



Transports
Canada

Transport
Canada

TP14323F
(1/2006)

Le programme Sur la route du transport durable

Examen annuel 2004



Canada

Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

David Maclsaac, gestionnaire
Programme en transport urbain
Initiatives environnementales
Transports Canada
Place de Ville, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N5

Téléphone : 613-998-6607
Courriel : most@tc.gc.ca
Site internet : <http://www.tc.gc.ca/most>

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2004).

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

L'information contenue dans cette publication ne doit servir que de guide et ne doit pas être citée à titre d'autorité légale. Elle peut devenir périmée, en tout ou en partie, à n'importe quel moment et sans préavis. Afin de faciliter la lecture du présent texte, nous avons employé le masculin comme genre neutre pour désigner aussi bien les femmes que les hommes.

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) est un programme de contribution de Transports Canada qui fournit de l'aide financière afin d'aider des organisations à préparer des démonstrations, des recherches, de la formation et des projets pilotes qui créent et soutiennent de nouvelles options de transport durable pour les Canadiens. Bien que certains projets sont de portée nationale, un grand nombre d'initiatives sont axées sur la région, en vue de répondre aux enjeux locaux.

Le programme SRTD honore un engagement pris lors de la première Stratégie de Développement Durable de Transports Canada, qui a été présentée au Parlement en 1997. La première phase du programme a été lancée en 1999, et a reçu un financement de plus de un million de dollars réparti sur les trois premières années. En réponse à la demande continue, le programme a été prolongé jusqu'en 2007, et 2,5 millions de dollars additionnels ont été alloués, répartis sur cinq ans.

En décembre 2004, le nombre de projets de créations soutenus par le programme SRTD s'élevait à plus de 74, et 2,6 millions de dollars ont été distribués. Les projets supportés sont divers - ils sont variés en portée et en envergure. Ces projets ont été lancés dans toutes les régions du pays, et ils ont compté une gamme de partenaires, ont traité différents aspects de notre système de transport et ont exploité diverses approches nouvelles et innovatrices. Dans leur ensemble, ces projets ont aidé à améliorer la durabilité des systèmes de transport du Canada. Ils ont éduqué les collectivités au sujet de leurs options de transport personnel. Ils ont aidé des écoles, des entreprises, des associations et des organisations communautaires à adopter un rôle de chef de file dans le développement de systèmes de transport sains, sûrs et durables.

Le présent document constitue le deuxième examen annuel des projets du programme SRTD. Il souligne les résultats et les leçons retenues des projets achevés en 2004. Il donne aussi un aperçu des autres initiatives soutenues par le programme SRTD qui sont présentement en cours. Tous les participants du programme SRTD doivent contrôler et évaluer les répercussions de leurs projets et doivent fournir à Transports Canada une évaluation franche des points forts et des points à travailler. Le rapport présente ces renseignements et dirige le lecteur vers les sites Web individuels des projets, où de plus amples renseignements sont disponibles.

Puisque le programme ne finance qu'un maximum de 50 p. 100 des coûts des projets, beaucoup d'autres subventionneurs ont aidé Transports Canada à donner vie à ces projets. Parmi ceux-ci se trouvent d'autres ordres de gouvernement, des fondations, le secteur privé, des universités et des collèges, ainsi que d'autres institutions. Transports Canada reconnaît et félicite tous les partenaires des projets pour leur leadership et leur engagement envers le transport durable.

Transports Canada souhaite également reconnaître l'importante contribution du Comité consultatif externe du programme. Les membres du Comité ont examiné et évalué plus de 200 projets par rapport aux critères de sélection, ils ont présenté des suggestions pour l'amélioration des résultats de certains projets et ont donné des conseils précieux sur la direction générale du programme. Nous sommes reconnaissants des efforts continus qu'ils ont déployés pour faire en sorte que le programme atteigne ses objectifs.

Nous vous invitons à partager vos commentaires sur tout aspect du programme SRTD. Veuillez visiter le site Web du programme SRTD au www.tc.gc.ca/most ou communiquer avec nous par courrier électronique à l'adresse MOST@tc.gc.ca. L'Examen 2003 du programme SRTD se trouve aussi sur notre site Web.

1 Sur la route du transport durable

Transports Canada a lancé le programme Sur la route du transport durable (SRTD) en 1999 afin d'appuyer des projets qui font la promotion de l'éducation et de la sensibilisation, qui effectuent des recherches, qui dirigent de nouvelles approches et qui élaborent les outils nécessaires en vue de rendre tangible le transport durable.

Le programme SRTD vise trois objectifs majeurs:

- offrir aux Canadiens les renseignements et les outils pratiques afin qu'ils comprennent mieux les enjeux en matière de transport durable;
- encourager la création de moyens innovateurs de promotion du transport durable;
- atteindre des avantages quantifiables en matière d'environnement et de développement durable.

2 Points saillants

Conformément à la tendance observée au cours de la dernière période de rapport, la qualité et le nombre de projets achevés a continué d'augmenter en 2004. Le programme a aussi maintenu une distribution régionale équilibrée partout au Canada.

Au début de 2004, 41 projets avaient été approuvés pour la Phase II du programme, selon cinq catégories :

- 25 p. 100 des fonds ont été alloués à l'élaboration d'outils et de pratiques;
- 25 p. 100 des fonds ont été alloués à l'éducation et aux programmes de sensibilisation;
- 22 p. 100 des fonds ont été alloués à des projets pilotes en démonstration;
- 16 p. 100 des fonds ont été alloués à des ateliers et conférences;
- 12 p. 100 des fonds ont été alloués à des études et analyses.

Des 41 projets, 18 ont été menés à bien au cours de l'année 2004. Ceux-ci sont décrits dans la section 5 du présent document.



Le programme SRTD aide à faire du transport durable une solution pratique pour les Canadiens.

Table des matières

Sur la route du transport durable	1
Points saillants	1
Aperçu du programme	2
Projets continus	4
Projets complétés	8
Résultats à court terme	26
Résultats partiels	28
Enseignements	38

Le programme SRTD honore un engagement pris par la première Stratégie de Développement Durable de Transports Canada, qui a été présentée au Parlement en 1997. La première phase du programme a débuté au cours de l'exercice 1999-2000. Un montant de plus de 1 million de dollars a été alloué sur une période de trois ans. En réponse à une demande soutenue, le programme a récemment été prolongé jusqu'en 2007, et 2,5 millions de dollars supplémentaires ont été alloués sur une période de cinq ans.

BUT

Le programme SRTD fournit de l'aide financière aux organisations afin de les aider dans l'élaboration de projet de démonstration, la recherche, l'éducation et la mise sur pied de projets pilotes qui créent et soutiennent de nouvelles solutions de transport durable pour les Canadiens. Depuis 1999, le programme SRTD a fourni plus de 2,6 millions de dollars en contributions à près de 100 groupes environnementaux, associations communautaires, établissements d'enseignement, groupes d'entreprises et associations professionnelles pour appuyer leurs efforts en vue d'élaborer des solutions de transport plus durable pour les Canadiens de tous les milieux.

OBJECTIFS

Le programme SRTD finance des projets qui:

- 1) offrent aux Canadiens des renseignements et des outils pratiques afin qu'ils comprennent mieux les enjeux en matière de transport durable;
- 2) encouragent la création de moyens innovateurs pour la promotion du transport durable;
- 3) apportent des avantages environnementaux quantifiables durable.

ADMISSIBILITÉ

Les propositions de projet sont soumises à des critères d'admissibilité détaillés. Les propositions doivent respecter les cinq critères suivants afin d'être éligibles au financement.

- Toucher au moins l'une des cinq catégories de projet (les catégories sont décrites à la page 4).
- Cibler le public canadien : ceci comprend le public général, le secteur des transports, les jeunes, les municipalités, les Premières Nations et les peuples autochtones, ainsi que les éducateurs.



L'Association canadienne des carburants renouvelables démontre les avantages environnementaux de l'utilisation de l'éthanol diesel.

- Répartir le financement à l'aide de partenariats : les propositions doivent obtenir au moins 50 p. 100 de leurs ressources (financières et/ou non financières) de sources autres que le gouvernement du Canada.
- Présenter des résultats quantifiables : les propositions doivent comporter des objectifs quantifiables en matière de transport durable, ainsi que des indicateurs de rendement, afin de mesurer et de rapporter les incidences sur l'environnement et le développement durable du projet.
- Partager les résultats et les documents du projet : les propositions doivent comprendre un plan de communication détaillé pour la diffusion des résultats et des documents liés au projet afin d'encourager l'objectif du programme visant à donner des renseignements et des outils pratiques aux Canadiens pour qu'ils mettent en pratique le transport durable dans leur vie de tous les jours.

ÉVALUATION DES PROPOSITIONS

Les propositions qui respectent les exigences principales sont soumises à un comité consultatif indépendant pour un examen plus détaillé. Ce comité fait ensuite des recommandations qui sont envoyées au directeur général de la Direction générale des affaires environnementales de Transports Canada, qui prend la décision finale.

En plus des critères d'admissibilité de base, les avantages relatifs des propositions admissibles sont évalués en fonction des critères suivants:

- l'efficacité en matière d'amélioration directe de l'environnement grâce à une meilleure compréhension et à de meilleures mises en pratique des principes du transport durable;
- la nature innovatrice du projet et la facilité de le reproduire et de le transférer à d'autres endroits au Canada;
- l'expérience et la compétence du promoteur du projet.

Les projets individuels peuvent recevoir jusqu'à 100 000 dollars sur deux ans. Conformément à l'engagement du gouvernement du Canada envers le partenariat, les promoteurs doivent aussi prouver que 50 p. 100 de leurs coûts admissibles nets sont financés par une autre source.



Plusieurs organisations au Canada font la promotion de modes de transport plus actifs pour les adultes, comme solution plus saine, plus économique et plus écologique que la voiture personnelle.

Au début de l'année 2004, 41 projets du programme SRTD étaient en cours, dans les cinq catégories suivantes.

- **Études et analyses:** des projets qui examinent ou analysent l'état du transport dans une collectivité particulière, comme les futures contraintes de croissance auxquelles une collectivité fera face, et la direction que celle-ci devrait prendre en matière de gestion de son système de transport afin de gérer efficacement cette croissance.
- **Outils et pratiques:** des projets qui présentent de nouveaux outils et de nouvelles pratiques en matière de transport durable, et qui offrent au public l'occasion d'en apprendre davantage au sujet des solutions de transport non polluant et d'y avoir recours.
- **Projets pilotes en démonstration:** des projets qui mettent de nouvelles approches au transport durable à l'essai et qui examinent des solutions de rechange.
- **Ateliers et conférences:** des séances d'information qui appuient et soulignent de nouvelles idées ou approches en matière de transport durable, et qui illustrent les contributions des intervenants.
- **Programmes d'éducation et de sensibilisation:** des programmes qui informent le public canadien au sujet du transport durable.

PROJETS CONTINUS

Ci-dessous se trouve un résumé des 23 projets du programme SRTD qui étaient toujours en cours à la fin de 2004. En 2005, 11 projets supplémentaires ont été approuvés et d'autres projets seront annoncés au cours de l'année. Les 18 projets qui ont été menés à bien en 2004 font l'objet d'une description à la section 5 du présent rapport. Pour plus de renseignements concernant tous les projets, veuillez consulter le site www.tc.gc.ca/srtd.

