

Gouvernements municipaux et collectivités viables :  
**UN GUIDE DES PRATIQUES EXEMPLAIRES 2000**  
(Extraits relatifs aux Transports durables)

Prix des collectivités viables  
FCM-CH2M HILL

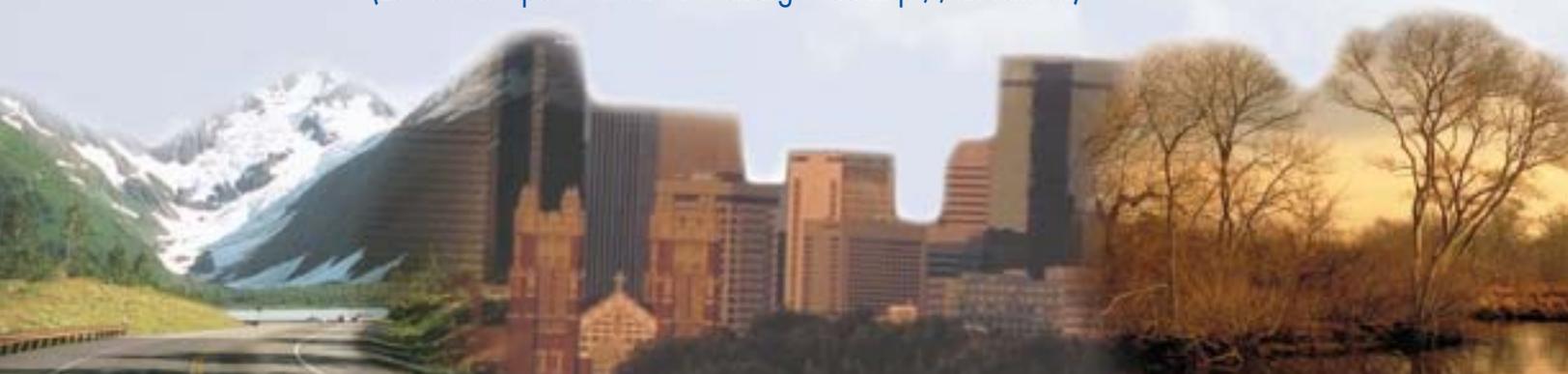
**CH2MHILL**



Fédération  
canadienne des  
municipalités

**Canada**

(Les Guides peuvent être téléchargés du <http://kn.fcm.ca>)





**Prix des collectivités viables  
FCM-CH2M HILL – Lauréats de 2000**

**LES TRANSPORTS**

Kamloops (Colombie-Britannique)

*Programme TravelSmart . . . . .1*

**Prix des collectivités viables FCM-CH2M HILL –  
Candidatures aux prix de 2000**

**Gestion de la demande en transport**

Waterloo (Ontario)

*Formation du réseau de transport  
en commun dans la Région de Waterloo . . . . .4*

# Lauréats de 2000

## LES TRANSPORTS

### Kamloops (Colombie-Britannique) — Programme TravelSmart

TravelSmart est un vaste programme qui réduit le mitage et la demande de déplacements à Kamloops par le biais de l'utilisation du sol, de la gestion d'un plan de système de transport, de la planification des quartiers et de la promotion des modes de transport de rechange.

#### CONTEXTE

La Ville de Kamloops, en Colombie-Britannique, a connu une importante croissance au cours des années 1990 qui a entraîné un accroissement des exigences à l'égard du système de transport. En raison d'une plus grande sensibilisation à l'environnement et d'une diminution de la tolérance relative aux dépenses effectuées par le gouvernement, la Ville a dû trouver de nouvelles façons d'assurer une mobilité adéquate sans trop investir d'argent dans les infrastructures routières. La Ville a ainsi mis en place le Programme TravelSmart en janvier 1997 dans le cadre de son plan directeur. Au lieu de construire de nouvelles routes adaptées aux plans d'utilisation du sol, TravelSmart a intégré l'utilisation du sol et la planification du transport, puis a concentré les efforts sur des plans de quartiers et des modes de transports de rechange (y compris des options de système de transport) ainsi que sur la promotion de changements de comportement en matière de déplacement.

#### OBJECTIFS

Le projet avait pour objectifs :

- de fournir une orientation claire pour permettre la mise à jour des politiques de planification de l'utilisation des sols dans le plan directeur de la collectivité;
- d'élaborer une stratégie pour l'intégration de l'utilisation du sol et de la planification du transport, qui répondait aux besoins de Kamloops, reconnaissait les liens solides existants entre l'utilisation du sol et le système de transport, créait un équilibre entre les objectifs liés à l'habitabilité et à la mobilité, et aiderait la collectivité de 85 000 habitants à passer le cap des 120 000 habitants correspondant au taux de population estimé en 2020;
- de réduire le taux de croissance de la demande de déplacements à l'intérieur de Kamloops;
- de préparer un plan à court terme et à long terme pour le système de transport, qui tiendrait compte de tous les modes de déplacement (c.-à-d., les voitures, le transport en commun, les bicyclettes, etc.) ainsi que des coûts de réalisation;



- d'assurer que l'on tienne compte des objectifs liés au développement économique et à la qualité de vie, ainsi que des préoccupations environnementales telles que la consommation énergétique et la qualité de l'air.

#### MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME

Le Programme a combiné d'une façon équilibrée les approches de gestion de l'offre et de la demande afin d'assurer l'évolution la plus efficace du système de transport, et a inclus les projets suivants.

#### INTÉGRATION DE L'UTILISATION DU SOL

Le facteur le plus important ayant une influence sur la demande de déplacements était le schéma de développement communautaire qui incluait la localisation, le type et la densité de l'utilisation du sol. Le plan officiel de la Ville a été révisé pour influencer les schémas de croissance de façon à minimiser les besoins pour les automobiles. Le plan favorise maintenant un aménagement intégré dans lequel les lieux de résidence sont généralement situés près des lieux de travail et des services communautaires. Le plan favorise un accroissement de la densité dans le secteur central qui sera en mesure de recevoir 15 p. 100 de la croissance future de la population estimée jusqu'à 120 000 habitants.

#### DES OPTIONS MOINS COÛTEUSES EN MATIÈRE D'OUVRAGES ROUTIERS

L'amélioration du réseau routier était l'un des secteurs pouvant nécessiter un des plus gros investissements de la part de la collectivité. Le plan officiel de la Ville a été révisé de façon à ralentir ou à arrêter le développement de certains secteurs déjà desservis adéquatement par des structures routières existantes. Au lieu de construire des routes séparées pour chaque quartier, la Ville a identifié certaines artères sous-utilisées pour donner un accès au cœur même du centre-ville à plusieurs quartiers. Pour éviter les coûts liés à la construction de déviations routières au-dessus de l'autoroute très fréquentée qui traverse la Ville, la Ville de Kamloops a encouragé les résidents à opter pour des itinéraires autres que l'autoroute. En raison d'une diminution de l'utilisation des voitures, le nombre estimé de points de franchissement de cours d'eau requis dans les 20 prochaines années est passé de trois à un.



## **AMÉLIORATION DU TRANSFERT DU PUBLIC**

Le Programme TravelSmart a permis d'établir la nécessité d'élaborer un plan de transport intégré qui examinerait et améliorerait la qualité du service, et qui fournirait des solutions de rechanges raisonnables à l'utilisation des véhicules par un seul passager à la fois. Les améliorations examinées comprennent :

- une augmentation de la fréquence de service pour les banlieues périphériques;
- un plus grand nombre d'heures de service pour répondre aux demandes des gens qui se déplacent tôt le matin, et de ceux qui sortent en soirée;
- l'utilisation d'autobus plus petits qui mènent vers le réseau principal;
- l'installation de supports à bicyclette sur les autobus pour inciter les gens à utiliser leurs bicyclettes, et à prendre l'autobus en cas de fatigue;
- une desserte des nouvelles collectivités le plus tôt possible dans leur développement pour inciter les résidents à utiliser le service d'autobus plutôt que leurs voitures.

## **LA PROMOTION DE L'UTILISATION DES BICYCLETTES**

L'utilisation des bicyclettes a été encouragée sans relâche. La Ville met au point les derniers détails d'un plan d'incitation à l'utilisation des bicyclettes (Kamloops Bicycle Plan) qui prévoit des améliorations dont le coût serait de six millions de dollars et qui comprennent l'ajout de pistes cyclables et la création de projets qui permettraient aux entreprises de fournir en conséquence des installations de « fin de trajet » telles que des douches et des supports à bicyclettes.

## **PROGRAMMES DE PROMOTION MILIEUX DE TRAVAIL**

En collaboration avec Go Green et B.C. Transit, la Ville a offert des ateliers et des séminaires aux principaux employeurs afin de promouvoir le transport en commun, l'utilisation des bicyclettes et le télétravail. La Ville a aussi offert un service de jumelage des co-voitureurs pour favoriser le covoiturage alterné.

## **ÉCOLES**

La mise en place d'un programme Safe Routes to School (Sécurité sur le chemin de l'école) a servi à encourager les enfants à utiliser leur bicyclettes, à marcher et à utiliser le service de transport en commun pour se rendre à l'école plutôt que de demander à leurs parents de les conduire en voiture. Des employés de la Ville ont participé à des activités spéciales dans les écoles afin de promouvoir ce programme. De plus, une trousse d'information sur ce programme et sur d'autres programmes de sûreté a été envoyée tous les ans à toutes les écoles de la Ville.

## **GRAND PUBLIC**

De grands panneaux d'affichage comportant des slogans Go Green ont été placés le long des grandes artères empruntées par les migrants pour encourager la réduction des déplacements et l'utilisation d'autres modes de transport. De plus, des employés de la Ville ont circulé dans les quartiers pour informer les résidents sur le Programme TravelSmart.

