

Comprendre le processus d'élaboration des politiques en santé publique : étude de cas multiples liés à l'adoption d'une politique de modification du réseau routier pour améliorer le transport actif

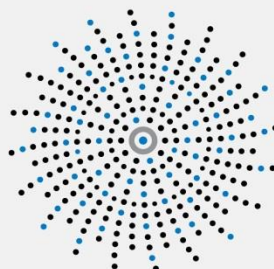
Le cas de Vancouver

Mai 2014

Rédigé par le Partenariat canadien contre le cancer pour le Propel Centre for Population Health Impact

Ce rapport illustre:

- planification des transports,
- hiérarchie des modes,
- piétons, vélo, transport en commun,
- aménagements cyclables séparés,
- répartition modale



PROPEL
CENTRE FOR
POPULATION
HEALTH IMPACT

University of Waterloo | Waterloo, Ontario

www.propel.uwaterloo.ca

REMERCIEMENTS

Propel désire remercier les personnes suivantes :

Pour le financement, les conseils et les commentaires fournis à toutes les étapes de ce projet :

Michelle Halligan¹, Deb Keen¹ et Christopher Politis¹

¹ Partenariat canadien contre le cancer

Pour le soutien lié aux renseignements de base sur le cas :

Claire Gram², Paul Krueger³ et Meghan Winters⁴

² Vancouver Coastal Health

³ Ville de Vancouver

⁴ Université Simon Fraser

Aux chercheurs associés qui ont contribué au projet :

Steven Manske⁵, John Garcia⁶ et Leia Minaker⁵

⁵ Propel Centre for Population Health Impact

⁶ École de santé publique et des systèmes de santé, Université de Waterloo

Aux experts-conseils pour leur grande et précieuse collaboration :

Gene Chin⁷ et Kim Perrotta⁷

⁷ Fondation des maladies du cœur du Canada

À tous les employés et dirigeants du Centre Propel qui ont consacré du temps au projet

Citation suggérée :

Propel Centre for Population Health Impact. (2014). *Comprendre le processus d'élaboration des politiques en santé publique : étude de cas multiples liés à l'utilisation d'une politique de modification du réseau routier pour améliorer le transport actif*. Propel Centre for Population Health Impact, Université de Waterloo. Waterloo (Ontario)

Rédigé par :

Barb Chrysler, M.A.¹, Nathan Honsberger, M.Sc.^{1, 2}, Irene Lambraki¹, Ph.D. et Rhonda Hanning, Ph.D.^{1, 2}

¹ Propel Centre for Population Health Impact

² École de santé publique et des systèmes de santé, Université de Waterloo

Pour de plus amples renseignements sur le rapport, communiquer avec :

D^{re} Irene Lambraki

Propel Centre for Population Health Impact

Université de Waterloo

200, avenue University Ouest

Waterloo (Ontario) Canada, N2L 3G1

Courriel : ilambrak@uwaterloo.ca, téléphone : 519-888-4567, poste 33354

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	1
2.	CONTEXTE ET RENSEIGNEMENTS DE BASE	2
2.1.	Données géographiques et démographiques.....	2
2.2.	Administration	5
3.	CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DES POLITIQUES SUR LE TRANSPORT ACTIF	6
3.1.	Planification municipale	6
3.2.	Planification régionale.....	7
3.3.	Planification provinciale	8
3.4.	Autres moments historiques importants	8
3.5.	Événements historiques ayant influencé le degré de participation des citoyens	9
3.6.	Politiques récentes de la Ville de Vancouver en matière de transport actif	10
4.	PRINCIPAUX MÉCANISMES POUR MODIFIER LES POLITIQUES	12
4.1.	Principaux partenaires et champions	13
	Partenaires et champions internes : conseil municipal et employés de la Ville	13
	Partenaires et champions externes	13
	Organismes de santé publique et établissements d'enseignement	13
	Groupes communautaires	14
4.2.	Participation des communautés et des partenaires.....	15
4.3.	Formulation	18
4.4.	Utilisation de données probantes	20
5.	SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET LEÇONS APPRISES	22
6.	RÉFÉRENCES.....	24

1. INTRODUCTION

La présente étude de cas décrit l'approche adoptée par la Ville de Vancouver pour élaborer une politique de modification de son réseau routier afin de mieux soutenir le transport actif. La description de ce cas s'inscrit dans le cadre d'une étude de cas multiples visant à examiner les principaux mécanismes, ou processus, nécessaires pour élaborer, à l'échelon municipal, des politiques de modification du réseau routier qui favorisent les modes de transport actif au Canada. Cette ville a été choisie comme cas à étudier parce que son administration a adopté une hiérarchie, qui donne la priorité au transport actif. La Ville de Vancouver s'est exprimée clairement en tenant les propos suivants : « [traduction] Les décisions que prend la Ville en matière de transport tiendront généralement compte de la hiérarchie des modes de déplacement des gens, selon l'ordre de priorité suivant :

- 1) la marche;
- 2) le vélo;
- 3) le transport en commun;
- 4) le taxi, les transports commerciaux et le covoiturage;
- 5) les véhicules privés » (Ville de Vancouver, 2012).

Les objectifs de la Ville de Vancouver sont ambitieux, comme le démontre avec évidence son tout dernier document de politique intitulé *Transportation 2040* (2012), dont l'énoncé de vision se lit comme suit : « [traduction] D'ici 2040, nous envisageons une ville dotée d'un réseau de transport intelligent et efficace qui favorise une économie prospère tout en assurant une meilleure abordabilité, des citoyens en santé qui se déplacent dans une ville sécuritaire, accessible et animée, ainsi qu'une ville qui rehausse son environnement naturel afin d'assurer un avenir sain à ses citoyens et à la planète » (Ville de Vancouver, 2012). *Transportation 2040* (2012) s'efforce de rendre les déplacements pédestres « [traduction] sécuritaires, pratiques, confortables et agréables et veille à ce que les rues encouragent une culture de marche, un mode de vie sain et une interdépendance sociale » (Ville de Vancouver, 2012). Dans le même ordre d'idées, l'utilisation du vélo doit être « [traduction] sécuritaire, pratique, confortable et agréable pour tout le monde, peu importe l'âge ou les aptitudes » (Ville de Vancouver, 2012). Il ressort clairement de cet énoncé de vision et des citations que le transport actif offre une solution à de nombreux problèmes d'ordre social, sanitaire et environnemental. L'un des principaux objectifs de la Ville de Vancouver est que le transport durable représente au moins 50 % de tous les déplacements d'ici 2020 et au moins les deux tiers de tous les déplacements d'ici 2040 (Ville de Vancouver, 2012).

Le plan contient des politiques générales et des mesures particulières pour concrétiser cette vision. Alors que la politique précédente de la Ville venait restreindre l'aménagement des routes, les nouvelles politiques de *Transportation 2040* (adoptées en 2012) sont plus explicites, et bon nombre des mesures prévues dans le plan nécessiteront une réaffectation de l'espace consacré aux routes. Les politiques couvrent un certain nombre de sujets, dont l'utilisation des terres, la marche, le cyclisme, le transport en commun, les véhicules motorisés et le transport des biens et des services, ainsi que des stratégies, comme l'incitation, l'application des lois et l'éducation (Ville de Vancouver, 2012). Les

domaines d'intervention prioritaire pour le cyclisme sont notamment l'amélioration et le prolongement du réseau des pistes cyclables selon de nouvelles normes afin de permettre aux cyclistes de se sentir à l'aise peu importe leur âge et leurs aptitudes, une meilleure intégration du vélo et du transport en commun, une offre accrue de stationnement et d'installations pour navetteurs actifs et le recours à l'éducation et à l'incitation pour soutenir le cyclisme en tant que mode de transport normal au quotidien. Certains projets, dont la réfection de la très achalandée voie cyclable Adanac, la première phase du corridor vert Comox-Helmcken et le prolongement du corridor vert Seaside le long du chemin Point Grey, sont déjà terminés. La marche est encouragée grâce à des modifications apportées au réseau routier et au cadre bâti, comme l'élargissement des trottoirs, une meilleure conception des intersections, des programmes de création d'espaces conçus pour créer des rues animées, ainsi que la poursuite des travaux visant à bâtir des communautés entières et polyvalentes où les services et les commodités sont près des résidences et des lieux de travail des gens. Pour obtenir la liste complète des politiques et des mesures, il faut consulter le document *Transportation 2040 Plan as adopted by Council (2012)*.

La présente étude de cas porte surtout sur le document *Transportation 2040* (2012) et les politiques qui en ont influencé l'élaboration. Le plan s'inspire fortement de la politique intitulée *Greenest City Action Plan 2020* (Ville de Vancouver, 2011), qui avait comme objectif de faire de Vancouver la ville la plus verte du monde et comptait des chapitres sur le transport écologique et la qualité de l'air. Vancouver est reconnue depuis longtemps comme un chef de file en matière de politique urbaine progressiste, et son plan *Transportation 2040* poursuit cette tradition, ayant reçu en 2013 le Prix d'excellence en urbanisme pour le transport et les infrastructures à mobilité durable de l'Institut canadien des urbanistes et la palme d'or en planification des politiques du Planning Institute of British Columbia. L'étude de cas mettra brièvement en lumière la façon dont le contexte, comme la géographie, la démographie et l'histoire, a influencé l'élaboration de la politique sur le transport actif. De plus, elle examinera les principaux mécanismes qui ont contribué à l'élaboration de la politique de modification du réseau routier en vue d'améliorer le transport actif, notamment le rôle des partenariats, la participation du public, la formulation et l'utilisation de données probantes. Tous les documents mentionnés dans la présente étude sont énumérés à la section des Références et peuvent être consultés en suivant le lien fourni, le cas échéant. Un glossaire de la terminologie utilisée se trouve également à l'annexe A. Il convient de noter que les termes « politique » et « plan » sont utilisés sans distinction dans la description du cas.

