

## Evolution des comportements de transport en C.-B.

### Aperçu

Transports Canada offre une mine d'études de cas et de documents de fond décrivant les programmes et les stratégies qui encouragent le recours à des modes de transport plus durables au Canada.

Mais en quoi ces initiatives affectent-elles chacun d'entre nous? Cet article présente plusieurs habitants de la Colombie-Britannique qui ont modifié leurs habitudes de transport grâce à leur participation directe à un programme de transport durable. Leurs récits illustrent de quelle façon de simples initiatives de transport peuvent avoir des conséquences bénéfiques à long terme sur les comportements de déplacement des gens – en transformant les automobilistes en covoitureurs, en usagers des transports en commun, en cyclistes, en piétons et en télétravailleurs.

### Ressources choisies

BC Climate Action Toolkit. [Diverse Zoning Strategies for Diverse Communities](#).

[Transit Oriented Development Best Practices Handbook](#) de la ville de Calgary.

### L'expérience de la Colombie-Britannique

Depuis 1990, les émissions du secteur des transports en Colombie-Britannique ont progressé de 42 % (soit nettement plus rapidement que la moyenne nationale qui est de 30 %) et elles représentent 37 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) de la province. Plus de la moitié (60 %) de ces émissions proviennent des voitures de tourisme.

Même si les municipalités, les employeurs et les organismes communautaires ont peu de prise directe sur la consommation effective de carburant, ils peuvent fournir ou financer des services de transport durables susceptibles d'encourager des habitudes de navettage journalier plus saines. De plus, les administrations locales peuvent influencer sur la façon dont l'utilisation des terres et les transports en commun sont planifiés au sein d'une collectivité.

Dans cet article, Transports Canada relate l'histoire de six habitants de la Colombie-Britannique qui ont modifié leurs comportements de déplacement directement à cause

de règlements, de politiques, de programmes ou d'autres initiatives municipaux accessibles dans leur collectivité.

### Programmes offerts par les employeurs

Dans le premier récit, Daniel nous relate son expérience d'utilisation d'un service de navette d'autobus offert par le Cambie Corridor Consortium (CCC), l'une des rares associations de gestion des transports (AGT) à Vancouver. Au début des années 1990, le quartier de Cambie de Vancouver a connu une croissance considérable qui s'est accompagnée d'une hausse marquée du nombre de véhicules dans les artères de ce quartier.

Plusieurs employeurs du quartier – sous la direction de l'Hôpital général de Vancouver – se sont regroupés pour former le CCC en vue de réduire la circulation autour des hôpitaux et de fournir à leurs employés de meilleures options de transport.

Les AGT sont l'un des meilleurs moyens de modifier les habitudes de navettage des gens pour deux raisons principales. En premier lieu, les AGT comprennent souvent de nombreux employeurs différents et elles peuvent donc réaliser des économies d'échelle afin d'offrir un vaste éventail de services de transport. En deuxième lieu, les services des AGT peuvent être facilement commercialisés au public ciblé dans son milieu de travail – grâce aux bulletins des employés ou aux activités organisées en milieu de travail, sur les talons du chèque de paie ou au moyen d'annonces publicitaires dans le milieu de travail.

### Planification de l'utilisation des terrains

Les règlements de zonage municipaux peuvent façonner l'utilisation intelligente des terrains grâce à la mise en œuvre de politiques sur l'utilisation durable des terrains énoncées dans les plans ou les stratégies communautaires officiels. Par exemple, le zonage en vue d'un développement concentré et d'utilisations mixtes des terrains signifie que les résidents ont de plus courtes distances à parcourir pour atteindre leurs destinations quotidiennes.

Selon le Climate Change Action Toolkit de C.-B., une personne vivant dans un quartier compact offrant plusieurs options de transport économise deux tonnes d'émissions de carbone par an, conduit jusqu'à 26 % en moins et

marche ou fait du vélo pour atteindre sa destination cinq à dix fois plus souvent qu'un banlieusard.

Ce document relate l'histoire de résidents qui ont modifié leurs comportements de transport tout simplement en choisissant de vivre à Docksider Green, un complexe en copropriété axé sur les transports en commun et éconergétique. La ville de Victoria a adopté un règlement particulier pour le quartier qui énonce les critères des modalités de vie personnelle/professionnelle, lequel règlement a contribué à créer cet amalgame d'habitations résidentielles, de commerces de détail et de commerces de Docksider Green en plus de faciliter l'accès à des réseaux de transport durables et actifs.

Le règlement a assoupli les impératifs de stationnement de la ville (le complexe offre des services de covoiturage et offrira des mini-services de transport en commun à l'avenir), a modifié le zonage en vue d'offrir des unités d'habitation abordables et a supprimé les frais relatifs aux égouts étant donné que le complexe traite sur place ses propres eaux usées. Tous ces changements ont eu des conséquences profondes sur la façon dont Docksider Green s'est développé et ils tiendront lieu de précédent pour les aménagements municipaux futurs au centre-ville.

