

6 La boîte à outils

Au Québec, à l'échelon municipal, les outils d'urbanisme qui découlent de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les compétences municipales sont nombreux. Ils permettent d'innover et d'anticiper les conséquences liées notamment aux choix d'utilisation du sol, et d'offrir des solutions en soutien au développement durable (Caron et Blais, 2008).

Ce chapitre examine la contribution des outils dont disposent les municipalités au déploiement d'environnements bâtis favorables à l'écomobilité. Ces outils sont ici décrits de façon sommaire, le guide [La prise de décision en urbanisme](#) (MAMROT, s. d.) fournissant davantage d'information. L'utilisation des différents outils d'intervention est illustrée par des bonnes pratiques québécoises¹².

6.1 Des outils de planification

Cette section fait le lien entre l'énoncé de vision stratégique et l'écomobilité, en plus de présenter les outils de planification que sont le plan métropolitain, le schéma d'aménagement et de développement, le plan d'urbanisme et le programme particulier d'urbanisme. Différentes planifications particulières adoptées par les municipalités dans le but de favoriser l'écomobilité sont également examinées.

L'adoption de ces documents de planification peut être l'occasion de fixer des cibles précises et réalisables qui pourront être évaluées à l'aide d'indicateurs, à moyen ou long terme. Une fois la cible fixée, la stratégie et les moyens pour l'atteindre seront déterminés. Par exemple, l'objectif pourra être de soutenir des modes d'urbanisation qui réduisent le recours à l'automobile et la cible, la diminution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

6.1.1 L'énoncé de vision stratégique

L'énoncé de [vision stratégique](#) est l'image globale indiquant où la collectivité souhaite en être à long terme, soit dans 15 à 20 ans ou plus (Guillemette, 2010). Elle est l'occasion de faire de l'écomobilité un élément central de la planification d'un territoire. Notons qu'en vertu de l'article 2.3 de la LAU les MRC et les communautés métropolitaines doivent maintenir en vigueur un énoncé de leur vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social. Par exemple, une vision liée à l'écomobilité peut également être énoncée lors de l'adoption d'un plan d'urbanisme ou d'un plan de transport.

12. Précisons que les bonnes pratiques québécoises décrites dans ce guide sont présentées à titre indicatif et n'ont pas fait l'objet d'une analyse juridique. Il va sans dire que, avant d'adopter des dispositions à l'égard de l'écomobilité, une municipalité doit consulter ses conseillers juridiques pour s'assurer de la légalité des dispositions prévues.

Figure 146 : Plan stratégique de Gatineau.



Ville de Gatineau

» Dans son Plan stratégique 2009-2014, la Ville de Gatineau (2009a) présente la vision de son développement pour les 25 prochaines années « Gatineau, une source de fierté et un modèle de collectivité viable! » (figure 146). Ainsi, dans ses « villages urbains », elle souhaite gérer la croissance en favorisant la densification des activités et la diversité des usages. De plus, elle souhaite poursuivre le développement d'un réseau de transport offrant des choix et orienté vers une mobilité durable. Selon le Plan stratégique, ceci pourrait se traduire par l'aménagement de pistes cyclables utilitaires et de rues conviviales, sécuritaires et attrayantes.

» Le plan de transport 2008 de la Ville de Montréal inclut l'énoncé de vision suivant : « Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi ».

6.1.2 Le plan métropolitain d'aménagement et de développement

Le [plan métropolitain d'aménagement et de développement](#) est le document de planification territoriale à l'échelle d'une communauté métropolitaine. L'objectif principal du PMAD est d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine, et ce, dans une perspective de développement durable. Le plan définit des orientations, des objectifs et des critères, lesquels doivent porter sur huit objets. Au moins quatre de ces objets sont liés à des environnements bâtis favorisant l'écomobilité : la planification du transport terrestre, l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport, la définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu et la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace.

» Le projet de PMAD de la Communauté métropolitaine de Québec (2011) énonce des stratégies pour structurer le développement, qui sont directement liées à des environnements bâtis favorisant l'écomobilité. Elle souhaite structurer « en polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire; en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain; en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements publics ». Parmi les objectifs qu'elle poursuit, mentionnons son intérêt à orienter le développement de manière à favoriser l'utilisation des modes de transport collectif et actif et à accroître leur complémentarité.

»»» La Communauté métropolitaine de Montréal (2011a) a déposé un projet de PMAD qui vise à orienter la croissance en fonction des points d'accès au transport en commun de manière à développer des quartiers axés sur un pôle de transport collectif (TOD). Elle souhaite également localiser les installations d'intérêt métropolitain à proximité des points d'accès au transport en commun et structurer l'urbanisation en fonction du réseau de transport en commun.

6.1.3 Le schéma d'aménagement et de développement

Le [schéma d'aménagement et de développement](#) (SAD) est le document de planification par lequel sont établies les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une MRC (MAMROT, s. d.). Le SAD détermine les grandes orientations d'aménagement du territoire et les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci; il définit tout particulièrement l'organisation du transport terrestre et la nature des infrastructures et des équipements importants. Il établit par ailleurs, dans un [document complémentaire](#), des règles qui doivent être respectées par les municipalités locales.

Les orientations du SAD sont l'occasion d'énoncer des lignes directrices visant à densifier les milieux urbains, à rendre plus compactes les zones d'activité, à diversifier les usages du territoire et à favoriser les déplacements actifs et collectifs de l'ensemble des individus. En matière de gestion de l'urbanisation, une orientation pourrait appuyer la croissance urbaine à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et favoriser l'implantation de services de proximité près des résidences. En matière de transports durables, une orientation pourrait s'intéresser au tracé des nouvelles rues de manière à faciliter les déplacements actifs vers les points d'accès au transport en commun.

La détermination des grandes affectations du territoire indique de quelles façons la MRC prévoit utiliser les différentes parties de son territoire. Les affectations urbaines devraient ainsi être concentrées dans et autour des milieux déjà développés, de façon à freiner l'étalement.

Une MRC peut cibler des moyens permettant d'accroître l'accessibilité aux équipements collectifs (MAMROT, s. d.). Par exemple, en tenant compte entre autres de la localisation des équipements, elle pourrait préconiser la densification de l'occupation du sol dans les quartiers où sont localisés ces équipements ou déterminer des zones prioritaires d'aménagement situées à proximité. La MRC peut également préciser les critères de localisation ou d'intégration auxquels devront répondre les équipements futurs (p. ex., proximité de la clientèle, accès par transport en commun et à pied, recyclage de bâtiments).

En matière d'organisation du transport terrestre, les MRC peuvent dresser un tableau du réseau routier et identifier les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces concernant les transports collectifs et actifs. La structure urbaine prévue, les zones de développement préconisées, les principaux pôles d'activité, les générateurs de déplacement peuvent être déterminés. De plus, la MRC peut indiquer comment elle compte améliorer son service de transport collectif sur l'ensemble d'une agglomération et en milieu rural.

Enfin, une MRC peut définir une hiérarchie des activités commerciales et les territoires qui leur sont voués, compte tenu notamment de la desserte courante ou à implanter. Les MRC peuvent ainsi prévoir des pôles de desserte locale pour favoriser le maintien ou l'implantation de commerces de première nécessité dans les milieux ruraux.

Le contenu du document complémentaire peut prévoir des règles, des normes ou des critères devant être respectés par les règlements d'urbanisme des municipalités (p. ex., périmètre d'urbanisation, compacité des lotissements, etc.).

Figure 147 : MRC des Etchemins.



MRC des Etchemins

►►► La MRC des Etchemins (2006) a adopté un SAD dont l'une des grandes orientations est de « pratiquer une gestion de l'urbanisation efficace en consolidant les noyaux villageois tout en assurant une occupation minimale du territoire ». La MRC souhaite ainsi prévenir l'étalement urbain de même que favoriser la densification des périmètres d'urbanisation, une trame urbaine plus compacte et la proximité des services de façon à augmenter leur pouvoir d'attraction et à faciliter leur fréquentation par transports actifs (vélo, marche) (figure 147).

►►► La MRC des Maskoutains (2003), dans la section de son schéma d'aménagement révisé portant sur le transport en commun, reconnaît que la trame de rue orthogonale de Saint-Hyacinthe se prête bien à la desserte par le TEC. Ainsi, la plupart des résidents peuvent accéder à un circuit local à moins de 400 m de leur domicile. La MRC conclut donc qu'il faudrait maintenir une grille de rue adéquate dans les secteurs en développement de la grande région de Saint-Hyacinthe afin de pouvoir facilement desservir les résidents par le transport en commun. Par ailleurs, dans le plan d'action du SAD, la MRC prévoit une concertation entre les municipalités et l'organisme de transport en commun afin d'arrimer les décisions d'urbanisme à celles de transport.

►►► La MRC des Moulins (2002) s'est fixé comme objectif, dans son SAD, de favoriser l'utilisation de modes de transport actif et collectif ainsi que l'intermodalité au détriment du voiturage en solo. Le SAD contient également des objectifs de densification près des équipements publics structurants et des corridors de transport en commun, des objectifs d'atténuation de la croissance des déplacements quotidiens entre la MRC et

les pôles d'emplois externes, tout en permettant de préserver la capacité et la fonctionnalité du réseau routier actuel. La MRC demande également l'aménagement de trottoirs aux municipalités, ainsi que des sentiers piétonniers donnant accès aux aires publiques et aux pôles de commerces et de services.

»»» Le SAD de la MRC de la Vallée-du-Richelieu (2006) a comme objectif d'aménagement d'accroître la densité d'occupation au sol des fonctions résidentielles en périphérie des gares de trains de banlieue et des stationnements incitatifs, ce qui participe à la constitution de quartiers axés sur les transports en commun. De plus, elle prévoit la mise en place de voies réservées sur certaines routes de son territoire. Finalement, la MRC indique vouloir favoriser une consultation étroite entre les intervenants en aménagement du territoire et ceux du transport collectif, ce qui est un élément essentiel des stratégies d'écocomobilité.

6.1.4 Le plan d'urbanisme et le programme particulier d'urbanisme

Le [plan d'urbanisme](#) est le principal outil de planification de l'aménagement du territoire à l'échelle locale. Il permet entre autres d'assurer la cohérence dans les choix d'intervention, de définir des politiques et de coordonner les actions ainsi que les investissements des différents services municipaux. Le plan d'urbanisme sert également à faire connaître les intentions à la base du contrôle que le conseil peut vouloir exercer dans l'application des règlements d'urbanisme.