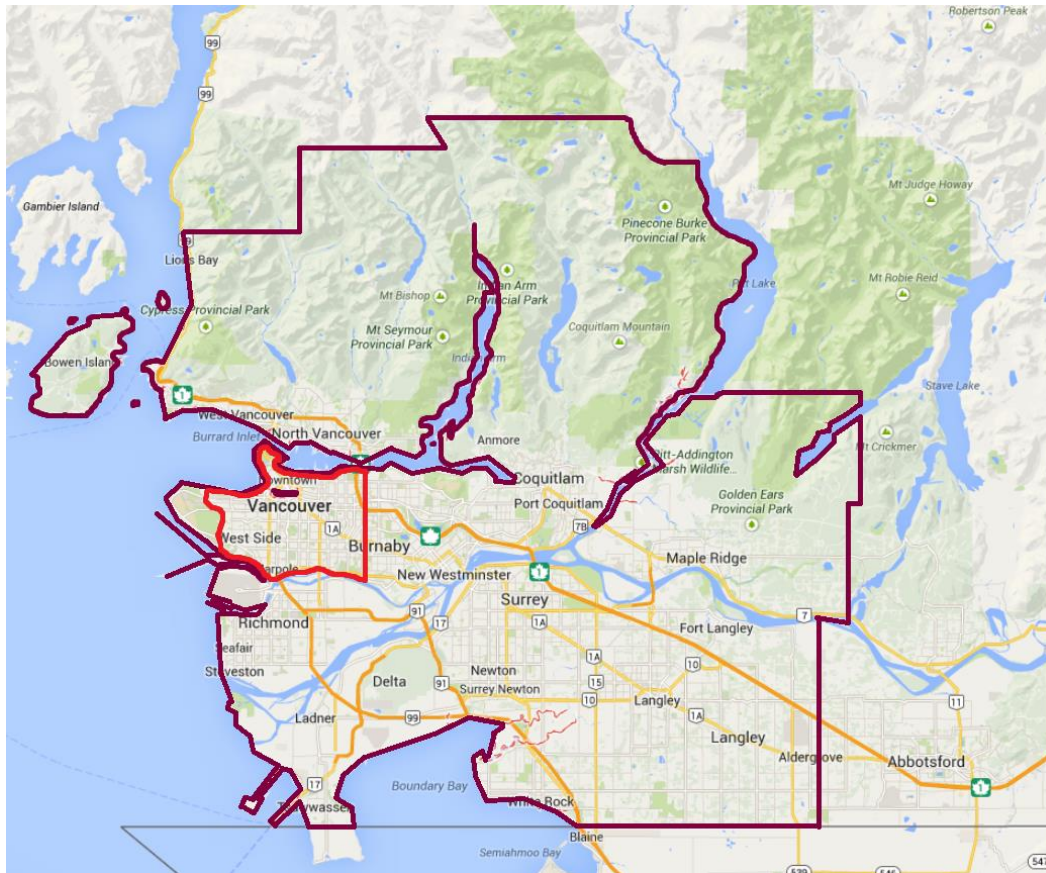
2. CONTEXTE ET RENSEIGNEMENTS DE BASE

2.1. Données géographiques et démographiques

Constituée en corporation en 1867, Vancouver est la plus grande ville de la Colombie-Britannique. Abritant une population de plus de 600 000 habitants, elle arrive au huitième rang des villes les plus peuplées du Canada (Ville de Vancouver, 2014a; Ville de Vancouver, 2014b). Elle fait partie de la région métropolitaine de Vancouver, parfois appelée le Grand Vancouver, laquelle compte une population de plus de 2 millions d'habitants. Metro Vancouver est un organisme régional chargé de l'aménagement de la province de la Colombie-Britannique qui regroupe 24 autorités : 22 municipalités, un comté et une Première Nation signataire d'un traité (Ville de Vancouver, 2014a). La figure 1 précise les

frontières de la région métropolitaine de Vancouver (en bourgogne) et de la ville de Vancouver (en rouge), ainsi que les limites du centre-ville de Vancouver (en violet) (Google Maps, 2014).

Figure 1 : Région métropolitaine de Vancouver (Grand Vancouver) et Vancouver



(Google Maps, 2014)

D'une superficie de 114 kilomètres carrés et d'une densité d'environ 5 249 habitants le kilomètre carré, Vancouver est la ville la plus densément peuplée au Canada (Statistique Canada, 2014a). Elle compte 21 quartiers. La ville est entourée de la baie English, de l'inlet Burrard et du fleuve Fraser. La région métropolitaine de Vancouver est entourée de l'océan Pacifique, de la frontière américaine et de la chaîne côtière. Ces caractéristiques géographiques ont incité la Ville à adopter dès le départ des politiques de densification (Punter, 2003). La planification de la densification consiste à accroître le niveau de densité au fil des ans en fonction de l'évaluation des niveaux appropriés pour un quartier ou une région donnée. La densification est le contraire de l'étalement, qui découle d'une urbanisation de faible densité et peut entraîner une dépendance à l'automobile comme moyen de transport. L'incapacité d'étalement de la ville en raison de ses frontières géographiques est considérée par les informateurs clés comme un avantage, comme l'illustre la citation suivante :

[Traduction] Nous sommes une ville et une région... soumises à des contraintes, et c'est tant mieux, à mon avis. L'un des secrets de la prospérité de Vancouver est l'impossibilité qu'elle s'étale aussi facilement que d'autres endroits en Amérique du Nord. Nous avons les montagnes au nord, l'océan à l'ouest, la frontière américaine au sud et, depuis le début des années 1970,

nous avons la réserve de terres agricoles grâce à une politique provinciale visant à protéger le territoire agricole... Nous ne pouvons pas nous contenter d'aménager de nouveaux terrains, nous devons construire en hauteur, non en largeur, et c'est cette puissante force motrice qui nous a permis de bâtir la ville de la bonne façon (communication personnelle, 30 janvier 2014).

Les informateurs clés soulignent l'importance des facteurs suivants pour favoriser l'utilisation du transport actif :

- des communautés polyvalentes relativement denses qui rapprochent les gens de leurs destinations quotidiennes et font de la marche le moyen de transport le plus facile et le plus pratique pour de nombreux déplacements;
- un quadrillage de rues régulier et dense, formant l'ossature d'une ville où il est relativement facile de se déplacer à pied ou à vélo;
- un aménagement qui a évolué en fonction des vieilles lignes de tramway, permettant d'établir de nombreux quartiers propices à la marche dans l'ensemble de la ville;
- le refus de tout projet d'autoroute : alors que d'autres villes nord-américaines ont construit des autoroutes urbaines, Vancouver a plutôt investi dans le transport en commun.

Le coût du logement, le revenu et le niveau de scolarité sont des facteurs démographiques jugés tout aussi importants.

[Traduction] Vancouver est une ville dispendieuse, et le coût élevé de la vie préoccupe bon nombre d'habitants. Bien que les coûts de logement soient habituellement considérés comme le principal problème, le transport représente une grande partie de la solution. En construisant des communautés complètes où les maisons, les lieux de travail et les écoles sont près l'un de l'autre, et en offrant une gamme de modes de transport abordables qui réduisent les déplacements au moyen des véhicules privés et, du même coup, la demande en stationnement, nous pouvons aider les citoyens à épargner des milliers de dollars chaque année (Ville de Vancouver, 2012, p. 8).

Puisque les coûts d'habitation à Vancouver sont élevés et que les revenus sont inférieurs à la moyenne canadienne, cette situation nuit à la capacité de payer de la plupart des habitants (Statistique Canada, 2011). En 2013, l'Association canadienne des automobilistes estime qu'il en coûte environ de 10 225 \$ (Civic LX) à 13 135 \$ (Equinox LT) par année pour parcourir 24 000 kilomètres en voiture. Une personne habitant Vancouver a examiné ses frais de transport actif (vélo, transport en commun, covoiturage et location de voiture) entre 2006 et 2013, ce qui lui a permis de constater que le recours au transport actif réduit ses frais de déplacement d'environ 7 000 \$ par année, somme qu'elle a pu affecter au logement (Canadian Veggie, 2012). Le niveau de scolarité est une autre variable démographique ayant une incidence sur l'utilisation du transport actif. En effet, le degré d'études viendrait influencer le choix du mode de navettage (Berrigan, Troiano, McNeel, DiSogra et Ballard-Barbash, 2006). On constate une corrélation positive entre un niveau de scolarité plus élevé et l'utilisation accrue des modes de transport actif (Berrigan et coll., 2006). Puisque 64,8 % des citoyens de Vancouver détiennent un diplôme d'études postsecondaires, le niveau de scolarité y est plus élevé que la moyenne canadienne de 59,6 %, ce qui peut susciter une opinion plus positive envers le transport actif (Statistique Canada, 2011). Le nombre de travailleurs faisant la navette par un mode de transport actif, comme la marche,

le vélo et le transport en commun, augmente constamment depuis 1994. En 2012, la répartition modale était la suivante : 12,5 % des citoyens se déplacent à pied, 4,4 % en vélo et 30 % en transport en commun (Ville de Vancouver, 2012). Dans le cadre de la présente étude, le transport en commun est considéré comme un mode de transport actif parce qu'il exige une activité physique pour se rendre aux arrêts en transport en commun et en revenir (Institut canadien des urbanistes, 2014).

Tableau 1 : Principales caractéristiques des modes de transport dans la ville étudiée

	Ville de Vancouver		Canada	
	2006	2011	2006	2011
% des travailleurs qui font la navette en voiture	57,6 ^a	51,6 ^b	80,0 ^a	79,6 ^b
% des travailleurs qui font la navette en transport public	25,1 ^a	30,0 ^b	11,0 ^a	12 ^b
% des travailleurs qui font la navette à pied	12,2 ^a	12,5 ^b	6,4 ^a	5,7 ^b
% des travailleurs qui font la navette à vélo	3,7 ^a	4,4 ^b	1,3 ^a	1,3 ^b

^a Données du Recensement au Canada (Statistique Canada, 2006)

^b Données de l'Enquête nationale auprès des ménages (Statistique Canada, 2011)

La situation géographique et démographique vient influencer la nécessité du transport actif. En effet, l'étalement limité, la densité de population, les enjeux sociaux et démographiques (p. ex., coût de logement élevé et revenu inférieur à la moyenne nationale) ainsi que le niveau de scolarité plus élevé que la normale sont tous des facteurs qui ont une incidence sur la demande de transport actif au sein d'une ville. En outre, la ville de Vancouver jouit d'un quadrillage de rues relativement fin, de l'absence d'autoroutes urbaines, des communautés polyvalentes, d'un climat doux et d'une culture locale dynamique (communication personnelle, 7 avril 2014). En plus de l'influence géographique et démographique, divers ordres de gouvernement ont une incidence sur l'élaboration des politiques au sein de la ville de Vancouver.

2.2. Administration

Les multiples paliers administratifs, à l'échelle fédérale, provinciale, régionale et municipale, influencent Vancouver. À l'échelon municipal, un conseil élu gouverne la Ville de Vancouver. Un certain nombre d'organismes et de comités sont mis sur pied afin de donner des avis au conseil municipal, notamment le conseil responsable de la politique du transport actif (Active Transportation Policy Council ou ATPC). À titre de comité consultatif du conseil municipal, l'ATPC voit à donner des conseils sur les orientations, les politiques, les lignes directrices et les plans directeurs, ainsi qu'à conseiller le personnel sur les mesures de sensibilisation et de promotion du transport actif à prendre. Le conseil municipal compte 15 membres votants et représentants nommés d'office parmi les employés responsables des parcs, des écoles, de la police, du transport en commun, de l'urbanisme et du

transport actif. Les membres votants représentent différents points de vue pour ainsi veiller à ce que le conseil municipal compte des gens dont les intérêts sont diversifiés.

