Programme de Gestion de la demande en transport : un partenariat en transport durable

Organisation
Ville de Kelowna, district régional de Central Okanagan, Première nation de Westbank

Statut
Début en 1999, continu

Aperçu
La région de Central Okanagan, en Colombie-Britannique, figure parmi les régions qui croissent le plus rapidement. Jouissant d'une excellente qualité de vie et d'une industrie florissante de haute technologie, la population régionale de plus de 150 000 personnes devrait s'accroître de 80 000 nouveaux arrivants d'ici 2020.

Pour maintenir l'habitabilité et la mobilité au sein de la collectivité, la ville de Kelowna a créé un partenariat unique avec le district régional – partenariat auquel s'est joint par la suite la Première nation Westbank, dans le but d'élaborer et de mettre en œuvre un programme régional de gestion de la demande en transport (GDT). Administré par le Service de transport de la ville, le programme de GDT est considéré par plusieurs comme le plus élaboré à l'extérieur du Grand Vancouver.

Ayant pris comme objectif de réduire de 12 p. 100 la circulation automobile dans la région aux heures de pointe d'ici 2013, proportionnellement à la hausse du débit de la circulation, la ville de Kelowna a mis en œuvre un certain nombre de programmes et de politiques de GDT depuis 1999.

Ces programmes ont contribué à diminuer le nombre de véhicules à occupant unique (auto-solo) dans la région au profit du transport en commun, à accroître les déplacements en vélo, le recours à la marche, le covoiturage, les déplacements en groupe et en dehors des heures de pointe.

Le groupe de GDT dispose d'un budget de fonctionnement de 235 000 $ pour payer le salaire de 2,5 employés temps plein et administrer les nombreux programmes.

Contact
Jerry Dombowsky, superviseur, programmes de GDT
Ville de Kelowna
Téléphone : (250) 862-3339, poste 618
Courriel : jdombows@city.kelowna.bc.ca

Ressources
- Ville de Kelowna (www.city.kelowna.bc.ca)

Mise en contexte

Située au cœur de la zone vinicole de la Colombie-Britannique, à environ 400 kilomètres de Vancouver, la région de Central Okanagan est non seulement l'une de celles qui croissent le plus rapidement, mais elle est aussi un important centre régional de service et une destination touristique tout au long de l'année. Dernièrement, la région s'est vue qualifiée localement de «Silicon Vineyard» (vignoble Silicon) du fait que la haute qualité de vie et la proximité des marchés ont attiré plus de 200 entreprises de haute technologie ces dernières années.

Présentement, la région de Central Okanagan compte une population de 158 500 résidants à laquelle devraient s'ajouter 80 000 autres nouveaux arrivants d'ici 2020, les chercheurs d'emplois et les retraités formant la majorité. La ville de Kelowna est la plus importante de la région avec une population de 103 400 résidants.

Le transport à Kelowna est limité par les lacs et les montagnes

Problématique

Déjà en 1995, le plan communautaire officiel (PCO) de la municipalité et les documents de planification régionale font état de la gestion de la demande en transport (GDT). Au nombre des principaux documents municipaux et régionaux dans lesquels la GDT est mentionnée et appuyée, voici les documents ci-dessous.

- **Plan de transport de la vallée de l'Okanagan** (1995). Un projet de planification stratégique à long terme en matière de transport, entrepris par la B.C.Transportation Financing Authority (commission de financement des transports) et le B.C. Ministry of Transportation and

Highways (ministère des transports et de la voirie), dans le cadre duquel est examiné l'ensemble des besoins du réseau de transport jusqu'en 2020. Est recommandée l'adoption d'une stratégie plus équilibrée entre la construction d'infrastructures de transport et la gestion de la demande à l'aide de programmes de GDT.