### **Transport scolaire**

Les deux derniers récits de ce document illustrent la façon dont un programme de transport scolaire en C.-B. – conçu par une organisation à but non lucratif moyennant l'appui d'entreprises et de plusieurs organisations à but non lucratif – ne cherche pas seulement à régler les problèmes de santé et de sécurité des enfants, mais également à modifier les habitudes de transport de leurs parents.

À l'instar des programmes offerts par les employeurs, les programmes de transport scolaire sont souvent plus faciles à promouvoir; ils répondent à de nombreuses préoccupations des parents sur la santé et la forme physique de leurs enfants, leur sécurité et un environnement local plus propre.

Un programme pilote national de planification des déplacements scolaires est aujourd'hui en cours pour l'année scolaire 2009-2010 et il intéressera des centaines d'écoles, parallèlement à des partenaires provinciaux et territoriaux. Deux des villes participantes en C.-B. sont Vernon et Surrey. Les planificateurs des déplacements scolaires procéderont à des évaluations sur place des écoles en effectuant des visites à pied des écoles pour déterminer les zones dangereuses ou dont il faut améliorer les infrastructures, comme une amélioration des routes, des trottoirs et l'aménagement de pistes cyclables.

## **Modification des habitudes, une personne à la fois**

### **Un service de navette réduit l'utilisation de la voiture**

Il y a trois ans, Daniel, radiologue et spécialiste de médecine nucléaire, s'est mis à utiliser un service de navette d'autobus offert par le Cambie Corridor Consortium (CCC), une association de gestion des transports de Vancouver.

Daniel a appris l'existence des programmes et des services du CCC dans les publicités affichées à l'hôpital de Vancouver où il travaille et dans les conversations qu'il a pu avoir avec ses collègues de travail qui utilisaient déjà le service de navette.

Étant donné que les membres du personnel des hôpitaux travaillent souvent dans plus d'un hôpital ou un centre médical, le CCC a inauguré un service de navette d'autobus afin d'acheminer les employés entre plusieurs campus. Ce service de navette effectue plus de 2 000 trajets par mois et transporte environ 9 000 passagers.

Avant l'inauguration du service de navette, Daniel se rendait chaque jour au travail seul en voiture.

« Je me suis mis à prendre l'autobus pour mes trajets quotidiens réguliers vers 2006 », affirme-t-il. Il emprunte les transports en commun trois à quatre jours par semaine pour se rendre à un hôpital de Vancouver et il prend sa voiture un jour par semaine pour se rendre dans un hôpital à l'extérieur de la ville. « J'ai changé pour deux raisons : le service régulier de transport en commun municipal s'est amélioré et, grâce au service de navette, je peux me déplacer facilement entre plusieurs campus. »

Daniel affirme que l'utilisation des transports en commun et du service de navette est une excellente combinaison. « La commodité du service de navette l'emporte nettement sur la conduite individuelle et je n'ai pas à payer un stationnement, ajoute-t-il. Je dois souvent voyager entre plusieurs campus hospitaliers et le service de navette est fréquent et suffisamment fiable pour m'être utile », affirme-t-il, en constatant que, contrairement à certains de ses déplacements en transports en commun, il a toujours une place assise à bord du service de navette.

Il a également noué de nouvelles amitiés avec d'autres usagers réguliers du service de navette.

« On apprend à connaître les conducteurs et ce sont tous des types extraordinaires, déclare-t-il. Il y a un sentiment d'appartenance à une communauté car les passagers sont aussi généralement les mêmes. Nous plaisantons et nous nous racontons les derniers potins. Cela fait pour moi partie de l'attrait – je voyage comme passager, je peux bavarder et c'est une expérience beaucoup plus agréable. »

## Si vous décidez de le construire, ils y viendront

Le complexe Dockside Green de Victoria a été conçu comme complexe en copropriété éconergétique et axé sur les transports en commun.

Situé à côté du port de Victoria, le long du sentier polyvalent Galloping Goose, ancienne voie ferrée longue de 100 km, Dockside Green offre des services de transport situés à proximité étroite des transports en commun publics, un programme de covoiturage avec le Victoria Car Share Co-Op et plusieurs voies cyclables sécurisées. Ce complexe offrira également ultérieurement un mini-véhicule de transport en commun qui circulera durant la journée entre Dockside Green et plusieurs arrêts au centre-ville.

Trois habitants de Dockside Green – Taylor, Shirley et Dan – nous relatent leur expérience qui consiste à vivre dans ce complexe convivial pour les transports en commun.

### *Taylor n'aime pas conduire*

Taylor est un photographe qui travaille principalement chez lui. Même si le navettage journalier ne revêt guère d'importance pour lui, il affirme que des transports durables et accessibles ont été un facteur décisif dans sa décision d'emménager à Dockside Green.