Six projets ont été complétés en 2003. Ils sont décrits dans l'Examen Annuel 2003 du programme SRTD.



D'un bout à l'autre du Canada, des programmes de cyclisme pour les jeunes cyclistes aident à développer des habitudes de transport personnel plus durables et plus saines.

ÉTUDES ET ANALYSES

Projet	Organisation principale	Financement alloué	Objetif du projet
Circulation City: Research on Mobility in the Greater Toronto Area	Centre for Landscape Research	30,000 \$	Chercher de nouvelles stratégies afin d'alléger la saturation du réseau routier dans les zones urbaines.
Genuine Progress Indicators of Sustainable Transportation for Nova Scotia	GPI Atlantic	35,000 \$	Élaborer des indicateurs provinciaux du transport durable qui permettent des comparaisons entre les différents modes de transport.
Sustainable Transportation in Calgary: Current and Future Contributions of Telework	Haskayne School of Business at the University of Calgary	45,000 \$	Déterminer le niveau actuel et potentiel de télétravail à Calgary ainsi que ses répercussions sur la pollution de l'air, la sûreté des routes et la congestion routière.
Étude de la faisabilité en matière de transport forestier hors des autoroutes	Institut canadien de recherches en génie forestier	79,170 \$	Évaluer les réductions possibles de GES et des coûts grâce à l'augmentation de l'utilisation de routes forestières privées, plutôt que l'utilisation des autoroutes.

OUTILS ET PRATIQUES

Projet	Organisation principale	Financement alloué	Objetif du projet
Project Site Plan Review Guidelines for Promotion of Alternative Transportation Modes	Canadian Institute of Transportation Engineers	20,000 \$	Élaborer un guide d'utilisation pour l'incorporation d'outils et d'approches en matière de transport durable à l'étape de l'aménagement du site.
A How To Guide to Establish Transit Services in Small Urban Centres	Bathurst Sustainable Development	30,000 \$	Produire un guide d'utilisation au sujet de la mise en œuvre de services de transport en commun dans les petits centres urbains et la mise à l'essai d'une série de programmes complémentaires en vue d'éduquer le public au sujet des services de transport en commun et d'en encourager l'usage.
Step It Out!	Green Communities Association	98,115 \$	Élaborer des activités en vue d'augmenter la participation des écoles et des élèves au programme Aller retour actif et sûr pour l'école.
Moving to Sustainability: Car Sharing in Kitchener-Waterloo	The People's Car Co-operative Inc.	27,909 \$	Augmenter le nombre de membres de la People's Car Co-op et créer des stations multimodales afin de réduire les émissions globales de GES à Kitchener Waterloo.
Smart Growth on the Ground in Maple Ridge, B.C.	SmartGrowth BC	75,000 \$	Collaborer avec les collectivités afin de mettre en œuvre un transport durable axé sur le voisinage.
Off Ramp Manitoba	Resource Conservation Manitoba	20,000 \$	Mettre en œuvre un programme de réduction des déplacements destiné aux étudiants (de la 11 ^e et de la 12 ^e années) au Manitoba.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

Projet	Organisation principale	Financement alloué	Objetcf du projet
Biodiesel Project	Environmental Youth Alliance	50,000 \$	Mettre sur pied un organisme à but non lucratif pour la promotion et l'approvisionnement en carburant biodiésel dans la région de Vancouver.
Walking Routes Pilot Project	Green Communities Association	19,990 \$	Élargir le projet pilote de Toronto à d'autres villes de l'Ontario et installer une signalisation pour les routes piétonnières.
Electric Vehicle Conversion Manual	Electric Vehicle Society of Canada	40,000 \$	Produire un guide de travail pour les élèves de la 11 ^e et de la 12 ^e année du cours de technologie sur la conversion d'un véhicule à essence en un véhicule électrique.
Ross Industrial Park Baseline Study	Regina Eco-Industrial Network Association	30,000 \$	Améliorer la durabilité, la rentabilité et la compétitivité des entreprises en coopération, tout en réduisant les répercussions que ces entreprises ont sur l'environnement.

ATELIERS ET CONFÉRENCES

Projet	Organisation principale	Financement alloué	Objetcf du projet
Villes cyclables, villes durables!	Velo Quebec	30,000 \$	Organiser des ateliers pour les municipalités de partout au Canada au sujet des directives techniques pour l'élaboration d'une infrastructure pour le cyclisme.
Sustainable Transportation Speaker Series	The Community Bicycle Network	20,000 \$	Lancer une série de conférences mensuelles à haute visibilité afin d'augmenter la sensibilisation aux enjeux en matière de transport durable à Toronto.
Smart Growth on the Ground in Squamish, B.C.	SmartGrowth BC	50 000 \$	Faciliter la conception d'un plan de développement durable pour la municipalité, qui comprend les règlements administratifs nécessaires, et créer des plans d'entretien appropriés.

PROGRAMMES D'ÉDUCATION ET DE SENSIBILISATION

Projet	Organisation principale	Financement alloué	Objetif du projet
Lâche la pédale! Vers des citoyens auto-sages	Université de Moncton	25,000 \$	Promouvoir des pratiques de conduite plus durables au moyen de l'éducation populaire.
S-M-A-R-T Movement: Save Money and the Air by Reducing Trips - Phase 2	Pollution Probe	52,900 \$	Élargir un programme de réduction des déplacements axés sur le milieu de travail afin de réduire le nombre d'employés qui se déplacent seuls dans leur voiture.
Car Sharing Education and Outreach Strategy	Victoria Car Share Co-op	25,680 \$	Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation aux avantages du covoiturage pour tous les types de personnes, d'établissements et d'entreprises, ciblant les intervenants en aménagement du territoire.
On the Move: Transportation and You!	West Vancouver Museum & Archives	25,000 \$	Lancer un programme de sensibilisation en classe pour les élèves de la 5e à la 7e année de Vancouver Ouest et Nord, afin d'augmenter la sensibilisation aux enjeux en matière de transport durable.
Plans de transport personnalisés	Équiterre	50,000 \$	Créer des plans de transport personnalisés répondant aux besoins de tout un chacun.
Lower Mainland Cycling Guide	Better Environmentally Sound Transportation	58,000 \$	Rédiger un guide du cyclisme régional détaillé et le distribuer dans les foyers de la région métropolitaine de Vancouver.

Au cours de l'année 2004, dans le cadre de 18 projets financés lors de la Phase II du programme SRTD, un rapport final a été rédigé. La présente section résume brièvement ces projets et leurs résultats. Ils sont présentés en fonction des catégories auxquelles ils font partie.

ÉTUDES ET ANALYSES

URBAN TRANSPORTATION PROJECT: ADDRESSING CLIMATE CHANGE IN THE CITY OF BATHURST

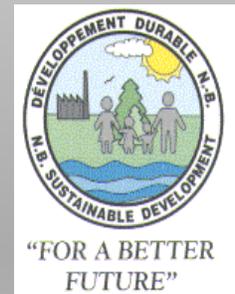
Organisation principale: Bathurst Sustainable Development
Financement alloué: 30 000 \$

Le transport en commun est souvent l'une des pierres angulaires de toute stratégie de transport durable. L'établissement du transport en commun dans les petites collectivités peut cependant s'avérer difficile et coûteux. Afin d'aider à améliorer les solutions de transport durable à Bathurst, au Nouveau-Brunswick, une organisation environnementale locale a effectué une étude de faisabilité afin d'identifier les difficultés et les options possibles à la mise en œuvre d'un service de transport en autobus dans la ville.

Le Projet de développement durable de Bathurst est une organisation à but non lucratif qui travaille à la facilitation de l'interaction de la collectivité locale, des entreprises et du gouvernement pour le développement durable. L'organisation a collaboré avec la ville de Bathurst, d'autres entreprises et partenaires communautaires afin de tenir des séances d'information et d'effectuer un sondage important auprès des usagers possibles du transport en commun de la ville. Environ 80 p. 100 des 5 000 personnes interrogées ont indiqué qu'elles utiliseraient le transport en commun s'il était mis à leur disposition, pour une moyenne hebdomadaire de près de neuf utilisations par personnes.

Les résultats de l'étude indiquent que la demande est suffisante pour un tel service, et que le service pourrait être viable financièrement en deux ou trois ans. En fonction de ces résultats, *Développement durable Bathurst* et la ville de Bathurst vont de l'avant et ont mis en œuvre un projet pilote d'un an de transport en commun en autobus.

Site web du projet: www.bathurstsustainabledevelopment.com



TRANSIT NEIGHBOURS FOR HAMILTON: TOWARDS A NEIGHBOURHOOD TRANSIT PASS

Organisation principale: Environment Hamilton

Financement alloué: 30 660 \$

Les programmes de laissez-passer à rabais pour le transport en commun visant les établissements d'enseignement post-secondaires et les grands employeurs constituent une méthode populaire pour augmenter l'utilisation du transport en commun et améliorer le passage entre les différents modes de transport vers les destinations importantes. Récemment, certaines villes ont commencé à examiner et à mettre en œuvre des programmes innovateurs de laissez-passer pour le transport en commun axé sur les quartiers, communément appelé NECO pass (cartes d'abonnement Neighbourhood Eco). Ces programmes offrent des laissez-passer à rabais pour le transport en commun dans les quartiers qui mobilisent un nombre minimum de foyers pour acheter ces laissez-passer. Bien qu'il existe uniquement quelques programmes de ce genre présentement, ceux-ci ont été couronnés de succès et sont étudiés à fond par les prestataires de services de transport au Canada et aux États-Unis.

Afin d'aider à déterminer la faisabilité d'un tel programme à Hamilton, en Ontario, et à promouvoir l'utilisation du transport en commun dans cette ville, l'organisation environnementale à but non lucratif, Environment Hamilton, s'est associée au Groupe de recherche d'intérêt public de l'Ontario à Hamilton et à la ville de Hamilton pour examiner, dans deux quartiers, la faisabilité de la mise en œuvre d'un programme de Neighbourhood Transit Pass (laissez-passer de transport en commun par quartier) dans la ville. Des méthodes de recherche quantitatives et qualitatives ont été utilisées pour mener à bien ce projet visant à examiner les habitudes de déplacement des usagers potentiels et à déterminer les coûts de la mise en œuvre d'un tel système. Quatre cents sondages ont été distribués dans les quartiers et 14 foyers ont reçu des laissez-passer de transport en commun gratuits pour deux mois afin de noter l'utilisation que leur famille faisait du laissez-passer. Des représentants de chaque foyer ont aussi participé à des groupes de discussion avant et après cette période, afin de discuter de leur expérience et de leur attitude à l'égard du transport en commun.

La recherche a indiqué un haut niveau de soutien public pour le transport en commun et ses avantages pour l'environnement et l'économie. Elle a également confirmé qu'un programme NECO serait un outil efficace pour accroître l'utilisation du transport en commun dans certaines zones lorsqu'il est jumelé à d'autres améliorations du système de transport.