Le plan d'urbanisme permet d'exprimer les intentions de la municipalité en faveur d'aménagements favorables à l'écocomobilité. Ces énoncés d'intention serviront de base à l'élaboration des différents règlements d'urbanisme et aux autres moyens d'intervention sur le territoire, notamment au programme des dépenses en immobilisation.

Le plan d'urbanisme fixe les affectations du sol qui déterminent la vocation à donner aux différentes portions de territoire ainsi que leurs densités. Il est donc possible de délimiter finement les parties du territoire vouées, par exemple, à la densification ou au réaménagement. Mentionnons que la délimitation d'affectations du sol n'implique pas une ségrégation nette des usages. Il peut être opportun de prévoir des affectations mixtes au sein desquelles différents usages peuvent cohabiter, notamment près des infrastructures publiques, des axes de transport en commun et dans les secteurs centraux ou les cœurs villageois. De plus, en prévoyant une variété et une complémentarité des usages, la municipalité peut concevoir des quartiers où les gens peuvent résider, magasiner, travailler et se récréer sans avoir à aller trop loin. Les affectations du sol sont traduites sur le plan réglementaire par le règlement de zonage et les outils à caractère discrétionnaire.

Le plan d'urbanisme peut inclure des « zones à rénover, à restaurer ou à protéger », lesquelles permettent, par exemple, de répertorier des terrains vacants qui pourraient être construits ou des secteurs à réaménager et densifier en priorité.

Le plan d'urbanisme permet également d'intégrer la planification des infrastructures de transport aux stratégies de gestion de l'urbanisation. En effet, le plan d'urbanisme doit comprendre le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport.

Figure 148 : PDAD de Québec.



Ville de Québec

»»» Le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec (2005) prévoit limiter l'étalement urbain en planifiant de nouveaux lotissements résidentiels, favoriser l'implantation de services de proximité, développer des stratégies innovatrices de transport urbain qui favorisent les modes alternatifs en les intégrant aux aménagements urbains et augmenter la part modale du transport en commun (figure 148).

La Ville indique que « la consolidation du territoire, un meilleur maillage du réseau routier et le renforcement du transport en commun, combinés à un aménagement urbain convivial, sont à même de favoriser la marche et le vélo comme modes de transport alternatifs ». Elle veut donc prioriser le développement des centres d'activité actuels et des principales grandes artères, et ce, en cohérence avec les objectifs de développement du Réseau de transport de la Capitale. Elle souhaite également favoriser des politiques de densification « douce ».

»»» Le pôle économique de Drummondville s'étant progressivement déplacé du centre-ville traditionnel vers l'intersection de l'autoroute Jean-Lesage et du boulevard Saint-Joseph, la Ville de Drummondville estimait que cette forme de croissance accentuait les déplacements des individus et entraînait des conséquences importantes pour la viabilité des secteurs localisés en dehors de ce nouveau pôle. En 1996, elle a donc établi dans son plan d'urbanisme quatre « cellules urbaines » contenant chacune une mixité d'activités résidentielles, commerciales et industrielles de façon à ce que plusieurs des activités quotidiennes des résidents puissent s'y dérouler (Ville de Drummondville, 1996). La cellule occupe généralement un espace urbain homogène et distinctif, et est susceptible de réduire les déplacements. Par ailleurs, une des préoccupations majeures de la Ville, exprimée dans son plan d'urbanisme, est la viabilité des commerces sur son territoire. L'augmentation du nombre de résidents dans les secteurs commerciaux actuels est alors considérée comme un moyen d'augmenter leur bassin de clientèle.

Le [programme particulier d'urbanisme](#) (PPU) est une composante du plan d'urbanisme qui permet à la municipalité de préciser ses intentions quant à certaines parties de son territoire demandant une attention particulière. Il s'agit d'une planification détaillée entièrement élaborée par la municipalité, qui peut comprendre pour un territoire donné l'affectation détaillée du sol, le tracé des voies de circulation, la nature et l'emplacement des équipements et des infrastructures, la nomenclature des travaux prévus, ainsi que les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées.

Ainsi, la municipalité peut réaliser un PPU pour un quartier ou un secteur donné, comprenant des objectifs en matière de développement durable et, plus précisément, de convivialité pour les piétons et les cyclistes, de desserte en transport en commun, de compacité de la forme urbaine et de mixité des usages.

▶▶▶ Avec l'objectif de faire de son centre-ville un centre d'activité au rayonnement régional et national, la Ville de Gatineau (2009b) a adopté un PPU pour celui-ci. Sa première orientation est d'« améliorer l'accessibilité et les déplacements au centre-ville, principalement pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs du transport collectif ». La Ville de Gatineau entend, par exemple, aménager des liens piétonniers entre les lieux d'activités majeurs et les principaux carrefours intermodaux, revoir la réglementation en vue de rationaliser le nombre de cases de stationnement près des arrêts de transport en commun et aménager des voies cyclables utilitaires reliées au réseau actuel. Le PPU prévoit ainsi l'aménagement de « rues d'ambiance » où les trottoirs élargis accueillent des plantations et du mobilier urbain afin d'embellir le milieu et de le rendre plus convivial.

Une autre orientation consiste à repeupler le centre-ville afin de le densifier et de réduire l'étalement urbain. Ainsi, Gatineau désire bonifier les mesures incitatives visant la construction de logements sur des terrains vacants ou utilisés à des fins de stationnement, notamment le long des grands boulevards, et accueillir ainsi 10 000 nouveaux résidents en 15 ans. Afin d'assurer une diversité d'activités, la Ville prévoit développer des outils réglementaires facilitant des projets immobiliers mixtes intégrant des bureaux, des commerces et des logements.

▶▶▶ La Ville de Québec (2010a) a adopté le PPU de la colline Parlementaire pour ce secteur de la capitale, marqué de nombreux bâtiments administratifs, notamment l'Hôtel du Parlement, et fréquentés par plusieurs travailleurs. La Ville souhaite y maintenir une mixité des activités tout en accroissant la fonction résidentielle. Elle favorise ainsi la localisation de fonctions commerciales et de bureau au rez-de-chaussée des bâtiments et réserve les étages supérieurs au logement.

Figure 149 : Densification sur la colline Parlementaire.



N. Fontaine

Figure 150 : Quartier Sainte-Marie.



Arrondissement de Ville-Marie, PPU du quartier Sainte-Marie

Figure 151 : Terrains vacants ou sous-utilisés.



Arrondissement de Ville-Marie, PPU du quartier Sainte-Marie

Afin de densifier la Colline, la Ville souhaite également remplacer plusieurs stationnements à ciel ouvert et terrains vacants par des bâtiments résidentiels (figure 149). De plus, le PPU indique que la Ville autorisera des gabarits plus imposants le long des grands axes de la colline Parlementaire, ainsi que de plus grandes hauteurs pour certains projets.

Finalement, la Ville souhaite rendre le secteur plus accueillant pour les piétons et les cyclistes, par exemple, en intégrant des supports à vélo dans les projets immobiliers et en aménageant de meilleurs liens piétons avec les secteurs limitrophes. Elle compte également améliorer la desserte en transports en commun.

►►► La Ville de Saint-Constant (2009) a adopté un PPU pour un secteur autour de la gare de train de banlieue située sur son territoire, à proximité de Sainte-Catherine. Elle prévoit augmenter la densité et concentrer les activités commerciales de proximité dans un rayon de 500 m autour de la gare. La densité brute* devra y être d'au moins 30 logements à l'hectare, contre 14 en dehors de ce rayon. Un parc à vocation sportive, constitué de plusieurs plateaux, sera aménagé à proximité et relié aux groupements résidentiels par des sentiers piétonniers.

►►► L'arrondissement de Ville-Marie (2011) prépare un PPU pour le quartier Sainte-Marie, situé à proximité du centre-ville de Montréal. Ce quartier est traversé notamment par les voies desservant le pont Jacques-Cartier, des accès à une autoroute, la rue Notre-Dame et quelques autres artères (figure 150). Ainsi, une forte circulation de transit altère la qualité de vie des résidents. Plusieurs parcelles sous-utilisées, terrains vacants ou anciens sites industriels, présentent un potentiel de développement intéressant (figure 151).

Un des objectifs du projet de PPU est d'atténuer les effets de la circulation sur les milieux de vie. Par exemple, on désire « rendre plus conviviaux les déplacements vers les services de proximité en réalisant des aménagements sur le domaine public ». L'arrondissement prévoit ainsi aménager des bandes cyclables en site propre, en plus de bonifier son réseau piétonnier. De plus, un plan local de déplacements sera réalisé visant notamment à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi qu'à rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles.

Le projet de PPU vise aussi à « encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro » afin d'utiliser le potentiel de ces équipements structurants. Ainsi, les densités de constructions et les hauteurs permises seront augmentées à proximité. De plus, on souhaite restreindre le stationnement de surface et inciter les propriétaires de terrains vacants à les développer.

6.1.5 Les politiques et les plans d'action

Pour concrétiser leur engagement en matière de développement durable, les municipalités peuvent se doter de politiques ou de plans d'action, sans que ces planifications soient expressément définies dans une loi. Il en est ainsi pour l'écomobilité. De telles planifications constituent une occasion d'énoncer clairement les préoccupations locales en regard des enjeux du transport et de l'aménagement du territoire, et de définir des actions. Elles peuvent ensuite être intégrées dans le plan d'urbanisme et le programme triennal d'immobilisation de la municipalité, notamment, pour assurer leur réalisation.

Voici quelques exemples de politiques et de plans visant l'écomobilité :

- Un « plan d'action » visant à réduire les émissions de GES de la municipalité dans le cadre de la lutte aux changements climatiques (Ville de Québec, 2004);
- Un « plan de déplacement » concernant l'ensemble des services à la collectivité dont la municipalité est responsable, prévoyant et déterminant pour tous les modes de transport et toutes les clientèles, les priorités d'intervention les plus aptes à répondre aux besoins de déplacement des personnes dans la municipalité, en tenant compte des ressources disponibles. Ce peut être l'occasion de revoir le partage de la voie publique et de l'espace urbain pour une meilleure cohabitation et une meilleure complémentarité entre les différents modes de déplacement, et de revoir la place accordée à chaque mode de déplacement sur le territoire de la municipalité;
- Un « plan de mobilité active » permettant d'appréhender les problèmes de mobilité et de proposer les actions nécessaires en décrivant, entre autres, la localisation des principaux pôles d'origine et de destination, l'ensemble des réseaux piétonniers et cyclables actuels, les réseaux piétonniers et cyclables planifiés sur le territoire pour les cinq prochaines années (MTQ, 2008b);
- Un « plan directeur du réseau cyclable » permettant le développement d'un réseau cyclable intégré aux ramifications dans chaque quartier, reliant les grands parcs et équipements publics, rattaché au réseau de transport en commun et répondant aux attentes de la population pour tous ses déplacements urbains, qu'ils soient récréatifs ou utilitaires (Ville de Québec, 2008b);
- Une « charte du piéton » permettant de reconnaître la primauté des piétons dans l'espace urbain (avant les besoins des véhicules), tout en reconnaissant la nécessité de les voir adopter des comportements sécuritaires (Ville de Montréal, 2006).

