



Conception urbaine et modes de transport actifs

Les professionnels de la promotion de la santé espèrent toujours que, lorsque les gens ont un éventail d'options, ils choisiront une option saine. En matière de déplacements, cela revient à opter, dans la mesure du possible, pour un mode de déplacement actif.

La création d'un environnement propice peut contribuer à faciliter le choix d'une option saine (active). Et l'intérêt que portent dernièrement les planificateurs urbains et les ingénieurs du transport à ce domaine est encourageant. On s'efforce de plus en plus de réduire l'utilisation des VI (véhicules individuels) au profit de l'utilisation du transport en commun, de la marche et de la bicyclette.

Conception et transport

Plusieurs études indiquent que les caractéristiques générales de la conception urbaine ont un effet sur le choix des moyens de déplacement.

Dans une étude, Katherine Schriver a examiné l'activité des piétons dans deux groupes de voisinages où le système de transport, l'affectation des sols et les caractéristiques de la conception urbaine étaient axés soit sur les piétons, soit sur les automobilistes, mais où la densité de la population, l'habitation et les caractéristiques sociodémographiques étaient semblables.

Dans les quartiers physiquement accessibles, les déplacements à pied étaient essentiellement plus courts, de nature utilitaire, davantage axés sur des activités secondaires. Dans les quartiers moins accessibles, les gens faisaient, de manière plus courante, des déplacements à pied plus longs et moins fréquents à des fins récréatives.

Dans une autre étude, Frank et Pivo ont examiné l'effet de l'affectation des sols à fins multiples et de la densité du développement sur les modes de déplacement. Dans les zones où la densité était plus forte et l'affectation des sols à fins multiples était plus grande (soit une affectation plus entremêlée des sols aux fins d'habitation, de travail et de magasinage), le recours au transport en commun et à la marche a augmenté, tandis que l'utilisation des VI a diminué.

Retour à la tradition

Les nombreux effets négatifs de la prolifération des banlieues ont suscité un intérêt pour le développement néotraditionnel. Dans le *Journal of Planning Literature*, Michael Berman a écrit que

ce type de développement met l'accent sur le retour au quadrillage des rues et à l'aménagement de rues dans lesquelles on peut marcher, tels qu'ils existaient au début du 20^e siècle.

Dans cet article, Michael Berman délimite les concepts principaux et les grandes caractéristiques de la conception néotraditionnelle, dont les suivants :

- un centre à affectations multiples auquel les résidents peuvent se rendre à pied;
- un agencement quadrillé de rues comprenant des voies multiples pour les automobilistes et les piétons,
- des rues étroites, avec des trottoirs et des ruelles derrière les maisons,
- une plus grande densité d'habitations et des terrains plus petits que dans les banlieues conventionnelles,
- des rues aménagées pour servir d'espaces sociaux en plus de voies de transport,
- des espaces ouverts communs, tels que des prés communaux.

Un des objets de la conception néotraditionnelle est de créer un sentiment de communauté que l'on trouve plus couramment dans les quartiers traditionnels plus anciens. Cette conception aura, espère-t-on, une influence sur le comportement des gens et, en particulier, sur une plus grande utilisation des modes de déplacement actifs.

Le développement néotraditionnel peut présenter des avantages dans le domaine du transport, mais ces avantages ne sont pas automatiques. Si un tel développement se trouve dans un immense espace urbain ou suburbain, par exemple, les influences et les possibilités de la grande région dans laquelle il se trouve réduiront l'effet que la zone de conception néotraditionnelle peut avoir.

Michael Berman fait valoir la conception néotraditionnelle en ces termes : «Son plus grand potentiel... ne consiste peut-être pas à réduire le nombre de déplacements en automobile, mais à changer la nature de ces déplacements de manière à réduire l'engorgement de la circulation et la durée des déplacements.»

Régler le fonctionnement interne

Quelle que soit la conception globale de la communauté, on peut faire beaucoup, au niveau des rues, pour encourager et appuyer le recours à la marche et à la bicyclette.

Khisty cite sept mesures du rendement des aménagements destinés aux piétons : l'aspect esthétique, le confort, la commodité, la sûreté, la sécurité, la cohérence du système et la continuité du système. Epperson donne une liste de facteurs visant le niveau des services à l'intention des cyclistes : le volume de circulation par voie, la vitesse de la circulation, la largeur de la voie de droite, la qualité générale de la chaussée et la création de voies de circulation conflictuelles. (Pour obtenir des détails sur ces mesures et facteurs, se reporter aux deux dernières références de la liste «Pour en savoir davantage...».)

Faisons notre part

Les professionnels de la promotion de la santé, les éducateurs, le personnel des loisirs et d'autres personnes peuvent contribuer au façonnement de la conception de leur communauté locale. La consultation de la population faisant maintenant couramment partie du processus de planification, c'est une tribune naturelle pour exprimer des préoccupations et préconiser des changements. De plus, on peut s'engager de manière plus approfondie dans ce domaine, en prêtant sa contribution à des sous-comités ou à des groupes de travail.

Et, bien entendu, il faut encourager les gens à tirer parti des bonnes possibilités qui existent actuellement, dont les modes de transport actifs pour aller à l'école, la marche et la bicyclette à des fins utilitaires — que ce soit pour se rendre à un magasin, au travail ou pour aller visiter un ami — et des promenades plus longues, telles que des promenades-santé, des promenades pour se mettre en forme ou des promenades en guise de loisirs.

Pour en savoir davantage...

Shriver, K. (1997). Influence of environmental design on pedestrian travel behavior in four Austin neighborhoods. *Transportation Research Record*, 1578, 64–75.

Frank, L., & Pivo, G. (1994). Impacts of mixed use and density on utilization of three modes of travel: single-occupant vehicle, transit, and walking. *Transportation Research Record*, 1466, 44–52.

Berman, M.A. (1996). The transportation effects of neo-traditional development. *Journal of Planning Literature*, 10 (4), 347–363.

Khisty, C.J. (1994). Evaluation of pedestrian facilities: beyond the level-of-service concept. *Transportation Research Record*, 1438, 45–50.

Epperson, B. (1994). Evaluating suitability of roadways for bicycle use: toward a cycling level-of-service standard. *Transportation Research Record*, 1438, 9–16.