- **Plan de transport de la ville de Kelowna** (1995). Plan dans lequel est soulignée l'importance de respecter les politiques en matière d'utilisation des terres qui favorisent le transport en commun, le cyclisme et la marche et d'élaborer d'autres modes de transport à l'aide de programmes de GDT.
- **Stratégie de croissance de la région de Central Okanagan** (2000). Document de planification stratégique, parrainé par la province, dans lequel sont déterminées les orientations à long terme en matière de planification et établis les assises des décisions liées à la mise en œuvre des programmes provinciaux dans la région. Le plan fait ressortir l'importance de maintenir la mobilité communautaire en ayant recours à la GDT.
- **Kelowna 2020 : plan communautaire officiel** (2004). Plan communautaire officiel (PCO) dans lequel, au chapitre consacré à la GDT, est recommandée la mise en œuvre de certaines initiatives, dont un programme de formation et de commercialisation en GDT, un programme municipal de réduction des déplacements et d'autres programmes de réduction des déplacements favorisés par les employeurs. Il est aussi questionde la marche, du cyclisme et du transport en commun.

Buts et objectifs

Le district régional de Central Okanagan compte plus de 91 000 véhicules immatriculés. Chacun des ménages sur son territoire parcourant plus de 30 000 kilomètres par année en voiture, la région se démarque comme la plus dépendante de l'automobile en Colombie-Britannique. Présentement, 68 p. 100 des résidants du centre-ville de Kelowna et 85 p. 100 de ses banlieusards sont seuls au volant de leurs voitures pour aller au travail.

Cette dépendance à l'égard de l'automobile met le réseau de transport régional à rude épreuve, une grande partie ne pouvant être développée davantage en raison de la présence dans la région de lacs, de montagnes, de vallées étroites et de terres agricoles protégées. Les routes sont de plus en plus congestionnées, l'air est de plus en plus pollué et la qualité de vie enviable de la région s'est atténuée.

Alors que l'on prévoit que le nombre de déplacements quotidiens en voiture augmentera de 200 000 à Kelowna uniquement d'ici 2020, les administrations régionales ont convenu de prendre des mesures pour assurer le maintien à long terme de l'habitabilité de la région et de réduire le nombre d'auto-solo.

L'objectif d'ensemble du programme de gestion de la GDT, de la région de Central Okanagan, consiste à réduire le nombre d'auto-solo. En particulier, le programme vise :

- à réduire la circulation automobile aux heures de pointe dans la région de 12 p. 100 d'ici 2013, proportionnellement à la hausse du débit de la circulation;
- à ce que les déplacements à vélo constituent 10 p. 100 de l'ensemble des déplacements;
- à développer et à améliorer les transports en commun locaux de façon à ce qu'ils assurent 4 p. 100 des déplacements aux heures de pointe;
- à appuyer les modifications aux lois et politiques qui favorisent une diminution du nombre de déplacements en auto-solo (par exemple, les polices d'assurance établies en fonctions de la distance, les objectifs obligatoires de réduction des déplacements, avantages fiscaux aux employeurs favorisant le transport en autobus, etc.)

Construire de nouvelles routes n'est pas la solution aux problèmes de la région

Actions

En 1998, le district régional, la ville de Kelowna et la province ont élaboré un plan d'activités pour la mise en œuvre d'un programme régional de GDT. Le plan a porté sur plusieurs aspects clés, dont la création d'une structure régionale pour le programme, la détermination d'objectifs mesurables pour réduire le nombre de déplacements en auto-solo et l'élaboration d'une gamme d'outils pour atteindre ces objectifs.

En 1999, une fois le plan d'activités terminé, le district régional et la ville de Kelowna ont signé une entente de partenariat pour mettre en œuvre le programme de GDT. Dans le cadre de l'entente, le district régional assume la responsabilité de la GDT au plan régional et délègue à la ville de Kelowna le soin d'en assurer le service. En 2000, la Première nation Westbank, située sur le territoire du district régional, a adhéré au programme de GDT à titre de partenaire actif.

Les programmes régionaux et les initiatives stratégiques en matière de GDT sont maintenant coordonnés par le groupe de travail sur la GDT du Service de transport de la ville de Kelowna. Le groupe de travail a reçu le mandat d'atténuer le besoin de construire de nouvelles routes en réduisant le nombre de déplacements par voiture et la demande d'espace routier, et ce, par la mise en œuvre de programmes et de politiques influant sur le choix du mode de déplacement, sur le nombre de déplacements et sur l'heure des déplacements.