Suite aux résultats du programme, Hamilton entreprend la prochaine phase de la recherche sur la mise en œuvre d'un programme NECO.

Site web du projet: www.environmenthamilton.org/transit/index.htm



OUTILS ET PRATIQUES

EXPANDING CBN (COMMUNITY BICYCLE NETWORK) BIKE SHARE

Organisation principale: Toronto Christian Resource Centre
Financement alloué: 25 000 \$

Les systèmes de transport durable sont équitables et accessibles, puisqu'une panoplie de solutions de transport sont offertes pour tous les niveaux de revenu. Cependant, une solution de transport économique en apparence, telle que le cyclisme, peut être hors de portée de certains citoyens canadiens les plus pauvres. Afin d'aider les résidents qui ont un faible revenu à avoir accès à des bicyclettes, une organisation à but non lucratif de Toronto a élaboré un système économique de partage des bicyclettes, qui met des bicyclettes à la disposition de tous, dans des stations communautaires dans toute la ville.

Lancé en 2000, le programme Bikeshare du Community Bike Network (CBN) met 178 bicyclettes à la disposition de ses membres, au coût annuel de 25 dollars ou de quatre heures de bénévolat. Les bicyclettes jaune vif sont situées dans 18 stations réparties dans toute la ville, dans des centres communautaires et dans d'autres lieux. Les bicyclettes peuvent être empruntées jusqu'à trois jours.

Avec l'appui du programme SRTD et d'autres partenaires de projet, Bikeshare a élargi son programme à deux nouveaux centres communautaires, a augmenté le nombre de bicyclettes disponibles, a accru le nombre de ses membres et a élaboré une nouvelle base de données afin de localiser les bicyclettes, de suivre l'état et les activités de ses membres et de suivre les activités des stations.

Bikeshare s'est aussi joint à Moving the Economy afin de mettre en place des stations multimodales sur des lieux de transport importants, qui raccordent des services pour les piétons, les cyclistes, les services de la Toronto Transit Commission, et les services de transport en commun Go Train pour les navetteurs et les touristes.

Site web du projet: www.communitybicyclenetwork.org



Bicyclettes Bikeshare dans la station d'un centre communautaire.

OUTILS ET PRATIQUES

ACTIVE AND SAFE ROUTES TO SCHOOL

Organisation principale: Greenest City

Financement alloué: 20 000 \$

Il est de plus en plus important d'aider les familles à choisir des solutions plus durables et plus actives pour le transport de leurs enfants à l'école, puisque la congestion routière et la pollution de l'air qui y sont liées pendant les heures de pointe lors du transport des enfants constituent un problème croissant pour les écoles. En effet, encourager les enfants à marcher et à faire de la bicyclette pour se rendre à l'école de façon sécuritaire réduit non seulement la congestion routière près des écoles qui peut être dangereuse et la pollution de l'air qui y est liée, mais constitue un choix plus sain pour les enfants, qui ont en général de moins en moins d'occasions de faire de l'exercice physique.

Dirigé par l'Association des éco-collectivités, une organisation à but non lucratif dédiée à la mise en place d'environnements urbains sains et viables, le projet «Routes piétonnières pour se rendre à l'école» fait partie du projet «Aller retour actif et sûr pour l'école». Depuis 1996, le projet Aller retour actif et sûr pour l'école encourage les familles à choisir un mode de transport actif afin d'améliorer la visibilité et la sécurité des enfants dans les rues des quartiers, d'encourager un mode de vie sain, d'augmenter l'activité physique et de réduire la pollution, les émissions de GES et la congestion routière autour des écoles.

La phase la plus récente du projet a accru le nombre de «routes piétonnières pour se rendre à l'école» dans les petites villes de tout le sud de l'Ontario. En collaboration avec les écoles et des organismes gouvernementaux, le projet a aidé les participants de 12 écoles de six collectivités à examiner et à analyser la circulation routière des routes désignées autour de l'école, à aménager la signalisation le long des routes désignées et à sonder les parents au sujet du projet. Un guide de ressources prévu pour l'Ontario a aussi été élaboré et 800 exemplaires ont été distribués dans les collectivités ontariennes. De plus, un nouveau site Web du «Aller retour actif et sûr pour l'école» pour l'Ontario a été créé, rendant de nombreuses sections du guide disponibles en ligne.

En 2004, 27 nouvelles routes piétonnières pour se rendre à l'école ont été créées afin d'aider à éliminer environ 68,24 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂), et aider 33 p. 100 des familles participantes à remplacer l'utilisation de la voiture par la marche, au moins une partie du temps.

Site web du projet: www.saferoutestoschool.ca



Route piétonnière pour se rendre à l'école Holy Family School, à Brantford.

DÉPLOIEMENT DES PROGRAMMES ALLÉGO

Organisation principale: Centre de Gestion des Déplacements du Centre-ville de Montréal

Financement alloué: 25 000 \$

Les programmes d'options pour les navetteurs sont un moyen efficace d'améliorer le relais entre les modes de transport pour les grands employeurs. Le covoiturage en voiture ou en fourgonnette, les laissez-passer de transport en commun pour les employés, les horaires flexibles, le télétravail et les bicyclettes en copropriété sont quelques outils que peuvent utiliser les grands employeurs afin de faciliter l'accès au lieu de travail et de motiver les employés à utiliser d'autres moyens de transport que le véhicule à occupation simple, lorsqu'ils se déplacent entre le travail et la maison.

Le Centre de gestion des déplacements (CGD) du Centre-ville de Montréal est une organisation à but non lucratif dont la mission est d'encourager les cadres d'entreprise, les promoteurs, les gestionnaires d'entreprise et les institutions à promouvoir l'utilisation de modes de transport de rechange chez leurs employés et leurs clients. En collaboration avec des partenaires gouvernementaux et non gouvernementaux, le CGD a établi un centre de gestion du transport pour les entreprises et les institutions dans le centre-ville de Montréal qui se nomme Voyagez Futé Montréal.

Voyagez Futé Montréal stimule et coordonne des initiatives de transport au sein des compagnies, sert de liaison entre le secteur privé et le secteur public et sert de service tout-en-un en fournissant une gamme de services personnalisés pour les entreprises du centre ville, y compris:

- des services d'évaluation afin de cerner les besoins d'une organisation en matière de transport et de navette;
- la mise en œuvre et la gestion de programmes de covoiturage;
- des séances d'information et des outils ou des activités de promotion au sein de la compagnie;
- l'organisation d'événements;
- la mise en œuvre de programmes de bicyclettes libre service;
- des conseils éclairés au sujet de la gestion écologique du stationnement et de l'équipement pour cyclistes.

À ce jour, le centre a communiqué avec 183 organisations et a généré un intérêt important au sein du monde des affaires. Deux employeurs ont mis en place des programmes de solutions pour les navetteurs et un programme de bicyclettes en copropriété a été mis en œuvre, mettant 57 bicyclettes à la disposition de 12 bureaux.

Site web du projet: www.voyagezfute.ca/apropos.asp?lng=1



OUTILS ET PRATIQUES

VERTIGOGOGO - PHASE I

Organisation principale: Communications Tour du Lac Inc.
Financement alloué: 25 000 \$

Bien que les déplacements liés au travail retiennent un maximum d'attention en ce qui trait à l'élaboration de solutions de rechange pour le transport en voiture à occupation simple, les déplacements pour les loisirs ou les vacances constituent également un enjeu important pour l'environnement. Cet enjeu est particulièrement problématique pour les destinations de récréation active importantes qui ne sont pas desservies par le transport en commun, lorsque les loisirs pratiqués sont le cyclisme ou la marche. Tel est le cas dans les régions de l'Outaouais et des Laurentides au Québec, qui sont des destinations populaires pour les randonneurs pédestres et les cyclistes journaliers de Montréal et d'Ottawa.

En vue de réduire le nombre de véhicules à occupation simple qui circulent dans ces régions, Communications Tour du Lac, une compagnie de conseils en gestion qui a recours à de nouvelles technologies de communications pour mener à bien ses projets, s'est associée à la municipalité de Val-Morin et à d'autres partenaires afin d'élaborer un service de jumelage en ligne des déplacements en voiture pour les touristes cyclistes se rendant dans la région.

Le projet pilote Vertigogogo utilise un site Internet haute vitesse pour jumeler des conducteurs avec des passagers possibles qui se rendent dans la même région. Les usagers doivent d'abord s'inscrire au système et fournir des renseignements de base au sujet de leurs préférences en matière de déplacements et des renseignements personnels. Pour protéger les renseignements personnels et la sécurité des usagers, les abonnés choisissent les renseignements personnels qu'ils souhaitent rendre visibles sur le site, et le moyen de communication qu'ils préfèrent. Les abonnés peuvent ensuite chercher des conducteurs ou des passagers qui se rendent à l'un des 600 points de destination ruraux et urbains répartis dans les régions du Montréal Métropolitain et des Laurentides ou qui en partent.

Site web du projet: www.vertigogogo.ca/lutece/jsp/site/Portal.jsp



AUTOMATED ROUTE FINDER

Organisation principale: Whale Lake Research Institute
Financement alloué: 25 000 \$

Le besoin de rendre le transport en commun plus facile à utiliser pour les usagers actuels et potentiels constitue un défi continu auquel font face les planificateurs de transports partout au Canada. Grâce à l'Internet, cependant, la planification opportune de déplacements en ligne et les pages de renseignements sur le transport en commun aident à améliorer les services pour les usagers actuels, à attirer de nouveaux usagers, et elles aident les compagnies de transport en commun à dispenser de meilleurs services afin de répondre aux demandes actuelles ainsi qu'aux nouvelles demandes.

À Halifax, le Whale Lake Research Institute, une petite organisation de recherche dévouée à l'élaboration de technologies durables, avec l'aide de l'organisme de transport en commun de la région, Metro Transit, de la municipalité régionale d'Halifax et de la Dalhousie University, a travaillé à l'élaboration d'un outil innovateur dans le Web qui se nomme Bus Route Finder.

Le Bus Route Finder permet aux usagers du transport en commun de trouver le meilleur trajet pour leur destination. Grâce à l'interface graphique innovatrice, les usagers sélectionnent leur point de départ et leur destination sur une carte interactive de la région. Ils choisissent le nombre maximum de correspondances qu'ils souhaitent effectuer, et le logiciel détermine le meilleur autobus à prendre, puis affiche le parcours, la liste des numéros des arrêts d'autobus, les heures de départ des autobus et tous les endroits et toutes heures de correspondance nécessaires.

Malgré que le logiciel soit encore à l'étape du peaufinement, il a été bien accueilli par les partenaires du projet et les usagers. La sensibilisation au logiciel et son utilisation aidera à améliorer la demande pour les lignes du Metro Transit et à élaborer de nouveaux parcours et de nouveaux arrêts en fonction des besoins des usagers.

Site web du projet: <http://hughes-bus.ee.dal.ca/bus.htm>



PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

DIESEL PARTICULATE FILTER DEMONSTRATION

Organisation principale: Alberta Clean Air Strategic Alliance

Financement alloué: 45 000 \$

Les municipalités canadiennes opèrent de larges flottes de véhicules, qui sont habituellement responsables de 3 p. 100 à 5 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) pour toute une municipalité. Compte tenu du grand nombre de véhicules diesel dans ces flottes, ces dernières sont aussi responsables d'importantes émissions de particules.

