



Guide 9 Transports durables

Coffre à outils municipal



Bleu Terre

Bâtir un avenir sobre
en carbone

Coffre à outils municipal Bleu Terre

Les citoyennes et citoyens du Canada sont fiers de leurs paysages naturels, de leurs riches écosystèmes et de leur faune. Leur constitution ne mentionne toutefois aucunement les droits et les responsabilités en matière d'environnement. Les municipalités partout au pays reconnaissent et soutiennent le droit de leurs résidents à un environnement sain. Par l'adoption de la déclaration Bleu Terre, plus de 150 administrations municipales appuient dorénavant le droit à de l'air et à de l'eau propres, à des aliments sains, à un climat stable et d'émettre leur opinion quant aux décisions qui touchent leur santé et leur bien-être.

Pour certaines municipalités, adopter la déclaration Bleu Terre constitue une affirmation claire à propos des initiatives environnementales déjà en cours. Pour d'autres, il s'agit d'une étape importante. Dans tous les cas, une fois la déclaration adoptée, toutes se demandent quelle est la suite des choses.

Ce coffre à outils fournit des idées pratiques pour passer aux étapes suivantes. Son introduction et ses 13 guides téléchargeables couvrent des sujets relatifs à la santé humaine, aux collectivités vertes et à un avenir sobre en carbone. Rédigés pour les décideurs, ces guides présentent des exemples de politiques et de projets mis en œuvre dans des collectivités au Canada et ailleurs dans le monde. Ces documents visent à informer, à inspirer et à partager de bonnes idées et d'excellentes pratiques qui formeront des collectivités plus saines, plus durables, maintenant et à l'avenir.

Voici les guides offerts:

Introduction au Coffre à outils municipal Bleu Terre

Protéger la santé humaine

- Guide 1: Qualité de l'air
- Guide 2: Eau propre
- Guide 3: Environnement non toxique
- Guide 4: Alimentation saine

Créer des collectivités écolos

- Guide 5: Accès à des espaces verts
- Guide 6: Protection et restauration de la biodiversité
- Guide 7: Déchet

Bâtir un avenir sobre en carbone

- Guide 8: Transition vers des énergies entièrement renouvelables
- Guide 9: Bâtiments écologiques
- Guide 10: Transports durables
- Guide 11: Économie verte
- Guide 12: Adaptation aux changements climatiques
- Guide 13: Empreinte écologique et aménagement du territoire

Pour poursuivre la lecture sur les mesures municipales en matière de droits environnementaux et pour consulter tous les guides du Coffre à outils Bleu Terre, rendez-vous au <http://bleutterre.ca/coffre-outils-municipal-bleu-terre/>. Pour en apprendre davantage sur le mouvement Bleu Terre et le travail effectué à l'échelle municipale, provinciale et fédérale, visitez le www.bleutterre.ca.

Les collectivités de toute taille et tous les ordres de gouvernement doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer un environnement sain. Ce coffre à outils aide les municipalités à continuer d'ouvrir la voie.

Remerciements

Ce projet est le fruit d'une collaboration entre les auteurs Andhra Azevedo, David Richard Boyd et Alaya Boisvert, et compte également la participation de nombreuses autres personnes. Les auteurs souhaitent remercier particulièrement Cheeying Ho, Deborah Curran, Don Lidstone, John Purkis, Michelle Molnar, Nina Winham, Pierre Sadik, Rachel Plotkin et Margot Venton pour leurs révisions et leurs commentaires fort utiles.



David
Suzuki
Foundation

Fondation
David
Suzuki

Bâtir un avenir sobre en carbone

Guide 9: Transports durables

Les occasions de transport actif et public aident à rendre les collectivités plus saines, vivables et durables. La définition d'un système de transport durable de la Fédération canadienne des municipalités comporte les éléments suivants: répondre aux besoins d'accessibilité des personnes; protéger la santé humaine et environnementale; assurer l'équité intragénérationnelle et intergénérationnelle; fonctionner de façon efficace; offrir différents choix de transport; soutenir une économie dynamique; limiter l'usage des ressources, les émissions et la génération de déchets; et réduire l'utilisation du territoire ainsi que la pollution par le bruit.¹ Dans la plupart des municipalités, cela signifie réduire le nombre total de kilomètres parcourus dans des véhicules et accroître l'utilisation de transports actifs ou partagés. Certaines municipalités mettent également en place des incitatifs pour l'acquisition de véhicules électriques ou hybrides à faibles émissions. L'aménagement de collectivités durables et le développement axé sur le transport en commun constituent des stratégies importantes à long terme.

