



# FICHE D'INFORMATION :

## LE TRANSPORT ACTIF

L'environnement bâti peut avoir une incidence sur l'activité physique de la population en favorisant ou en gênant l'accès aux moyens de transport actifs. Investir dans une infrastructure de transport actif dans une collectivité comporte de nombreux avantages, notamment une augmentation de l'activité physique, une cohésion sociale accrue, une sécurité renforcée pour les piétons et les cyclistes, une meilleure qualité de l'air et des avantages économiques pour le quartier. Toutefois, souvent les aménagements favorisant le transport actif ne profitent qu'aux quartiers qui ont un statut socioéconomique élevé. Il est donc important de ne pas négliger les quartiers ayant un statut socioéconomique moins élevé, d'autant plus qu'il est fort possible que les résidents de ces quartiers n'aient pas de revenus suffisants pour se permettre d'autres moyens de transport. Par conséquent, bâtir des collectivités qui encouragent le transport actif permet à tous de se déplacer en toute sécurité.

### Les éléments d'un environnement bâti qui favorisent le transport actif :



#### Rues conviviales

Des rues conçues pour être sûres et accessibles à tous les usagers, y compris les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les gens en voiture.



#### Connectivité du réseau

La création d'un réseau routier compact et d'une infrastructure piétonnière et cycliste continue font qu'un quartier est plus sécuritaire pour tous les usagers et favorise le transport actif.



#### Utilisation mixte du territoire

Différents usages d'un même espace (usage commercial, résidentiel, culturel, aires ouvertes et aires de travail) créent des collectivités plus intégrées et plus dynamiques. Cela encourage aussi la marche et le vélo en réduisant les distances entre les destinations.



### Des pistes cyclables et des voies piétonnières sûres et visibles

Des voies de circulation réservées aux différents modes de déplacement et des séparations physiques qui protègent les piétons et les cyclistes des voitures.

### Des stationnements pour vélos

Une infrastructure adéquate pour les cyclistes permet à un plus grand nombre de personnes de faire du vélo et de garer leurs vélos.



### Des aménagements de rues qui ralentissent la circulation

Des ralentisseurs de vitesse, des goulots, des ronds-points et tout autre moyen physique de ralentissement de la circulation.

### Des passages pour piétons accessibles et sûrs

Ce qui comprend des éléments tels que des bordures de trottoir adaptées, des surfaces podotactiles et des signaux d'avertissement auditifs.



### L'éclairage extérieur

Un bon éclairage des rues et des voies publiques peut accroître le sentiment de sécurité et encourager l'utilisation de certaines voies, jour et nuit.

### Des arbres et des plantes

Ces éléments procurent de l'ombre, embellissent les rues et encouragent la circulation piétonnière.

### Des endroits où s'asseoir

Certains endroits le long des voies publiques et des trottoirs offrent aux piétons la possibilité de se reposer.

## Les façons dont la politique appuie les pratiques exemplaires en matière de transport actif :



### La mise en œuvre et la révision des plans de transport actif.

**La priorité accordée** aux besoins des cyclistes et des piétons dans les plans de transport.

### L'adoption des politiques

de « rues conviviales ».

### L'attention à ce que les besoins

des populations vulnérables soient entendus et pris en compte dans le processus de planification des transports.

### L'intégration d'usages mixtes et

la connectivité des rues dans la planification de nouveaux projets d'aménagement à grande échelle.

### L'investissement prioritaire dans le transport actif et les rues conviviales

dans les quartiers à faible revenu ou les quartiers mal desservis.

## Exemples de politiques au Canada favorisant le transport actif

1. [Le plan Transportation 2040 de Vancouver](#) - Ce plan veut qu'au moins les deux tiers de tous les déplacements se fassent à pied, à vélo et par transport en commun d'ici 2040.
2. [Le plan Active Transportation de Saskatoon](#) - Ce plan a réalisé une analyse d'équité de la ville, ce qui a permis de déterminer sept quartiers ayant une population plus vulnérables et nécessitant des interventions prioritaires en matière de transport actif.
3. [Le plan piétonnier Step Forward de la ville de Calgary](#) - Cette stratégie s'appuie sur les problématiques et les idées soulevées par les membres de la communauté, notamment des questions touchant la sécurité, l'agrément et la facilité d'utilisation ou encore le réseau des voies piétonnières en ville.
4. [#CycleON, Stratégie de promotion du vélo en Ontario](#) - Cette stratégie met de l'avant les facteurs clés de succès dans le soutien au cyclisme, notamment le développement de réseaux cyclables interreliés, les infrastructures secondaires comme le stationnement et l'entreposage des bicyclettes, et la sensibilisation du public.
5. [Les rues conviviales de Grand Sudbury](#)- L'approche des « rues conviviales » de Sudbury tient compte des besoins de tout le monde durant la planification, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux de transport, à savoir toutes les voies publiques, tous les projets et leurs différentes phases.
6. [Politique de l'activité physique du sport et du plein air de la ville de Drummondville](#)- Ce plan directeur a l'accessibilité comme axe central.



Centre d'écologie  
urbaine de Montréal



Sustainable  
Calgary



the centre for  
active transportation

*Cette ressource a été rendue possible grâce à une contribution financière de l'Agence de santé publique du Canada. Les idées exprimées ici ne représentent pas nécessairement celles de l'Agence de la santé publique du Canada. Les vecteurs utilisés dans l'infographie sont attribués à mikicon, Luis Prado, Milton Raposo C. Rêgo Jr., johanna, Mello, Yeoul Kwon et Andrew Doane de Noun Project.*