La Alberta Clean Air Strategic Alliance (CASA) est une association à but non lucratif composée de représentants supérieurs du gouvernement, de l'industrie et d'organismes non gouvernementaux (ONG). Elle a mis sur pied un projet afin de mesurer la réduction des émissions pour l'installation de filtres particuliers sur des véhicules diesel. Le projet comprenait l'installation d'un «filtre à particules diesel à régénération continue» sur deux autobus diesel du Edmonton Transit Service (service de transports en commun d'Edmonton) pour une période d'un an.

Pendant la période d'essai, des enregistreurs de données étaient installés sur les autobus afin de suivre de près le taux minimal, maximal et moyen de contre pression et des températures d'échappement du moteur. Les autobus ont fonctionné conformément à la rotation habituelle du service. Lors des deux périodes d'essai, en février 2003 et en janvier 2004, les émissions de particules, d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone ont été examinées. Afin d'aider à sensibiliser le public, les deux autobus d'essai ont été recouverts d'annonces publicitaires en vinyle, appliquées sur les panneaux de renseignements intérieurs et extérieurs.

Les essais ont révélé que les filtres de particules ont bien fonctionné, même avec les froids les plus extrêmes de l'hiver, et que les émissions ont été réduites de façon importante. Le filtre n'a pas nui au rendement de l'autobus, à l'économie d'essence ni à la qualité de la conduite, mais il a nécessité un nettoyage annuel afin de garantir son bon fonctionnement. La portée des réductions d'émissions enregistrée rend compte des différences remarquées au cours des deux périodes d'essai.

- Réductions totales d'hydrocarbures entre 51 p. 100 et 87 p. 100
- Réductions de CO₂ entre 67 p. 100 et 89 p. 100
- Réductions totales de particules entre 60 p. 100 et 75 p. 100

Suite aux résultats de l'efficacité et de la fiabilité du filtre dans les temps froids, les villes de Regina et d'Ottawa ont mis en œuvre un programme d'installation de filtres de particules pour leurs flottes de transport en commun.

Site web du projet: <http://casahome.org/CleanBus/index.asp>



Deux autobus du Edmonton Transit Service ont été utilisés pour l'étude.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

E-BUSES: A PROJECT FOR GREENING URBAN TRANSIT FLEETS

Organisation principale: Canadian Renewable Fuels Association

Financement alloué: 50 000 \$

Afin de réduire l'ensemble des répercussions qu'ont leurs flottes sur l'environnement et d'améliorer la qualité de l'air local, de nombreux exploitants de flottes canadiens explorent et adoptent de façon active l'utilisation de carburant de remplacement. Bien que le biodiésel soit l'un des carburants de remplacement les plus connus, d'autres carburants, tels que le carburant diesel mélangé à de l'éthanol, ou e-diesel, commencent à faire leur apparition. L'éthanol est fait à partir de ressources renouvelables, comme le maïs et le blé, qui sont traités avec des enzymes afin de produire un alcool de haute qualité qui est ensuite utilisé comme additif à carburant.

L'Association canadienne des carburants renouvelables se trouve à la tête des essais et du marketing avant la commercialisation du e-diesel au Canada, une organisation à but non lucratif dont la mission est de promouvoir et de diriger des recherches sur des carburants de remplacement pour les besoins en matière de transport.

Pour les essais du projet, des laboratoires à la fine pointe de la technologie du Centre de technologie environnementale d'Environnement Canada et du Alberta Research Council ont été utilisés. Bien que les résultats varient selon le mélange utilisé, les résultats des essais pour le diesel n° 2 soulignent les réductions d'émissions suivantes.

- Réductions de monoxyde de carbone de 5 p. 100
- Réductions de CO₂ de 0,4 p. 100
- Réductions des particules de 29 p. 100
- Réductions d'oxydes d'azote de 3 p. 100
- Réductions de soufre de 27 p. 100

Les résultats, combinés à ceux du Programme d'éducation et de sensibilisation du projet, démontrent que le e-diesel offre des avantages importants pour l'environnement. Des essais supplémentaires et le développement du marché sont prévus pour ce projet.

Site web du projet: www.greenfuels.org/



PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

CLEAN AIR ACHIEVERS

Organisation principale: Clean Air Champions
Financement alloué: 60 000 \$

Dans les écoles primaires des villes et des villages du Canada, de plus en plus d'élèves sont conduits à l'école par leurs parents ou leurs tuteurs. En plus de la congestion de la circulation et des émissions polluantes de l'air qui sont associées à cette tendance, la diminution du choix des élèves pour les moyens de transport actif coïncide avec des niveaux croissants d'inactivité enregistrés chez les enfants fréquentant l'école primaire - une tendance qui entraîne des répercussions sérieuses sur la santé.

Le programme pilote Clean Air Achievers cherche à promouvoir et à encourager des solutions de transport durable plus actif et plus sain pour les enfants qui fréquentent l'école primaire. Le projet pilote a eu lieu dans cinq écoles primaires de la région du Grand Toronto et a compté la participation de près de 200 élèves des 5^e et 6^e années. Les élèves devaient tenir un journal de leurs déplacements qui tenait compte du nombre de déplacements qu'ils faisaient, de la distance parcourue et du moyen de transport utilisé. Ils étaient ensuite encouragés à inscrire ces renseignements dans un site Web qui calcule les émissions de GES individuellement et sur l'ensemble des déplacements. Le site Web présentait aussi des jeux et des questionnaires sur le transport actif, ainsi que du matériel documentaire pour les enseignants.

Avant d'inscrire les données de leurs déplacements sur le site Web du projet, les participants devaient se fixer un objectif personnel simple en matière de déplacements selon lequel leurs tendances étaient évaluées. Lorsque les participants atteignaient un niveau cible particulier, ils étaient récompensés pour leur accomplissement par des certificats de bronze, d'argent ou d'or. Ces certificats étaient décernés par des athlètes nationaux de haut niveau, qui ont aussi fait des présentations devant les élèves au sujet des solutions de transport actif et des avantages physiques et environnementaux qui y sont associés.

Une seconde phase du projet ciblera des enfants plus âgés fréquentant l'école secondaire (de la 8^e à la 10^e année) dans quatre villes du Canada.

Site web du projet:
www.cleanairchampions.ca/index.asp?title=homepage



Michael Holroyd, athlète olympique, lors d'une présentation des Champions Air Pur.

«Ce programme constitue un excellent moyen d'éduquer et de motiver [les enfants] au sujet de l'environnement. Nous l'apprécions énormément.» (Parent, école catholique St. Denis, Toronto)

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

CAR SHARING PILOT PROJECT

Organisation principale: Whistler Housing Authority

Financement alloué: 7 750 \$

Le partage de véhicules est un système de rechange à la possession et à l'accès aux voitures qui permet aux conducteurs occasionnels de «partager» un véhicule avec d'autres conducteurs occasionnels de leur collectivité sur le principe de paiement pour l'utilisation (les membres paient pour le temps d'utilisation et le nombre de kilomètres parcourus, en plus des frais annuels d'accès au programme). Il s'agit d'un choix écologique et économique pour les besoins en matière de transport de nombreuses personnes, en particulier pour les courses occasionnelles qui nécessitent l'utilisation d'un véhicule, pour les déplacements lors de vacances et pour certains déplacements pour le travail.

Dans la Resort Municipality of Whistler, la commission de logement locale a lancé un programme de partage de véhicules en partenariat avec la municipalité, une organisation de partage de véhicules située à Vancouver et une organisation environnementale locale. Le projet comptait deux véhicules, y compris un véhicule hybride, et ciblait les résidents de complexes domiciliaires pour employés. Les résidents des habitations environnantes ont aussi été encouragés à participer au programme de partage de véhicules.

Comme premier programme de la sorte dans la région, le projet comprenait une importante campagne de sensibilisation du public et des médias, qui faisait également la promotion du véhicule hybride sélectionné pour le projet. Après seulement quatre mois, le projet avait attiré beaucoup d'attention et comptait alors 21 membres.

Les partenaires du projet pilote sont déterminés à poursuivre le programme et à en faire un programme permanent de transport à Whistler. À l'heure actuelle, les partenaires du projet examinent la viabilité des abonnements collectifs afin d'encourager des entreprises locales à participer au programme. La Whistler Housing Authority prévoit encourager les promoteurs à incorporer le partage de véhicules dans les nouveaux complexes domiciliaires de la collectivité.

Site web du projet: www.cooperativeauto.net/projects/whistler



La voiture hybride en copropriété de la ville de Whistler dans la parade de la fête du Canada.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

RÉ-BÉCANNE

Organisation principale: ENvironnement JEUnesse (ENJEU)
Financement alloué: 40 000 \$

Les bicyclettes offrent aux jeunes une solution de transport accessible et abordable, qui est écologique et qui peut aider à encourager plus de mobilité et d'indépendance. ENvironnement JEUnesse (ENJEU), une organisation à but non lucratif dédiée au soutien de la sensibilisation des jeunes à l'environnement, reconnaît ces avantages et a donc lancé une série d'ateliers de sensibilisation et d'entretien de bicyclettes pour les jeunes de familles à faible revenu.

Le projet Ré-Bécanne ciblait des adolescents âgés de 12 à 17 ans qui fréquentent les maisons de jeunes du centre ville de Montréal. Les ateliers offraient aux participants une introduction au transport durable et aux changements climatiques, ainsi qu'un atelier sur l'entretien, l'assemblage et la réparation de bicyclettes.

Pour les jeunes qui ne possédaient pas de bicyclettes, un programme spécial offrait aux jeunes participants une bicyclette recyclée qu'ils aidaient à réparer eux-mêmes. Pour se mériter la bicyclette, les jeunes devaient accomplir 10 heures de travail communautaire, aider les organisateurs du projet à recueillir des bicyclettes à recycler pour le projet Ré Bécanne, participer à la création d'une œuvre d'art publique composée de pièces de bicyclette, placée dans un parc de Montréal, ou participer aux ateliers gratuits d'entretien de bicyclettes qu'ENJEU donne à l'été aux cyclistes montréalais le long des pistes cyclables de la ville.

Le programme a non seulement aidé les participants à développer des habiletés pratiques, mais il a également sensibilisé les participants au transport durable et aux changements climatiques. Environ 23 bicyclettes gratuites ont été distribuées aux participants pendant le projet.

Site web du projet:
www.enjeu.qc.ca/010/projets.cfm?pid=0000Ra05pxuB0BV0B8AU



TILlicum BURNSIDE URBAN VILLAGE COMMUNITY ROUNDTABLE

Organisation principale: SmartGrowth BC

Financement alloué: 20 000 \$

Les processus charrettes pendant les tables rondes constituent une méthode de plus en plus populaire pour réunir les intervenants afin d'intégrer les principes de la croissance intelligente aux processus traditionnels de planification. Les charrettes permettent d'examiner l'utilisation du territoire et les défis de conception, de rendre les processus de planification plus coopératifs et de générer des recommandations de concepts innovateurs, et ce, en dans un court délai.