Voici quelques planifications particulières réalisées par différents organismes municipaux et régionaux :

- La Municipalité de Saint-Bruno, au Saguenay–Lac-Saint-Jean, a profité de l'adoption de sa politique familiale pour prévoir des mesures favorisant les déplacements actifs sécuritaires ([Fiche n° 3](#)).
- La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CREO) a adopté en février 2011 le Plan d'action régional intégré en transport collectif qui vise à améliorer l'offre de transport collectif en milieu rural et à harmoniser et à consolider les différents modes présents sur le territoire afin de mieux répondre aux besoins de la population. Plusieurs actions ont été retenues dans le plan, dont l'intégration et l'harmonisation des services de transport de santé avec le transport collectif; l'intégration tarifaire avec la Société de transports de l'Outaouais; l'implantation de nouveaux services de transport collectif, par exemple, en milieu urbain à Maniwaki ou en milieu rural dans plusieurs MRC; la fusion de certaines activités de transport adapté et de transport collectif; l'implantation d'un plan de promotion des services; l'amélioration de l'offre de covoiturage; etc. La CREO et les MRC s'engagent à financer de façon décroissante certains nouveaux services, jusqu'à ce qu'ils atteignent leur maturité.
- L'arrondissement d'Achilles-Cartier, à Montréal, a adopté en 2009 un plan de circulation locale. Le plan s'articule principalement autour de trois axes d'intervention que sont les mesures d'apaisement de la circulation, le transport actif et le transport collectif. Par sa politique d'apaisement de la circulation, l'arrondissement veut imposer aux usagers de la route un comportement respectueux et sécuritaire pour les cyclistes et les piétons, adapté aux rues locales et collectrices. Il prévoit ainsi aménager des avancées de trottoir, des chaussées à largeur réduite, des chicanes, des intersections surélevées ou des fermetures partielles de rues. Il accompagne sa politique d'un guide portant sur les mesures de modération de la circulation.

Le cyclisme comme mode de déplacement actif sera favorisé par l'ajout de pistes cyclables et de stationnement pour vélo, par la sécurisation des carrefours, par la planification d'un réseau cyclable hivernal et par la création de liens entre des tronçons du réseau actuel. La marche sera pour sa part valorisée par la mise en place d'un réseau piétonnier local reliant les secteurs à plus fortes densités de population aux pôles locaux, l'amélioration de la gestion des corridors scolaires (priorité lors du déneigement) et l'amélioration générale de la sécurité, par exemple, par l'installation de feux de circulation pour piétons avec décompte numérique. Le transport collectif sera amélioré notamment afin de faciliter l'intermodalité.

»»» La Ville de Sherbrooke a mis sur pied, avec la Société de transports de Sherbrooke (STS), un comité paritaire qu'ils ont appelé le Centre de mobilité durable de Sherbrooke. Celui-ci est chargé d'établir un diagnostic sur l'état de la mobilité sur le territoire sherbrookoise en vue de l'élaboration d'un plan de mobilité durable. Ce plan devrait inclure des stratégies basées sur l'aménagement du territoire afin d'accroître le lien entre l'organisation du transport en commun de la STS et la gestion de l'urbanisation de la Ville.

»»» La Ville de Victoriaville élabore actuellement le Plan directeur des transports actifs qui ciblera les actions suivantes :

- Améliorer les traverses et les tronçons à risque pour les piétons et les cyclistes;
- Mettre en place une politique d'aménagement des rues comprenant des mesures d'apaisement de la circulation, de végétalisation et d'amélioration de la convivialité pour le piéton;
- Améliorer la desserte du réseau cyclable et piétonnier;
- Éclairer le réseau cyclable;
- Améliorer l'offre de supports à vélo ainsi que leur qualité;
- Améliorer les conditions de déplacement des triporteurs, quadripporteurs, etc., compte tenu du vieillissement de sa population.

»»» La Ville de Genève (2004) a adopté un plan directeur des chemins pour piétons pour favoriser les déplacements à pied. Les actions sont regroupées sous différents thèmes : (1) encourager la promenade; (2) valoriser des lieux, des places par quartier; (3) faciliter les mouvements piétons; (4) éliminer les obstacles aux piétons; (5) modérer le trafic à l'échelle des quartiers. Les actions du plan piéton sont diverses. On souhaite par exemple que :

- Un réseau de promenades soit développé dans le cadre d'une série de 10 balades thématiques;
- Dans chaque quartier, des places soient aménagées;
- Les rues commerçantes soient mises en valeur et l'implantation de commerces ouverts au public soit favorisée;
- Des itinéraires sécurisés soient créés aux abords des écoles et des établissements pour personnes âgées;
- Des passages soient créés entre des espaces publics grâce à la mise à disposition de chemins sur le domaine privé;
- Des zones 30 et des zones de rencontre, où la circulation est limitée à 20 km/h soient créées;
- La sécurité sur les voies à fort trafic soit renforcée grâce à la réalisation de « refuges routiers ».

6.2 Des outils de réglementation

Pour aménager des environnements facilitant l'écomobilité, les municipalités peuvent avoir recours à leurs pouvoirs réglementaires issus de la LAU et d'autres lois.

En matière d'écomobilité, deux règlements sont prééminents : celui sur le zonage et celui sur le lotissement. Avec le règlement sur les permis et les certificats en urbanisme, ils peuvent être complétés par des règlements à caractère discrétionnaire, portant par exemple sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale ou sur les usages conditionnels, ce qui permet aux municipalités de contrôler avec souplesse les interventions sur leur territoire et d'atteindre un aménagement optimal.

6.2.1 Le règlement de zonage

Le [règlement de zonage](#) permet à la municipalité de découper son territoire et d'en déterminer la vocation pour contrôler l'usage ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

Pour aménager des environnements facilitant l'écomobilité, les dispositions peuvent porter sur différentes caractéristiques du milieu bâti et des activités qui s'y produisent. La densité, la compacité, la diversité et le stationnement sont les principaux objets pouvant être contrôlés. Le règlement de zonage permet également de régir les accès des véhicules aux terrains riverains, ce qui permet de favoriser la sécurité et la fonctionnalité du réseau routier.

6.2.1.1 Les dispositions de zonage soutenant la densité et la compacité

En matière de densité et de compacité, des dispositions du règlement de zonage peuvent porter sur :

- La densité d'occupation du sol en permettant des constructions plus hautes, un coefficient d'occupation du sol plus élevé et des marges de recul réduites;
- La proportion des terrains qui peut être occupée par une construction ou un usage, ce qui influence la compacité et la densité des quartiers et peut déterminer l'espace maximal dédié au stationnement, par exemple;
- Les dimensions et le volume des constructions, l'aire des planchers et la superficie des constructions au sol;
- L'éloignement entre les constructions et les usages différents, ainsi que les marges de recul, en favorisant par exemple des quartiers compacts. Dans le cas de bâtiments de plusieurs étages, un basilaire* peut être exigé.

6.2.1.2 Les dispositions de zonage soutenant la diversité des usages

En matière de diversité des usages, les dispositions du règlement de zonage peuvent porter sur :

- Le contrôle des usages par zones, et ce, notamment dans le but de diversifier les fonctions urbaines au sein d'un quartier et accroître l'accessibilité aux équipements et aux secteurs générateurs de déplacement;
- Les usages autorisés dans toute partie d'une construction, par exemple, en permettant d'aménager un commerce de proximité au rez-de-chaussée d'un bâtiment et des logements aux étages supérieurs;
- Les dimensions et le volume des constructions, l'aire des planchers et la superficie des constructions au sol afin, par exemple, de favoriser l'établissement de plusieurs commerces de quartier plutôt qu'une seule grande surface.

Le découpage du territoire en zones n'implique pas une ségrégation nette des usages si le plan d'affectation des sols du plan d'urbanisme prévoit des milieux urbanisés variés. En effet, le règlement peut définir des zones « mixtes », « centre-ville » ou « noyau villageois », par exemple, où plusieurs groupes d'usages peuvent cohabiter (figure 152). Ainsi, une municipalité pourrait permettre que se côtoient dans de telles zones des logements, des équipements publics ainsi que des commerces et des services.

Plutôt que de définir des zones de diversité, certaines municipalités définissent des classes d'usage mixtes. Par exemple, la classe « mixte » du groupe habitation pourrait comprendre les bâtiments comportant au moins un logement et au moins un usage commercial, de service, industriel ou communautaire. Ainsi, dans des zones à dominance résidentielle, où seulement le groupe « habitation » est autorisé, une municipalité pourrait ne permettre que de telles classes d'usages mixtes pour plusieurs bâtiments afin de diversifier les quartiers.

Le règlement de zonage peut encourager la diversité en permettant de nombreux usages complémentaires. On peut ainsi permettre l'aménagement d'un logement complémentaire à une habitation ou permettre la location de chambres, ce qui aura comme effet d'augmenter la densité de population. Pour offrir des services de proximité aux résidents du quartier, le règlement peut faciliter le travail à domicile. Par exemple, dans des bâtiments dont l'usage principal est l'habitation, différentes activités peuvent être autorisées : bureau de professionnel, salon d'esthétique, etc. À l'inverse, une municipalité peut permettre que soit aménagé un logement dans un bâtiment servant d'abord d'atelier d'artiste ou de galerie d'art.

Des renseignements additionnels sont fournis dans la fiche [Le règlement de zonage et le contrôle des usages](#) (Caron, 1993).

Figure 152 : Rue principale.



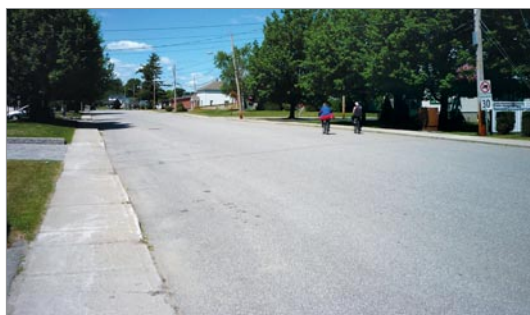
Flickr usager Sean_Marshall

Figure 153 : Case pour personnes handicapées.