La Ville de Vancouver est la seule municipalité de la Colombie-Britannique qui n'est pas soumise à la *Local Government Act* (1996), mais plutôt régie par la *Vancouver Charter* (1953). Les responsabilités de la Ville en matière de transport actif sont notamment le leadership, la construction et l'entretien des infrastructures, la réglementation de l'utilisation des terres, la défense des intérêts et l'établissement de partenariats. Les membres du conseil d'administration de Metro Vancouver proviennent de 22 municipalités et voient à gérer l'approvisionnement en eau, les égouts, le drainage, les parcs, le logement abordable, la planification de la qualité de l'air et la croissance régionale, ainsi qu'à servir de tribune pour promouvoir la durabilité (Metro Vancouver, 2014).

Le transport en commun, les ports et l'infrastructure régionale relèvent de la responsabilité du gouvernement provincial ou fédéral ou de l'administration régionale. La planification régionale du transport en commun, des ports et de l'infrastructure régionale peut également comprendre la modification du réseau routier pour favoriser le transport actif. Cela est particulièrement vrai dans le cas de la planification du transport en commun. Les informateurs clés mentionnent le rôle important qu'a joué TransLink pour communiquer des données d'enquête sur l'origine et la destination, dont la Ville de Vancouver se sert dans le cadre de sa planification. En outre, TransLink a élaboré un plan régional de cyclisme pour le Grand Vancouver intitulé *Regional Cycling Strategy for Metro Vancouver* (2011) qui propose des stratégies pour présenter le vélo comme un mode de transport viable. TransLink est l'autorité régionale des transports qui est responsable de mettre en œuvre des programmes et des projets en matière de transport public, ainsi que d'autres infrastructures de transport régionales.

3. CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DES POLITIQUES SUR LE TRANSPORT ACTIF

La Ville de Vancouver a adopté une approche progressive de l'urbanisme par laquelle les politiques élaborées dans le passé, peu importe l'ordre de gouvernement, servent de fondement et lui permettent d'élaborer une politique de modification du réseau routier plus moderne afin de favoriser le transport actif. Un bref aperçu de l'évolution de l'urbanisme et des politiques au sein de la Ville de Vancouver s'avère utile pour comprendre le contexte dans lequel s'inscrit l'urbanisme d'aujourd'hui. Cela permettra de constater que la protection des terres agricoles, la gestion de la croissance et les enjeux environnementaux, comme la pollution de l'air et ses conséquences sur la santé publique, ont mené à l'élaboration de politiques qui intègrent le transport actif dans les solutions.

3.1. Planification municipale

La planification à l'échelle du quartier est une méthode d'élaboration de politique utilisée depuis longtemps au sein de la Ville de Vancouver. Au début des années 1970, les plans d'aménagement des quartiers comprenaient des sentiers cyclables et piétonniers dans les nouveaux parcs de la ville (Punter, 2003). Les sentiers font partie intégrante du réseau de transport actif. Cela dit, les premiers sentiers établis dans la ville n'étaient généralement pas reliés aux grandes artères et aux principales destinations, ce qui les empêche d'offrir une solution efficace aux modes de transport actif. Vingt ans plus tard, une vision d'ensemble de la ville prévoyant un transport actif a été élaborée pour la Ville de

Vancouver dans un document stratégique intitulé *CityPlan* (1995). Cette politique a été élaborée dans le cadre d'une vaste consultation publique pour faciliter la formulation des recommandations. Ces recommandations visent surtout à offrir une vaste gamme de modes de transport en améliorant le transport en commun ainsi que les voies piétonnes et cyclables. Elles concernent également l'établissement de communautés polyvalentes où les lieux de travail et les autres destinations sont à proximité de la maison. Ce type d'aménagement du territoire facilite le transport actif en réduisant le temps de déplacement vers les destinations. Le document *CityPlan* a fourni une orientation aux plans directeurs plus détaillés qui ont suivi, ainsi qu'au plan de transport de la Ville en 1997, ancêtre du plan *Transportation 2040*.

3.2. Planification régionale

La planification de la région métropolitaine de Vancouver qui est faite à l'échelle régionale offre un important contexte. L'organisme Metro Vancouver travaille avec les municipalités membres afin d'élaborer des stratégies de gestion de forte croissance que chaque municipalité est tenue de respecter. Pour la Ville de Vancouver, l'influence est réciproque : « [traduction] La Ville de Vancouver est le modèle régional à suivre pour assurer à long terme un développement durable et plus compact » (communication personnelle, 7 avril 2014).

Le tout premier document régional à avoir influencé le transport actif est sans doute *The Livable Region 1976/1986: Proposals to Manage the Growth of Greater Vancouver* (Greater Vancouver Regional District [GVRD], 1975). Ce document porte sur les défis que présente la croissance démographique et vise à protéger ce qu'on appelait les espaces à découvert, à limiter l'aménagement du territoire, tout en encourageant l'atteinte des cibles de croissance des centres urbains, l'établissement de villes compactes, la réduction du navettage et l'amélioration du transport en commun (GVRD, 1975). La version mise à jour de ce document s'intitule *Creating our Future: Steps to a More Livable Region* (GVRD, 1990). Le document *Transport 2021 Medium and Long-Range Transportation Plan for Greater Vancouver* (1993) présente un projet commun du Greater Vancouver Regional District et de la province de la Colombie-Britannique. Il demande à ce que des efforts soient consentis pour décourager la présence de véhicules à un seul occupant au profit des véhicules multioccupants (covoiturage). Il vise également à ce que des améliorations soient apportées au transport en commun et qu'une capacité routière multimodale soit assurée avant 2006. Ce document enjoint les administrations locales à soutenir la gestion du transport local et la gestion de la croissance (GVRD, 1993). De plus, il demande au gouvernement provincial de financer la mise en œuvre des recommandations et la mise en place de mesures d'incitation et de frein afin de favoriser le changement des habitudes de déplacement. Des cibles ont été établies pour atteindre ces objectifs (GVRD, 1993). Les recommandations portent notamment sur l'élaboration d'une politique de gestion de la croissance et sur la gestion de la demande en matière de transports par l'éducation, l'établissement de politiques, la mise en place de mesures d'incitation et de frein, la construction de nouvelles installations améliorées donnant priorité aux voies réservées aux autobus, aux projets d'améliorations mineures, aux projets d'immobilisation, à l'élargissement des artères et à certains grands projets d'immobilisation pour lier le transport en commun et les routes. *Transport 2021* prévoit également la surveillance de la mise en œuvre des recommandations et insiste sur l'importance d'une coordination entre l'aménagement du territoire et la planification des transports (GVRD, 1993). *The*

Livable Region Strategic Plan a été approuvé en 1996 et vient renforcer la vision régionale de la ville, qui est d'offrir plus de choix en matière de modes de transport et de réduire la dépendance à l'automobile. Selon le Greater Vancouver Regional District :

[Traduction] Le Grand Vancouver était auparavant amoureux des voitures. Vu la croissance constante de la population de la région, notre dépendance à l'automobile doit être réduite si nous voulons régler les problèmes de pollution atmosphérique et de congestion ainsi qu'arrêter l'escalade des coûts qui s'y rattachent pour la société. L'ampleur du problème est immense. Comparativement aux autres grandes régions urbaines du Canada, le Grand Vancouver compte un nombre élevé de propriétaires de voiture, offre une piètre gamme de transport public par habitant et enregistre un assez faible achalandage des transports en commun. Le temps qu'il faut pour aller au travail et revenir à la maison ne cesse d'augmenter en raison des plus grandes distances et du nombre accru de voitures sur la route. (GVRD, 1996, p. 13)

L'objectif était de gérer la croissance de l'utilisation de la voiture en faisant la promotion du transport en commun, du vélo et de la marche, ainsi qu'en décourageant la présence de véhicules à un seul occupant (GVRD, 1996). Plus récemment, le document *Metro Vancouver: Regional Growth Strategy* (2011) continue de favoriser les divers modes de transport, soit le transport en commun, le vélo et la marche, dans le cadre de la gestion de l'utilisation des terres (GVRD).

3.3. Planification provinciale

En plus des influences régionales sur la planification municipale, l'échelon provincial a également un rôle à jouer à ce chapitre. Ainsi, la *Land Use Commission Act* (1973) de la Colombie-Britannique, plus tard l'*Agricultural Land Use Commission Act* (2002), a été adoptée en 1973. Cette loi donne des directives aux municipalités sur la protection des terres agricoles. Elle a été approuvée trois ans avant le *The Livable Region 1976/1986: Proposals to Manage the Growth of Greater Vancouver* (GVRD, 1975). La Loi explique aux régions et aux municipalités comment établir des frontières agricoles et accroître la densification, aussi appelée la croissance intelligente. Plus récemment, le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a mis sur pied le *Cycling Infrastructure Project* en 2003 afin de partager avec les administrations municipales locales le coût du prolongement du réseau cyclable servant au navettage et aux loisirs (communiqué de presse, 6 juillet 2006). D'autres rapports portent sur le transport actif, notamment *Climate Action Plan* (ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, 2008) et *British Columbia: Provincial Transit Plan* (ministère des Transports de la Colombie-Britannique, 2008).

3.4. Autres moments historiques importants

Tout aussi importante d'un point de vue historique, la conférence nationale tenue à Toronto en 1988 au sujet des effets de la pollution de l'air et des changements climatiques sur la santé publique a inspiré la rédaction du rapport de la Ville de Vancouver intitulé *Clouds of Change* (Ville de Vancouver, 1990a). Ce rapport décrit la menace que représente la pollution atmosphérique attribuable aux véhicules pour la santé publique (Ville de Vancouver, 1990a). Le conseil municipal a donné son appui au rapport, qui met l'accent sur les préoccupations environnementales et formule des recommandations, comme l'apaisement de la circulation. Un système de surveillance a été mis en

place à la suite du rapport, et les niveaux de pollution mesurés par ce système indiquent une diminution d'environ 40 % des niveaux mensuels moyens au centre-ville (Punter, 2003). Les plans sont ensuite devenus plus intégrés et concentrés sur l'utilisation des terres, les transports et les préoccupations environnementales.