« J'ai entendu parler de Dockside Green alors que je faisais des recherches pour écrire un article à son sujet. En définitive, ce n'est pas moi qui ai rédigé l'article, mais par contre j'ai décidé d'emménager ici! »

Taylor est propriétaire d'une voiture qu'il n'utilise guère depuis qu'il a emménagé à Dockside Green en mai 2009, étant donné que le complexe est très proche du centre-ville et qu'il y a des magasins et des arrêts d'autobus à proximité.

« Je peux affirmer que je me rends pratiquement partout à bicyclette ou à pied. Cela me permet d'économiser beaucoup de temps et je n'ai pas à m'inquiéter de là où je vais me garer, affirme-t-il. Le centre-ville est accessible à pied et il faut en fait plus longtemps pour s'y rendre en voiture qu'à pied. Parcourir une aussi courte distance en voiture est une vraie plaie. »

### *Shirley délaisse la voiture*

Shirley et son mari ont déménagé de Yellowknife à Victoria au début de 2009. Aujourd'hui semi-retraîtée, Shirley a opté pour Dockside Green essentiellement pour ses services de transport.

Alors qu'elle habitait encore à Yellowknife, Shirley affirme qu'elle et son mari étaient déjà en train de devenir des adeptes des transports plus durables.

« Nous vivions à 60 km de Yellowknife et, comme il n'y a pas de transports publics, nous avions un vieux camion,

évoque-t-elle. Lorsque nous avons emménagé à Yellowknife, nous vivions au centre-ville de sorte que nous utilisions rarement notre voiture. »

Après avoir décidé de déménager, ils ont choisi Victoria en raison de leur situation professionnelle et ils ont acheté un condo à rénover.

« Lors d'un de nos trajets vers Victoria pendant que nous rénovions le condo, j'ai ramassé un journal communautaire qui contenait une annonce sur Dockside Green », déclare-t-elle. C'était il y a trois ans.

« Nous nous sommes trouvés là au bon moment et nous avons décidé d'acheter à Dockside Green car nous savions que ce complexe se transformerait en une véritable collectivité et que nous n'avions pas besoin de nous rendre bien loin pour trouver des services. Nous n'avions pas besoin d'une voiture et nous pouvions nous rendre partout à pied ou prendre des taxis. »

Lorsqu'ils ont emménagé à Dockside Green, Shirley s'est débarrassée de sa voiture vieille de 20 ans. « L'entretien ou l'assurance ne me manquent absolument pas », affirme-t-elle.

« Le fait de ne pas avoir de voiture présente des difficultés, de sorte qu'il faut s'organiser et avoir un plan pour certains trajets car on ne peut pas tout simplement se mettre au volant pour aller quelque part, déclare-t-elle. Ce n'est pas une mauvaise chose. Il y a déjà tellement de voitures dans cette petite ville que moi et plusieurs autres nous disons : quel besoin avons-nous de contribuer à ce problème? »

### *Dan aime le garage à bicyclettes sécurisé*

Dan a appris l'existence de Dockside Green aux nouvelles et dans des publicités. Le fait que le complexe était éconergétique et offrait une mine de services de transport lui a plu et l'a poussé à conclure la transaction.

En tant qu'étudiant de 2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> cycle à l'Université de Victoria, Dan emprunte les transports en commun pour se rendre au campus (l'université offre un laissez-passer de transport en commun à rabais aux étudiants), puis il parcourt à pied 8 km pour rentrer chez lui.

« Cela ne représente pas une grande différence par rapport à ce que je faisais auparavant [Dan ne possède pas de voiture depuis 10 ans], mais, si le complexe n'avait pas offert tout ce qu'il offre, je n'y aurais jamais emménagé, affirme-t-il. Il est proche de tout – des restaurants, des magasins, d'une épicerie, du centre-ville et du sentier Galloping Goose. Même les propriétaires de voiture ne s'en servent pas beaucoup étant donné que le centre-ville est à moins de 10 minutes à pied. »

Deux des principales lignes de transport en commun de Victoria sont à un pâté de maison de chez lui.

« Il y a essentiellement trois routes qui passent à proximité d'ici – deux sont les principales lignes qui traversent la ville

– et la ville prévoit d'introduire une nouvelle ligne d'autobus traversant toute la ville. »

Dan emprunte également le sentier Galloping Goose plusieurs fois par semaine.