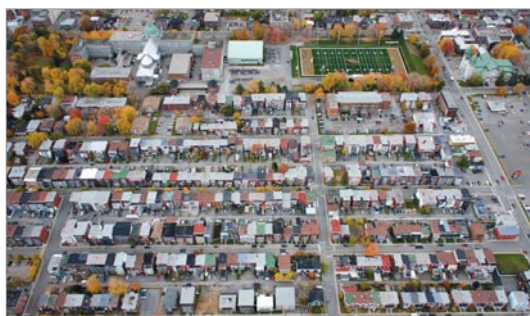
N. Fontaine

Figure 154 : Surlargeur de la rue locale.



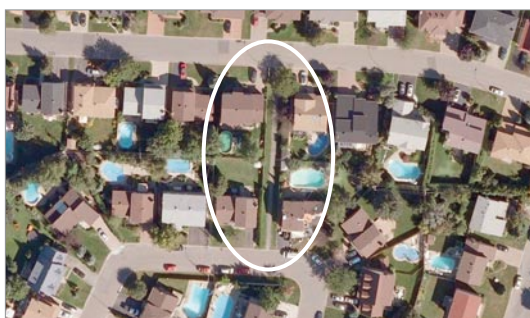
N. Fontaine

Figure 155 : Trame de rue orthogonale.



Flickr usager -AX- Axel Drainville

Figure 156 : Sentier piéton.



Bing Maps © Microsoft Corporation 2011 et 3Di

6.2.1.3 Les dispositions de zonage et le contrôle du stationnement

En matière de contrôle du stationnement, des dispositions du règlement de zonage peuvent porter sur :

- L'aménagement des stationnements, y compris les dimensions, le nombre et l'aménagement des cases (notamment pour les personnes handicapées, voir la figure 153), autant pour les voitures que les vélos, permettant ainsi de privilégier des aires de stationnement de dimensions limitées afin d'induire un transfert modal;
- L'exemption de l'obligation de fournir et de maintenir des unités de stationnement à toute personne qui en fait la demande, moyennant le paiement d'une somme¹³.

6.2.2 Le règlement de lotissement

La façon dont un terrain est découpé en parcelles a une incidence directe sur l'aménagement futur d'un secteur. L'approbation des plans de lotissement par la municipalité devrait donc reposer sur des normes pour aménager des environnements bâtis favorables à l'écomobilité.

Le [règlement de lotissement](#) permet de spécifier, pour chaque zone, la superficie et les dimensions des lots ou des terrains et de fixer, selon la topographie et l'usage auquel elles sont destinées, la manière dont les rues doivent être tracées, ainsi que leur largeur (figure 154). Le règlement de lotissement peut aussi prescrire la superficie et les dimensions minimales des lots lors d'une opération cadastrale. Comme certaines de ces normes peuvent être fixées de façon différente d'une zone à l'autre, il est souhaitable de les adapter aux formes urbaines actuelles et souhaitées.

En traitant des formes urbaines, le règlement de lotissement pourrait exiger, par exemple, que les nouveaux lotissements aient une trame de rues orthogonale, constituée de rues rectilignes ou donnant accès efficacement aux collectrices et aux artères desservies par le transport en commun (figure 155). De plus, afin d'obtenir un quartier plus compact, des lots de dimensions plus restreintes peuvent être exigés. La largeur des lots peut également être réduite afin d'augmenter le nombre de bâtiments et de portes le long d'une rue, ce qui rentabilisera du coup les infrastructures municipales. Afin d'être à l'échelle des piétons plutôt qu'à celle de l'automobile, la taille des îlots peut être réduite ou une distance maximale entre deux intersections peut être fixée.

Le nombre de rues en cul-de-sac ou en boucle peut être restreint. De plus, le règlement de lotissement peut spécifier qu'un sentier relie l'extrémité d'un cul-de-sac au réseau cyclable (figures 156 et 157) et que la rue en cul-de-sac ait une longueur limitée (p. ex., à 60 m ou 120 m).

13. Mentionnons que la question du stationnement sera approfondie dans un guide portant sur la gestion durable du stationnement (à paraître).

Tout en tenant compte des opérations de déneigement, la largeur des rues peut être réduite pour diminuer la vitesse des automobilistes et augmenter la densité, par exemple à 7 m ou 8 m.

De plus, des trottoirs d'une largeur sécuritaire et suffisante peuvent être exigés lors de nouveaux lotissements, en plus de sentiers piétons ou de pistes multifonctionnelles. Le règlement de lotissement peut exiger qu'ils relient les axes de transport en commun aux zones résidentielles ou qu'ils constituent un réseau couvrant l'ensemble du lotissement visé et se raccordant aux pistes avoisinantes.

Le règlement de lotissement peut intégrer des éléments du partage de la rue (voir la section 5.2.3), par exemple, en exigeant l'aménagement de voies piétonnes et cyclables s'insérant dans les réseaux actifs de la municipalité.

»»» Le règlement de lotissement de la Ville de Gatineau (2005) contient la disposition suivante : « Des sentiers pour piétons doivent être prévus pour favoriser la circulation des piétons et leur fournir des trajets raccourcis pour accéder aux édifices publics, aux trajets de transport collectif, aux parcs ou aux terrains de jeux. L'emprise d'un sentier pour piétons doit avoir une largeur minimale de 4,5 m. »

6.2.3 Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale

Le [règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale](#) (PIIA) permet à la municipalité de s'assurer de la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale du bâtiment aussi bien que de l'aménagement des terrains au moyen d'une évaluation qualitative et fonctionnelle. Cette approche d'évaluation des projets à partir de critères plutôt que de normes favorise la recherche de solutions novatrices par la municipalité et les promoteurs. Par exemple, les critères d'un règlement sur les PIIA pourraient prévoir que :

- Un trottoir ou un sentier relie la rue à la porte principale du bâtiment;
- L'entrée principale du bâtiment, sur rue, reçoit un traitement architectural distinctif marquant sa prépondérance sur l'entrée desservant le stationnement automobile (figure 158);
- Le traitement des façades permet une articulation verticale et le relief nécessaire pour que le bâtiment soit intéressant à la hauteur des yeux des piétons, de manière à respecter le principe sur les composantes urbaines, présenté à la section 5.2.1;
- Les abribus s'intègrent de façon harmonieuse au cadre bâti et au mobilier urbain;

Figure 157 : Sentier piéton entre deux terrains.



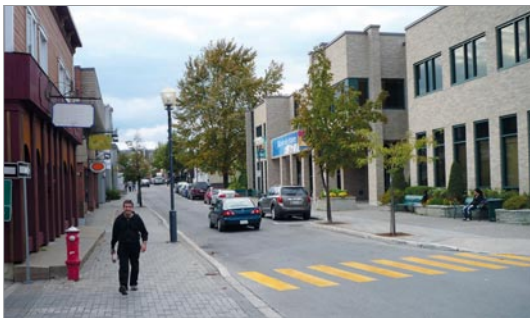
N. Fontaine

Figure 158 : Absence d'entrée sur la rue.



N. Fontaine

Figure 159 : Affichage à l'échelle du piéton.



N. Fontaine

- Le traitement visuel des enseignes facilite leur consultation par les piétons plutôt que par les automobilistes (figure 159). Elles sont ainsi de taille limitée, de facture visuelle variée, situées près des bâtiments et elles participent au potentiel piétonnier du secteur;
- Les équipements destinés aux cyclistes sont intégrés à l'architecture du bâtiment;
- Les infrastructures sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées.

➤➤➤ Le règlement sur les PIIA de la Ville de Varennes (2008) contient des dispositions s'appliquant aux rues commerciales d'ambiance. Elle souhaite privilégier une composition architecturale qui favorise l'animation sur rue. Ainsi, le règlement indique que les murs aveugles apparents de la rue publique sont évités; que les murs de la façade principale comportent une proportion importante d'ouvertures, surtout au rez-de-chaussée; que l'ajout de mobilier urbain (bancs, lampadaires, jardinières, etc.) est favorisé en cour avant afin d'offrir un environnement stimulant pour le piéton; que l'aménagement des aires de stationnement est optimisé afin de réduire le plus possible l'espace occupé par les voitures.

➤➤➤ La Ville de Gatineau (2011) a un règlement sur les PIIA portant spécifiquement sur les usages commerciaux dans les grands ensembles régionaux et les noyaux commerciaux de quartier. Parmi ses objectifs, notons les suivants : « les aménagements extérieurs créent un milieu confortable, attrayant et sécuritaire pour les piétons et cyclistes », « les réseaux piétonnier et cyclable du site sont fonctionnels, sécuritaires et s'intègrent au réseau de transport en commun et aux réseaux existants et planifiés du milieu urbain » et « le traitement architectural du rez-de-chaussée contribue à l'animation du domaine public et au confort des piétons ». Ainsi, certains critères retenus sont :

- Des parcours directs et courts sont aménagés afin de favoriser les déplacements piétons et cyclables, et relient les voies de circulation, les espaces de stationnement, les stations de transport en commun et les entrées principales des bâtiments;
- Les voies de circulation piétonnières et l'aménagement paysager divisent l'espace de stationnement en plusieurs aires, de taille réduite, visant l'accessibilité et la perméabilité des lieux;
- Des éléments de structure protègent contre les intempéries les usagers à l'entrée d'un bâtiment, le long d'une façade ou d'une voie de circulation piétonnière ou cyclable;
- Le revêtement de sol d'une voie de circulation piétonnière ou cyclable diffère visuellement du revêtement de sol de l'espace de stationnement;
- Des mesures de ralentissement des véhicules automobiles sont prévues;

- Les stationnements pour vélos sont facilement accessibles et n'entrent pas en conflit avec les autres modes de déplacement.

➤➤➤ Dans le contenu minimal d'un PIIA exigé par la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures [1993 (2008)], une démonstration du lien entre le projet et les réseaux publics de parcs, de pistes cyclables et de sentiers est exigée.

6.2.4 Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble

Le [règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble](#) (PPCMOI) a pour objectif de permettre la réalisation d'un projet malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. La technique du PPCMOI relève du « zonage par projet » et permet d'encadrer le développement urbain au cas par cas.