3.5. Événements historiques ayant influencé le degré de participation des citoyens

Alors que la Ville se penchait sur les questions de pollution environnementale, elle a également essuyé les critiques des citoyens concernant son processus de planification. Au début des années 1990, avant une élection municipale, une série d'articles intitulée *Future Growth: Future Shock* (1991) a été publiée sous la plume d'un professeur et du directeur de l'École d'urbanisme de l'Université de la Colombie-Britannique. Cette série portait sur les avantages de la densité et de la croissance et critiquait le processus de planification de la Ville. Ces articles ont été suivis de quelques conférences, dont l'une sur les communautés viables et inclusives, parrainée par le parti de l'opposition, a fait état de plaintes de citoyens, qui se disaient exclus du processus de planification (Punter, 2003). En réponse à des pressions de plus en plus fortes des citoyens et à des intérêts divergents, le maire de l'époque a proposé une participation accrue des citoyens à l'élaboration du plan directeur. Il a suggéré que les problèmes soient présentés aux citoyens pour qu'ils puissent en discuter et trouver des solutions dans le cadre d'une plus grande participation au processus d'élaboration des politiques :

[Traduction] La consultation reposait sur un ensemble de principes directeurs, dont la participation parallèle qui permet au conseil municipal, aux urbanistes et au public de convenir de chaque étape du processus, de trouver des idées et des options pour « voyager ensemble » afin qu'on puisse en arriver à un consensus sur les valeurs et les solutions, de confier la recherche d'idées diverses au public plutôt qu'au personnel de planification et d'assurer une participation multidimensionnelle qui permet plus que jamais aux gens de se renseigner sur le plan, d'assister à des réunions, de donner leur avis sur les principaux enjeux ou de formuler des idées ou des solutions en vue d'un examen subséquent (Punter, 2003, p. 156).

Le processus d'élaboration des politiques traditionnel axé sur des experts a donc subi une profonde transformation. Une planification à l'échelle de la ville et une vaste consultation publique constituait tout un changement pour le service d'urbanisme de la Ville et le conseil municipal. Les citoyens ont participé en très grand nombre à l'élaboration du *CityPlan* (1995) : plus de 10 000 personnes ont pris part à diverses activités de consultation. Un solide appui a été donné à l'amélioration du transport en commun, aux voies cyclables et piétonnières et à l'ajout de corridors arborés (Ville de Vancouver, 1995). Le *CityPlan* (1995) a suscité autant de critiques que de félicitations. Le fait de s'en remettre à une consultation des citoyens plutôt qu'aux décisions des urbanistes a soulevé quelques réserves, de même que le coût du processus de consultation et la création d'une liste de souhaits (Punter, 2003). Malgré cela, le processus de planification de la Ville de Vancouver a reçu des prix d'urbanisme à l'échelle provinciale, nationale et internationale pour l'innovation en matière de participation du public (Punter, 2003; McAfee A, 1997). « [Traduction] Peu de villes ont investi autant d'efforts que Vancouver dans l'élaboration d'une vision communautaire comme fondement à une planification des quartiers et de la ville, ni établi de processus aussi exemplaire pour tenir compte des préférences des communautés en ce qui concerne le cadre bâti. » (Punter, 2003, p. 183-184)

3.6. Politiques récentes de la Ville de Vancouver en matière de transport actif

La Ville de Vancouver continue de prendre appui sur ses antécédents pour faire la promotion du transport durable et des orientations régionales et provinciales. Parmi les documents de politiques et de planification que la Ville a produits récemment pour faciliter le transport actif, mentionnons le *Downtown Transportation Plan* (2002), divers plans de quartier, le *Greenest City Action Plan* (2011) et *Transportation 2040* (2012). Les informateurs clés insistent sur le plus récent, *Transportation 2040* (2012), qui, comme mentionné précédemment, s'est inspiré du *Greenest City Action Plan* (2011) et de sa vision de « [traduction] devenir la ville la plus verte du monde d'ici 2020 » (Ville de Vancouver, 2022, p. 5.). Les cibles et recommandations de *Greenest City* relèvent des catégories suivantes : économie, qualité de l'air, gestion des déchets, bâtiments, transport, air, eau et alimentation (Ville de Vancouver, 2011). Le conseil municipal a parrainé cette politique à titre de champion. *Greenest City* (2011) visait dix objectifs, dont la mobilité écologique donnant priorité au transport actif. En 2012, la Fédération canadienne des municipalités a remis à la Ville de Vancouver le prix des communautés durables pour cette politique. Le *Greenest City Action Plan* a ensuite influencé les politiques subséquentes de la Ville, dont *Transportation 2040* (2012).

Transportation 2040 (2012) cherche à régler un certain nombre de problèmes, dont la hausse des déplacements sur un espace routier limité, une demande accrue en transport en commun, les problèmes de santé liés à l'inactivité physique, les coûts de logement élevés, le vieillissement de la population et les besoins en matière d'accessibilité, ainsi que la hausse du prix de l'essence (Ville de Vancouver). Le plan comporte un certain nombre d'objectifs qui relèvent des piliers social, économique et environnemental de la durabilité. Ces objectifs vont au-delà de la mobilité et concernent également la santé publique, la sécurité, l'accessibilité, la capacité de payer, les communautés dynamiques, les économies locales prospères, ainsi que la résilience en cette ère postcarbone. Le plan établit des cibles précises en matière de répartition modale – d'ici 2020, plus de la moitié de tous les déplacements se feront à pied, à vélo ou en transport en commun, et ce sera plus des deux tiers d'ici 2040 — ainsi qu'une cible souhaitable en matière de sécurité, soit aucun décès attribuable à un accident de la route.

Le plan prévoit des politiques de haut calibre et des mesures concrètes portant sur un certain nombre de thèmes : utilisation des terres, marche, cyclisme, transport en commun, véhicules motorisés, marchandises, services et interventions d'urgence, ainsi qu'éducation, incitation et application de la loi. Bon nombre de ces orientations nécessiteront une réaffectation de l'espace routier. En faire la liste serait trop long, mais en voici quelques-unes :

- rendre le réseau piétonnier plus sécuritaire en réglant certains problèmes, par exemple en raccourcissant la distance des franchissements et le rayon des courbes, en installant des feux à décompte numérique, en maximiser la visibilité aux passages piétonniers, en offrant de vastes trottoirs dégagés, en augmentant l'accessibilité, en rendant les rues praticables sous la pluie et en comblant les lacunes du réseau pédestre;
- rendre le réseau cyclable plus sécuritaire en construisant des pistes cyclables convenant aux personnes de tous âges qui comportent un aménagement séparé sur les rues achalandées, en améliorant et en prolongeant le réseau cyclable, en entretenant les voies cyclables et en facilitant l'utilisation du vélo et des pistes cyclables (Ville de Vancouver, 2012).

Cette politique a été élaborée avec l’aide de partenaires et de champions de la santé publique, des universités, des organismes à but non lucratif, des associations d’affaires, des autres paliers de gouvernement, du personnel et du conseil municipal. Les citoyens y ont pris part en grand nombre (Ville de Vancouver, 2012). Les partenariats et la participation des citoyens, ainsi que les données probantes utilisées pour faciliter l’élaboration et l’adoption de la politique *Transportation 2040* (2012), seront abordés à la prochaine section. Selon Punter, qui a effectué un examen détaillé des premières expériences d’urbanisme de la Ville de Vancouver entre les années 1960 et 2000, « [traduction] Vancouver peut affirmer à juste titre être une ville compacte et durable dotée d’un centre-ville habitable entouré d’un ensemble de quartiers résidentiels distincts très peuplés et polyvalents, dont les habitants n’ont pas à faire la navette en voiture, mais peuvent faire la plupart de leurs déplacements urbains à pied, à vélo ou en transport en commun » (2003, p.346). Le tableau 2 donne un aperçu de certaines des politiques mentionnant la modification du réseau routier pour améliorer le transport actif.

Tableau 2 : Politiques portant notamment sur le transport actif

	1960-1989	1990-1999	2001-2009	2010-2014
Politique provinciale	<i>Vancouver Charter</i> (1953)	<i>Land Use Commission Act of British Columbia</i> (1973)	Cycling Infrastructure Project (2003) British Columbia: Provincial Transit Plan (2008) Climate Action Plan (2008)	Transport 2045 (en cours d’élaboration) Provincial Health Services Authority
Politique régionale	Metro Vancouver: The Livable Region (1976/1986)	Metro Vancouver: Creating our Future: Steps to a More Livable Region, (1990) Transport 2021 (1993) Livable Region Strategic Plan (1996)	TransLink: Transport 2040 (2008)	TransLink: Regional Cycling Strategy (2011) Metro Vancouver: Regional Growth Strategy (2011)
Politique municipale	Vancouver Transportation Study (1967) Development of False Creek (1974) Principles & Processes for Public	Clouds of Change (1990) CityPlan (1995) Greenways Plan (1997) Transportation Plan (1997) Bicycle Plan (1999)	Downtown Transportation Plan (2002) Plans de quartier EcoDensity 2008	Jeux olympiques (2010) Greenest City Action Plan (2011) Regional Growth Strategy 2011 Transportation 2040 (2012) Healthy City Strategy (en cours d’élaboration) Plans de quartier

	1960-1989	1990-1999	2001-2009	2010-2014
	Involvement in North Park (1983) The Vancouver Plan (1984)	Plans de quartier		
Autres documents clés		Political Oppositions Conference (1991) Richmond Official Community Plan – Transportation (1999) Future Growth: Future Shock by Head of UBC Planning School (1991)		Burnaby: Transportation Plan (2004) University Endowment Lands: Community Plan (2005) University Official Community Plan (2005) UBC: Strategic Transportation Plan (2005) City of North Vancouver: Long-Term Transportation Plan (2008) District of West Vancouver: Strategic Transportation Plan (2010) Richmond Official Community Plan – Transportation Update (2012) District of North Vancouver: Transportation Plan (2012) Articles dans les médias Études et sites Web de l'Université Simon Fraser et de l'UBC HUB: Your Cycling Connection (formerly Vancouver Area Cycling Coalition) Gordon Price (Blogue Price Tags)

4. PRINCIPAUX MÉCANISMES POUR MODIFIER LES POLITIQUES

Plusieurs facteurs ont facilité le recours à une politique de modification du réseau routier pour accroître le transport actif : le contexte historique et régional et les tendances, la géographie, les partenaires, la participation des citoyens et des communautés, la formulation et l'utilisation de données probantes, afin d'influencer la prise de décisions.