Exemples canadiens de bonnes pratiques

a. Montréal

- i. **Contexte:** Montréal vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30% d'ici 2020 et à doubler son réseau de pistes cyclables en sept ans (à partir de 2010).
- ii. **Initiatives:** Montréal a lancé le premier système intelligent de partage de bicyclettes au Canada, lequel a initialement vu le jour en 2009. La municipalité a acheté le système en 2014, puis a créé BIXI, un organisme sans but lucratif, pour le gérer. Les bicyclettes sont en fonction du mois d'avril au mois de novembre et, en 2016, ont été utilisées pour effectuer 4,1 millions de trajets par 39 710 membres, soit une augmentation de 11% par rapport à l'année précédente.² Montréal est reconnue pour son important réseau cyclable qui compte 650 kilomètres de voies cyclables, dont 70 kilomètres sont des pistes protégées sur route. La municipalité est en négociation avec les arrondissements pour maintenir une portion du réseau cyclable ouvert durant la saison hivernale (réseau blanc). Elle a adopté une charte des piétons et maintient les restrictions sur les virages à droite aux feux rouges afin de protéger les cyclistes et les piétons. La municipalité prévoit également quintupler les espaces de stationnement pour vélos.³


Le système de transport de Montréal applique les meilleures pratiques en utilisant des données en temps réel et en plaçant les arrêts d'autobus à des endroits sécuritaires et visibles.⁴ La municipalité a adopté un système de transport intelligent qui compte des mesures prioritaires comme des voies réservées pour autobus, des voies d'évitement de

1 Marbek Resource Consultants Ltd. et T. Litman, Rapport de recherche sur le secteur des transports, 2009, http://www.fcm.ca/Documents/reports/GMF/2009/Research_Report_Transportation_Sector_FR.pdf.

2 BIXI Montréal, Bilan Bixi Saison 2016 (Montréal, 2016), http://bixi.com/c/bixi/file_db/press_release.pdf_fr/FICHE-D-INFORMATION-BILAN-2016.pdf.

3 Ville de Montréal, Montréal, ville du vélo, 2010, http://www.fcm.ca/Documents/case-studies/GMF/Transport-Canada/MontrealBikeCity_FR.pdf.

4 Marbek Resource Consultants Ltd. et T. Litman, Rapport de recherche sur le secteur des transports.



file d'attente et des feux de circulation prioritaires. Montréal prévoit augmenter le nombre de voies réservées pour les autobus pour passer de 101 kilomètres à 370 kilomètres d'ici 2020.⁵ Son vaste réseau de métro et ses cinq lignes de train de banlieue renforcent son rapide système de transport en commun.⁶ Le Village de la Gare à Mont-Saint-Hilaire, un développement à l'extérieur de Montréal, est le premier ensemble résidentiel axé sur le transport en commun aménagé selon un plan directeur au Québec. Le projet a vu le jour en 2002 après la création d'un train de correspondance entre Montréal et Mont-Saint-Hilaire. La municipalité a collaboré avec des promoteurs et l'Agence métropolitaine de transport (AMT), a utilisé la méthode du zonage pour ériger des immeubles d'habitations à plus grande densité près de la gare⁷ et a mis la priorité sur les piétons et les cyclistes. Grâce à ces mesures, on a observé une diminution des trajets effectués en voiture.⁸

iii. Résultats: Selon Statistique Canada, la part modale de transport durable de Montréal pour le navettage en 2011 était de 29% (22% transport en commun, 1,7% bicyclette et 5,3% marche).⁹

b. Vancouver et district régional du grand Vancouver

i. Contexte: L'objectif du district régional du grand Vancouver est d'atteindre une part modale de 50% pour le transport en commun, la bicyclette et la marche, et de réduire les distances parcourues en voiture d'un tiers d'ici 2045.¹⁰ Dans le cadre du plan d'action Greenest City, la municipalité vise une part modale de transports durables (piétons, cyclistes, transport en commun) de 50% d'ici 2020, et souhaite réduire les distances parcourues en voiture de 20% par rapport aux niveaux de 2007.¹¹ D'ici 2040, le district souhaite atteindre une part modale de transport durable de 66%.¹² En 2015, la région a voté contre l'augmentation de la taxe de vente de 0,5% pour financer la stratégie de transport. Le financement de développement du transport régional subit actuellement une mutation profonde.