Depuis 1999, le service de GDT a contribué à la mise en œuvre d'un certain nombre de nouveaux programmes, plans et projets, dont certains sont énumérés ci-dessous.

- **Plans directeurs sur le réseau cycliste et le réseau de trottoirs.** Ces deux plans ont été élaborés par la ville de Kelowna pour répertorier les ressources existantes, préciser les projets futurs et adopter une méthode quantitative pour mettre ces projets en ordre de priorité. Présentement, la ville de Kelowna dispose de 220 kilomètres de pistes cyclables, un des plus hauts pourcentages par habitant au pays.
- **Améliorations aux transports en commun.** La ville de Kelowna, le district régional et BC Transit ont apporté un grand nombre d'améliorations, dont la construction d'une nouvelle station qui sert de plaque tournante au réseau régional de transport en commun. En plus de la nouvelle station, trois autobus à deux étages ont été ajoutés à l'automne 2002 pour desservir les parcours présentement trop achalandés. Un service de quartier sera inauguré à l'automne 2004.
- **Gestion des parcs de stationnement.** Le groupe de travail sur la GDT s'assure que le nombre de parcs de stationnement suffit à la demande et que les politiques en matière de prix sont conformes aux objectifs régionaux de GDT, en particulier en ce qui a trait à la ville de Kelowna, où fut adoptée une politique en matière de stationnement dans le cadre de laquelle le prix mensuel minimal de stationnement, dans un parc municipal, est de 10 p. 100 plus élevé que le prix mensuel d'une carte d'autobus, et ce, en tant que mesure incitative à l'utilisation du transport en commun.
- **Améliorations du cyclisme.** Le Service régional de transport de Kelowna a été le premier en Colombie-Britannique à doter tous ses véhicules de supports pour vélos. La ville de Kelowna a aussi partagé les coûts de mise en œuvre d'un programme d'installation de supports pour vélos, dans le cadre duquel les entreprises et les organisations communautaires offrent aux membres de leur personnel, à leurs clients et aux visiteurs des espaces bien aménagés et sécuritaires où ils peuvent garer leurs vélos. En 2002, la ville de Kelowna a installé des casiers pour vélos au centre de la ville que les cyclistes peuvent louer au mois. Conformément aux normes municipales de développement, les promoteurs de complexes commerciaux et de complexes domiciliaires multifamiliaux doivent prévoir des installations de stationnement et de rangement des vélos dans leurs plans de développement.

Un cycliste décharge son vélo à la station centrale de Kelowna

- **Études de faisabilité et programmes sur les modes de transport de rechange.** En 2001, la ville de Kelowna a mené une étude de faisabilité dans le but de concevoir une piste cyclable et pédestre le long d'une voie ferrée utilisée. Le programme «Rails with Trails» est présentement à l'étape de l'élaboration. La ville examine aussi la possibilité de créer un service de train de banlieue, du fait que le droit de passage s'applique de l'extrémité nord de la ville au centre-ville.

  Le conseil municipal de Kelowna a autorisé le Service de gestion des terres à entreprendre des négociations avec le Canadien national (CN) pour acquérir le droit de passage requis pour construire la piste cyclable et pédestre de long de la voie ferrée. La mise en service d'un train de banlieue est un projet à long terme inclus dans le plan de transport de la vallée de l'Okanagan présentement en voie d'élaboration.
- **Covoiturage.** Au début de 2004, le Service de GDT a lancé un projet régional de covoiturage, en partenariat avec l'organisation Commuter Connections qui a lancé le site Web www.carpool.ca, le programme en-ligne de covoiturage qui croît le plus rapidement au Canada et qui compte plus de 6 000 membres inscrits. En consultant le programme en-ligne, les conducteurs et les passagers peuvent se trouver des partenaires de covoiturage.