Le PPCMOI permet au conseil municipal d'autoriser un projet, à la condition qu'il respecte certains critères d'évaluation qui en facilitent l'intégration dans le milieu ou en réduisent l'effet sur le voisinage. Les critères peuvent être liés aux conséquences du projet sur l'environnement, notamment en ce qui a trait à la circulation, à la qualité de son organisation fonctionnelle quant au stationnement, aux accès pour véhicules et à la sécurité des déplacements.

En plus des dérogations découlant de l'application des critères du règlement sur les PPCMOI, l'autorisation du projet peut être assortie de conditions relatives à la nécessité de densifier un quartier ou de ne pas accroître la congestion automobile. La municipalité peut également exiger du requérant qu'il fournisse différents documents, dont des études de mobilité ou une démonstration que le projet encourage l'utilisation du transport en commun et des transports actifs au détriment du voiturage en solo. Dans ce cas, la municipalité pourrait demander aux promoteurs d'indiquer comment l'offre de transport actuelle répond au besoin de déplacement du projet et quelles sont les répercussions du projet sur la mobilité et l'accessibilité (p. ex., Ville de Montréal, 2009b). De telles répercussions pourraient concerner :

- L'itinéraire et les aménagements des piétons et des cyclistes;
- Le réseau de transport collectif (demande additionnelle, ajout ou déplacement d'arrêts, praticabilité de parcours d'autobus, etc.);
- La capacité routière et les conditions de circulation;
- La circulation de transit sur les rues locales et l'occupation du stationnement résidentiel;
- Le stationnement sur rue;
- La sécurité routière.

Les critères décrits dans la section relative au règlement sur les PIIA pourraient devenir des critères d'un règlement sur les PPCMOI.

»»» La Ville de Sainte-Adèle (2008) a fixé comme critères d'évaluation des PPCMOI qui lui sont présentés les conséquences sur la circulation et sur la qualité de l'organisation fonctionnelle du projet, au regard notamment du stationnement, des accès et de la sécurité. De plus, un critère mentionne que le projet doit être compatible avec le milieu d'insertion et que les répercussions des occupations prévues, comme les déplacements, doivent être mitigées. Finalement, le règlement permet que le projet ne respecte pas les spécifications du plan d'urbanisme quant à la densité qui peut alors être plus élevée ou plus faible.

»»» La Ville de Montréal (2009a) a conclu un accord de développement avec les promoteurs du projet « Les Bassins du Nouveau Havre », qui inclut certaines obligations. L'utilisation d'un accord de développement s'apparente à la technique du PPCMOI. Les obligations sont relatives à :

- Une entente de 10 ans avec un centre de gestion des déplacements afin de mettre en place les mesures prévues dans un « plan de gestion des déplacements » et d'en faire le suivi;
- Des démarches auprès d'organisations offrant un service d'autopartage afin de les encourager à l'offrir dans le cadre du projet;
- La planification d'un emplacement pour un service de vélos libre-service;
- Des aménagements, de la signalisation et de l'éclairage destinés à rendre les déplacements piétons plus sécuritaires et agréables, notamment aux principales intersections;
- L'aménagement de stationnements pour vélos, de casiers et de douches aux principaux pôles d'emploi du projet;
- Des mesures financières destinées aux travailleurs afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun, pendant six mois, et, dans le cas de résidents, une subvention similaire pour chaque nouveau logement loué ou vendu et non pourvu d'une case de stationnement;
- Des espaces de stationnement desservant des usages non résidentiels réservés au covoiturage, à l'autopartage, aux petites voitures et aux véhicules écoénergétiques;
- La séparation du prix du stationnement du coût des logements.

Les centres de gestion des déplacements

Les centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organisations qui peuvent produire des profils personnalisés de déplacement, des « plans de gestion des déplacements » et agir à titre d'experts-conseils en transport de personnes, notamment pour les collectivités. Une municipalité peut encourager la création d'un tel organisme sur son territoire et le financer en fonction de ses objectifs d'urbanisme, en plus de profiter elle-même de ses services. Elle pourrait par exemple demander que ses propres employés fassent l'objet d'une analyse de mobilité et d'un plan personnalisé ou qu'une entreprise désirant s'installer sur son territoire participe à une telle démarche.

Ainsi, quelques collectivités québécoises profitent de l'expertise des centres de gestion de déplacement : grande région de Montréal (Voyagez futé, Mobiligo et Développement économique Saint-Laurent), Québec (Mobili.T), Saguenay (CADUS) et Trois-Rivières (Roulons VERT).

Le plan de gestion des déplacements

Un « plan de gestion des déplacements » est une démarche engagée au sein d'une entreprise ou d'une institution dans le but de rationaliser les déplacements liés au travail (domicile-travail, déplacements professionnels, visites) et de favoriser l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, covoiturage, vélo, marche). Le plan de gestion des déplacements inclut la mise en œuvre, en collaboration avec les utilisateurs du site, les autorités municipales, les services de transports collectifs, etc., des moyens permettant de développer l'utilisation des modes alternatifs.

6.2.5 Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble

Une municipalité peut adopter un [règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble](#) (PAE) s'appliquant à des zones précises et pour lesquelles elle définit des critères encadrant la nature et les caractéristiques souhaitées pour leur aménagement. Elle donne ainsi une orientation au développement du territoire et établit un cadre pour s'entendre avec les promoteurs sur la forme de l'environnement bâti.

Un règlement sur les PAE peut être utile dans le cas de nouveaux quartiers résidentiels situés en périphérie, de projets de lotissement de conservation, de zones industrielles vétustes, de sites vacants ou de grandes propriétés vouées à un changement de fonctions (p. ex., propriétés conventuelles).

La municipalité pourrait exiger, dans les conditions d'approbation du PAE, que le promoteur prenne à sa charge le coût de certains éléments du plan, y compris l'aménagement de pistes multifonctionnelles, réalise le plan dans un délai fixé et fournisse des garanties financières. Comme dans le cas d'autres règlements d'urbanisme à caractère discrétionnaire décrits précédemment, elle peut aussi exiger du requérant qu'il fournisse diverses études et démonstrations ainsi que différents inventaires.

Les objectifs d'un PAE peuvent être de coordonner la croissance urbaine et l'expansion du système de transports en commun, d'implanter les utilisations de plus faible densité, les parcs et les écoles primaires à l'arrière-plan des corridors de transport ou de s'assurer que les aménagements physiques contribuent à la sécurité et au confort des déplacements des écoliers (MTQ, 2009b).

Les critères du règlement sur les PAE peuvent prendre en considération les caractéristiques particulières du site de même que des préoccupations liées à l'aménagement des terrains. Ils peuvent être d'ordre qualitatif (p. ex., les déplacements générés ne doivent pas surcharger les artères voisines) ou quantitatif (p. ex., chaque hectare de terrain développé a un coefficient d'occupation des sols* supérieur à 4,0).

En plus des critères mentionnés précédemment pour les PIIA, les suivants pourraient également figurer dans un règlement sur les PAE :

- L'infrastructure routière au cœur du quartier doit prévoir un partage de l'espace de manière à ce que les piétons, les vélos et les voitures aient la même importance;
- Des sentiers pédestres et cyclables utilitaires doivent relier les principaux points d'intérêt du quartier que sont le parc, la place du marché, les commerces, les arrêts de transport en commun;
- Le cadre bâti doit être composé de petites unités où l'on trouvera de 15 à 20 portes tous les 100 m (critère tiré des recommandations de Gehl, 2011) (figure 160).

Figure 160 : Plusieurs portes sur la rue.



N. Fontaine

Les règlements sur les PAE présentés ici peuvent être inspirants à certains égards :

➤➤➤ Le règlement sur les PAE de la Municipalité de Chelsea (2005) contient quelques critères visant le développement harmonieux des usages et des constructions. On y indique ainsi que la planification des chemins, sentiers et aménagements devra s'effectuer de manière à favoriser les déplacements non motorisés et une emprise de rue adéquate devra ainsi être prévue; la planification des chemins doit favoriser l'interconnexion avec les chemins actuels. Finalement, l'aménagement des aires de stationnement doit être effectué de façon à ne pas dominer le paysage. Elles sont ainsi préférablement aménagées dans les cours arrière et latérales, morcelées et séparées par des îlots boisés.

»»» La Ville de Québec a adopté un règlement pour le plan d'aménagement d'ensemble de la propriété Bellevue (Ville de Québec, 2007 et s. d.). Localisé dans le quartier Saint-Sacrement, en bordure d'une ligne d'autobus à haut niveau de service et à proximité d'un pôle comprenant un cégep et plusieurs commerces et services, ce site de 85 000 m² présente un fort potentiel de développement et de densification. Le règlement sur les PAE exige que le projet qui sera construit assure « une intégration du développement projeté au réseau des rues existant en prévoyant des connexions sur certaines rues et en facilitant un accès piéton et cyclable vers les services du quartier ». La densité résidentielle nette minimale exigée dans le règlement sur les PAE est de 30 log./ha. La densité prévue dans le projet déposé par le promoteur est de 47 log./ha. Dans le processus d'élaboration de projets immobiliers dans ce secteur, dont la propriété Bellevue et la Cité verte, une étude d'impact sur la circulation a été réalisée (Ville de Québec, 2008a). Les recommandations visaient à modifier le phasage et la synchronisation des feux de circulation, le marquage au sol de même que la géométrie des voies, en plus de restreindre le stationnement sur rue.

6.2.6 Le règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux

Le [règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux](#) permet à une municipalité de réaliser et de financer des travaux d'infrastructures et d'équipements municipaux ou de les faire réaliser ou financer par un promoteur qui demande un permis pour lancer un projet. Par exemple, dans le cadre d'une telle entente une municipalité peut exiger, lors de la demande de permis :

- Que le promoteur prenne à sa charge la construction des rues, de sentiers de piétons, de pistes cyclables, d'abribus, de places publiques et de divers autres équipements nécessaires à la vie communautaire;
- Que les rues soient construites en respectant certaines exigences, comme :
 - L'aménagement de trottoirs des deux côtés des artères et des routes collectrices,
 - L'aménagement d'un trottoir ou d'un sentier récréatif sur au moins un côté de toutes les rues,
 - Des liens piétonniers directs entre les points d'accès au transport en commun et les lieux de résidence, les pôles d'emplois de même que les commerces et les services,
 - Des passages pour piétons pour relier les quartiers scindés par des routes, lorsque les besoins de sécurité le justifient (Ville d'Ottawa, 2003),
 - La prise en compte des besoins des personnes handicapées afin de favoriser leurs déplacements sécuritaires.