ii. Initiatives: Le plan de transport pour 2040 de Vancouver met la priorité sur les piétons,

5 Société de transport de Montréal, Plan stratégique 2020.

6 Marbek Resource Consultants Ltd. et T. Litman, Rapport de recherche sur le secteur des transports.

7 Société canadienne d'hypothèques et de logement, Étude de cas: Aménagements axés sur le transport en commun: Village de La Gare, Mont-Saint-Hilaire, 2007, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/upload/65515-W.pdf>.

8 Transports Canada, « Aménagements axés sur le transport en commun », 2010, <http://data.tc.gc.ca/archive/eng/programs/environnement-utsp-villagedelagare-1092.htm>.

9 Statistique Canada, « Proportion des travailleurs utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, par région métropolitaine de recensement », Enquête nationale auprès des ménages, 2011, <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/2011003/tbl/tbl1a-fra.cfm>.

10 TransLink, « Regional Transportation Strategy », 2015, <http://www.translink.ca/en/Plans-and-Projects/Regional-Transportation-Strategy.aspx>.

11 Ville de Vancouver, « Green Transportation », Greenest City Action Plan, 2015, <http://vancouver.ca/green-vancouver/green-transportation.aspx>.

12 Ville de Vancouver, Transportation 2040: Moving Forward, 2012, <http://vancouver.ca/files/cov/transportation-2040-plan.pdf>.



puis les cyclistes, puis le transport en commun, puis les taxis/le covoiturage, et enfin les voitures. La région a également accordé de l'importance au développement de collectivités axées sur le transport en commun près des stations du SkyTrain et des Frequent Transportation Development Areas (zones de développement de transports publics fréquents).¹³ La stratégie de transport du district régional du grand Vancouver appuie la tarification routière à long terme pour financer le transport public et réduire les distances à parcourir en voiture.¹⁴ TransLink, la commission de transport municipale, a mis en place la première taxe de stationnement au Canada, laquelle s'applique à tout achat de droits de stationnement dans le district régional du grand Vancouver.¹⁵ Le programme primé de véhicules électriques de Vancouver comprend la mise à jour des codes du bâtiment en vue d'ajouter des bornes de recharge aux nouveaux immeubles, la collaboration avec des entreprises de partage d'automobiles et la création d'un parc municipal de véhicules électriques.¹⁶ Vancouver encourage l'aménagement différent des routes pour ajouter des voies cyclables et des couloirs de verdure communautaires en mettant sur pied des mesures de ralentissement de la circulation et en augmentant le nombre de voies protégées réservées aux cyclistes le long des routes achalandées.¹⁷ La municipalité a également créé des incitatifs pour réduire les émissions générées par les voitures en accordant des espaces de stationnement prioritaires aux véhicules écologiques et en covoiturage. De plus, à l'été 2016, elle a lancé un programme de partage de bicyclettes.¹⁸

iii. Résultats: En 2014, Vancouver a atteint une part modale de transports actifs/publics de 50% pour tous les trajets et réduit les distances parcourues en voiture de 21%.¹⁹ Selon Statistique Canada, en 2011 la part modale du transport durable dans le district régional du grand Vancouver pour le navettage était de 27.8% (19.7% transport en commun, 6.3% marche, 1.8% bicyclette).²⁰

13 TransLink, Backgrounder #7: Urban Centres and Frequent Transit Corridors, 2013, http://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/regional_transportation_strategy/Backgrounders/Urban_Centres_and_Frequent_Transit_Corridors_Backgrounder.ashx.

14 TransLink, Regional Transportation Strategy: Strategic Framework, 2013, http://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/regional_transportation_strategy/rts_strategic_framework_07_31_2013.pdf.