4.1. Principaux partenaires et champions

Partenaires et champions internes : conseil municipal et employés de la Ville

Selon les informateurs clés, les cadres supérieurs, le conseil municipal et les employés de la Ville sont les champions internes du processus d'élaboration de la politique. Le conseil de la Ville de Vancouver a été au cœur du succès de *Transportation 2040* (2012). Les informateurs clés estiment que le conseil municipal a fait preuve de progressisme face aux enjeux stratégiques et pris position politique qui favorisait les questions liées au transport actif. Selon eux, le conseil municipal a joué le rôle de champion pour faciliter l'adoption de la politique et ainsi intégrer le transport actif aux politiques de modification du réseau routier. Les membres du conseil municipal sont vus comme des gens ayant fait la promotion des initiatives écologiques et qui ont « livré la marchandise », comme l'illustre la citation suivante :

[Traduction] Je pense qu'il est intéressant d'examiner nos politiques locales. Notre conseil municipal en place est très proécologique, très proactif et très favorable au transport durable, et il évolue selon ces principes. Certains articles dans les médias l'ont critiqué, et l'opposition en a fait un enjeu électoral, mais le conseil municipal actuel a été largement réélu » (communication personnelle, 27 janvier 2014).

Les employés de la Ville sont également considérés comme les champions du processus. Leur rôle sera décrit plus en détail à la section du présent rapport qui porte sur la participation des citoyens et des communautés.

Partenaires et champions externes

Le plan a obtenu l'appui de divers intervenants externes — notamment des représentants d'autres organismes gouvernementaux, des services d'urgence, des fournisseurs de soins de santé et de services sociaux, des dirigeants de l'industrie, des organismes à but non lucratif, ainsi que des entreprises et groupes communautaires locaux —, dont bon nombre ont pris une part active à l'élaboration du plan dans le cadre de réunions de travail tenues régulièrement. Beaucoup de ces groupes ont fourni au conseil municipal une lettre d'appui, des données probantes ou des présentations en personne. Certains d'entre eux ont offert un soutien particulièrement fort aux initiatives de transport actif, notamment HUB, groupe local de défense des intérêts des cyclistes, le Vancouver Public Space Network et le médecin-hygiéniste, qui ont tous formellement remis une lettre d'appui et présenté des témoignages en personne au conseil municipal.

Outre le soutien des partenaires et champions externes, le plan a obtenu un appui solide du public en général. Plus de 10 000 personnes ont participé à l'examen public des orientations préliminaires, alors qu'un questionnaire en ligne rempli par près de 1 000 personnes indique que les orientations contenues dans le projet de politique obtiennent le soutien de plus de 90 % des répondants (communication personnelle, 27 janvier 2014). Le conseil municipal a approuvé le plan à l'unanimité.

Organismes de santé publique et établissements d'enseignement

Les organismes de santé publique ont joué un rôle de premier plan dans l'élaboration de la politique et participent depuis longtemps à la planification des transports à Vancouver. Entre autres contributions, ils ont fourni des données probantes sur la santé au cours du processus de planification et de

consultation, participé à des réunions du conseil municipal et sensibilisé le public. La citation suivante témoigne de l'importance du rôle de la santé publique et des universités et de leur contribution à la politique de transport actif :

[Traduction] Les organismes de santé publique, comme Vancouver Coastal Health, sont des partenaires essentiels pour nous. Traditionnellement, ils n'auraient pas été vus comme des intervenants en matière de transports, mais ils sont vraiment importants. Des milliards de dollars sont dépensés chaque année à soigner des maladies évitables à cause d'un mode de vie sédentaire. Il y a un tas de données probantes qui indiquent que le cadre bâti a une forte influence sur les niveaux d'activité et qu'un bon aménagement et une bonne infrastructure peuvent mener à une meilleure santé et au mieux-être des citoyens et à d'importantes économies. Voilà un message important que nous devons transmettre, et nous continuerons de collaborer avec les universités et les organismes de santé publique pour recueillir de bonnes données et, dans certains cas, mesurer les répercussions de certains projets (communication personnelle, 27 janvier 2014).

Comme mentionné, les établissements d'enseignement ont également joué un rôle important dans la planification du transport actif. Ainsi, l'Université de la Colombie-Britannique et l'Université Simon Fraser ont pris part à la recherche dans ce domaine, alors que l'Université Simon Fraser compte un représentant au sein du comité responsable de cette question (Active Transportation Council). De plus, l'Université de la Colombie-Britannique dispose de son propre plan stratégique en matière de transports (Strategic Transportation Plan, 2005), qui vient appuyer les principes du transport actif. Les universités ont contribué et contribuent toujours au processus d'élaboration des politiques en « [traduction] veillant à ce que la recherche qui est menée permette de façonner les politiques en posant le genre de questions et en recueillant le genre de données qui sont pertinentes à l'échelle locale et qui peuvent servir à élaborer la politique » (communication personnelle, 30 janvier 2014). La participation du milieu de la recherche à l'élaboration des politiques semble être « mutuellement avantageuse » parce que des liens sont ainsi créés entre l'université et la ville afin d'atteindre des objectifs communs (communication personnelle, 30 janvier 2014).

Groupes communautaires

Les coalitions de défense des intérêts et les principaux intervenants ont aussi joué un rôle important pour faciliter l'élaboration d'une politique favorable au transport actif au moyen de partenariats de la planification et de contributions de la recherche, ainsi qu'en facilitant la mise en œuvre et en abordant les enjeux. Ces partenariats sont essentiels pour la réussite du *Transportation 2040* (2012), notamment avec les organismes fédéraux, le gouvernement provincial, les partenaires régionaux et municipaux, le responsable régional des transports TransLink et les partenaires à l'échelle de la ville. Ces derniers sont notamment les écoles et les établissements d'enseignement, les associations professionnelles et communautaires, les organismes à but non lucratif du domaine des transports, les services de police, les fournisseurs de services d'urgence et une foule de groupes d'intervenants. Une liste complète des personnes consultées se trouve dans le plan *Transportation 2040* (2012). Outre les partenariats susmentionnés, la participation des citoyens s'est avérée très importante.

4.2. Participation des communautés et des partenaires

Dans le cadre du processus de planification initiale en vue de l'élaboration de *Transportation 2040 (2012)*, plus de 10 000 personnes ont pris part à ce processus de diverses façons, notamment en assistant à des réunions d'intervenants, événements publics et forums en ligne, en remplissant des questionnaires, en prenant part à des ateliers de conception donnés par des artistes, en partageant sur les médias sociaux et en envoyant des courriels. Entre autres documents pédagogiques, mentionnons des cartes postales, des affiches, des macarons, des t-shirts, des publicités, des articles dans les journaux et des cartes de pistes cyclables. Des séances de discussion ouverte ont eu lieu dans tous les quartiers. Le fait d'impliquer des citoyens aux intérêts variés dès le début du processus afin de les sensibiliser à la question du transport actif et du changement de politiques, puis d'écouter activement leurs points de vue est jugé essentiel pour obtenir leur adhésion.

Le niveau de participation des communautés a été très élevé, comme le prouve le nombre d'organismes et de personnes qui ont pris part à l'élaboration de *Transportation 2040 (2012)*. Voici les étapes de la participation des communautés au processus :

- faire participer les citoyens, ce qui a nécessité de réunir divers citoyens et de les sensibiliser aux enjeux;
- les écouter;
- rédiger une ébauche de rapport qui intègre diverses questions, préoccupations et suggestions ou qui y donne suite;
- mettre à l'épreuve les recommandations lors d'une seconde consultation des citoyens;
- réviser l'ébauche pour tenir compte des propos entendus et expliquer pourquoi certains conseils n'ont pas été suivis;
- présenter le plan au conseil municipal (Ville de Vancouver, 2012).

Peu importe le niveau de participation des citoyens et les diverses occasions qui leur ont été offertes de s'exprimer, la Ville a tout de même essuyé certaines critiques de leur part, comme le démontre la citation suivante : « [Traduction] À l'heure actuelle, la Ville de Vancouver évite de tenir des réunions au cours desquelles les citoyens peuvent vraiment écouter ce que les autres ont à dire. Normalement, les commentaires du public passent par le filtre des employés de l'hôtel de ville. Nous croyons qu'il est important pour nous de favoriser l'échange d'information et d'opinions entre les citoyens » (City Hall Watch, juin 2013). Voici ce qu'une personne en pense :

[Traduction] Il s'agit peut-être d'une controverse propre à toute ville de dire « nous n'avons pas été consultés » ou « vous n'avez pas tenu compte de notre opinion », mais je sais par exemple que pour l'une des voies cyclables de Vancouver Sud, le personnel responsable du transport actif a fait du porte-à-porte à chaque maison des pâtés qui allaient être touchés. Voilà qui est de la participation engagée... Ces employés ont travaillé vraiment fort et étaient littéralement partout parce qu'ils ont écouté les commentaires de 10 000 personnes exprimés de diverses façons (communication personnelle, 30 janvier 2014)

Les informateurs clés ont tous mentionné le travail acharné et les méthodes novatrices qui ont permis de faire participer la communauté. L'utilisation de babillards électroniques et des réseaux sociaux, comme Twitter, semble avoir été utile, mais difficile : « [traduction] les forums en ligne peuvent s'avérer un moyen efficace de faire participer la communauté; cela dit, les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles de la population concernée (communication personnelle, 30 janvier 2014).

Entre autres activités de sensibilisation, les employés sont allés à la rencontre des citoyens dans leur quartier, en plus de les inviter à venir les rencontrer dans un lieu prédéterminé. Les marchés agricoles, les gares et les événements communautaires ne sont que quelques exemples de lieux visités, et ces visites n'étaient qu'une autre façon pour amener les gens à comprendre le plan et à le commenter, surtout les groupes qui ne sont pas enclins à assister à des séances portes ouvertes officielles.

Selon les propos entendus tout au long des entretiens avec les informateurs clés, l'établissement et le maintien de liens entre les principaux intervenants, dont le personnel de la Ville, les intervenants externes et les citoyens, étaient au cœur du processus d'élaboration de la politique. L'écoute active s'est avérée un outil des plus utiles mis à la disposition des employés pour tisser des liens avec les principaux intervenants, surtout le public. « [Traduction] Selon mon expérience, les liens se sont resserrés simplement en tenant des réunions régulières et en... écoutant de façon plus active..., en étant sensibles..., en démontrant que nous comprenions leurs préoccupations, idées et aspirations. L'écoute active fait des merveilles. » (Communication personnelle, 27 janvier 2014)

Nous avons fait preuve d'écoute active en réagissant aux commentaires des intervenants et du public en général, en résumant les propos entendus et en expliquant pourquoi certains conseils n'ont pas de suite. Le processus d'écoute revêt une importance cruciale pour mieux sensibiliser le personnel aux valeurs des intervenants en ce qui concerne le transport actif et au changement de politiques, ainsi que pour comprendre les points critiques qui pourraient avoir une incidence sur la réussite des efforts stratégiques. « [Traduction] L'écoute active nous aide à mieux comprendre les préoccupations, idées et aspirations des citoyens. Elle permet également de bâtir la confiance envers le processus de consultation parce que les gens se sentent réellement écoutés » (communication personnelle, 7 avril 2014). Le personnel a conçu des messages pour réagir aux valeurs des gens et aux éventuels déclencheurs. Comme l'explique un informateur clé, les questions ayant trait à la politique de transport actif, comme « [traduction] l'économie, la santé, l'accessibilité dans le contexte du vieillissement de la population..., ces sujets trouvaient écho auprès de diverses personnes et concernaient plusieurs secteurs. Il ne s'agit pas de cyclisme, il s'agit d'une meilleure ville. Il s'agit de bâtir une ville qui travaille pour tout le monde... Des messages comme ceux-là sont vraiment très importants » (communication personnelle, 27 janvier 2014).