« Notre garage à bicyclettes sécurisé donne directement sur le sentier, ce qui est fort commode », affirme-t-il, en faisant observer que le garage à bicyclettes contient souvent deux à trois fois plus de bicyclettes qu'il n'y a de voitures dans les places de stationnement. « Je n'ai même pas à parcourir un pâté de maisons que je suis déjà sur le sentier. Celui-ci me conduit à un tas d'endroits où je dois me rendre. »

À l'instar de Shirley, Dan a récolté des avantages financiers. « À Dockside Green, vous avez la possibilité de ne pas acheter une place de stationnement, ce qui m'aurait coûté 35 000 \$ . »

En tant que copropriétaire de Dockside Green, Dan bénéficie d'une adhésion gratuite au programme de covoiturage. Actuellement, il y a deux véhicules de covoiturage et, lorsque le complexe sera terminé, huit autres viendront s'ajouter à ce parc. Il affirme que l'un des ennuis de nombreux programmes de covoiturage est qu'il faut parcourir une certaine distance pour arriver jusqu'à la voiture. Ce n'est pas le cas à Dockside Green.

« Le véhicule de covoiturage est stationné à 10 pieds de la porte de mon édifice. C'est fort commode d'en bénéficier pour certains trajets à l'occasion. »

### **Le récit de deux parents**

Les jeunes gens passent plus de temps dans leur voiture que jamais auparavant. Sur une période de 15 ans (de 1986 à 2001), les déplacements en voiture les jours de semaine pour les adolescents âgés de 11 à 15 ans ont augmenté de 83 %, alors que la hausse par tête pour les adultes n'a été que de 11 %. Les taux d'enfants obèses et souffrant d'un excès pondéral ont également triplé depuis deux décennies, ce qui s'explique en partie par une baisse de l'activité physique.

Les programmes de transport durable qui ciblent les enfants n'améliorent pas seulement l'état physique et l'état de santé des enfants, mais peut également avoir des répercussions sur les décisions de déplacement de leurs parents.

Les deux récits qui suivent révèlent de quelle façon un programme qui consiste à se rendre à l'école à pied a transformé la vie de deux parents. Et leurs enfants aussi se sont mis à la marche.

#### *Bonny crée un programme mensuel de marche*

Les parents ne savent que trop bien l'extraordinaire volume de données que leurs enfants ramènent à la maison chaque jour de l'école : avis d'association parents-maîtres, formulaires, bulletins et précisions sur les programmes de l'école et de la collectivité.

C'est précisément un dossier d'information sur les programmes de marche à pied jusqu'à l'école des Green Communities qui a retenu l'attention de Bonny.

« Il m'arrivait d'accompagner ma fille à l'école à pied, mais j'avais tendance à devenir un peu paresseuse et à prendre la voiture à l'occasion, déclare-t-elle, de sorte que ces précisions ont trouvé un écho en moi. »

Bonny vit à Port Moody et elle se sent quelque peu isolée dans cette petite localité. « Les gens disaient toujours que les choses allaient changer, mais on ne rencontre personne lorsqu'on prend sa voiture, déclare-t-elle. Après avoir lu les documents sur Mon école à pied, j'ai décidé d'en faire partie », ajoute-t-elle.

Et c'est peu dire : Bonny a eu tôt faire de devenir la responsable du programme. « Je n'ai pas réussi à attirer l'attention de nombreux parents au commencement, si bien que le fait d'offrir le site Web des Green Communities et le nom d'une personne-ressource à qui parler m'a vraiment aidée. »

Elle a commencé par organiser une journée mensuelle Mon école à vélo. « L'une des principales inquiétudes des parents a trait à la sécurité de leurs enfants, ajoute-t-elle, de sorte que j'ai demandé à certains parents de se tenir à l'angle de certaines rues le long de l'itinéraire. »

Bonny a également obtenu la participation du directeur et des enseignants de l'école. « Nous avons commencé par récompenser les enfants qui participaient à ce programme, en leur offrant de toutes petites choses comme des réflecteurs ou des bouteilles d'eau, ce qu'ils adoraient », ajoute-t-elle. Les enseignants tiennent des registres sur le nombre d'enfants qui se rendent chaque jour à l'école à pied et ils attribuent des prix à la classe qui compte le plus de marcheurs. « Une année, nous avons acheté un rosier comme récompense, nous l'avons planté dans le périmètre de l'école et y avons apposé une plaque avec le nom de la classe. »

Les efforts de Bonny ont été payants. L'école de sa fille a été choisie comme école pilote pour le programme Écoliers actifs et en sécurité (EAS) avec suffisamment de fonds pour engager un coordonnateur privé.

Bonny affirme que le programme EAS a donné plus de crédibilité aux programmes Mon école à vélo et a amené un plus grand nombre de parents à s'investir. Elle constate également que bon nombre de ces parents s'évertuaient depuis des années à obtenir de la ville qu'elle apporte des modifications aux routes aux alentours de l'école.

« Subitement, la ville s'est mise à nous écouter », affirme-t-elle. Les employés municipaux ont procédé à une visite du secteur et ont décrété certaines améliorations, notamment la modification de certains trottoirs afin d'en améliorer l'accessibilité aux poussettes et aux fauteuils roulants.

