la participation tout en

limitant les ressources et les mauvaises expériences (comme les conducteurs frustrés). Tel est le cas de Vélos-dimanche, à Ottawa, où la population est habituée aux fermetures de rue et se plaint rarement.

- **Évaluation de la capacité** – La coordination des événements sans voitures exige beaucoup de temps et de ressources. Tant pour les consultations nécessaires en vue de l'évènement que pour sa tenue, les organisateurs ont besoin de campagnes de souscription, de dons, de bénévoles et de la collaboration des commerçants et des habitants du quartier. La recherche de l'équilibre est nécessaire pour assurer l'uniformité des activités, sans trop de ressources, favoriser la participation et susciter la bonne volonté des commerçants et de la population.

Ressources

Les ressources requises varient selon l'évènement.

- **Vancouver** – Le projet-pilote *Summer Spaces* jouit d'une subvention de 200 000 \$ de la Ville Vancouver. Si l'on ajoute la piste cyclable proposée, le budget est de 325 000 \$. Les fonds proviennent de la réserve pour stationnement de la Ville. Voici la ventilation des dépenses.

- 85 000 \$ pour les quatre essais liés à la logistique (comme la modification des circuits de transport en commun)
- 65 000 \$ pour les contrôles et l'évaluation
- 40 000 \$ pour le personnel temporaire
- 10 000 \$ pour les communications

La perte de recettes des parcs de stationnement liés à la fermeture des rues est d'environ 9 500 \$.

Outre les fonds de la Ville de Vancouver, les organismes communautaires ont engagé des ressources (en nature ou en espèce) en vue des événements.

- **Toronto** – Le *PS Kensington* s'appuie sur de nombreux bénévoles ainsi que les artistes et les organisateurs communautaires locaux. Les trois à 20 bénévoles nécessaires par événement reçoivent une orientation quant à leurs tâches de la journée.

La Ville de Toronto rembourse les dépenses suivantes aux organisateurs.

- Assurance : 300 \$ par événement
- Permis: 75 \$ par événement
- Location de barrières : 500 \$ par événement
- Agents de service rémunérés : 60 \$ par événement



Vélos-dimanche, à Ottawa – Cyclistes longeant le canal Rideau

- **Ottawa** – Vélos-dimanche nécessite relativement peu de ressources. La gestion des barrières est celle qui en exige le plus. Trois entreprises d'Ottawa s'en chargent, utilisant chacune en alternance, de huit à 13 bénévoles par semaine. En retour, elles profitent de la visibilité que leur procure l'évènement. La coordination est assurée par un employé à temps partiel de la CCN et un étudiant embauché pour l'été, qui l'aide pendant la semaine. Deux autres étudiants et un agent de conservation veillent à la gestion des activités sur place. Alcatel-Lucent est le principal commanditaire de l'évènement.

Leçons tirées

- **Connaissance du quartier** – La tenue d'un événement sans voitures peut déranger les habitants et les commerçants du quartier. Il importe donc de connaître leurs besoins et leurs attentes : horaires de livraison des commerces, habitudes culturelles des boutiquiers, tolérance au bruit. L'ouverture d'esprit et la collaboration sont utiles pour trouver des solutions faisant preuve d'imagination.
- **Collaboration avec les élus locaux** – L'organisation d'un événement sans voitures nécessite des ressources importantes. Bien entendu, *Vélos-dimanche*, à Ottawa, et *Summer Spaces*, à Vancouver, profitent du fait que ce sont des programmes gouvernementaux. Outre leur financement important et uniforme, leur gestion par la municipalité permet souvent de simplifier et de limiter le volet administratif (permis, approbations), un aspect important dans le cas d'événements faisant appel à des bénévoles et ayant peu d'argent.

Références

Commission de la capitale nationale – *Vélos-dimanche* (Ottawa)

http://www.canadacapital.gc.ca/bins/ncc_web_content_page.asp?cid=16297-16299-9970-9972&lang=2&bhcp=1

PS Kensington

<http://www.pskensington.ca/>

Ville Vancouver – *Summer Spaces*

<http://vancouver.ca/engsvcs/streets/summerspaces/>