SmartGrowth BC, un organisme non gouvernemental dédié à la création de collectivités plus viables, utilise les charrettes de plus en plus souvent afin de réunir divers intervenants en vue de discuter des enjeux en matière de planification de l'utilisation des terres et d'arriver à des solutions communes durables.

En 2004, SmartGrowth BC a organisé une charrette de conception afin d'examiner les meilleures façons de réaménager un quartier de Victoria, en C. B., caractérisé par un fort volume de circulation, une faible utilisation des terres et un manque de commodités pour piétons et cyclistes et pour le transport en commun. La charrette comprenait une gamme d'intervenants du quartier et de représentants du gouvernement local, y compris des résidents, le gouvernement, des propriétaires et des promoteurs, et elle a été largement appuyée par la collectivité.

Ci dessous se trouvent certains des principes, objectifs et directives clés portant sur le transport, générés afin de guider les futurs développements dans la région.

- Améliorer la circulation et les commodités pour les piétons et les cyclistes sur tous les droits de passage des rues.
- Ajouter des voies cyclables.
- Utiliser les stationnements sur la rue pour modérer la circulation.
- "Verdir" les rues, les zones de stationnement et les aires ouvertes afin d'améliorer le confort, la sûreté et l'apparence de l'endroit.
- Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation (particulièrement en réduisant la largeur des voies de circulation des véhicules à trois mètres) afin de décourager les excès de vitesse et d'améliorer la sûreté et le confort des trottoirs pour piétons et des intersections.
- Relocaliser les trottoirs derrière les boulevards paysagés et des intersections contrôlées par les piétons.

La municipalité locale est à élaborer un plan d'action pour l'endroit qui comprendra la plupart de ces directives en guise de lignes directrices.

Site web du projet: www.smartgrowth.bc.ca



ATELIERS ET CONFÉRENCES

LE SOMMET INTERNATIONAL DES JEUNES SUR LE TRANSPORT URBAIN DURABLE

Organisation principale: Canadian Urban Transit Association
Financement alloué: 45 000 \$

Faire participer et engager les jeunes dans la conception et la mise en œuvre de solutions de transport plus durable est un élément essentiel à la préparation d'un avenir pour le transport durable. En tirant profit du succès du premier Sommet canadien des jeunes sur le transport urbain durable de 2002, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a organisé avec succès un deuxième Sommet International des jeunes sur le transport urbain durable.

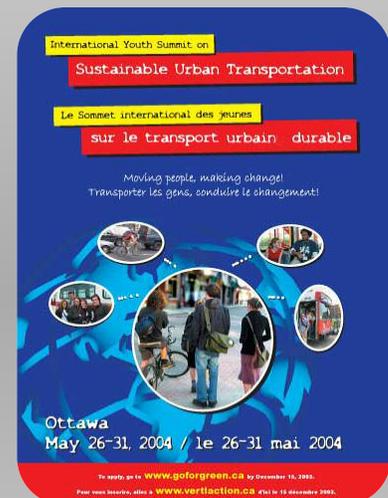
La conférence a été conçue afin de créer des liens entre des jeunes Canadiens de 17 à 24 ans et des jeunes du monde entier, pour discuter et découvrir l'importance du transport durable dans leur collectivité et encourager les participants à lancer des initiatives pour le transport durable dans leur propre collectivité. La conférence a attiré 80 participants d'un bout à l'autre du Canada et des participants représentant les États-Unis et l'Australie.

Ci-dessous se trouvent certains exemples de mesures axées sur les solutions qui ont fait l'objet d'une discussion lors du sommet ou qui ont été incorporées par les participants à leurs engagements régionaux ou individuels:

- Répandre les programmes U-Pass partout au pays avec l'aide des Renseignements sur le U-Pass de l'ACTU.
- Créer et entretenir des partenariats avec les délégués d'autres conférences, des réseaux de transports locaux, de l'ACTU et d'autres organisations pertinentes.
- Informer de la tenue de la conférence et des enjeux en matière de transport durable grâce à des présentations de délégués du Sommet International des jeunes dans les écoles, les réunions du conseil municipal, etc.

En raison du succès de la conférence, les membres de l'ACTU ont décidé de tenir cet événement tous les deux ans. De plus, des organisations en Australie et aux États-Unis examinent la possibilité de tenir des conférences semblables, axées sur le modèle du Sommet des jeunes.

Site web du projet: www.cutaactu.ca



Affiche de la conférence

ATELIERS ET CONFÉRENCES

SHIFTING GEARS: SUSTAINABLE MOBILITY FOR WESTERN MUNICIPALITIES CONFERENCE

Organisation principale: Climate Change Central
Financement alloué: 35 000 \$

Les conférences et les ateliers régionaux sont des occasions précieuses de partager les succès, les leçons et les renseignements techniques recueillis au sujet des programmes, des politiques et des projets sur le transport durable. Ils servent également à l'élaboration de nouveaux projets et partenariats. Se fonder sur l'expérience d'autres autorités pour concevoir et mettre en œuvre des projets peut aider les municipalités à éviter des problèmes qui pourraient être coûteux en temps et en argent.

«Changer de vitesse: mobilité durable pour les municipalités de l'Ouest » est une conférence de deux jours qui a été tenue à Edmonton, en Alberta. Organisée par le Climate Change Central, une organisation à but non lucratif axée sur l'élaboration de solutions innovatrices aux changements climatiques mondiaux et à ses répercussions, la conférence a porté sur des solutions innovatrices et économiques aux problèmes de mobilité auxquels font face les municipalités de l'Ouest canadien. Les principaux thèmes de la conférence comprenaient des stratégies de gestion de la demande en transport (GDT), le développement des réseaux de transport en commun et des initiatives de planification de l'utilisation des terres, qui permettent aux collectivités d'être plus écologiques. La conférence était composée de 23 séances, de quatre visites de sites et d'un petit salon professionnel.

Plus de 100 délégués représentant des ONG, des gouvernements provinciaux et municipaux et l'industrie privée ont pris part à la conférence. Un sondage effectué après la conférence a révélé que 88 p. 100 des répondants croyaient que l'événement leur avait permis de mieux comprendre les enjeux en matière de transport durable, alors que 89 p. 100 se sentaient mieux préparés à mettre en œuvre des initiatives de transport durable dans leur propre collectivité.

Toutes les présentations de la conférence se trouvent dans le site Web de cette dernière, et les organisateurs prévoient une seconde conférence dans un avenir prochain.

Site web du projet:

www.climatechangecentral.com/default.asp?V_DOC_ID=776



Affiche de la conférence

PROGRAMMES D'ÉDUCATION ET DE SENSIBILISATION

GETTING AROUND: A DRIVING FORCE FOR CHANGE

Organisation principale: Science West

Financement alloué: 25 000 \$

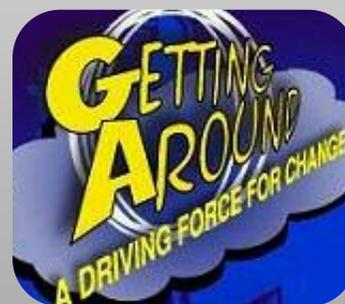
Compte tenu de l'importante majorité des écoles et des foyers canadiens branchés à Internet, les ressources pédagogiques disponibles dans le Web sont à la portée des élèves et des enseignants d'une façon efficace et efficiente. De plus en plus d'organisations se tournent vers le Web pour incorporer de précieux outils d'apprentissage sur le transport durable aux programmes scolaires dans un éventail de domaines.

Science West est une organisation à but non lucratif de la Saskatchewan dont la mission est de promouvoir et de développer les connaissances en sciences et en technologie. Grâce à l'aide du SRDT et d'autres partenaires de projet, Science West a coordonné un consortium d'enseignants, de chercheurs et de spécialistes en communication afin d'élaborer une ressource pédagogique intéressante et amusante sur le transport durable.

Le site cible des élèves des 7^e et 8^e années et leurs professeurs de sciences. Il comprend des jeux interactifs, des questionnaires, des sources de renseignements accessibles, des idées de projets pour les jeunes et du matériel pédagogique pour les enseignants. Dans l'ensemble, les documents sont conçus afin de présenter aux usagers des occasions intéressantes et originales de faire une différence en modifiant leur choix de transport personnel.

À ce jour, le site Web a été bien accueilli par les enseignants et les jeunes. L'Association canadienne du transport urbain a remis au projet le Prix Innovation lors d'une conférence en juin 2004. Le projet a également reçu un prix d'excellence de l'Association des médias et de la technologie en éducation au Canada lors d'une conférence en mai 2005.

Site web du projet: www.science-west.ca



PROGRAMMES D'ÉDUCATION ET DE SENSIBILISATION

MARKETING SOCIAL EN VUE DE PROMOUVOIR LE CONCEPT DE «COCKTAIL TRANSPORT »

Organisation principale: Équiterre
Financement alloué: 20 000 \$

Le marketing social est l'utilisation de techniques de marketing afin d'améliorer le bien-être social en changeant les attitudes et le comportement face à un concept particulier. De plus en plus, les organisations environnementales, entre autres, utilisent cette stratégie afin d'encourager des changements au mode de vie pour le rendre plus écologique.

Équiterre, une organisation environnementale montréalaise, a mis sur pied une campagne de marketing social pour son projet «Cocktail Transport ». Dans le cadre du projet, on utilise de la publicité, des événements et de la promotion stratégiques ciblant les étudiants post-secondaires de 19 à 25 ans afin de les sensibiliser aux répercussions de l'utilisation des véhicules à occupation simple et aux avantages environnementaux, sociaux et économiques de l'utilisation de modes de transport durable.

La campagne a été conçue autour du concept d'un «cocktail transport » qui souligne la diversité des options de transport plus sain qui s'offrent aux étudiants, peu importe l'endroit où ils habitent. Cette campagne suggérait que la bonne planification des déplacements correspondait au mélange d'un bon cocktail. Il ne s'agit pas d'abandonner la voiture, mais plutôt d'en varier l'utilisation avec d'autres moyens de transport tels que le transport en commun, le véhicule en copropriété, le covoiturage, le cyclisme ou la marche.

En plus des annonces publicitaires sur le transport en commun, des kiosques de renseignements, de la campagne par les médias et du courrier direct, le projet comprenait aussi une calculatrice en ligne innovatrice qui permettait aux usagers de calculer les coûts économiques et écologiques de leurs choix en matière de transport personnel.

Selon les sondages effectués avant et après la campagne, cette dernière a atteint la plupart de ses objectifs, y compris une diminution de 8 p. 100 du nombre de personnes se rendant à l'université seules à bord de leur voiture, une augmentation de 1 p. 100 du nombre de cyclistes, une augmentation de 1 p. 100 du taux de covoiturage et une augmentation de 11 p. 100 de la sensibilisation au projet «Cocktail Transport » et à ses objectifs. Plus de 600 personnes sont également devenues membres du Club de Cocktails.

Site web du projet: www.equiterre.qc.ca/english/transportation/index.html



Les trois thèmes de la campagne Cocktail Transport touchaient les avantages sociaux, physiques et financiers des choix en matière de transport durable.