Près de 75 % des enfants de l'école participent désormais aux journées mensuelles Mon école à vélo, le covoiturage parmi les parents a nettement augmenté et l'on voit un moins grand nombre de personnes stationnées dans le parc de stationnement de l'école la plupart des matins et des après-midi. Le programme prépare également les élèves qui doivent passer de l'école primaire à l'école secondaire, comme la fille de Bonny, à leur nouvel itinéraire de marche.

« L'une des mères que j'ai rencontrées stationnait son véhicule à trois pâtés de maisons de là et parcourait le reste du chemin jusqu'à l'école à pied avec ses deux fils, se rappelle Bonny. Elle a alors constaté que ses fils obtenaient de meilleurs résultats scolaires grâce à cet exercice régulier, et la mère a noué des contacts sociaux avec d'autres parents. Cela a été une véritable victoire. »

Grâce à sa participation, Bonny conduit de moins en moins.

« Cela a transformé mon existence, affirme-t-elle. J'apprécie beaucoup le temps que je passe avec ma fille, j'aime voir les saisons changer et je connais aussi désormais un bien plus grand nombre de voisins. J'étais toujours au volant avant cela, de sorte que cela a été un excellent exercice d'esprit communautaire. »

Elle ajoute qu'en sa qualité de coordonnatrice de Mon école à vélo, elle se sent obligée de montrer l'exemple. « Personne n'a le droit de me voir dans ma voiture! », rit-elle, en ajoutant que les rares fois où elle doit quand même prendre sa voiture, elle se gare à quelques pâtés de maisons de l'école et parcourt le reste du chemin à pied.

*Le programme Mon école à vélo est arrivé au bon moment pour Laura*

Comme Bonny, Laura s'est mise à participer aux programmes Mon école à vélo de Green Communities grâce à un dossier d'information qu'elle a reçu.

« À l'époque, je me rendais fréquemment en voiture à l'école, mais c'est partiellement parce que les enfants étaient très jeunes à ce moment-là », ajoute Laura. Elle affirme que ce dossier d'information est arrivé au moment même où son enfant aîné arrivait à l'âge où il pouvait commencer à se rendre à l'école à pied.

Laura est commissaire d'écoles à Tsawwassen et mère de deux enfants, âgés de 9 et 12 ans. Les programmes EAS dans sa localité existent depuis plus de 8 ans.

« Dès lors que vous vous mettez à participer à un programme comme EAS, il y a toutes sortes de conséquences accessoires, ajoute-t-elle. Nous avons lancé une campagne anti-marche au ralenti, je me rends à l'école à vélo si l'un de mes enfants oublie quelque chose le matin, et j'ai déclaré à mes enfants que nous en avons fini des services à l'auto. »

En tant que commissaire, il arrive à Laura de devoir se rendre dans plusieurs écoles au cours d'une même journée. Même si elle prend toujours sa voiture pour certains trajets, elle pense que ses collègues sont plus sensibilisés à la question grâce au programme EAS, ce qui explique qu'ils fassent du covoiturage dans toute la mesure du possible.

## **Programmes, politiques et initiatives**

Chacun des programmes mentionnés dans ce document est décrit ci-après.

### **Cambie Corridor Consortium**

Le CCC a été la première association de gestion des transports (AGT) au Canada. Son but est de réduire les déplacements en voiture dans le secteur de Cambie de Vancouver et d'être essentiellement au service des employés de plusieurs hôpitaux et centres médicaux.

Pendant plus de 10 ans, le CCC a offert des programmes de transport durable, notamment un service de navette, des laissez-passer de transport en commun à rabais à ses employés, des services de covoiturage et un programme de retour à domicile en voiture en cas d'urgence. Le consortium a également tenu compte des préoccupations des adeptes du transport actif en ajoutant des douches et des vestiaires dans certains lieux.

### **Dockside Green**

Dockside Green est un complexe en copropriété de 15 acres situé au cœur de Victoria sur d'anciens terrains industriels riverains du port. Lorsqu'il sera entièrement terminé d'ici à 2014, ce complexe offrira 1,3 million de pieds carrés d'habitations résidentielles, de bureaux, de commerces de détail et de locaux commerciaux.

En 2009, Dockside Wharf est devenu le premier quartier de ce complexe à ouvrir ses portes. Deux autres quartiers, Dockside Commons et Dockside Village, seront parachevés au cours des années à venir et les condos de la phase II sont actuellement en vente.

Le complexe a été conçu en fonction de la norme platine LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), ce qui en fait l'un des complexes résidentiels les plus éconergétiques de toute la Colombie-Britannique. On estime que le rendement énergétique dépassera le Code national de l'énergie pour les maisons du Canada de 45 à 55 %.