15 TransLink, « Parking Tax FAQs », 2015, <http://www.translink.ca/en/About-Us/Taxes/Parking-Tax/FAQs.aspx>.

16 Fédération canadienne des municipalités, « Transports 2014: Ville de Vancouver (Colombie-Britannique) », 2015, <http://www.fcm.ca/accueil/prix/prix-des-collectivites-durables/laur%C3%A9ats-pr%C3%A9c%C3%A9dents/gagnants-2014/transports-2014.htm>.

17 Ville de Vancouver, « Cycling Spot Improvement Program », 2015, <http://vancouver.ca/streets-transportation/cycling-network-spot-improvement-program.aspx>.

18 Ville de Vancouver, <http://vancouver.ca/streets-transportation/public-bike-share-system.aspx>.

19 Ville de Vancouver, « Green Transportation ».

20 Statistique Canada, « Proportion des travailleurs utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, par région métropolitaine de recensement », 2011.



c. Région de York et Toronto

- i. **Contexte:** La municipalité régionale de York est l'une des cinq régions du Grand Toronto. Elle a remporté le Prix de réalisation en transports urbains durables de l'Association des transports du Canada en 2001, 2005 et 2007.²¹
- ii. **Initiatives de York:** York a adopté des mesures d'aménagement à objectifs intégrés du territoire et de planification des transports. La municipalité évalue tous les projets de transport en fonction d'un triple résultat, soit l'environnement, l'économie et la collectivité. Ses lignes directrices sur l'aménagement axé sur le transport en commun sont décrites dans son plan officiel. Le plan directeur des transports de la municipalité a une approche axée sur le lien créé entre les centres et les corridors.²² York a mis sur pied un réseau de transport en commun rapide par autobus dans le cadre d'un partenariat public-privé. En janvier 2015, la région a commencé à utiliser les six premiers kilomètres des voies rapides pour autobus qu'elle est en train de développer. Les autobus sont dotés de systèmes de transport intelligents permettant aux feux de circulation de détecter l'arrivée des autobus et d'assurer qu'ils respectent l'horaire.²³

En 2009, la région a élaboré un plan pour les piétons et les cyclistes, proposant la construction de 260 kilomètres de pistes cyclables/d'accotements asphaltés. Depuis 2016, elle a achevé 60% de sa section de 90 km de la piste cyclable Lake to Lake.²⁴ En 2006, le conseil régional a approuvé une politique exigeant l'utilisation de véhicules multioccupants et l'installation de pistes cyclables pour toutes les routes élargies à six voies.²⁵

- iii. **Initiatives de Toronto:** Metrolinx, la commission de transport de la région du Grand Toronto, a adopté des normes relatives à la densité pour que les centres de transport facilitent davantage le développement de collectivités axées sur le transport en commun.²⁶ Toronto a également créé des normes maximales relatives au stationnement pour réduire la disponibilité d'espaces de stationnement et encourager l'utilisation du transport public.²⁷
- iv. **Résultats:** Selon Statistique Canada, en 2011 la part modale du transport durable dans la région métropolitaine de recensement de Toronto, qui comprend la région de York, pour le navetage, était de 28.8% (1.2% bicyclettes, 23% transport en commun, 4,6% marche).²⁸

21 Association des transports du Canada, « Prix de réalisation en transports urbains durables », 2014, <http://tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/get-involved/winners-urban.pdf>.

22 Région de York, Moving On Sustainability: Transportation Master Plan Update, 2009, <http://www.york.ca/wps/wcm/connect/yorkpublic/7f667dc2-d6d1-4df5-b194-75114721af95/Transportation+Master+Plan+-+Final+Report+%282009%29+%28low+res-web%29.pdf?MOD=AJPERES>.

23 York Region Rapid Transit Corporation, 2014 Annual Report, 2015, <http://www.york.ca/wps/wcm/connect/yorkpublic/858cbc7c-59eb-4fb7-b22b-c064ad9a2a8f/mar+12+annual.pdf?MOD=AJPERES>.

24 Région de York, Lake to Lake Cycling Route and Walking Trail, 2017, <http://www.york.ca/wps/portal/yorkhome/recreation/yr/cycling/laketolakecyclingrouteandwalkingtrail>.