6.2.7 Le règlement sur les usages conditionnels

Le [règlement sur les usages conditionnels](#) permet à la municipalité d'autoriser, dans certaines zones, à partir de critères prédéfinis et à certaines conditions, qu'un usage soit implanté dans une zone, à la suite d'une procédure d'évaluation des usages compatibles avec le milieu. Il permet d'ajouter de la finesse et de la souplesse à la réglementation de zonage dans le contrôle des usages afin d'atteindre un aménagement optimal.

Pour aménager un environnement favorisant l'écomobilité, le règlement sur les usages conditionnels peut ainsi permettre, à certaines conditions, une diversité d'usages tels que « dépanneur », « services professionnels » ou « établissement culturel » dans une zone résidentielle.

6.2.8 Le règlement sur les permis et les certificats en urbanisme

Le [règlement sur les permis et les certificats en urbanisme](#) permet aux municipalités d'établir les modalités de délivrance des permis et des certificats autorisant la réalisation d'un projet. La municipalité peut ainsi s'assurer du respect de ses règlements d'urbanisme en astreignant le requérant à certaines obligations et responsabilités qui facilitent l'étude du projet, lesquelles incluent, entre autres, la présentation des plans et des documents nécessaires à l'appui de sa demande de permis. Aussi, en vertu de ces pouvoirs, une municipalité pourrait assujettir l'approbation de projets résidentiels, institutionnels, commerciaux, industriels et récréatifs à la présentation de plans de mobilité conformes aux orientations d'écomobilité et de transport durables inscrites dans le plan d'urbanisme, par exemple.

Une municipalité peut également exiger, dans le cadre de ce règlement, toute étude, démonstration ou justification concernant l'écomobilité.

6.2.9 Les règlements issus de pouvoirs attribués par d'autres lois

La Loi sur les compétences municipales accorde des pouvoirs généraux, réglementaires ou non, dans le domaine du transport, de l'environnement, de la sécurité et des nuisances. Une municipalité peut ainsi intervenir directement en matière de travaux publics, de voirie et de transports des personnes ainsi que dans plusieurs domaines relatifs au contrôle de la circulation des véhicules et des piétons (MAMROT, s. d.). De plus, la LCM permet aux municipalités d'adopter tout règlement pour assurer le bien-être de la population (art. 85).

Par exemple, une municipalité peut interdire le stationnement dans les bandes cyclables et prévoir des sanctions à cet égard (figure 161). Elle peut également réserver le stationnement sur rue aux résidents détenteurs de vignette.

Une municipalité peut également adopter un règlement sur la circulation pour limiter la circulation des véhicules routiers sur une rue dont l'entretien est à sa charge afin d'aménager une rue piétonne.

En vertu de la Loi sur les transports (art. 48.18 et suivants), une municipalité peut, par règlement, organiser un service de transport en commun de personnes opérant sur son territoire et pouvant assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire (voir l'[annexe 1](#)).

Le Code de la sécurité routière (art. 626 et suivants) permet quant à lui aux municipalités d'adopter différents règlements ou ordonnances en matière de transport, par exemple, afin de localiser les postes d'attente pour les taxis, les autobus et les minibus, de localiser des zones de sécurité pour les piétons et en prescrire l'usage ou de prendre les mesures nécessaires pour prévenir la congestion de la circulation ou y remédier.

6.3 De la participation, de la promotion et de la sensibilisation

Pour favoriser l'écomobilité, les stratégies d'aménagement du territoire devraient être jumelées à des interventions qui favorisent un changement des comportements de déplacement de la collectivité. L'administration municipale peut promouvoir l'importance des transports actifs et collectifs et sensibiliser la collectivité. À différentes échelles, des actions permettent d'informer et de conscientiser le public. Par ailleurs, l'implication des citoyens dans les processus décisionnels permet à l'administration municipale de mieux cibler ses interventions et facilite leur adhésion au changement.

6.3.1 Le soutien technique

Les municipalités peuvent jouer un rôle d'accompagnement des promoteurs. L'expertise des professionnels peut ainsi être mise à contribution pour bonifier les projets en apportant, par exemple, des solutions de rechange innovatrices à l'automobile. De l'information sur les différentes stratégies d'aménagement peut être fournie (p. ex., urbanisme inspiré de la croissance intelligente ou configuration d'intersections sécuritaires pour les piétons). La municipalité peut également diffuser une banque de projets inspirants de même que des études de cas accompagnées d'images et de coûts de réalisation. De l'information concernant les mesures incitatives financières et fiscales peut aussi être offerte.

Figure 161 : Voitures stationnées hors des bandes cyclables.



N. Fontaine

»»» En tant qu'élément de son Plan de transport de 2009, la Ville de Calgary (2010) a produit un manuel portant sur la connectivité. Les promoteurs pourront ainsi s'y référer pour respecter les exigences de la Ville et en adopter la méthodologie. Elle présente ainsi une méthode précise pour mesurer un indice de connectivité, qui est un ratio entre le nombre d'intersections et de segments de rue pour un espace donné. Cet indice peut être calculé autant pour le réseau de rues que pour le réseau complet incluant les sentiers piétonniers et cyclables. Des exemples d'indices sont donnés pour différents quartiers, variant de 1,2 (trame organique avec courbes et culs-de-sac) à 2,0 (trame orthogonale). La Ville se fixe comme cible minimale un indice de 1,4 (1,6 pour les modes actifs) pour les nouveaux quartiers. Le Victoria Transport Policy Institute (2011a) indique qu'un indice de 1,4 est le minimum pour qu'un quartier soit doté d'un potentiel piétonnier intéressant.

6.3.2 Le marketing social

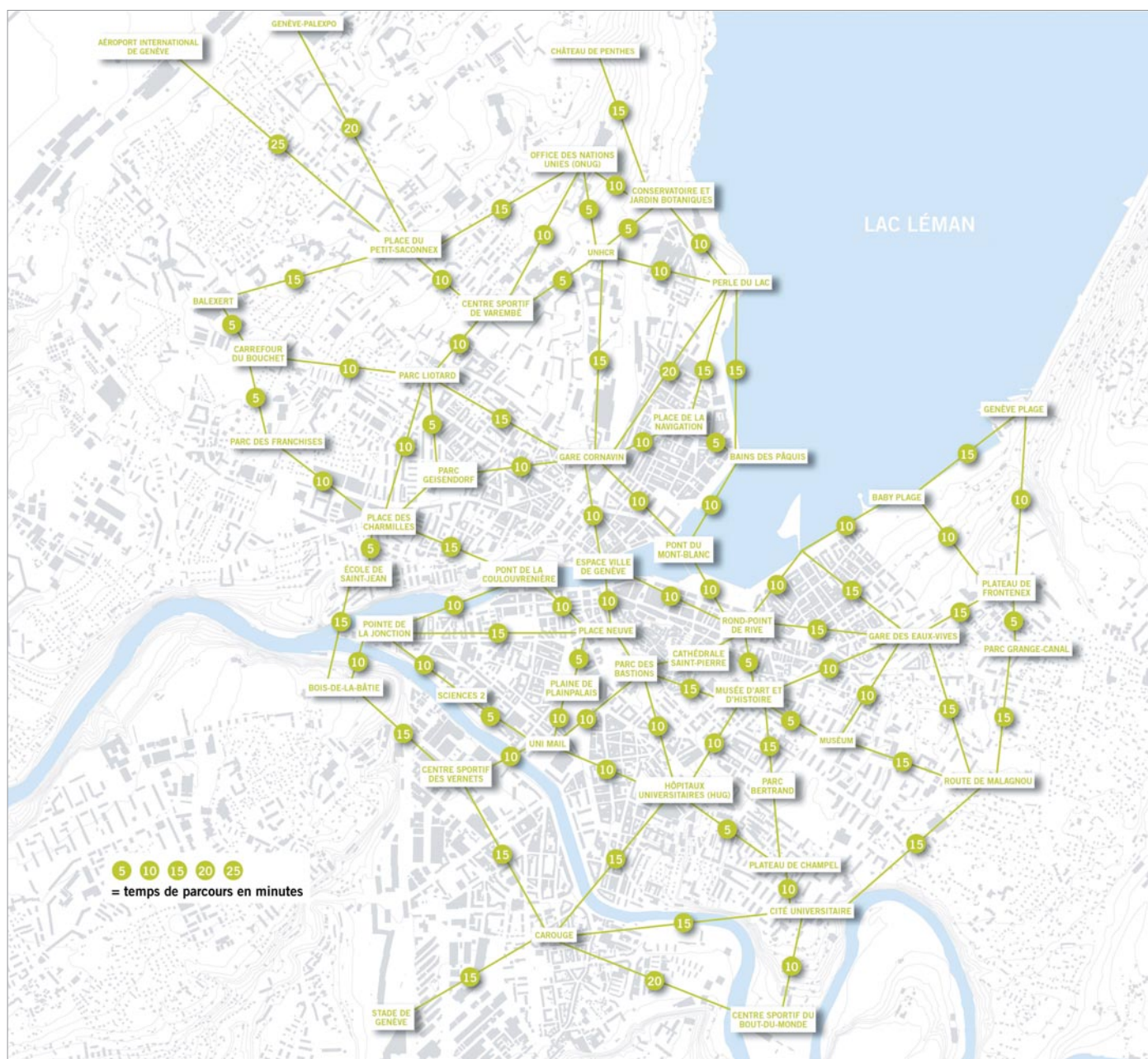
Les municipalités et les CRE gagnent à sensibiliser la collectivité aux avantages que procurent les transports actifs et collectifs, notamment sur le plan financier de même que par rapport à la santé et à la qualité de l'environnement. Les administrations municipales peuvent également prévoir des programmes et des campagnes pour leurs propres employés.

Pour influencer les comportements, une campagne de promotion de la marche comme moyen de déplacement peut être organisée, couplée à la diffusion d'une carte des temps de déplacements piétons entre différents points d'intérêt (figure 162) et bonifiée par la promotion des avantages de la marche par rapport à la sédentarité, à l'obésité, à la consommation d'essence, etc.

Une municipalité peut également mener une campagne visant à faire connaître un guichet unique de transport collectif en milieu rural. La campagne peut mettre l'accent sur les économies potentielles de carburant et la réduction d'émission de GES qui y est associée.