IDLE FREE WORKPLACES

Organisation principale: Better Environmentally Sound Transportation
Financement alloué: 26 000 \$

La marche au ralenti des véhicules, lorsqu'ils sont stationnés ou qu'ils sont en attente dans une queue qui n'est pas causée par un bouchon de circulation, est une réalité très fréquente qui a des répercussions environnementales importantes. Cette pratique, facilement évitée, gaspille non seulement de l'essence, mais pollue aussi l'air inutilement.

Better Environmentally Sound Transportation (BEST) est la principale organisation à but non lucratif de planification, de promotion et de recherche en matière de transport durable de Vancouver. Cette organisation a travaillé en collaboration avec la Jack Bell Foundation, une organisation de covoiturage par fourgonnette, à une campagne de sensibilisation de neuf mois afin d'informer certaines entreprises et le public général des avantages environnementaux et économiques obtenus lorsque l'on évite la marche au ralenti excessive des véhicules.

La campagne de l'Action contre la marche au ralenti était composée de deux éléments majeurs. L'élément du milieu du travail était axé sur les principaux employeurs régionaux qui possèdent des flottes importantes de véhicules et offrait des présentations sur place, des séances d'information et des sondages téléphoniques avant et après le projet. Le deuxième élément de la campagne était axé sur le grand public et comprenait la distribution de renseignements aux membres de la collectivité au cours d'une série d'événements "Idle Free Ambassador" dans la région métropolitaine de Vancouver, tenus dans des gares maritimes de traversiers, certaines écoles secondaires et d'autres stations de transport.

Le projet visait également à sensibiliser le grand public grâce à une campagne de reconnaissance «I'm Idle Free» qui désignait les conducteurs qui aident à changer le comportement envers le transport durable en modifiant leurs habitudes de conduite. Parmi les participants se trouvaient la ville de Vancouver et de nombreuses municipalités environnantes, BC Ferries, Novex Couriers et les compagnies locales de taxi.

Ci-dessous se trouvent certains des principaux succès de la campagne.

- Une réduction de la fréquence et du temps de marche au ralenti de 25 p. 100 des organisations participantes, telle que cela a été déterminé par les sondages téléphoniques effectués avant et après la campagne.
- La distribution de près de 20 000 cartes de renseignements sur la marche au ralenti et d'écussons de reconnaissance aux employeurs et aux conducteurs partenaires.
- L'appui d'un modèle de règlement «anti marche au ralenti» par le Greater Vancouver Regional District Board of Directors, en plus de l'intérêt démontré et des plans à l'état de projet pour l'adoption de ce règlement par les diverses municipalités membres.

Site web du projet: www.best.bc.ca



«Lorsqu'un véhicule est inutilement laissé en marche au ralenti pendant 10 minutes, environ 10 sous d'essence sont gaspillés. Novex encourage ses conducteurs à participer à la campagne et s'efforce d'éviter la marche au ralenti, puisque cette pratique pollue l'air, gaspille de l'argent et ne nous mène à rien.»

Robert Safrata, président directeur général de Novex Couriers

La présente section donne un aperçu de certains des résultats à court terme des projets du programme SRDT achevés en 2004. Elle permet d'examiner la qualité des soumissions reçues pour le financement, la distribution régionale de ce financement et les partenaires de chaque projet.

SOUSSIONS

La qualité des soumissions au programme SRDT s'est sans cesse améliorée au cours de la Phase II. Cette amélioration est jumelée à une diminution correspondante des demandes de financements irrecevables (3 p. 100 dans la Phase II par rapport à 13 p. 100 dans la Phase I).

FINANCEMENT PAR PROVINCE

Dans la Phase I du programme, 88 p. 100 des projets financés ont été lancés dans trois provinces seulement: la Colombie Britannique, l'Ontario et le Québec. Les 12 p. 100 qui restent ont été financés en Alberta et en Nouvelle-Écosse.

Pour la Phase II, un engagement a été pris afin d'améliorer l'équilibre entre les provinces pour le financement des projets. Dans la période couverte par le présent rapport, 70 p. 100 des 41 projets ont été lancés en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Dans les 13 autres projets, deux avaient une portée nationale, et un était axé sur les quatre provinces de l'Ouest, alors que les 10 autres projets (23 p. 100 de tous les projets) ont été financés en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. L'équilibre régional du financement au Canada était le suivant:

- 7 p. 100 des projets étaient de portée nationale ou extra provinciale;
- 25 p. 100 des projets ont été financés en Colombie-Britannique;
- 10 p. 100 des projets ont été financés en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba;
- 30 p. 100 des projets ont été financés en Ontario;
- 15 p. 100 des projets ont été financés au Québec;
- 13 p. 100 des projets ont été financés au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve et Labrador.



Lâche la pédale!, Nouveau-Brunswick

UTILISATION DU SITE WEB

Malheureusement, une grande partie des données pour l'exercice 2004 ont été corrompues; il s'avère donc difficile de calculer des estimés précis. Cependant, pour les mois où les données sont encore utilisables, le visionnement des sites Web s'est accru de 8 p. 100 par rapport à 2003. Le site Web du programme SRDT a aussi été tenu à jour en 2004, et cinq mises à jour ont été effectuées pour ajouter de nouveaux profils de projet, des rapports finaux et des communiqués de presse au sujet des projets financés.

PARTENARIATS

Les 18 projets achevés en 2004 ont reçu 564 410 dollars en contributions dans le cadre du programme SRDT et comptaient la participation de plus de 100 partenaires, y compris les gouvernements provinciaux et municipaux, des fondations, le secteur privé, des organisations à but non lucratif et des établissements d'enseignement. Ensemble, ces partenaires ont fourni plus de 600 000 dollars en financement supplémentaire pour les projets et plus de 2 millions de dollars en dons de produits et services, qui ont été favorisés et qui ont permis aux projets de recevoir le financement du programme SRDT. Il s'agit d'une augmentation importante par rapport à 2003.

ÉTUDES ET ANALYSES

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Urban Transportation Project: Addressing Climate Change in the City of Bathurst (Bathurst Sustainable Development)	<ul style="list-style-type: none"> Bathurst est à mettre en œuvre un projet pilote de service de transport en commun municipal, en partenariat avec des organisations à but non lucratif, le programme SRTD et plus de 20 entreprises. 	<ul style="list-style-type: none"> Près de 5 000 sondages menés auprès d'usagers potentiels. Un total de 53 séances de consultation et d'information avec des groupes de voisinage, des entreprises et des résidents 	<ul style="list-style-type: none"> Campagne de communication globale, avec une couverture locale et régionale à la radio et à la télévision et une interaction directe lors de séances d'information.
Transit Neighbours for Hamilton: Towards a Neighbourhood Transit Pass (Environment Hamilton)	<ul style="list-style-type: none"> Distribution de trousseaux d'information ciblées pour 3 500 personnes dans les deux quartiers étudiés. Participation directe de 14 familles à l'étude. 	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs centaines de personnes ont été touchées grâce à la distribution de plus de 8 000 dépliants, au site Web du projet et à une vaste couverture médiatique. Nombreuses réunions publiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Le Hamilton Transit Users Group (HTUG) a été formé comme groupe de revendication autonome et continu de citoyens pour le transport en commun afin d'atteindre les objectifs du projet.

OUTILS ET PRATIQUES

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Expanding Community Bicycle Network BikeShare (Toronto Christian Resource Centre)	<ul style="list-style-type: none"> Dix huit «stations» permettant aux membres de disposer de bicyclettes sont maintenant en fonction dans des centres communautaires de Toronto. Le nombre de membres de BikeShare a augmenté à 900. 	<ul style="list-style-type: none"> Vaste couverture médiatique dans les journaux, à la télévision et à la radio. Les bicyclettes jaunes sont facilement identifiables à Toronto. Les bicyclettes arborent maintenant des panneaux d'information sur le panier avant. 	<ul style="list-style-type: none"> Partenariat solide avec les exploitants actuels des stations. Relations croissantes avec GO Transit et la Toronto Transit Commission.
Active and Safe Routes to School - ASRTS (Greenest City Environmental Organization)	<ul style="list-style-type: none"> Douze écoles de six collectivités ont mis en œuvre les programmes et les événements de Aller-retour actif et sûr pour l'école. Ateliers pour les parents, les enseignants et les élèves dans les écoles partenaires. Distribution de 800 guides Aller-retour actif et sûr pour l'école dans 17 écoles. 	<ul style="list-style-type: none"> Vaste couverture médiatique, comprenant plus de 30 articles de journaux dont la distribution touche 1,5 million de personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> Les partenaires continuent de s'accroître, avec plus de 80 groupes dans le sud de l'Ontario, y compris les services régionaux de santé, les municipalités, les gouvernements des comtés et de la région, les commissions scolaires, les policiers et les organismes communautaires.

ÉTUDES ET ANALYSES

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
Urban Transportation Project: Addressing Climate Change in the City of Bathurst (Bathurst Sustainable Development)	<ul style="list-style-type: none"> Engagement envers l'utilisation «d'arrêts d'autobus naturels» pour les conducteurs, c. à d. que les arrêts seront installés devant les entreprises et les immeubles où il existe déjà des bancs, une protection contre les intempéries et autres commodités pour les usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 4 562 usagers potentiels ont été ciblés (79 % des répondants au sondage).
Transit Neighbours for Hamilton: Towards a Neighbourhood Transit Pass (Environment Hamilton)	<ul style="list-style-type: none"> Formation aisée du premier groupe d'usagers des transports en commun à Hamilton, le Transit Users Group (TUG), qui compte plus de 80 membres payants, une liste de plus de 200 personnes ressources, des réunions régulières, des bulletins d'information et des campagnes publicitaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Diminution de 5 % des déplacements en véhicule en solo au sein du groupe d'étude familial. Un total de 66 % des personnes qui habitent dans des résidences à plusieurs logements, dans les quartiers cibles, ont indiqué qu'elles se procureraient une carte de transport en commun de quartier si celles-ci étaient mises en marché.

OUTILS ET PRATIQUES

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
Expanding Community Bicycle Network BikeShare (Toronto Christian Resource Centre)	<ul style="list-style-type: none"> La nouvelle base de données permet de localiser les bicyclettes, de suivre l'état et les activités des membres et de suivre les activités des stations. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de 16 % de l'utilisation du programme par rapport à 2003. Environ 50 260 km ont été parcourus par les bicyclettes de BikeShare, entraînant les réductions suivantes. <ul style="list-style-type: none"> CO₂ = au moins 15 583 kg NOX = au moins 22 667 kg CO = au moins 283 333 kg
Active and Safe Routes to School - ASRTS (Greenest City Environmental Organization)	<ul style="list-style-type: none"> Le nouveau guide de Aller-retour actif et sûr pour l'école est prévu pour le public ontarien et les petites collectivités. Le nouveau site Web ontarien de Aller-retour actif et sûr pour l'école (www.saferoutestoschool.ca) a été publié en janvier 2004. 	<ul style="list-style-type: none"> Établissement de 27 nouvelles routes pour autobus scolaires pédestres. Environ 33 % des participants des autobus scolaires pédestres utilisent plus d'un mode de transport. Diminution de 68,24 tonnes de CO₂ (2,3 tonnes par école participante) au cours des événements organisés dans le cadre du projet.