L'établissement de liens, tant à l'intérieur des services de la Ville de Vancouver qu'avec des groupes de la communauté, est essentiel pour faire accepter l'intégration du transport actif dans la politique de modification du réseau routier et sa mise en œuvre. Selon des informateurs clés, la participation, la sensibilisation et l'établissement de liens ont été et sont toujours nécessaires au sein des divisions de la Ville de Vancouver. L'administration municipale de Vancouver est décrite comme une grande organisation composée de plusieurs services situés dans plusieurs bâtiments et soumise à une bureaucratie compliquée qui rend difficile la tâche de s'y retrouver, surtout lorsqu'il faut faire approuver des initiatives, comme le changement de politiques, par divers services. L'un des

informateurs clés de la santé publique a parlé de l'importance d'entretien des liens avec le personnel de l'urbanisme si on veut atteindre ses objectifs en matière de santé environnementale :

[Traduction] Une grande partie du travail repose sur l'établissement de liens... Le Service de la santé environnementale voit depuis longtemps à concevoir et à réviser des plans d'un point de vue législatif en ce qui concerne les questions liées à l'eau et aux égouts. Cela dit, ce que nous faisons ici, les mesures que prend déjà la Ville, relèvent surtout de la douce défense des intérêts, qui consiste à encourager et à soutenir – la défense des intérêts sans fondement législatif. Il faut donc entretenir de bonnes relations et avoir quelque chose d'intéressant à offrir (communication personnelle, 13 janvier 2014).

Cultiver ses relations avec les organismes de la communauté a également été crucial. La Ville devait travailler avec les entreprises, qui représentent un secteur important, afin d'aborder les préoccupations d'ordre économique, surtout lorsqu'il était question de supprimer du stationnement et d'obtenir un appui pour modifier les politiques. Malgré le taux élevé de transport actif à Vancouver, les informateurs clés indiquent que de nombreuses entreprises estiment que la majorité de leurs clients ont découvert leur boutique ou s'y sont rendus en voiture et se sont stationnés en face de leur établissement. Une bonne façon de soutenir les projets qui nécessitaient la modification du réseau routier a été de mener des études et des enquêtes pour mieux comprendre comment les clients ont connu et fréquentent les commerces. On a parfois eu recours aux services de consultants pour effectuer cette recherche.

L'éducation a offert un autre moyen de mieux sensibiliser et d'amener les gens à faire les efforts nécessaires pour modifier leurs perceptions des habitudes de dépense des citoyens qui utilisent les modes de transport actif. Selon un informateur clé, « [traduction] les gens qui se déplacent à vélo dépensent moins par déplacement, mais ont tendance à magasiner plus souvent et à dépenser leur argent localement » (communication personnelle, 27 janvier 2014). Les entreprises sont considérées comme des partenaires clés à faire participer plus activement au processus de planification, et certains expriment le besoin de trouver des champions pour promouvoir le message que le transport actif est bon pour les affaires.

D'autres partenaires que les employés de la Ville, comme les coalitions de défense des intérêts, ont également aidé à faire participer les entreprises, comme l'explique la citation suivante :

[Traduction] Nous travaillons avec un organisme de défense des intérêts, le HUB: Your Cycling Connection, et il a réellement participé au processus. Il a lancé une initiative globale visant à offrir des vélos aux entreprises pour en faire l'essai et à les encourager à trouver des façons d'être plus favorables au vélo pour les amener à offrir des supports à vélo à leurs employés ou à promouvoir le cyclisme dans leur lieu de travail. Je crois donc que HUB a joué un rôle de premier plan pour tenter de calmer les craintes et les controverses ou y réagir d'une façon positive (communication personnelle, 30 janvier 2014).

La tenue d'ateliers a été une autre stratégie clé employée dans le cadre du processus d'élaboration de la politique. Les employés de la Ville ont donné des ateliers ciblés à divers intervenants afin de mieux leur faire connaître la politique et d'obtenir le soutien du public. Ces ateliers ont abordé plusieurs sujets, dont la santé, l'accessibilité, la façon d'appuyer les entreprises locales, le déplacement et la livraison des marchandises et des services, les enjeux environnementaux et autres sujets pertinents

pour la planification. Les messages transmis lors de ces ateliers étaient adaptés aux divers auditoires pour que l'information puisse trouver écho auprès d'eux, surtout en ce qui concerne la façon de « [traduction] tirer profit des succès passés, de prendre appui sur les politiques existantes et de relever de nouveaux défis » (communication personnelle, 27 janvier 2014).

Une formation a été offerte aux responsables de la santé publique pour les aider à comprendre les composantes d'un cadre bâti sain, la planification municipale, la planification de l'utilisation des terres et le soutien qu'ils peuvent donner à l'urbanisme. Elle a été donnée par trois directions de la Provincial Health Services Authority : soins de santé primaires et santé des populations, planification stratégique, ainsi que surveillance de la santé des populations et planification de la lutte contre la maladie. Le personnel de la santé publique a formulé des commentaires sur la pertinence de cette formation intitulée *Introduction to Land Use Planning for Health Professionals: Workshop Reader* (Less, Philippe et Redman, 2008), qui est disponible sur Internet et accessible en suivant le lien fourni à la section Références à la fin du présent rapport.

4.3. Formulation

La formulation et la transmission du message ont fait partie du processus de participation des citoyens. La formulation s'est avérée cruciale pour élaborer la politique et la communiquer aux principaux intervenants. Par formulation, on entend faire le lien entre le transport actif et la santé, la durabilité, la communauté, la capacité de payer, l'accessibilité et l'idée générale qu'il fait partie des ingrédients pour créer une ville habitable et dynamique. Lorsqu'elle est formulée de cette façon, la politique fournit une foule de thèmes et de valeurs qui sont importants pour divers citoyens, une stratégie servant à faciliter l'adhésion, « [traduction] mon avis, c'est qu'il faut pousser l'idée sur tous les fronts parce que les messages résonnent chez certaines personnes, mais pas chez d'autres » (communication personnelle, 30 janvier 2014).

La formulation des messages reposait sur le contexte. La géographie ainsi que les plans provinciaux et régionaux passés ont amené la Ville de Vancouver à adopter très tôt les principes de la croissance intelligente et à apporter certaines modifications du réseau routier pour favoriser le transport actif. D'autres facteurs contextuels qui continuent à influencer l'élaboration des politiques sont notamment le nombre accru de déplacements sur un espace routier restreint, une demande accrue en transport en commun, les conséquences de l'inactivité physique sur la santé, les coûts élevés de logement, le vieillissement de la population ayant besoin d'une meilleure accessibilité, la hausse du prix de l'essence, le changement climatique et l'évolution de Vancouver en tant que ville créative et diversifiée sur le plan culturel qui peut livrer concurrence sur le marché mondial. Ces facteurs contextuels ont permis de formuler les messages et ont été intégrés à la politique.

Plusieurs aspects importants ont été pris en considération lors de la rédaction de la politique, comme les leçons tirées des politiques et expériences passées, la rigueur, la formulation, le langage simple et la lisibilité. Comme l'illustre la brève description des antécédents plus haut dans le présent rapport, les politiques antérieures ont tiré profit les unes des autres :

[Traduction] Vancouver a une longueur d'avance depuis assez longtemps en Amérique du Nord... Juste au cours des cinq dernières années environ, les pressions pour soutenir le transport durable se sont davantage fait sentir, d'abord avec le *Greenest City Action Plan*, puis

maintenant le nouveau plan de transport. Il y a dorénavant une nouvelle norme en matière de réseau de transport actif, comme en témoignent nos nouvelles voies cyclables AAA (*all ages and abilities*, soit pour tous les âges et toutes les aptitudes) au centre-ville (communication personnelle, 27 janvier 2014).

[Traduction] Si on retourne encore plus loin en arrière, nous avons une longue expérience de la bonne gestion de l'utilisation des terres et des transports qui a donné d'excellents résultats. Le plan de transport précédent, élaboré en 1997, nous a grandement permis de ne pas étendre l'espace routier. Au cours des 15 dernières années, voire plus, le nombre de personnes qui vivent et travaillent dans la ville s'est accru, tout comme le nombre de déplacements et l'activité commerciale. Cela dit, les déplacements en voiture ont, dans l'ensemble, connu un déclin en cours de la même période, la croissance ayant été soutenue par des moyens durables. Nous avons des données à l'appui, et elles réussissent à convaincre les intervenants et le public en général (communication personnelle, 27 janvier 2014).

Alors que la Ville était tenue, en vertu du plan de transport de 1997, de ne pas étendre le réseau routier, elle est encore plus restreinte en vertu du nouveau plan. Ce dernier reconnaît les défis que présente le nombre accru de déplacement dans un espace routier limité, et bon nombre des mesures prévues dans le plan nécessiteront une réaffectation active de cet espace routier en tentant de tenir les véhicules privés à l'écart. De plus, il établit une hiérarchie explicite des transports, en donnant la priorité, dans l'ordre, à la marche, au vélo et au transport en commun. Il adopte une approche différente de celle du plan précédent, lequel était plus implicite qu'explicite quant à une telle hiérarchie.

Une attention particulière a été portée à la formulation afin d'obtenir le plus d'appuis possible au sein du public au moment de proposer cette hiérarchie des modes parce que les médias ont souvent tendance à dépeindre la Ville comme livrant une guerre ouverte contre l'automobile. Il a également été important de surveiller la couverture médiatique en raison de la désinformation qu'elle peut véhiculer :

[Traduction] Les médias et la perception qu'il s'agit d'une guerre contre l'automobile représentent l'un des plus gros défis à relever... Les médias ont besoin d'une histoire; ils sont prêts à créer une controverse pour vendre des copies... Ils montent les cyclistes contre les automobilistes. Cela dit, certains journalistes ou certains journaux ont adopté une position plus progressiste... Parfois, certains articles de journaux enflammés partent dans une direction, puis dans l'autre (communication personnelle, 30 janvier 2014).