25 Région de York, Moving On Sustainability: Transportation Master Plan Update.

26 Association canadienne du transport urbain, Vision 2040 - De la vision à l'action, 2014, http://www.cutaactu.ca/sites/default/files/2.6coordination_homogene_des_activites_et_de_la_governance_a_tous_les_paliers.pdf.

27 Ville de Toronto, Zoning By-Law 569-2013, C. 200 Parking Space Regulations, 2014, http://www.toronto.ca/zoning/bylaw_amendments/ZBL_NewProvision_Chapter200.htm.

28 Statistique Canada, « Proportion des travailleurs utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, par région métropolitaine de recensement », 2011.



d. Réseau cyclable du District régional de la capitale/Victoria/Saanich:

- i. **Contexte:** En 2011, la région métropolitaine de Victoria avait la plus grande part modale de navettage à bicyclette au Canada.²⁹ Elle a développé des réseaux cyclables, mais il faut dire que son climat est plus tempéré pour la majeure partie de l'année comparativement à d'autres municipalités canadiennes.
- ii. **Initiatives:** Le DRC a élaboré un plan directeur régional pour les piétons et les cyclistes en 2011. L'objectif étant d'accroître la part modale du cyclisme à 25% dans les zones urbaines, le plan proposait 329 kilomètres de voies cyclables séparées le long des rues et 191 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires non séparées.³⁰ Des sommes du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence ont financé la première phase du plan, laquelle comprenait des cours sur les habiletés cyclistes, une étude économique sur le cyclisme et 470 000\$ investis dans les infrastructures cyclistes et piétonnières.³¹ Les sentiers polyvalents Galloping Goose et Lochside de 55 kilomètres du DRC ont peu de dénivellations et offrent un lien relativement direct entre les municipalités.

Le plan officiel de la collectivité de Saanich contient une proposition pour un réseau cyclable afin de faciliter l'obtention de financement. Son règlement de zonage exige également des espaces de stationnement de bicyclettes dans les zones commerciales, résidentielles, institutionnelles et industrielles.³²

- iii. **Résultats:** En 2015, le plan directeur pour les piétons et les cyclistes du DRC a remporté le prix d'excellence en planification du Planning Institute of British Columbia.³³ En 2011, la part modale du transport durable de la région métropolitaine de Victoria pour le navettage était de 26.9% (5.9% bicyclette, 10% marche, 11% transport en commun).

e. Autres idées intéressantes

- i. Sainte-Julie, au Québec, est une région ayant un accès limité au transport en commun. Son programme Taxi 12-17 permet aux jeunes de 12 à 17 ans d'avoir accès aux transports publics. Les jeunes paient un tarif fixe et la municipalité couvre la différence. Ce projet a remporté le Prix des collectivités durables de la Fédération canadienne des municipalités en 2012.³⁴
- ii. Dans le comté de Kings, en Nouvelle-Écosse, Kentville, Wolfville et Berwick se sont associées pour exploiter une petite commission de transport efficace. Les cinq trajets offerts

29 Idem.


30 District régional de la capitale, Pedestrian and Cycling Masterplan: Executive Summary, 2011, <https://www.crd.bc.ca/docs/default-source/regional-planning-pdf/master-plan-executive-summary.pdf?sfvrsn=0>.

31 District régional de la capitale, « Regional Cycling and Walking Pilot Project Finishes with Gold Award », 26 juin 2015, <https://www.crd.bc.ca/about/news/2015/06/26/regional-cycling-and-walking-pilot-project-finishes-with-gold-award>.

32 District de Saanich, Saanich Zoning Bylaw 8200, 2003, <http://www.saanich.ca/living/pdf/zone8200.pdf>.

33 Planning Institute of British Columbia, « Previous Award Winners », 2015, <http://ht.ly/OuXKE>.

34 Fédération canadienne des municipalités, Prix des collectivités durables de la FCM, Gagnant 2012 - transports, http://www.fcm.ca/Documents/case-studies/GMF/2012/SCAwards_2012_TRANSPORTATION_Sainte-Julie_FR.pdf.



parcourent 200 kilomètres dans la bande de la vallée de l'Annapolis, et ce, six jours par semaine. Les autobus sont accessibles en fauteuil roulant et dotés de supports à vélos. Les personnes âgées constituent une grande part des utilisateurs.³⁵