OUTILS ET PRATIQUES

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Déploiement des programmes Allégo (Centre de Gestion des Déplacements du Centre ville de Montréal)	<ul style="list-style-type: none"> Deux entreprises ont été enrôlées pour les programmes de réduction. Les bicyclettes en copropriété sont disponibles dans 12 bureaux. 57 bicyclettes sont mises à la disposition de 25 000 usagers possibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 183 organisations et entreprises ont été approchées. Un total de 500 entreprises ont été touchées par la campagne de courrier direct. Couverture importante à la télévision et dans les journaux. Un total de 10 000 visiteurs au site Web sur une période de six mois. 	<ul style="list-style-type: none"> Dix-neuf partenaires des secteurs privé et public ont appuyé le projet financièrement, techniquement ou au moyen d'ententes de services. Neuf organisations font partie du conseil d'administration.
Vertigogogo-Phase I (Communications Tour du Lac Inc.)	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 187 personnes se sont inscrites au cours de la courte période étudiée. 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 20 visites guidées du Centre d'Accès communautaire à Internet de Val-Morin. Un total de 32 réunions avec des directeurs municipaux, des employés des transports et des institutions publiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Soutien des gouvernements régionaux et locaux des destinations. Si Transports Canada transmet des questions au sujet d'initiatives du même genre, les organisateurs sont prêts à partager les leçons retenues.
Automated Route Finder (Whale Lake Research Institute)	<ul style="list-style-type: none"> Projection de 2 000 visites par mois du site. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue du potentiel du logiciel parmi les partenaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Metro Transit, la municipalité régionale de Halifax et la Dalhousie University s'engagent dans un soutien et un partenariat continus.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Diesel Particulate Filter Demonstration (Clean Air Strategic Alliance)	<ul style="list-style-type: none"> Affichage des résultats sur les autobus auxquels on a eu recours pendant le projet. Rapport des résultats au conseil de la CASA, qui comprend des représentants supérieurs du gouvernement et de l'industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 20 articles des médias. Distribution de 10 000 dépliants dans les deux autobus auxquels on a eu recours pendant le projet pilote. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet a renforcé les partenariats actuels entre les membres de la CASA.
E-Buses: A Project for Greening Urban Transit Fleets (Canadian Renewable Fuels Organization)	<ul style="list-style-type: none"> Un vaste auditoire technique a été touché au Canada et aux États-Unis grâce à la recherche et à la participation des intervenants. 	<ul style="list-style-type: none"> Grande visibilité grâce à la participation de membres d'équipe prestigieux, y compris le Centre de technologie environnementale d'Environnement Canada et le Alberta Research Council. 	<ul style="list-style-type: none"> Les partenaires du projet ont été sélectionnés de façon stratégique pour leur capacité à soutenir les efforts avant la commercialisation et leur capacité de commercialiser le diesel lorsqu'il sera disponible.

OUTILS ET PRATIQUES

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
Déploiement des programmes Allégo (Centre de Gestion des Déplacements du Centre ville de Montréal)	<ul style="list-style-type: none"> Centre de service à guichet unique pour la prestation de solutions de transport durable, ciblant les entreprises et les institutions du centre ville de Montréal. 	<ul style="list-style-type: none"> Deux programmes Allégo en cours. Le partage de bicyclettes est possible dans 12 établissements, avec 57 bicyclettes pour les 25 000 usagers possibles. Plus de 2 000 déplacements en bicyclette de copropriété.
Vertigogogo -Phase I (Communications Tour du Lac Inc.)	<ul style="list-style-type: none"> Logiciel unique de jumelage automatisé de déplacements des usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 187 inscriptions individuelles. Un total de 106 recherches de jumelage et de 38 jumelages fructueux au cours de la période d'évaluation (taux de succès de 36 %).
Automated Route Finder (Whale Lake Research Institute)	<ul style="list-style-type: none"> L'interface utilisateur graphique innovatrice permet l'utilisation d'une nouvelle technique d'imagerie pour les cartes (l'utilisateur choisit son point de départ et son point d'arrivée sur une carte, au lieu d'inscrire les adresses). 	<ul style="list-style-type: none"> Pour l'instant, les répercussions sont limitées en raison de la courte "durée de vie" du site.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
Diesel Particulate Filter Demonstration (Clean Air Strategic Alliance)	<ul style="list-style-type: none"> Le filtre de particules pour les moteurs diesel qui se régénère de façon continue a été mis à l'essai, et son efficacité a été confirmée. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction totale des hydrocarbures entre 51 % et 87 %. Réductions du monoxyde de carbone entre 67 % et 89 %. Réduction totale des particules entre 60 % et 75 %.
E-Buses: A Project for Greening Urban Transit Fleets (Canadian Renewable Fuels Organization)	<ul style="list-style-type: none"> L'aspect pratique du e diesel dans les conditions climatiques du Canada a été confirmé. 	<ul style="list-style-type: none"> Réductions de CO de 5 %. Réductions de CO₂ de 0,4 %. Réduction des particules de 29 %. Réduction de NO_x de 3 %. Réduction de soufre de 27 %.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Clean Air Achievers (Clean Air Champions)	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 942 personnes ont été touchées directement par les présentations et les événements, y compris 185 étudiants qui y ont participé. 	<ul style="list-style-type: none"> Excellent accueil de la part des parents, des enseignants et des élèves. 	<ul style="list-style-type: none"> Les partenaires comprenaient quatre organisations environnementales, deux commissions scolaires torontoises et l'Association canadienne des médecins pour l'environnement.
Car Sharing Pilot Project (Whistler Housing Authority)	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 21 nouveaux membres se sont inscrits au projet de partage de véhicules en quatre mois. 	<ul style="list-style-type: none"> Excellente couverture médiatique dans les journaux, à la radio et à la télévision. Programme de communication important au moyen de la publicité radiophonique et imprimée, les affiches, le courrier direct et les 1 000 dépliants de renseignements préparés. 	<ul style="list-style-type: none"> Formation d'un partenariat entre une organisation environnementale locale, la municipalité et la deuxième organisation de partage de véhicule en importance au Canada.
Ré-Bécanne (Environnement Jeunesse (ENJEU))	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 150 jeunes ont participé aux ateliers de réparation de bicyclettes et de transport durable. 	<ul style="list-style-type: none"> La totalité des participants ont acquis une meilleure compréhension des enjeux en matière de transport durable, selon les sondages effectués après les ateliers. 	<ul style="list-style-type: none"> Partenariats avec 11 maisons de jeunes. Cinq partenariats à but non lucratif (groupes environnementaux et groupes de cyclisme). Soutien provincial pour les phases à venir.

PROJETS PILOTES EN DÉMONSTRATION

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
Clean Air Achievers (Clean Air Champions)	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'une calculatrice de GES facile d'utilisation pour le site Web. 	<ul style="list-style-type: none"> Le niveau d'activité physique des participants a augmenté de façon hebdomadaire grâce aux solutions de transport actif. Les résultats sont limités en raison du jeune âge du public cible, qui empêchait d'effectuer une inscription des données efficace et des tâches de suivi appropriées. Un total de 75 % des participants ont apprécié le projet.
Car Sharing Pilot Project (Whistler Housing Authority)	<ul style="list-style-type: none"> Premier projet de partage de véhicules dans la Resort Municipality of Whistler. Premier projet de partage de véhicules qui cible les résidents de logements pour employés. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 21 personnes se sont inscrites au projet pilote de partage de véhicules au cours des quatre premiers mois. Un membre du partage de véhicule a vendu son véhicule personnel, et un autre a reporté l'achat d'un véhicule pour une période indéfinie.
Ré-Bécanne (Environnement Jeunesse (ENJEU))	<ul style="list-style-type: none"> Programme axé sur les habiletés qui accroît la sensibilisation à l'environnement et garantit que les participants sauront entretenir et réparer leur mode de transport durable (c. à d. leur bicyclette). 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 91 % des participants sont déterminés à utiliser leur bicyclette comme principal moyen de transport. Un total de 25 participants ont obtenu des bicyclettes gratuites. Un total de 47 bicyclettes ont été recyclées.

ATELIERS ET CONFÉRENCES

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Tillicum Burnside Urban Village Community Roundtable (SmartGrowth BC)	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 60 résidants, des propriétaires d'entreprise et des représentants de l'administration municipale ont pris part aux événements 	<ul style="list-style-type: none"> Articles pédagogiques et éditoriaux publiés dans le journal local. Premier processus charrette pour la plupart des participants. Le soutien important de la part de l'association communautaire locale s'est traduit par une participation et un soutien énormes de la part de la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> Création de partenariats et de réseaux de soutien avec les unités de recherche de la University of British Columbia (UBC) et l'administration municipale.
International Youth Summit on Sustainable Urban Transportation (Canadian Urban Transit Association)	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 80 participants provenant de tous les coins du pays. Sept délégués et présentateurs internationaux, de l'Italie, de la Colombie, des États-Unis et de l'Australie. Trois séances plénières, 13 séances, quatre ateliers, deux visites techniques, une table ronde régionale et trois discours d'ouverture. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 47 000 affiches distribuées dans tout le pays. Couverture médiatique limitée. Liens au site Web de la conférence placés sur des sites Web externes. 	<ul style="list-style-type: none"> Les partenaires américains et australiens envisagent la tenue d'événements semblables, axés sur le modèle de la conférence. Les partenaires ont déjà commencé les préparations pour le prochain congrès.
Shifting Gears: Sustainable Mobility for Western Municipalities (Climate Change Central)	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 100 participants municipaux et d'ONG de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Plus de 20 établissements d'enseignement post-secondaires et 52 organisations municipales et du secteur privé étaient représentées. La conférence comportait 23 séances sur divers sujets de planification et de conception de transport durable, quatre visites des sites et un petit salon professionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 2 000 visites distinctes sur le site Web de la conférence. Un total de 88 % des répondants au sondage effectué après la conférence ont indiqué qu'ils comprenaient mieux les enjeux en matière de réseaux de transport durable. 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 17 organisations ont participé aux comités de planification ou ont parrainé le projet. Partenariats continus avec les affaires municipales de l'Alberta, Calgary et d'Edmonton, la Alberta Transportation, la division des Prairies du Sierra Club du Canada et la Alberta Urban Municipalities Association.

ATELIERS ET CONFÉRENCES

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
Tillicum Burnside Urban Village Community Roundtable (SmartGrowth BC)	<ul style="list-style-type: none"> • Ce concept de charrette n'avait pas été utilisé auparavant dans ce secteur. • L'approche "charrette" a généré plus de concepts de solutions durables que les processus de planification plus habituels. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les résultats de la charrette seront inclus dans un nouveau plan pour la région. • Le rapport final a été téléchargé 735 fois en 11 mois.
International Youth Summit on Sustainable Urban Transportation (Canadian Urban Transit Association)	<ul style="list-style-type: none"> • Le concept du Sommet International des jeunes sur le transport urbain durable pourrait être repris aux États-Unis et en Australie. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Association canadienne du transport urbain s'est engagée à organiser le Sommet International des jeunes tous les deux ans.
Shifting Gears: Sustainable Mobility for Western Municipalities (Climate Change Central)	<ul style="list-style-type: none"> • Première conférence sur le transport durable axée sur l'Ouest canadien. • Conférence neutre en carbone - les émissions de GES causées par le déplacement, le matériel et l'hébergement pour la conférence sont compensées par des dons à la Fondation canadienne de l'arbre (FCA). 	<ul style="list-style-type: none"> • Un total de 88 % des participants ont indiqué qu'ils comprenaient mieux les enjeux en matière de transport durable. • Un total de 89 % des participants se sentaient mieux préparés à mettre en œuvre des initiatives de transport durable dans leur propre collectivité.