Ces campagnes de marketing social visent à influencer les choix en matière de transport. Le marketing social constitue un « recours aux principes et aux techniques du marketing afin de créer, de transmettre et de donner de la valeur pour influencer sur les comportements du public ciblé qui profitent à la société (santé publique, sécurité, environnement et collectivités) de même qu'au public ciblé » (Kassirer et Lagarde, 2010). Pour davantage d'information à ce sujet, consultez le [Guide de planification de marketing social Modification des habitudes de transport](#) de Kassirer et Lagarde (2010).

Figure 162 : Carte des temps de déplacement piéton de Genève.



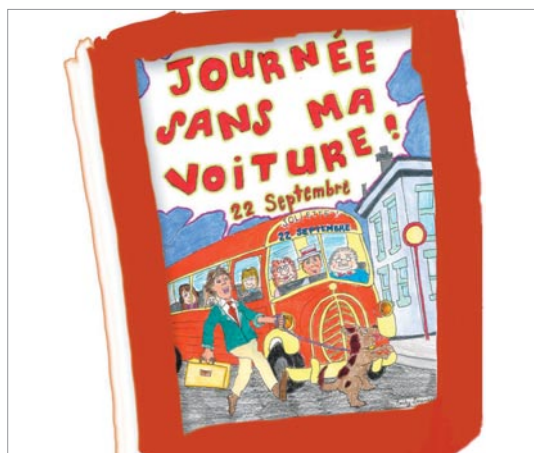
Ville de Genève

Figure 163 : Campagne promotionnelle.



CRE du Bas-Saint-Laurent

Figure 164 : Journée en ville sans ma voiture à Joliette.



Émilie Loranger

La CRE du Bas-Saint-Laurent, en collaboration avec les huit MRC et les organismes de transport adapté et collectif de la région, a lancé une campagne régionale de sensibilisation au transport collectif (figure 163). Intitulée « Le transport collectif, j'en profite! », la campagne vise à faire connaître les différents services disponibles dans la région et à attirer de nouvelles clientèles. Une trousse contenant une carte de membre, quelques billets et un feuillet explicatif sur le service est offerte gratuitement aux citoyens qui en font la demande.

Les municipalités de la MRC de L'Assomption offrent aux nouveaux propriétaires de maison ou de copropriété neuve de leur territoire d'utiliser gratuitement les services du Réseau de transport collectif régional (RTCR, s. d.). Elles leur remettent ainsi un laissez-passer mensuel durant 12 mois, ce qui leur donne accès à tous les circuits locaux du RTCR et à ceux joignant des stations de métro de Montréal.

6.3.3 Les semaines dédiées à l'écomobilité et les journées sans voiture

Les municipalités peuvent participer à des semaines spéciales promouvant les transports collectifs et actifs. Elles sont l'occasion de tenir des stands, d'organiser des conférences sur les transports et l'environnement, d'offrir des rabais ou des primes pour le transport en commun, etc. Par exemple, les villes de Québec, de Montréal et de Gatineau ont une semaine des transports collectifs et actifs.

Un nombre croissant de municipalités participent à la journée « En ville sans ma voiture! » (figure 164). En plus de sensibiliser leurs citoyens aux effets néfastes de l'utilisation exclusive de l'automobile, certaines municipalités ferment certaines de leurs rues à la circulation automobile et y organisent des activités (figures 165 et 166). D'autres municipalités offrent le transport en

Figure 165 : Journée en ville sans ma voiture à Montréal.



Agence métropolitaine de transport

commun gratuitement, comme Saguenay, Joliette, Notre-Dame-des-Prairies, Saint-Charles-Borromée, Saint-Jérôme et la MRC de L'Assomption. Aux Îles-de-la-Madeleine, pendant une semaine, le comité Vert du cégep tient un stand où les étudiants sont sensibilisés à l'utilisation du transport en commun. Des billets du Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (RÉGIM) sont alors offerts gratuitement.

Certaines municipalités collaborent à des journées de réappropriation et de verdissement des espaces de stationnement (*park(ing) day*) (figures 167 et 168).

6.3.4 Les technologies de l'information

Un site Web présentant l'ensemble des solutions de mobilité qui s'offrent à la population peut être mis en ligne. Les horaires et les trajets d'autobus y sont présentés; les stationnements incitatifs, les stations de vélos en libre-service, les supports à vélos et les abribus chauffés y sont localisés; des itinéraires piétons efficaces, sécuritaires et agréables, ainsi que les temps de marche sont fournis; un système de pairage pour le covoiturage et un forum de discussion pour échanger des solutions de mobilité peuvent y être hébergés, etc. En milieu rural, l'organisme qui agit à titre de guichet unique pour le transport peut indiquer dans ce site les véhicules qui effectueront des déplacements et les places qui y sont disponibles. Ce site sert alors de portail de réservation.

Les municipalités et leurs organismes de transport peuvent également utiliser les outils géomatiques pour mieux informer les usagers du transport en commun des trajets d'autobus, en temps réel. Par exemple, il est possible d'indiquer aux arrêts les plus achalandés dans combien de minutes passera le prochain autobus ou de suivre en ligne les déplacements réels des véhicules pour permettre aux usagers de mieux planifier leurs déplacements.

»» Vélo Québec (s. d.), en partenariat avec le MTQ et la Société de transport de Laval, a réalisé le portail Web [Éco Mobile à Laval](#). Celui-ci présente les divers modes de déplacement alternatifs à la voiture qui sont offerts sur le territoire (marche, vélo, bus, métro, etc.), en rendant disponible l'information pertinente pour chacun des secteurs de Laval (cartes, trajets, horaires, etc.). Des agents-conseils ont également visité plusieurs ménages pour leur proposer des solutions personnalisées. La Ville de Laval (s. d.) a également publié le [Guide des pratiques écoresponsables dans les transports](#) (figure 169). Dans cette publication destinée à ses citoyens, elle propose d'abord des solutions pour réduire l'utilisation de la voiture : utiliser les transports collectifs et actifs, habiter près du lieu d'emploi, travailler à la maison, etc. Elle offre également des conseils sur l'achat de véhicules écoénergétiques et sur la conduite et l'entretien des automobiles.

Figure 166 : Manifestation cycliste.



N. Fontaine

Figure 167 : Park(ing) day.



N. Fontaine

Figure 168 : Park(ing) day.



N. Fontaine

Figure 169 : Guide des pratiques écoresponsables dans les transports.



Ville de Laval

- À Laval, des afficheurs électroniques sont utilisés pour informer les usagers du transport en commun : dans les autobus, les afficheurs indiquent les arrêts à venir et, aux points d'arrêt, le temps d'attente des prochains autobus.
- À Moncton au Nouveau-Brunswick, Codiac Transport, la société de transport en commun, permet de suivre, en temps réel, le déplacement de ses autobus sur une page Web. Il est ainsi possible de savoir, en consultant un ordinateur ou un téléphone branché à Internet, à quelle distance est le prochain autobus. Par ailleurs, tous les autobus sont équipés d'un accès Internet sans fil, ce qui plaît notamment aux clientèles d'étudiants et de travailleurs (Ville de Moncton, 2011).

Figure 170 : Planification participative.



CEUM

6.3.5 La participation publique

L'aménagement, l'urbanisme et les transports sont des thèmes qui influencent considérablement le milieu de vie des citoyens, aussi est-il intéressant qu'ils participent aux processus décisionnels (figure 170). De cette façon, l'administration municipale peut adapter sa planification aux besoins de la population et mieux cibler ses interventions. De plus, comme l'atteinte d'une écomobilité est conditionnelle à un changement des habitudes de déplacement des individus, leur adhésion aux projets municipaux sera facilitée par une implication préalable.

Par des activités de participation publique, les citoyens peuvent intervenir dans le diagnostic de mobilité, dans le choix des solutions et dans la mise en œuvre des projets.

- Le Centre d'écologie urbaine de Montréal, en collaboration avec certains arrondissements montréalais, chapeaute le projet de Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS). Il s'agit d'une démarche de planification participative où les citoyens d'un quartier sont appelés à cibler des problèmes et proposer des solutions afin que les déplacements actifs soient facilités dans leur quartier ([Fiche n° 2](#)).
- La préparation du plan de mobilité durable de la Ville de Québec prévoyait une consultation des citoyens lors de séances publiques et en ligne. La [fiche n° 4](#) présente la démarche de la Ville.

6.4 Des dispositions fiscales et financières

Les municipalités peuvent participer de plusieurs manières au financement de l'écomobilité, sous réserve de l'application de la Loi sur l'interdiction de subventions municipales qui proscriit l'aide aux établissements industriels et commerciaux. Notons cependant qu'une municipalité peut accorder une aide à toute personne qui exploite une entreprise du secteur privé et qui est le propriétaire ou l'occupant d'un immeuble autre qu'une résidence. La valeur de l'aide qui peut ainsi être accordée ne peut excéder, pour l'ensemble des bénéficiaires, 25 000 \$ par exercice financier (LCM, art. 92.1).

6.4.1 Le financement du transport

En vertu de la Loi sur les compétences municipales, une municipalité peut accorder toute aide qu'elle juge appropriée en matière de transport, sauf à une entreprise commerciale (LCM, art. 90). Elle pourrait donc, par exemple :

- Contribuer au financement d'un service de vélos en libre-service;
- Accorder un crédit de taxe ou une subvention pour de nouveaux immeubles intégrant un abribus ou des équipements pour les cyclistes;
- Allouer un crédit de taxes ou une autre forme d'aide aux entreprises localisées sur son territoire qui se relocalisent dans un autre secteur de son territoire, à condition qu'elles adoptent des plans de gestion des déplacements ou qu'elles se relocalisent dans un secteur desservi par le transport en commun et que l'implantation favorise les transports actifs (LCM, art. 90);
- Subventionner un centre de gestion des déplacements en fonction des plans de déplacement conçus;
- Subventionner un organisme représentant les utilisateurs du transport en commun ou les cyclistes.

6.4.2 L'aide au transport collectif

La Loi sur les transports (LT) permet à une municipalité de prendre les mesures qu'elle estime appropriées pour promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport de personnes qu'elle n'organise pas elle-même et fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent (LT, art. 48.35). Elle peut ainsi participer à l'organisation et au financement d'un service de transport en commun (voir à cet égard l'[annexe 1](#)) et accorder une subvention à un titulaire de permis de transport par autobus qui fournit un service sur son territoire ou qui y maintient un parcours (art. 48.36). Il faut noter que ces pouvoirs ne s'appliquent pas si le territoire de la municipalité fait partie de celui d'un organisme public de transport en commun.