  «On peut faire le tour du site en deux minutes. Le site est gratuit, convivial et sécuritaire et offre des renseignements sur le coût des trajets quotidiens, les étiquettes de covoiturage et une foule d'autres ressources», selon Jerry Dombowsky, superviseur de la demande en transport.

- **Programme de réduction des déplacements des élèves du secondaire en voiture.** En partenariat avec une organisation environnementale de Vancouver, la ville de Kelowna parraine un programme de réduction des déplacements des élèves du secondaire en voiture. Dans le cadre du programme Off Ramp, des jeunes chefs de file sont formés pour élaborer des stratégies et des activités incitant leurs camarades à adopter la marche, le vélo, la planche à roulettes, les patins à roues alignées, les modes de transport en commun et le covoiturage pour venir à l'école.
- **Programme de sensibilisation du public.** Le Service de GDT parraine et coordonne chaque année plusieurs campagnes de sensibilisation pour faire connaître au public les principes et les objectifs de la GDT et pour obtenir son appui. La Go Green Week (semaine verte), la Journée de l'air pur et le Défi Transport sont au nombre des activités organisées. Il est également question de la Journée internationale Marchons vers l'école, le concours Environmental Mind Grind (concours sur les connaissances environnementales), l'exposition du maire sur l'environnement, les Family Environment Days (les journées familiales consacrées à l'environnement) et un camp d'été sur l'environnement.
- **Plan stratégique de marketing social.** À l'automne 2003, le Service de GDT a retenu les services d'une firme pour effectuer une recherche en profondeur menant à l'élaboration d'un plan stratégique de sensibilisation à la demande en transport à l'aide d'outils et de méthodes de marketing social. D'après les principes du marketing social, il ne suffit pas de sensibiliser les gens davantage pour changer leurs attitudes et leurs habitudes, il faut déterminer les obstacles et les possibilités et faire appel à la participation du public. Le plan stratégique, qui sera terminé vers le milieu de 2004, servira de modèle aux futures activités de sensibilisation du Service de GDT.

Résultats

Étant donné l'ampleur des programmes et des projets présentement en cours, le programme régional de GDT de la ville de Kelowna est considéré comme le plus complet de Colombie-Britannique à l'extérieur du Grand Vancouver. Dans le cadre du programme régional, voici les résultats ci-dessous.

- L'augmentation la plus rapide en Colombie-Britannique du nombre d'usagers en transport en commun au cours des dix dernières années, soit près de trois millions d'usagers annuellement.
- Une augmentation du nombre de cyclistes navetteurs. Aujourd'hui, un résidant sur sept utilise le vélo pour se déplacer (au moins quelques fois par semaine);
- Le premier réseau de transport en commun en Colombie-Britannique à doter tous ses véhicules de supports pour vélos.
- La ville a remporté en 2002 et en 2003 le concours Défi Transport, un concours national qui oppose les villes canadiennes pour déterminer laquelle peut le mieux réussir, en une semaine, à inciter ses résidants à avoir recours à d'autres modes de transport que l'auto-solo. En 2003, plus de 6 500 personnes ont participé au concours, ce qui représente un peu moins de 5 p. 100 de l'ensemble de la population de la région.
- Dans le cadre du programme promotionnel «Cash for Clunkers» (comptant pour les tacots) de mise à la casse de véhicules (vieux véhicules polluants), plus de 80 p. 100 des participants ont choisi d'autres options que d'utiliser une voiture (carte d'autobus biennale, achat d'un vélo, de souliers de marche, etc.).
- Entre 2000 et 2003, le nombre de coordonnateurs en milieu de travail du «transport vert» a passé de 20 à plus de 70.
- La participation des écoles du district scolaire aux programmes d'information et de promotion du transport vert, comme dans le cadre du concours de conception de l'affiche pour le Défi Transport, au cours de la semaine verte, a triplé depuis leur lancement en 2002. Plus de 2 500 élèves du primaire ont participé à l'exposition du maire sur l'environnement et le transport.