Exemples internationaux de bonnes pratiques

f. Système de transport de Stockholm

- i. **Contexte:** Stockholm a un vaste réseau de transport en commun. Toutefois, la croissance de population prévue exige des objectifs ambitieux pour maintenir la capacité.
- ii. **Initiatives:** La stratégie de transport de Stockholm est axée sur le déplacement des gens et des marchandises plutôt que sur le déplacement de véhicules. La municipalité a imposé des frais de congestion en 2007, lesquels ont permis de réduire de 20% le nombre de voitures qui pénètrent dans la zone à péages et d'augmenter de 5% l'utilisation des transports en commun. La municipalité vise encourager les gens à marcher pour parcourir au moins 60% de leurs trajets dans le centre-ville et 50% de leurs déplacements suburbains.³⁶ D'ici 2030, le cyclisme doit composer au moins 15% des trajets effectués pendant les heures de pointe. Pour ce faire, la municipalité réservera de l'espace pour les voies cyclables, réduira la vitesse de la circulation routière et limitera la quantité de véhicules dans les voies partagées. Stockholm préfère mettre la priorité sur l'usage de la bicyclette au lieu de prévoir des places de stationnement pour voitures lorsqu'elle développe son réseau cyclable et elle maintient ses pistes cyclables ouvertes tout l'hiver. Elle a également créé une « onde verte » de neuf kilomètres pour que les personnes à vélo allant à une allure de 18 km/heure dans la ville puissent rouler sans avoir à s'arrêter aux feux rouges.³⁷

Stockholm s'est fixé comme objectif d'avoir une part modale de transports publics motorisés de 80% d'ici 2030 (comparativement à 70% en 2010) en créant des voies réservées pour les autobus et en éliminant des voies réservées au stationnement ou à la circulation mixte. Stockholm élabore ses politiques relatives au système de transport selon un principe de participation, d'initiation et d'encouragement au développement de systèmes de transports écologiques, ce qui signifie qu'elle était l'une des premières municipalités à utiliser des autobus à l'éthanol. À compter de 2011, 50% des autobus roulaient déjà sur des carburants renouvelables et l'on prévoit qu'ils rouleront tous sur ces types de carburants d'ici 2025. La municipalité investit environ 3.1 milliards de dollars (19.5 milliards de couronnes) pour agrandir son réseau de transport d'ici 2025 par l'installation de 20 kilomètres de voies ferrées et neuf nouvelles gares.³⁸ Trafik Stockholm recueille des données relatives à certains

35 Transports Canada, Améliorer les modes de déplacement dans les petites collectivités et les collectivités rurales, éd. TP14945F, 2009, https://www.fcm.ca/Documents/tools/GMF/Transport_Canada/ImprovingTravelSmallRural_FR.pdf.

36 Ville de Stockholm, Urban Mobility Strategy, 2012, <http://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/urban-mobility-strategy.pdf>.

37 Kevin Krizek, « Stockholm's Steep Climb to Double Cycling Mode Share », 2014, <http://streets.mn/2014/07/11/stockholms-steep-climb-to-double-cycling-mode-share/>.

38 Stockholm County Council, Future-Bound On Board the New Metro, 2014, <http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Aktuella projekt/Nya tunnelbanan/bilagor-tunnelbana-mot-framtiden-engelska.pdf>.



trajets d'autobus et les utilise pour ajuster les feux de circulation et autres panneaux de signalisation afin de réduire la congestion.³⁹

iii. Résultats: L'indice Siemens Green City classe Stockholm au premier rang des municipalités en Europe pour le transport.⁴⁰ La municipalité a quatre kilomètres de voies cyclables par kilomètre carré. Sa part modale pour les piétons et les cyclistes est de 68% et seulement 7% des gens navettent dans des véhicules privés.

g. Amsterdam

i. Contexte: En plus des initiatives municipales, le réseau cyclable d'Amsterdam est soutenu par des politiques nationales. Les Pays-Bas assurent l'éducation sur la circulation cycliste dans les écoles. La municipalité a des normes de sécurité routière durables imposant des limites de vitesse de 30 km/heure là où les véhicules partagent la route avec les cyclistes. Des voies cyclables séparées sont exigées dans les zones où les limites de vitesse sont plus élevées, soit sur les routes principales et de circulation de transit.