## **FINANCEMENT DU PROGRAMME**

Le coût total du projet de planification de TravelSmart était de 300 000 \$ et il a été couvert par la Ville (245 000 \$) et par la province (55 000 \$). Des projets ont été appuyés financièrement par les recettes générales de la Ville, la B.C. Transportation Financing Authority, des promoteurs particuliers et B.C. Transit.

D'autres fonds nécessaires pour couvrir les frais de mise en œuvre du projet TravelSmart ont été fournis par le fonds général de revenu, les fonds provinciaux, une combinaison du fonds provincial et du fonds fédéral d'infrastructure, le fonds d'aménagement, le Ministry of Transportation and Highway et par des contributions de promoteurs spécifiques.

## **RÉSULTATS**

Il est prévu que TravelSmart aura un effet favorable sur l'environnement et l'économie, et qu'il permettra d'obtenir des résultats positifs concluants. Toutefois, au moment de rédiger le présent rapport, l'impact de ce projet n'avait pas encore été totalement évalué.



## RÉDUCTION DES COÛTS

Les coûts prévus pour l'entretien des routes qui devra être nécessairement effectué avant que la population de Kamloops n'atteigne le nombre de 100 000 habitants, sont passés de 120 millions de dollars à 14 millions de dollars.

## EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE, ET RÉDUCTION DE LA POLLUTION DE L'AIR ET DES GAZ À EFFET DE SERRE

On s'attend à ce que le Programme TravelSmart permette de réduire le taux de consommation énergétique de 128 à 125 gigajoules par habitant et par année, correspondant à une réduction de monoxide de carbone de 116 à 111 kg par habitant et par année, et à une réduction de dioxyde de carbone de 7 200 à 7 000 kg par habitant et par année.

## LEÇONS TIRÉES

- L'élément le plus important du Programme TravelSmart a été le changement dans les habitudes de déplacement et dans les attitudes du public. La Ville de Kamloops a reconnu qu'une campagne de sensibilisation continue et qu'une participation communautaire seraient nécessaires à la survie de TravelSmart.
- Un grand nombre de partenariats ont servi à améliorer la communication.
- La création d'un précédent écologique dans les opérations municipales a servi de modèle à la collectivité.
- L'intégration de l'utilisation du sol et de la planification du système de transport peut aider de façon substantielle à rendre abordable un système de transport qui contribue à créer un équilibre entre les besoins en matière de qualité de vie et de mobilité.

## PERSONNE-RESSOURCE

### **Dave Dean**

Gestionnaire du transport

124 rue Seymour

Kamloops (Colombie-Britannique) V2C 1A2

**Tél. : (250) 828-3455**

Courriel : [ddean@city.kamloops.BC.ca](mailto:ddean@city.kamloops.BC.ca)

Site Web : [www.city.kamloops.bc.ca/kamplan](http://www.city.kamloops.bc.ca/kamplan)

## PARTENARIATS

Beaucoup de partenariats ont contribué au succès de TravelSmart. Le B.C. Ministry of Transportation, B.C. Transit et le Ministry of the Environment, Lands and Parks ont fourni leur expertise en participant au comité de direction du projet. Le B.C. Ministry of Transportation a aidé au financement et le Ministry of the Environment, Lands and Parks a fourni le financement nécessaire à l'embauche d'un étudiant d'été. Le University College of the Cariboo a fourni les projections de croissance de l'université. Enfin, la Ville et la Bande indienne de Kamloops ont collaboré étroitement à des projets de travaux routiers entre les territoires autochtones et le réseau routier de la Ville.



## **Gestion de la demande en transport**

### **WATERLOO (ONTARIO)**

#### *Formation du réseau de transport en commun dans la Région de Waterloo*

Le programme a été inspiré par le Regional Transportation Master Plan (RTMP), un plan-cadre pour le

transport régional dont l'objectif était de réduire le trafic automobile en utilisant davantage d'autres modes de transport, et par les conclusions du document d'information de l'Association des transports du Canada (ATC) qui recommandait que des changements soient apportés à la façon dont le transport était traditionnellement géré dans les municipalités. La création d'un réseau de transport régional faisait aussi partie des discussions au niveau provincial concernant la rationalisation des services locaux parmi les gouvernements municipaux et régionaux.

Une des justifications de ce Programme d'intégration des services de transport était son potentiel de faire augmenter le nombre d'utilisateurs et donc de diminuer d'autant le nombre d'autos, ce qui était l'objectif visé par le plan-cadre sur le transport régional (RTMP). Le Programme consistait à créer un nouvel organisme de transport régional qui utiliserait pour son personnel des employés qui, à l'origine, travaillaient pour Cambridge Transit, Kitchener Transit et Project Lift, ainsi que le personnel de soutien associé au transport d'autres services.

Cette nouvelle organisation rendrait possible la prestation de services de transport indispensables pour gérer les problèmes de congestion présents et à venir. On s'attend également à ce que les nouveaux services de transport en commun régionaux entraînent une réduction des problèmes de stationnement, une baisse des coûts d'entretien des routes et une diminution du besoin de nouvelles routes.