En dehors de services de transport durable dont il est question plus haut dans cet article, le promoteur a modernisé une partie du sentier Galloping Goose; il offrira une carte d'adhésion à un programme de covoiturage et de vélo-partage et une subvention pour un laissez-passer d'autobus à 75 unités d'habitation abordables; installera un nouveau quai pour le service de traversier à passagers du port et collabore avec BC Transit pour ajouter un plus grand nombre de lignes d'autobus.

## Écoliers actifs et en sécurité

Le programme Écoliers actifs et en sécurité de Green Communities est une initiative communautaire qui promeut l'utilisation de modes de transport actif et efficace pour les trajets quotidiens jusqu'à l'école, en tenant compte des problèmes de santé et de sécurité de la circulation tout en prenant des mesures sur la pollution atmosphérique et les changements climatiques.

Son site Web propose des ressources, des outils, des renseignements et des hyperliens aux écoles et aux collectivités pour qu'elles créent leurs propres programmes exceptionnels. Toutes ses ressources destinées aux enseignants sont également liées au cursus provincial.

En Colombie-Britannique, ce programme est offert par l'entremise du programme HASTE (Hub for Action on School Transportation Emissions).

## Points saillants

Quiconque n'a jamais essayé de perdre du poids ou d'arrêter de fumer sait combien il est difficile de rompre une habitude. La modification des habitudes de transport peut être tout aussi redoutable. La commodité perçue des trajets en voiture à un seul occupant peut parfois primer sur les avantages très concrets qui découlent des modes de transport durables : un mode de vie plus sain, des économies financières et des avantages communautaires et sociaux.

Toutes les personnes interrogées dans le cadre de cet article ont modifié leurs comportements de déplacement et l'ont fait grâce à un programme ou à une initiative offert dans leur localité.

Cette section présente quelques-uns des faits saillants sur les obstacles auxquels elles se sont heurtées et sur ce que les organisateurs de programmes peuvent faire pour améliorer leurs initiatives.

## Conseils sur la planification de l'utilisation des terrains

Les administrations municipales contrôlent la façon dont les terrains sont utilisés dans une zone donnée d'une localité, grâce aux règlements et aux politiques, aux lignes directrices sur la conception et à d'autres plans comme les plans de la municipalité, des quartiers et des gares de transport en commun. Dans le cas de Docksider Green, la municipalité a modifié certains règlements de zonage en vigueur et a créé un nouveau règlement propre au quartier afin d'encourager une meilleure gestion de l'environnement.

Pour des précisions sur la façon dont votre municipalité peut encourager les complexes axés sur les transports en commun, consultez la section **Ressources choisies** au début de cet article où vous trouverez des liens vers un manuel des pratiques exemplaires conçu par Calgary

Transit et vers les stratégies de zonage offertes par le BC Climate Action Toolkit.

Taylor affirme que la municipalité et les promoteurs de Docksider Green ont nettement facilité la tâche aux gens pour qu'ils « agissent au mieux de leurs intérêts ».

« Sans vouloir être trop cynique, il ne faut pas oublier de tenir compte de la paresse, affirme-t-il. Si [la municipalité et les promoteurs] facilitent trop la tâche aux gens pour emprunter des modes de transport durables, s'ils fournissent des services à proximité et qu'ils peuvent incorporer tout cela dans un complexe, comme ils l'ont fait à Docksider, cela a de profondes conséquences sur la qualité de vie des résidents. »

Les complexes expressément conçus en fonction des transports en commun et d'autres modes de transport durables sont encore un concept relativement nouveau en Amérique du Nord. Mais les promoteurs qui ont incorporé de tels aménagements dans leurs plans mentionnent souvent la baisse des coûts comme facteurs de motivation. Certaines municipalités offrent aux promoteurs des stimulants pour inclure des transports durables; d'autres économies peuvent résulter de la baisse du nombre de places de stationnement nécessaires.

Docksider Green vend les places de stationnement séparément des condos, ce qui offre aux résidents l'option d'acheter une place de stationnement au prix de 35 000 \$. Cette mesure, de même que les programmes de covoiturage et de mini-transport en commun, ont aidé le promoteur à réduire ses besoins en stationnement et, par conséquent, les coûts de construction et d'entretien d'un parc de stationnement.

## Améliorer les infrastructures de transport

Laura est d'avis que les infrastructures de transport en commun dans sa localité ont besoin d'être améliorées.

« Les réseaux de transport en commun sont structurés de manière à vous conduire vers les principaux centres, et non pas vers les banlieues », déclare-t-elle. L'amélioration des transports en commun desservant les banlieues, affirme-t-elle, est un moyen pour la municipalité de réduire les trajets en voiture. « Nous en sommes toujours à construire des routes ici, mais le simple fait que l'on construise de grandes artères ici même ne signifie pas que l'on ajoute de bonnes lignes d'autobus. »

Bien que certains quartiers de la localité de Laura soient bien conçus pour la marche à pied, certains secteurs manquent de trottoirs élémentaires. « Cela était jadis une station balnéaire, mais, lorsque la ville s'est mise à ressembler à une banlieue, les urbanistes ont oublié d'améliorer les trottoirs ou les bordures de chaussée », ajoute-t-elle.