ii. Initiatives: Amsterdam a mis en place des exigences de qualité pour ses principaux réseaux cyclables, dont un temps d'attente maximal aux feux de circulation et des limites de vitesse dans les virages serrés et les pentes.⁴¹ La municipalité explore l'idée de rues réservées aux bicyclettes et compte augmenter les places de stationnement pour vélos. Amsterdam s'est également dotée d'arrêts d'autobus flottants, c'est-à-dire que les autobus n'ont pas à traverser les voies cyclables pour se rendre aux arrêts.⁴²

iii. Résultats: Amsterdam a 3,2 kilomètres de réseau de transport par kilomètre carré et 2,8 kilomètres de voies cyclables par kilomètre carré.⁴³ La part modale est de 32% bicyclette et de 16% transport en commun.⁴⁴

h. Copenhague: Politiques en matière de transport et de cyclisme

i. Initiatives: Copenhague possède un vaste réseau de transport public qui comprend notamment un métro, un train de banlieue et des autobus. Parmi les citoyens, 98% vivent à moins de 350 mètres d'un arrêt de transport en commun.⁴⁵ En 2015, Copenhague s'est vue honorée en étant nommée la meilleure ville cyclable au monde, et ce, grâce à l'augmentation de sa part modale de cyclistes de 36% en 2012 à 45% en 2015.⁴⁶ La municipalité encourage le cyclisme en imposant aux nouveaux immeubles de fournir des

39 Ville de Stockholm, Urban Mobility Strategy.

40 Economist Intelligence Unit, European Green City Index.

41 Gemeente Amsterdam, « Quality Requirements for the Main Bicycle Network ».


42 Ville d'Amsterdam, Plan Amsterdam, 2014, www.amsterdam.nl/publish/pages/617263/planam-04-2014_corr.pdf.

43 Economist Intelligence Unit, European Green City Index.

44 Ville d'Amsterdam, « Cycling Facts and Figures », 2015, <http://www.iamsterdam.com/en/media-centre/city-hall/dossier-cycling/cycling-facts-and-figures>.

45 Ville de Copenhague, Copenhagen Application: 2014 Green Capital City.

46 Copenhagenize Index 2015. http://copenhagenize.eu/index/01_copenhagen.html.



places de stationnement pour les vélos-cargos (transport d'enfants et d'emplètes), en éliminant les rues à sens unique pour les cyclistes et en finançant des projets pilotes pour l'installation de lumières à DEL dans l'asphalte afin de modifier la largeur des voies pour bicyclettes/autobus/piétons en fonction de la demande. La municipalité élargit son réseau d'artères « onde verte » et de voies rapides pour bicyclettes qui permettent aux navetteurs cyclistes d'être plus efficaces. Les ondes vertes sont des routes sur lesquelles les feux de circulation sont coordonnés pour éviter que les cyclistes roulant à 20 km/heure aient à s'arrêter aux feux rouges pendant les heures de pointe. Les voies rapides pour vélos ont été créées en partenariat avec les collectivités en périphérie et devraient générer 500 kilomètres de routes de navettage dédiées aux bicyclettes. Copenhague permet également aux vélos d'accéder aux zones de construction dans la ville. Les routes peuvent être fermées aux voitures et aux autobus, mais demeurent ouvertes pour les cyclistes.⁴⁷

ii. **Résultats:** Depuis 2015, deux voies rapides pour bicyclettes ont vu le jour, pour une longueur totale de 38,5 kilomètres.⁴⁸