L'un des événements dont la Ville s'est servie pour formuler ses messages a été les Olympiques. Les Olympiques ont prouvé que la Ville était en mesure de fonctionner en présence d'un niveau de transport actif beaucoup plus élevé et un espace routier réduit pour les véhicules motorisés. Cet événement a permis de modifier la perception du public envers l'utilisation qu'il est possible de faire des rues parce que les citoyens l'ont expérimenté durant les Jeux. Il a également offert la possibilité de prendre appui sur son succès :

[Traduction] Les Olympiques ont changé la donne pour Vancouver... La marche et le vélo ont connu une popularité soudaine, et le transport en commun a été certainement plus utilisé... Je crois que les Olympiques ont également modifié les perceptions sociales envers les rues en tant

qu'espaces publics. Nous avons des zones piétonnières dans le centre-ville et... une culture plus axée sur le plaisir dans la rue, une reconnaissance que les rues peuvent être des endroits de célébration et de rassemblement de la communauté. Nous avons vraiment tiré profit de cette nouvelle réalité dans le plan de transport, et les Jeux olympiques nous offrent un exemple concret et récent que nous pouvons souligner et qui peut trouver écho chez le citoyen moyen : « Je me rappelle – ça fonctionnait et c'était vraiment génial » (communication personnelle, 27 janvier 2014).

Il était tout aussi important de rédiger la politique dans un langage simple et clair, mais avec suffisamment de détail pour que le personnel puisse la mettre en œuvre et la communiquer efficacement aux citoyens de manière à respecter leur rythme et le temps qu'ils voulaient consacrer à sa lecture. « [Traduction] Elle a été écrite en suivant le principe de l'orientation par divulgation progressive et un niveau de détail qui peut déboucher sur des énoncés plus étoffés. Ainsi, que vous ayez une ou dix minutes, ou une heure, vous pouvez la passer rapidement en revue pour en saisir l'essentiel ou la lire en profondeur » (communication personnelle, 27 janvier 2014).

Une fois le document rédigé, il a été soumis à un processus complet d'examen par les citoyens, puis modifié en fonction des commentaires reçus. Il convient de noter que « [traduction] le document a énormément changé à la suite des commentaires du public ou du conseil municipal » (communication personnelle, 30 janvier 2014), ce qui prouve encore une fois que la Ville a écouté les voix qui s'élevaient et en a tenu compte.

4.4. Utilisation de données probantes

L'utilisation de données probantes a également facilité la formulation des messages à transmettre au public. Les données probantes ont offert un puissant mécanisme pour obtenir le soutien des gens envers l'intégration du transport actif aux politiques de modification du réseau routier. Elles ont été recueillies comme suit : recension des écrits pour connaître les pratiques exemplaires du monde entier, analyse approfondie des données et des tendances, ateliers avec les intervenants pour acquérir des connaissances locales et examens par les pairs, soit des experts en la matière venant de l'extérieur. Une fois résumées, les connaissances tirées de ces diverses sources ont permis de mettre la question du transport actif à l'ordre du jour, de changer la culture communautaire et la façon dont les citoyens perçoivent les routes et l'espace public, d'élaborer la politique et d'en soutenir l'adoption par le conseil municipal. Divers acteurs ont contribué à l'élaboration de la politique en fournissant des données probantes. La Ville a réuni et analysé la plupart des données probantes fournies à l'échelle locale. Voici quelques-unes des données ainsi recueillies :

- recensement de la circulation pour comprendre les questions liées à la capacité et l'évolution des tendances au fil du temps
- interrogations au passage pour mieux comprendre les moyens que les citoyens utilisent pour se rendre à destination;
- études des plaques d'immatriculation pour déterminer si la circulation est de nature locale ou régionale;
- recensement des temps de déplacement avant et après les projets pour déterminer si ces temps ont augmenté ou diminué et dans quelle mesure;

- analyses des tendances concernant la répartition modale à l'aide des données de TransLink;
- examen des données sur les décès obtenues du Service de police de Vancouver;
- évaluation des collisions impliquant des véhicules motorisés à partir des données obtenues des compagnies d'assurance de la Colombie-Britannique (Ville de Vancouver, 2012).

En plus des données probantes recueillies par la Ville, d'autres données locales ont été fournies par les partenaires ayant effectué des études sur le transport actif. Comme mentionné précédemment dans le rapport, Vancouver Coastal Health, l'Université Simon Fraser, l'Université de la Colombie-Britannique et TransLink figurent parmi les fournisseurs de données probantes. Vancouver Coastal Health et les deux universités ont joué un rôle de premier plan en présentant des données scientifiques d'un point de vue neutre et sous l'angle de la santé. Le site Web *Cycling in Cities* contient certaines publications universitaires découlant de ces travaux de recherche concertée. Des produits de connaissance qui mettent en lumière les principales conclusions de recherche ont été (et sont toujours) élaborés selon les besoins (p. ex., brochures de deux pages) en vue de leur diffusion. Les chercheurs prenant part aux travaux ont également transmis des données probantes aux employés de la Ville, qui les ont intégrées aux rapports qu'ils ont rédigés pour le conseil municipal afin de faire progresser la question du transport actif à l'ordre du jour. Certains chercheurs principaux, prenant part à l'Active Transportation Policy Council, sont également allés à plusieurs reprises rencontrer le conseil municipal pour lui parler de données probantes durant le processus d'élaboration de la politique.

Dans l'ensemble, les données recueillies à l'échelle de la ville, comme le nombre de vélos, le recensement de la circulation, les prévisions démographiques, la croissance de l'emploi, les données démographiques, les coûts, les tendances, les habitudes de déplacement, l'analyse des déplacements selon le mode de transport, les temps de déplacement, les répercussions propres aux sites, les accidents mortels de la circulation et les enquêtes, se sont avérées de précieuses sources d'information qui ont été utiles lors de l'élaboration et de l'adoption de la politique. Selon certains informateurs clés, le directeur de la Ville et le conseil municipal ont tenu compte des données et s'en sont servis pour prendre des décisions éclairées, comme l'illustre la citation suivante :

[Traduction] Il ne s'agit pas bon gré mal gré d'éliminer les voitures des rues. Nous faisons beaucoup d'analyses en profondeur. Nous examinons les répercussions sur la circulation, l'évolution du volume de la circulation, les délais de déplacement, l'incidence sur la sécurité. Nous ne voulons pas que la ville devienne engorgée... Il y aura toujours une certaine opposition. Ils n'ont rien sur quoi s'appuyer si les répercussions sur la circulation sont négligeables, et nous avons des données qui le démontrent (communication personnelle, 27 janvier 2014).

En plus de démontrer et de justifier les décisions prises en matière de transport, les données recueillies ont également été mises en ligne pour accroître la transparence du processus. Ainsi, la communication des données liées aux décisions du conseil municipal a permis de « [traduction] raconter une histoire et de communiquer un message avec efficacité » (communication personnelle, 28 janvier 2014) et a aidé le personnel à bien évaluer les modifications à apporter au réseau routier. En outre, les données ont facilité le règlement de conflits lorsque ces modifications au réseau routier ont été apportées puisqu'elles ont permis de mieux faire connaître la situation, notamment l'évolution réelle du débit

routier. Elles ont également aidé à persuader les principaux intervenants des avantages d'un changement de politique.

Il est arrivé que des consultants soient embauchés pour mener des études plus poussées. Des experts internationaux, comme ceux de Walk21, ont également pris part à la collecte de données probantes. L'évaluation de l'accessibilité piétonnière (*walkability*) effectuée par l'entremise de Walk21, a permis de recueillir des données locales, de faire participer la communauté et d'informer les principaux intervenants. Les experts internationaux ont animé des ateliers, effectué l'évaluation de l'accessibilité piétonnière et obtenu la signature du maire à l'appui de la *Charte internationale de la marche* (1999).

Les pratiques exemplaires provenant d'autres pays figurent également parmi les données probantes recueillies à l'échelle internationale. Ces pratiques exemplaires se sont avérées utiles pour comprendre l'approche que les autres ont adoptée pour modifier les politiques, connaître son fonctionnement et déterminer si de tels changements étaient possibles. Voilà autant de renseignements qui ont permis d'élaborer la politique de la Ville de Vancouver. L'approche de Portland et de Copenhague en particulier ont grandement influencé le processus d'élaboration de la politique de la Ville :

[Traduction] L'expérience vécue ailleurs semble trouver écho auprès des villes. Ainsi, Portland est toujours un modèle pour nous. Elle a un climat semblable, elle est plus petite que Vancouver, mais elle dispose d'une foule d'infrastructures et présente un taux de cyclisme très élevé; d'ailleurs il y est plus sécuritaire de faire du vélo qu'ailleurs... Bien sûr, la Ville tient compte d'autres études de cas ou pratiques exemplaires pour déterminer ce qui lui conviendrait le mieux (communication personnelle, 30 janvier 2014).

Un examen de l'ébauche du plan par les pairs a également permis d'améliorer le produit final et d'obtenir le soutien des intervenants. Le groupe d'examen se composait de Donald Shoup, reconnu pour ses connaissances en matière de stationnement, et Jarrett Walker, reconnu pour ses travaux sur le transport en commun. Puisque le stationnement était une question très litigieuse, ces experts ont été des conseillers particulièrement éclairants.

5. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET LEÇONS APPRISSES

La Ville de Vancouver est une municipalité novatrice qui a recours à une politique de modification du réseau routier pour soutenir le transport actif. L'approche qu'elle a adoptée est unique parce qu'elle s'est servi d'une hiérarchie des modes de transport dans sa politique, laquelle donne priorité aux modes suivants, dans l'ordre : marche, vélo, transport en commun, taxi/transports commerciaux/covoiturage, ensuite les véhicules privés (Ville de Vancouver, 2012). Le présent rapport décrit l'élaboration de *Transportation 2040* et cerne plusieurs facteurs et processus qui ont mené à l'élaboration réussie de la politique, notamment : la géographie et le contexte régional et historique de la ville, ses efforts pour harmoniser sa politique actuelle aux politiques et expériences passées, l'établissement de solides partenariats avec divers employés de la Ville et intervenants externes, les efforts marqués pour faire participer la communauté et connaître son point de vue lors de l'élaboration de la politique, la formulation des messages à transmettre et l'utilisation de données probantes sur le plan scientifique, de données recueillies localement et de pratiques exemplaires.