Dans le cas de Bonny, le programme EAS a donné une certaine crédibilité aux grands dossiers et a amené sa

municipalité à améliorer certains des trottoirs aux alentours de l'école.

Shirley déclare avoir été étonnée de constater qu'en dépit de toutes les prestations écologiques de Docksider Green, le complexe avait oublié d'installer des chargeurs électriques pour les bicyclettes électriques ou hybrides rechargeables.

En tant que membre du conseil du complexe de Docksider Green, le conseil Strata, Shirley travaille avec certains de ses copropriétaires pour faire pression pour que l'on aménage une station de rechargement des bicyclettes.

« Les bicyclettes électriques sont très en vogue à Victoria, déclare-t-elle. Les bicyclettes hybrides et les bicyclettes électriques ont acquis une telle popularité que nous espérons que les infrastructures seront prévues au cours des prochaines phases d'aménagement de ce complexe. »

En C.-B., l'Electric Power Research Institute (EPRI) collabore avec le secteur automobile et avec plus de 30 services publics, dont BC Hydro, à l'inclusion d'infrastructures électriques. L'EPRI simule la charge énergétique qu'il faut pour recharger des véhicules électriques et tient compte des codes du bâtiment et des questions de sécurité. BC Hydro a également élaboré des lignes directrices sur les infrastructures de rechargement dans la province, initiative commandée par BC Hydro et commanditée par Ressources naturelles Canada, dont l'intention est de faciliter le déploiement uniforme et sans danger des infrastructures de rechargement.

### **Colmater les brèches**

Dan n'a pratiquement rien de négatif à dire sur la façon dont la ville de Victoria promeut un mode de vie sain, même s'il aime à signaler certaines lacunes.

« C'est une ville extraordinaire où pratiquer la marche et le réseau de pistes cyclables est bon, même s'il manque certains liens et qu'il n'y a pas vraiment de bonnes routes pour se rendre à bicyclette jusqu'au campus universitaire », affirme-t-il. L'Université de Victoria a beaucoup fait pour que les étudiants et les membres du personnel empruntent l'autobus, mais il y a encore certaines lacunes régionales à combler.

Les municipalités qui cherchent à améliorer les transports actifs et durables doivent avoir conscience de ces lacunes et collaborer avec tous les intervenants pour y trouver des solutions.

### **Comment surmonter le « facteur de peur »**

Et Bonny et Laura se sont attaquées à la question qui consiste à surmonter les craintes des parents pour la sécurité de leurs enfants.

« Les parents ne comprennent pas que les interactions quotidiennes de nos enfants devant les écoles, avec toutes les voitures, constituent un risque beaucoup plus grand pour la sécurité que de les laisser se rendre à l'école à pied

ou à vélo, affirme Laura. L'un des meilleurs moyens de protéger nos enfants consiste à s'assurer qu'ils connaissent l'itinéraire et les autres questions de sécurité de base que tous les enfants doivent connaître. Ces programmes font précisément cela. »

Bonny estime que la crédibilité du programme l'a aidée à gagner à sa cause de nombreux parents et à apaiser leurs craintes.

« Dès lors que nous sommes devenus le site pilote du programme EAS, tout le monde a compris que le programme était parfaitement légitime... que je n'étais pas simplement une mère surexcitée, aime-t-elle à dire en riant. Les parents sont des gens affairés, tout comme les enseignants et les directeurs d'école, de sorte que le fait d'avoir une coordonnatrice du programme EAS a fait de Mon école à pied une partie de la politique de sécurité de l'école. »

### **Laisser les enfants s'approprier le programme**

« Ce qu'il y a d'étonnant au sujet du programme EAS est que vous en parlez aux enfants et qu'ils relatent ces messages à leurs parents à la maison, raconte Laura. Les enfants adorent le sentiment de responsabilité et d'indépendance, ce qui contribue beaucoup à sensibiliser les parents. »

Pour réussir, les programmes Mon école à pied et Mon école à vélo doivent être uniformes et, dans la mesure du possible, orientés sur l'enfant. « Nous leur faisons essayer différentes options, différents itinéraires, différents modes, ajoute-t-elle. Et, dans la mesure du possible, nous demandons aux enfants de nous préciser les endroits qui sont sans danger et ceux qui ne le sont pas. »

### **Conclusion**

Les programmes et les politiques de transport durable en C.-B. ont un excellent bilan de réduction de la conduite automobile à un seul occupant, ils favorisent l'adoption de modes de transport durables, améliorent la qualité de l'air et offrent des avantages personnels et sociaux aux individus.