i. Autres idées intéressantes

- i. Depuis 2013, Tallinn, en Estonie est la plus grande municipalité à offrir le transport gratuit à tous ses résidents. Grâce à cette politique, on a remarqué une augmentation des revenus fiscaux et de l'achalandage dans les quartiers à plus faible revenu. On croit que les revenus fiscaux ont augmenté parce que l'offre de transport gratuit a incité les gens à s'inscrire comme résidents.⁴⁹ Tallinn a également doté ses autobus de systèmes d'alerte pour leur permettre de traverser les intersections plus rapidement.⁵⁰
- ii. Oulu, en Finlande, est la capitale mondiale du cyclisme hivernal. Elle possède 800 kilomètres de routes piétonnes/cyclables entretenues pendant l'hiver et 27% des cyclistes font du vélo l'hiver. Au lieu de l'enlever, la neige est compactée et recouverte de gravier. Le réseau cyclable compte des passages routiers souterrains, de larges barrières séparant les véhicules des piétons/cyclistes et de l'éclairage adéquat sur toutes les routes.⁵¹
- iii. Le projet de navettage au travail à vélo de l'Irlande est une incitation fiscale pour les employeurs. Ils peuvent avoir droit à des exonérations d'impôt sur l'achat de bicyclettes ou d'équipements pour bicyclettes allant jusqu'à 1500 \$ (1000 €). Le montant est déduit du salaire de l'employé sur une période allant jusqu'à 12 mois.⁵²

47 Ville de Copenhague, Good, Better, Best: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025.

48 Cykelsuperstier, « FAQ », 2015, <http://www.cykelsuperstier.dk/faq>.

49 Sulev Vedler, « Free Public Transit in Tallinn Is a Hit with Riders but Yields Unexpected Results », Citiscope, January 27, 2014, <http://citiscope.org/story/2014/free-public-transit-tallinn-hit-riders-yields-unexpected-results>.

50 Economist Intelligence Unit, European Green City Index.

51 Timo Perälä, « Winter Cycling in Oulu Is for Everyone », Ottawa Bicycle Lanes Project, 2013, <http://bikelanes.ca/winter-cycling-in-oulu-is-for-everyone/>.

52 Ireland Citizens Information Board, « Cycle to Work Scheme », 2015, http://www.citizensinformation.ie/en/money_and_tax/tax/income_tax_credits_and_reliefs/cycle_to_work_scheme.html.



- iv. Le projet Mobility as a Service de Helsinki vise à créer une interface unique pour la planification et l'achat de moyens de transport. Helsinki offre déjà Kutsuplus, un service de minibus accessible à l'aide d'un téléphone intelligent. Ce type de transport peut être une bonne option pour les collectivités rurales ou à faible densité.⁵³

Documents et liens sur les bonnes pratiques

- o [Pratiques exemplaires en matière de transport \(FMC\): Rapport de recherche sur le secteur des transports](#)
- o [Améliorer les modes de déplacement dans les petites collectivités et les collectivités rurales](#)
- o [Tips to become a successful bicycle city](#) (en anglais seulement) — from City of Amsterdam

53 MaaS.fi, « Digitalisation to Enable More Freedom of Choice in Traffic », 2015, <http://maas.fi/>.



Services consultatifs

Natural Step Canada (TNSC) est un organisme caritatif national dont la mission vise à s'attaquer aux changements climatiques et à accélérer la transition vers une société véritablement durable qui évolue en fonction des limites de la nature. Son académie, ses services consultatifs et ses laboratoires de transition vers la durabilité font appel aux meilleures méthodes scientifiques, pensées systémiques et approches de facilitation pour aider les gens et les organisations à collaborer, à résoudre des problèmes complexes, à favoriser l'innovation, à optimiser le rendement et à entraîner des changements de système.

TNS Canada offre un cycle de fonctionnement pour les collectivités durables (**Service Cycle for Sustainable Communities**) afin d'aider les administrations municipales à planifier la durabilité et la résilience à long terme, à intégrer la durabilité à leur culture et à leurs activités, et à faire participer les intervenants communautaires à leurs plans de durabilité.

Pour en apprendre davantage, visitez le <http://naturalstep.ca/>

Le **Whistler Centre for Sustainability (WCS)** est un organisme caritatif dont la mission est d'inspirer et de faciliter une planification efficace et des conversations pertinentes pour établir un monde meilleur. WCS offre des occasions d'engagement communautaire innovatrices, la planification et la mise en œuvre de services pour les administrations municipales partout au Canada, en misant sur son expertise et son expérience au sein de plus de 40 collectivités. Les activités du centre s'inspirent de valeurs sociales, environnementales et économiques axées sur l'avenir afin que les produits livrables finaux soient globalement imprégnés de durabilité.

<http://whistlercentre.ca>