PROGRAMME D'ÉDUCATION ET DE SENSIBILISATION

Projet	Portée	Sensibilisation accrue	Résultat des partenariat
Getting Around: A Driving Force for Change (Science West)	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 740 visites mensuelles du site Web. Plus de 240 téléchargements de matériel documentaire pour les enseignants. 	<ul style="list-style-type: none"> Présentations lors de la Alberta Science Teachers Conference (conférence des enseignants en sciences de l'Alberta), de la Saskatchewan Science Teachers Conference (conférence des enseignants en sciences de la Saskatchewan) et de l'Expo sciences pancanadienne. Réception du Prix innovation de l'Association canadienne du transport urbain en juin 2004. 	<ul style="list-style-type: none"> Partenariats avec trois organismes municipaux et régionaux de la Saskatchewan, deux organisations à but non lucratif et le secteur privé.
Cocktail Transport (Équiterre)	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 78 000 personnes touchées directement par les kiosques d'information, les conférences, les événements et le site Web du projet. Distribution de 50 000 cartes postales sur le projet. Distribution de 14 725 dépliants d'information. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 536 annonces sur le transport en commun et 28 annonces pour aubus placées stratégiquement dans les universités et les résidences pour étudiants. Plus de 3 600 visites du site Web pendant un mois lors de la campagne. 	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 24 partenaires du gouvernement, d'entreprises et d'organismes à but non lucratif continueront d'appuyer les prochaines phases du projet.
Idle Free Workplaces (Better Environmentally Sound Transportation)	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 30 présentations à des compagnies, municipalités et établissements d'enseignement post-secondaires de la région métropolitaine de Vancouver. Distribution de plus de 16 000 cartes de renseignements. Distribution de plus de 16 000 écussons. 	<ul style="list-style-type: none"> Les messages publicitaires à la télévision et à la radio ont touché plus de 1 million de résidents dans la région métropolitaine de Vancouver grâce à des messages payants d'intérêt public diffusés sur 12 stations de radio. Un total de 406 sondages en ligne ont été effectués auprès des employés. Un total de 1 000 visites par mois du site Web du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Les partenaires à long terme comprennent Vancouver, Cool Vancouver Task Force, Capilano College et BC Ferries.

PROGRAMME D'ÉDUCATION ET DE SENSIBILISATION

Projet	Élaboration de pratiques et d'outils innovateurs	Répercussions chiffrables
<p>Getting Around: A Driving Force for Change (Science West)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ressource pédagogique unique disponible en ligne pour les cours de sciences des 7e et 8e années, comprenant des jeux, des renseignements pour les enseignants et des plans de cours. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus de 240 téléchargements de matériel documentaire.
<p>Cocktail Transport (Équiterre)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne de marketing social innovatrice, efficace et coordonnée de façon professionnelle, ciblant les étudiants universitaires et collégiaux. • Calculatrice financière et écologique en ligne servant à comparer les coûts des déplacements en voiture par rapport à ceux des déplacements au moyen du transport durable. 	<ul style="list-style-type: none"> • La comparaison des sondages auprès des étudiants en 2003 et en 2004 indique une augmentation de 5 % du nombre de répondants qui ont reporté de façon permanente ou temporaire l'achat d'une voiture.
<p>Idle Free Workplaces (Better Environmentally Sound Transportation)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La vaste campagne médiatique coordonnée a permis une excellente couverture médiatique. • Coordination des médias et de la communication pour le projet avec d'autres projets, p. ex. le calendrier de collecte des ordures et du recyclage de Surrey, qui touche 80 000 foyers. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction d'environ 25 % du temps de marche au ralenti des organisations participant au projet pilote. • Un total de 22 panneaux de signalisation contre la marche au ralenti placés dans la région métropolitaine de Vancouver, y compris à la UBC, à la Simon Fraser University et aux BC Ferries. • Des liens au site Web de l'Action contre la marche au ralenti ont été placés sur sept sites externes, y compris ceux des BC Ferries.

L'un des principaux objectifs du programme SRDT est d'aider à partager les enseignements acquis sur l'élaboration et la mise en œuvre de solutions de transport plus durable. Les enseignements clés ci-dessous sont tirés des 18 projets achevés en 2004 et qui ont été ciblés par au moins deux organisateurs de projet.

- **Faire participer les gouvernements et les hommes et femmes élus pertinents tôt dans le processus:** Les petits projets lancés par des groupes à but non lucratif cherchent souvent à atteindre les mêmes objectifs en matière de politiques et de programmes que les gouvernements. La participation des conseils municipaux et régionaux peut être un moyen efficace d'obtenir du soutien et d'élargir la circonscription du projet. Le soutien du gouvernement peut également aider à officialiser et/ou à institutionnaliser les objectifs du projet et à garantir la durabilité de l'entreprise (en d'autres mots, aider à poursuivre le projet au-delà de l'horizon financier du programme SRDT ou permettre l'adoption de politiques par les administrations municipales). Lors de l'obtention du soutien et de l'acceptation du gouvernement, il peut aussi être efficace d'inviter des experts ou des intervenants externes à partager leurs expériences fructueuses avec les fonctionnaires locaux lorsque cela s'avère possible et utile. La présence des fonctionnaires aux événements, aux ateliers et aux conférences leur permettant ainsi de rencontrer des partenaires importants du projet, peut élargir le support au projet et peut donner à l'événement comme tel une plus grande crédibilité.
- **Cibler des « champions de projet » et chercher à les faire participer au projet:** Un champion de projet est une personne qui non seulement soutient le projet, mais qui est en mesure d'aider à le faire avancer du point de vue financier et en terme de soutien du public. Souvent, ces personnes sont plus actives dans le domaine de la politiques et dans les collectivités ou les médias que la population générale, et elles sont ainsi plus visibles. Elles peuvent aider à promouvoir le transport durable auprès d'un public plus vaste, «prêcher par l'exemple» et devraient particulièrement être ciblées lors de campagnes de communication.
- **Utiliser des outils de communication économiques, efficaces et efficaces:** Compte tenu du nombre de foyers, d'écoles et d'entreprises en ligne au Canada, les projets doivent exploiter les outils de communication efficaces et économiques qu'offre Internet. De nombreux groupes de projet établissent des listes de distribution et des alertes automatiques qui ciblent les employés, organisent des groupes courriels et partagent des ressources et des renseignements en ligne afin d'élargir



De nombreuses organisations canadiennes, y compris Équiterre à Montréal, a maintenant recours au marketing social afin de mieux «vendre» l'idée du transport durable.

d'une façon économique et efficace la portée du projet.

- **Envisager la mise en place d'un comité consultatif pour le projet:** Les organisateurs du projet devraient envisager la mise en place d'un comité consultatif composé d'intervenants, de partenaires et d'experts afin d'aider dans la supervision du projet. Ces groupes apportent de l'expertise et des conseils pour le projet, peuvent ouvrir la porte à des partenariats solides, fournir une direction au projet, et ils peuvent améliorer la communication entre les groupes de projet et la collectivité. Le comité consultatif devrait être formé dès la conception du projet, et les membres devraient se réunir plusieurs fois par année.
- **Permettre plus de temps pour la négociation de partenariats:** Des partenariats efficaces et larges sont la base de la plupart des projets fructueux. Les partenariats et les ententes de partenariats peuvent cependant être longs à négocier, particulièrement lorsqu'ils réunissent des organisations et des entreprises qui n'ont jamais collaboré auparavant. Du temps supplémentaire devrait être prévu afin de cultiver et d'officialiser les partenariats dans le cadre du projet.
- **Éviter les courtes campagnes d'information et de sensibilisation:** La plupart des organisateurs ont remarqué que des campagnes qui durent une année ou moins, peuvent être trop courtes pour atteindre les objectifs du projet ou établir les relations nécessaires avec les partenaires de projet. Ce fait est particulièrement important dans le monde des affaires, dans lequel les partenariats et les programmes peuvent être plus longs à établir en raison des contraintes de temps et de coûts. Les municipalités n'arrivent pas toujours à régler des enjeux en si peu de temps non plus. Une campagne plus longue, qui permet de mettre en œuvre des activités régulières annuelles, peut être une approche plus efficace.
- **Faire participer des groupes d'entreprises aux projets lorsque cela s'avère possible et pratique:** Il est important de faire participer les groupes d'entreprises tels que les chambres de commerce, les associations d'entreprises locales et les organismes commerciaux. Ces groupes peuvent aider à promouvoir les événements, offrir du financement et aider les organisateurs à atteindre les objectifs généraux du projet puisque les objectifs du projet peuvent être compatibles aux objectifs de l'entreprise (amélioration des déplacements, moins de congestion de la circulation, meilleurs déplacements des biens, amélioration de l'accès au transport, entre autres). Leur participation peut également élargir la portée du projet et aider à officialiser les objectifs et les méthodes du projet en matière de

transport durable. Il s'agit aussi d'une occasion de démontrer les avantages économiques du transport durable.

- **Appuyer les éléments bénévoles des projets:** La plupart des projets nécessitent un soutien bénévole important, particulièrement pour les projets qui touchent les jeunes et les groupes communautaires. Il importe de comprendre les besoins des bénévoles lors de l'organisation des réunions, de l'établissement de calendriers d'événements et de la réalisation des activités pour le projet. Il est crucial d'effectuer un suivi régulier et de démontrer de la reconnaissance envers les bénévoles. Lorsque cela s'avère possible et pratique, des événements de reconnaissance pour les bénévoles peuvent être un moyen agréable et efficace de remercier les bénévoles et de maintenir l'élan du projet. En ce qui a trait aux entreprises, il peut s'avérer difficile d'obtenir de l'aide volontaire, puisque les programmes de travail bénévoles n'ont jamais vraiment été une priorité et que le soutien des cadres supérieurs peut être long à obtenir.
- **Évaluer la durabilité économique des projets à but non lucratif:** Il peut s'avérer difficile pour les organisations à but non lucratif de poursuivre des projets sans aide ni soutien financier continu. L'élaboration de plans d'activités à long terme afin de cibler les futurs besoins en matière de finances, l'ajout d'éléments de rémunération pour services lorsque c'est possible et pratique, et la garantie de soutien financier à long terme ou progressif de la part des partenaires financiers peuvent aider à garantir une meilleure viabilité aux projets continus.



Pour en savoir plus

Site web: www.tc.gc.ca/srtd

Courriel: most@tc.gc.ca

Téléphone: (613) 998-6607

Personne-ressource:

David MacIsaac, gestionnaire
Programme en transport urbain

Initiatives environnementales

Transports Canada

Place de Ville, 330, rue Sparks

Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N5