Bon nombre de ces facteurs et processus ont été importants non seulement pour l'élaboration et l'adoption de la politique, mais aussi pour sa mise en œuvre. Au moment de présenter la politique au conseil municipal, il était important de faire participer des partenaires pour démontrer leur soutien, d'utiliser des données probantes pour apaiser les préoccupations du public, faire participer la communauté pour saisir les besoins des citoyens et les sensibiliser à la modification du réseau routier et de formuler la politique de diverses façons pour qu'elle trouve écho auprès d'une grande partie de la population. Ces efforts ont permis au conseil municipal de prendre une décision éclairée quant à l'adoption ou à la modification de la politique. Ils l'ont également aidé à évaluer les opinions des gens opposés à la politique, ainsi que la couverture médiatique négative.

La politique qui a été élaborée et mise en œuvre jusqu'à maintenant ainsi qu'une grande partie du travail mené au cours des étapes précédentes décrites dans le présent rapport ont permis de mieux préparer la mise en œuvre concrète. L'établissement de liens avec le personnel interne tout au long de l'élaboration de la politique a été un mécanisme clé pour soutenir la mise en œuvre. Les employés ont été mis au courant des modifications à apporter au réseau routier, et ils ont travaillé ensemble dans tous les services pour trouver une façon d'y intégrer le transport actif. *Transportation 2040* (2012) a également établi un certain nombre de principes afin d'orienter la mise en œuvre de la politique. L'un de ces principes est d'assurer une coordination avec les projets d'entretien, de construction et de réfection des routes afin d'apporter les améliorations souhaitées à peu ou pas du tout de frais (Ville de Vancouver, 2012). Une autre façon de surveiller la mise en œuvre est de mesurer les progrès et d'adapter la politique et les interventions aux besoins (Ville de Vancouver, 2012, p. 63).

L'étape de la mise en œuvre peut également susciter de la grogne chez les citoyens, surtout lorsque vient le temps de modifier réellement les routes afin de respecter les nouvelles politiques. Selon un informateur clé, « [traduction] ce n'est peut-être pas représentatif de la population en général, mais nous nous faisons encore chahutés lorsque nous essayons de mener les projets sur le terrain » (communication personnelle, 30 janvier 2014). Les données provenant de l'échelle locale qui font état de problèmes, comme les embouteillages, ont été aussi utiles pour élaborer la politique que pour la mettre en œuvre. L'analyse des données recueillies portant sur les répercussions des modifications au réseau routier a été essentielle pour atténuer les critiques ou les préoccupations soulevées et permettre au conseil municipal de constater que ses décisions sont soutenues.

Certaines modifications apportées au réseau routier ont posé plus de difficultés que d'autres. L'élimination de places de stationnement a été tout un défi. « [Traduction] Chaque place de stationnement perdue suscite la controverse partout, mais la ville compte de nombreux parcs de stationnement inutilisés, par exemple les garages, des endroits où les gens n'ont simplement pas l'habitude de stationner. Comme ils sont habitués de stationner leur voiture dans la rue, ils s'opposent à toute perte de place de stationnement » (communication personnelle, 30 janvier 2014). En outre, les principaux intervenants estiment qu'ils ont dû trouver plus de champions dans le milieu des affaires, puisque c'est toujours difficile pour les commerçants de voir disparaître des places de stationnement. Les autres défis mentionnés sont l'imposition du casque de cycliste et le manque de fonds pour modifier le réseau routier.

Malgré les défis, la Ville de Vancouver est reconnue pour son excellence en matière de planification durable et a reçu plusieurs prix dans ce domaine, dont le Prix des transports de 2014 et le Prix des communautés durables de 2012 de la Fédération canadienne des municipalités.

6. RÉFÉRENCES

- Association canadienne des automobilistes. (2013). *Coût d'utilisation d'une automobile – Au-delà de l'étiquette de prix : comprendre les dépenses liées au véhicule* (édition 2013). Consulté à l'adresse http://www.caa.ca/wp-content/uploads/2012/06/CAA_Driving_Cost_French_2013_web-2.pdf
- Berrigan, D., Troiano, R., McNeel, T., DiSogra, C. et Ballard-Barbash, R. (2006). « Active transportation increases adherence to activity recommendations ». *American Journal of Prevention Medicine*. Volume 31 (3), p. 210-216.
- Boyd, D. (2004). *La durabilité en génération : une nouvelle vision pour le Canada*. Consulté à l'adresse <http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/telechargements/2004/LA%20DURABILITE%20EN%20UNE%20GENERATION.pdf>
- Canadian Veggie. (2012). *Living car free saves me \$7,000 per year*. Consulté à l'adresse <http://canadianveggie.wordpress.com/2012/06/09/living-car-free-saves-me-7000-per-year/>
- City Hall Watch. (2013). *Tools to engage in Vancouver city decisions: Citizen writes city on point grey road – Cornwall Avenue active transportation corridor project*. Consulté à l'adresse <http://cityhallwatch.wordpress.com/2013/06/30/citizen-writes-city-on-point-grey-road-cornwall-corridor-issues/>
- Colombie-Britannique. (1953). *Vancouver Charter* (SBC 1953). Consulté à l'adresse http://www.bclaws.ca/Recon/document/ID/freeside/vanch_00
- Colombie-Britannique. (1996). *Local Government Act* (RSBC 1996). Consulté à l'adresse http://www.bclaws.ca/Recon/document/ID/freeside/96323_00
- Colombie-Britannique. (2002). *Agricultural Land Commission Act* (SBC 2002). Consulté à l'adresse http://www.bclaws.ca/civix/document/id/complete/statreg/02036_01
- Colombie-Britannique, ministère de l'Environnement. (2008). *Climate action plan*. Consulté à l'adresse http://www.env.gov.bc.ca/cas/pdfs/climate_action_21st_century.pdf
- Colombie-Britannique, ministère des Transports. (2008). *The provincial transit plan*. Consulté à l'adresse http://www.th.gov.bc.ca/transit_plan/
- Colombie-Britannique, ministère des Transports. (2006). Communiqué de presse intitulé *\$2 Million to promote active commuting options*. Consulté à l'adresse http://www2.news.gov.bc.ca/news_releases_2005-2009/2006OTP0118-000912.pdf
- Fédération canadiennes des municipalités. (2012). *Planification – Gagnant ex aequo 1 – 2012 : Ville de Vancouver (Colombie-Britannique)*. Consulté à l'adresse <http://www.fcm.ca/accueil/prix/prix-des-collectivit%C3%A9s-durables/gagnants-2012/planification-%E2%80%93-gagnant-ex-aequo-1-%E2%80%93-2012.htm>
- Google Maps. (2014) Région métropolitaine de Vancouver, Colombie-Britannique. Consulté à l'adresse <https://www.google.ca/maps/place/Vancouver,+BC/@49.2539899,-123.0884273,12z/data=!4m2!3m1!1s0x548673f143a94fb3:0xbb9196ea9b81f38b>

- Greater Vancouver Regional District. (1975). *The livable region 1976/1986: Proposals to manage the growth of greater Vancouver*. Consulté à l'adresse <http://davidpereira.ca/wp-content/uploads/2011/12/1975-03-00-GVRD-The-Livable-Region-1976-1986-proposals.pdf>
- Greater Vancouver Regional District. (1990). *Creating our future: Steps to a more livable region*. Consulté à l'adresse <http://www.metrovancouver.org/about/publications/Publications/LRSP.pdf>
- Greater Vancouver Regional District. (1993). *Transport 2021*. Consulté à l'adresse http://www.inro.ca/en/pres_pap/international/ieug93/Paper17_1993.pdf
- Greater Vancouver Regional District. (1996). *The livable region strategic plan*. Consulté à l'adresse http://gvrld.com/liveable_region_plan/index.html
- Greater Vancouver Regional District. (2011). *Metro Vancouver: Regional growth strategy*. Consulté à l'adresse <http://www.metrovancouver.org/PLANNING/DEVELOPMENT/STRATEGY/Pages/default.aspx>
- Institut canadien des urbanistes. (2014). Healthy communities factsheets: Fact sheet 1.
- Less, E., Philippe, D. et Redman, H., (2008). *Introduction to land use planning for health professionals: Workshop reader*. Provincial Health Services Authority. Consulté à l'adresse <http://www.phsa.ca/NR/rdonlyres/B874A0D9-398F-4B44-A0D5-32634328EBAB/0/IntroductiontoLandUsePlanningforHealthProfessionalsWorkshopReader.pdf>
- Metro Vancouver. (2014). *About us*. Consulté à l'adresse <http://www.metrovancouver.org/about/Pages/default.aspx>
- Punter, J., (2003). *The Vancouver achievement: Urban planning and design*. UBC Press.
- Statistique Canada. (2011). *Le déplacement domicile-travail : Enquête nationale auprès des ménages*. Consulté à l'adresse http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/99-012-x2011003_1-fra.cfm#b2
- Statistique Canada. (2011). *Enquête nationale auprès des ménages*, tableaux de données de Vancouver. Consulté à l'adresse <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/fogs-spg/Pages/FOG.cfm?Lang=F&level=4&GeoCode=5915022>
- Université de la Colombie-Britannique. (2005). *Strategic transportation plans*. Consulté à l'adresse <http://planning.ubc.ca/vancouver/transportation-planning/transportation-plans/strategic-transportation-plans>
- Ville de Vancouver. (1990). *Clouds of change*. Consulté à l'adresse <http://www.sfu.ca/content/dam/sfu/continuing-studies/forms-docs/city/Clouds-of-Change-Volume1-and-Volume2.pdf>
- Ville de Vancouver. (1995). *Cityplan*. Consulté à l'adresse <http://former.vancouver.ca/commsvc/s/planning/cityplan/Visions/index.htm>
- Ville de Vancouver. (2002). *Downtown transportation plan*. Consulté à l'adresse http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/tc/T41-1-19-eng.pdf

- Ville de Vancouver. (2011). *Greenest city action plan 2020*. Consulté à l'adresse <http://vancouver.ca/green-vancouver/greenest-city-2020-action-plan.aspx>
- Ville de Vancouver. (2012). *Transportation 2040*. Consulté à l'adresse [http://vancouver.ca/files/cov/Transportation 2040 Plan as adopted by Council.pdf](http://vancouver.ca/files/cov/Transportation_2040_Plan_as_adopted_by_Council.pdf)
- Ville de Vancouver. (2014a). *Areas of the city*. Consulté à l'adresse <http://vancouver.ca/green-vancouver/areas-of-the-city.aspx>
- Ville de Vancouver. (2014b). *Population*. Consulté à l'adresse <http://vancouver.ca/green-vancouver/population.aspx>
- Walk21. (1999). *Charte internationale de la marche*. Consulté à l'adresse [http://www.walk21.com/charter/documents/international charter for walking french.pdf](http://www.walk21.com/charter/documents/international_charter_for_walking_french.pdf)