La C.-B. compte aujourd'hui un plus grand nombre d'habitants qui se rendent au travail à vélo que toute autre province, et Victoria se classe au premier rang pour ce qui est des migrants journaliers qui se rendent au travail à pied et à vélo. De plus, 14 % des travailleurs de Vancouver qui devaient parcourir au moins 15 km pour se rendre au travail utilisaient en 2001 un mode de transport durable alors qu'en 2006, ce pourcentage était passé à 19 %. Des hausses semblables ont été constatées dans trois autres villes (Victoria, Kelowna et Abbotsford). Et pourtant, compte tenu de l'augmentation de la population de la province, les changements climatiques et les encombrements de la circulation continueront d'être des problèmes importants qu'il faudra à tout prix résoudre.

Bon nombre des récits de cet article illustrent la façon de favoriser l'usage accru des modes de transport durable – par de meilleures décisions sur la planification de l'utilisation des terres, des réformes de zonage et une amélioration des infrastructures de transport.

En dernière analyse, cependant, il appartient toujours aux citoyens de décider du mode qu'ils entendent emprunter. Comme en témoignent ces récits, une fois que les gens sont prêts à faire le premier pas (c.-à-d. à essayer un mode de locomotion différent), il devient plus facile de faire du transport durable une habitude à long terme. Et, en fin de compte, les changements de longue durée sont précisément l'objectif de tout programme de transport durable.

## Références

BC Climate Action Toolkit. *Diverse Zoning Strategies for Diverse Communities*.

<http://www.toolkit.bc.ca/diverse-zoning-strategies-diverse-communities#TOD>.

BC Hydro. *Plug-in Vehicles*. [http://www.bchydro.com/about/our\\_commitment/sustainability/plugin\\_vehicles.html](http://www.bchydro.com/about/our_commitment/sustainability/plugin_vehicles.html). *Electric Vehicle Charging Infrastructure Deployment Guidelines British Columbia*.

[http://www.bchydro.com/etc/medialib/internet/documents/environment/EVcharging\\_infrastructure\\_guidelines09.Par.0001.File.EV%20Charging%20Infrastructure%20Guidelines-BC-Aug09.pdf](http://www.bchydro.com/etc/medialib/internet/documents/environment/EVcharging_infrastructure_guidelines09.Par.0001.File.EV%20Charging%20Infrastructure%20Guidelines-BC-Aug09.pdf).

Ministère de l'Environnement de la C.-B. *Environmental Trends in British Columbia: 2007*.

[http://www.env.gov.bc.ca/soe/et07/EnvironmentalTrendsBC\\_2007.pdf](http://www.env.gov.bc.ca/soe/et07/EnvironmentalTrendsBC_2007.pdf).

BC Stats. *Going the Distance: Commuting Patterns in BC*. <http://www.bcstats.gov.bc.ca/pubs/es/es2008-2.pdf>.

Calgary Transit. *Transit Oriented Development Best Practices Handbook*.

[http://www.calgarytransit.com/pdf/transit\\_oriented\\_development\\_guidelines.pdf](http://www.calgarytransit.com/pdf/transit_oriented_development_guidelines.pdf).

Institut canadien de la santé infantile. Mentionné dans les rapports des Instituts de recherche en santé du Canada, *Researchers doing their homework*, août 2005. <http://www.cihr-irsc.gc.ca/f/28857.html>.

Green Communities. *Écoliers actifs et en sécurité*. <http://www.saferoutestoschool.ca/francais/default.asp>.

Dockside Green. [http://docksidegreen.com/index.php?option=com\\_frontpage&Itemid=1](http://docksidegreen.com/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1). *Dockside Green Performance Indicators 2007*. [http://www.victoria.ca/cityhall/pdfs/currentprojects\\_dockside\\_indctr.pdf](http://www.victoria.ca/cityhall/pdfs/currentprojects_dockside_indctr.pdf).

HASTE. Hub for Action on School Transportation Emissions. <http://www.hastebc.org/>.

Ressources naturelles Canada. *Études de cas d'énergie communautaire : Dockside Green*.

[http://canmetenergy-canmetenergie.nrcan-rncan.gc.ca/fra/batiments\\_communautes/communautes/publications/dockside\\_green.html](http://canmetenergy-canmetenergie.nrcan-rncan.gc.ca/fra/batiments_communautes/communautes/publications/dockside_green.html).

Tools of Change. *Improving Employee Transportation: The Cambie Corridor Consortium*.

<http://www.toolsofchange.com/en/case-studies/detail/100>.

Transportation Tomorrow Survey (TTS), 2001. *Survey Summary by Wards*. [www.jpint.utoronto.ca/ward01/tts01\\_wards.html](http://www.jpint.utoronto.ca/ward01/tts01_wards.html).

Transports Canada. *Le transport chez les jeunes*.

<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-transportjeunes-1084.htm>.

Transports Canada. *Laissez-passer universels de transport en commun au Canada*.

<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-laissezpasser-1086.htm>.