Participants

Toutes les municipalités de la région de Central Okanagan, et un certain nombre de partenaires à la programmation et au financement, ont participé à l'élaboration et à la mise en œuvre des activités régionales de GDT, dont les partenaires clés suivants :

- District régional de Central Okanagan
- Ville de Kelowna
- Première nation Westbank
- Okanagan University College
- Carpool.ca
- Kelowna Cycling Coalition (coalition cycliste de Kelowna)
- Fonds d'action pour le changement climatique
- Better Environmentally Sound Transportation (BEST)
- B.C. Transportation Financing Authority (commission de financement des transports)
- B.C. Ministry of Transportation and Highways (ministère des transports et de la voirie)

Ressources

Le groupe de GDT dispose d'un budget de fonctionnement de 235 000 $ pour payer le salaire de 2,5 employés temps plein et administrer les nombreux programme.

Des fonds dédiés sont alloués annuellement aux réseaux de transport sans voiture. La ville de Kelowna fournit annuellement 600 000 $ pour les pistes cyclables et 500 000 $ pour l'ajout de trottoirs. Ces contributions ne font pas partie des fonds alloués au programme de développement routier, dans le cadre duquel toute route collectrice ou route de dégagement doit être dotée d'une piste cyclable et de trottoirs.

Le Service de GDT a obtenu de nombreuses subventions et contributions provinciales et fédérales à ses projets et programmes. Ces fonds sont intégrés au financement des activités de GDT et représentent en moyenne présentement plus de 200 000 $ annuellement.

Échéancier

Le programme de GDT de la région de Central Okanagan a évolué au cours des années. Les étapes importantes sont données ci-dessous.

1995 : la GDT est intégrée au plan de transport de la vallée d'Okanagan et à celui de la ville de Kelowna.

1998 : la ville de Kelowna et le district régional de Central Okanagan élaborent un plan d'activités régional de GDT.

1999 : la ville de Kelowna crée un service de GDT pour administrer les programmes régionaux de GDT.

2000 : dans sa stratégie de croissance, la région de Central Okanagan détermine que la GDT constitue un outil important de mobilité communautaire.

2004 : la ville de Kelowna fait une mise à jour des dispositions sur le transport de son PCO afin d'intégrer des mesures et des orientations stratégiques supplémentaires de GDT.

Leçons apprises

Au nombre des autres leçons retenues lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques régionales et des programmes régionaux de GDT, certaines sont énumérées ci-dessous.

- **Mesurer les résultats des programmes.** Il est essentiel de mesurer les résultats des programmes pour répartir efficacement les ressources. Les bons critères doivent être mesurés lors de la mise en œuvre de programmes visant à modifier le comportement. Par exemple, le nombre de personnes qui demandent des renseignements sur le programme n'a aucun rapport avec la réussite du programme, ce qui compte vraiment, c'est le nombre de personnes qui ont changé leur comportement en raison du programme.
- **Inclure des objectifs à court et à long terme.** Les stratégies en matière de GDT doivent inclure un ensemble d'objectifs à court et à long terme -- obtenir des succès à court terme pour maintenir l'enthousiasme et prévoir des programmes à long terme pour réussir à changer les comportements.
- **Utiliser les médias locaux.** Les médias constituent une formidable ressource et un excellent véhicule pour influer sur les attitudes et les habitudes. Les médias devraient être utilisés à titre de promoteurs et de partenaires.
- **Analyser et utiliser les programmes d'aide fédéraux et provinciaux.** Les sources fédérales et provinciales de financement sont souvent accessibles pour des projets précis (habituellement de façon non continue). Ces fonds peuvent constituer un ajout efficace à vos programmes de GDT.
- **Sensibiliser la collectivité et obtenir son soutien.** Les groupes d'action et de soutien communautaires peuvent collaborer efficacement à la mise en œuvre des programmes de GDT.

Prochaines étapes

Le groupe de travail sur la GDT s'efforce présentement de terminer son plan stratégique de marketing social. Une fois terminé, le plan servira de modèle aux mesures et aux programmes promotionnels à venir.

Les images sont une gracieuseté de la ville de Kelowna