De plus, les municipalités peuvent fixer les tarifs des services de transport en commun qu'elles organisent. Lorsque leur territoire fait partie de celui d'un organisme public de transport en commun, elles peuvent encourager ces organismes à modifier leur tarification de multiples manières, notamment en participant au financement des mesures. La tarification peut être modulée en fonction des utilisateurs (aînés, jeunes, personnes à faible revenu, personnes handicapées), des périodes moins achalandées (été, soir, fin de semaine) ou de différents événements.

Les municipalités peuvent participer au financement de programmes de laissez-passer universels pour les étudiants des collèges et des universités de leur territoire. Les municipalités peuvent également participer au financement de programmes d'Abonne-Bus, où des travailleurs s'engagent à s'abonner au transport en commun pour une année, bénéficiant alors d'une réduction sur l'ensemble. Le financement d'une telle mesure remplace avantageusement la subvention de cases de stationnement, y compris pour les employés municipaux.

Par ailleurs, en vertu de la LT, une municipalité peut accorder une subvention à tout organisme à but non lucratif qui assure l'organisation d'un service de transport adapté sur son territoire et, le cas échéant, assure une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire (art. 48.43). Ainsi, de nombreux services de transport adapté québécois sont assurés par des organismes à but non lucratif desservant plus d'une municipalité (souvent une MRC) et permettant de relier les pôles d'activité régionaux.

➤➤➤ La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu (2010) a conclu une entente avec l'association étudiante et la direction du cégep de son territoire pour que les cégépiens puissent prendre le transport en commun gratuitement.

➤➤➤ Le programme *Emergency Ride Home* de la Ville de Mississauga (s. d.), en Ontario, permet aux employés municipaux se déplaçant en transports actifs et collectifs de bénéficier d'une aide financière en cas d'urgence ou d'heures supplémentaires imprévues. Ainsi, quatre accompagnements en taxi ou en voiture de location peuvent être remboursés à ces employés durant une année, jusqu'à concurrence de 50 \$ par déplacement.

6.4.3 Les programmes de revitalisation

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet à une municipalité qui a adopté un PPU pour la partie de son territoire désignée comme son centre-ville ou son secteur central (p. ex., son noyau villageois) d'offrir une subvention directe aux propriétaires et aux occupants d'immeubles pour la réalisation de travaux conformes à un programme de revitalisation. Elle pourrait ainsi avoir comme objectif de revitalisation de densifier le secteur et ainsi accorder des

subventions aux propriétaires qui ajoutent un étage à leur immeuble à logement ou qui construisent sur un terrain vacant un bâtiment destiné au logement (figure 171).

En plus des secteurs centraux faisant l'objet d'un tel PPU, une municipalité peut se doter d'un programme de revitalisation pour n'importe quel secteur dans lequel la majorité des bâtiments ont été construits depuis au moins 20 ans et dont la superficie est composée pour moins de 25 % de terrains non bâtis. Ce type de secteur se trouve souvent dans la partie plus ancienne des villes et des villages. Une municipalité peut ainsi y offrir des incitatifs fiscaux à la construction, à la rénovation ou à la transformation de bâtiments et à l'aménagement de terrains. Ces incitatifs peuvent prendre la forme d'une subvention ou d'un crédit de taxe ayant pour but de compenser l'augmentation des taxes foncières après la réalisation des travaux. Comme la municipalité peut déterminer les conditions et les modalités de l'application du programme de revitalisation, elle pourrait réserver son aide financière aux projets situés à proximité des infrastructures de transport en commun les plus achalandées ou pour les projets favorisant la diversité et la densité.

Figure 171 : Revitalisation à Kénogami.



N. Fontaine

7 Les fiches de bonnes pratiques

Les fiches de bonnes pratiques dont il est question dans les pages qui suivent présentent des projets qui paraissent à certains égards prometteurs. Elles décrivent la problématique vécue par la municipalité, les objectifs, les caractéristiques du projet et les outils d'intervention utilisés. Les projets exposés sont les suivants :

1. La revitalisation du centre-ville de Kénogami
2. Un quartier vert, actif et en santé à Mercier-Est
3. Les transports actifs et la Politique familiale de Saint-Bruno
4. Le plan de mobilité durable de Québec
5. Le programme En toute confiance vers l'école de Sainte-Julie
6. Le réseau cyclable de Chambly
7. Le boulevard cyclable sur Père-Marquette à Québec
8. Le réseau cyclable de Montréal
9. La gestion de la circulation dans le secteur Laurier Est du Plateau-Mont-Royal
10. La requalification polarisée par la gare de Sainte-Thérèse
11. Le Rapibus de Gatineau
12. Le RÉGIM en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

La revitalisation du centre-ville de Kénogami

La Ville de Saguenay (2011), en collaboration avec différents partenaires, a participé à un projet de revitalisation du centre-ville de Kénogami, dans l'arrondissement de Jonquière.

Une étude sur le centre-ville, réalisée en 2005, identifiait certains problèmes :

- Omniprésence de l'automobile;
- Intégration déficiente des réseaux piétons et cyclables dans la trame urbaine;
- Perception négative par la population et les consommateurs;
- Dégradation de l'environnement bâti;
- Désuétude du mobilier urbain;
- Proportion élevée de commerces bas de gamme (liquidation, marchandise usagée, bazar, etc.);
- Faible attractivité des commerces.

Ainsi, avec la mission de dynamiser le centre-ville, la Corporation de vitalisation de Kénogami a été créée en 2007. Le projet comportait de nombreux volets, dont la concertation et les partenariats, le développement économique et commercial, l'animation urbaine, la promotion et les améliorations physiques (figures 1-A et 1-B).

Figure 1-A : Plan d'aménagement.



Promotion Saguenay

Figure 1-B : Rue Sainte-Famille.



Promotion Saguenay

Figure 1-C : Trottoirs élargis.



N. Fontaine

Figure 1-D : Bacs de plantation.



N. Fontaine

Figure 1-E : Support à vélo.



N. Fontaine

En 2009 et 2010, les trottoirs ont été élargis au détriment des chaussées et des places publiques ont été aménagées (figure 1-C). Le nombre de cases de stationnement dans le secteur d'intervention a diminué de 445 à 364, une diminution de 18 %. Des bacs de plantation ont été intégrés et des arbres ont été plantés en bordure des rues (figure 1-D). De plus, des bancs publics et des supports à vélo ont été installés (figure 1-E).

Afin d'accroître le nombre de résidents dans le centre-ville, la Ville a augmenté la densité permise dans le secteur. De même, de nouveaux logements ont été construits sur le site d'un bâtiment vétuste démoli et sur un terrain vacant adjacent.

La Ville a également réduit de moitié la superficie consacrée aux commerces et limité les services professionnels au secteur du centre-ville. Cette diversité d'usage concentrée dans un périmètre limité permet de parcourir des distances moindres. De nouveaux commerces et services se sont implantés, dont une bibliothèque municipale (figure 1-F), un café-bistro et des bureaux gouvernementaux.

Pour encadrer le projet, la Ville de Saguenay (2007) a adopté un programme particulier d'urbanisme pour le secteur. Les grandes orientations du PPU et les objectifs qui y sont rattachés visent par exemple à rendre le secteur plus convivial pour les piétons afin qu'ils soient « omniprésents ». On désire également assurer des accès sécuritaires aux personnes à mobilité réduite. En ce qui concerne son réseau de transport, la Ville veut améliorer le réseau routier afin qu'il ne serve plus principalement au transit, en plus de configurer le réseau cyclable pour qu'il joigne le cœur du centre-ville. Finalement, le PPU mentionne que les arrêts de transport en commun seront confortables et accessibles.

Figure 1-F : Bibliothèque.



Promotion Saguenay

Un quartier vert, actif et en santé à Mercier-Est

Quatre projets pilotes de Quartiers verts, actifs et en santé ont été réalisés pour les quartiers montréalais de Mercier-Est, Parc-Extension, Plateau-Est et Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est, de 2009 à 2011. En collaboration avec différents partenaires, dont les arrondissements montréalais concernés et des organismes communautaires, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) coordonne ces projets.

Ceux-ci consistent en un exercice participatif de planification menant à la réalisation d'un plan de QVAS qui contient des recommandations destinées à l'administration municipale, aux élus, à la société civile locale et aux citoyens (CEUM, 2011). Ces projets pilotes ont pour objectif d'améliorer l'environnement bâti des quartiers de façon à favoriser les transports actifs, particulièrement chez les jeunes. Le CEUM s'appuie sur une vision se déclinant en six éléments :

- Les espaces publics – y compris les rues – sont aménagés pour tous;
- Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats;
- Les aménagements écologiques et le verdissement sont intégrés aux espaces publics;
- Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance;
- La communauté est activement engagée dans le devenir de son quartier;
- Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité »¹⁴.

Ainsi, durant un an, différentes activités ont permis aux citoyens, aux professionnels et aux élus des arrondissements ainsi qu'aux acteurs du milieu d'identifier des problèmes (figure 2-A) et d'élaborer des solutions adaptées au contexte. La démarche se déroule en trois phases, soit : (1) la compréhension du quartier; (2) l'exploration des scénarios d'aménagement; et (3) le choix des solutions et l'élaboration du plan.

Figure 2-A : Photomaton.



CEUM

14. Selon le CEUM (2010), la notion de « vivabilité » renvoie à la qualité de vie globale d'un quartier, à la forme naturelle et bâtie de celui-ci ainsi qu'à la manière dont on y vit et l'occupe.

Figure 2-B : Café urbain.



CEUM

Figure 2-C : Grand rassemblement.



CEUM

Dans la première phase, le CEUM a analysé les études portant sur le quartier, organisé des activités de consultation publique comme des sondages et des marches exploratoires et réalisé des enquêtes de terrain, notamment pour documenter le potentiel piétonnier des quartiers.

L'objectif de la deuxième phase était d'établir une vision commune, de cibler et prioriser les solutions d'aménagement proposées. Des ateliers de travail réunissant professionnels et résidents ont donc été organisés (figure 2-B).

Dans la troisième phase, les scénarios d'aménagement ont été soumis aux différents partenaires afin de les valider et les bonifier. Le CEUM a alors produit le plan de QVAS (figure 2-C). Les organismes communautaires et le CEUM poursuivent leur collaboration avec l'arrondissement afin que la planification soit par la suite traduite en interventions.

Le cas de Mercier-Est

Dans Mercier-Est, la mairie de l'arrondissement a mis en place un comité de suivi réunissant les partenaires, pour mettre en œuvre le plan de QVAS (CEUM, 2010). L'organisme communautaire Solidarité Mercier-Est, pour sa part, promeut la démarche et mobilise les citoyens. À l'échelle du quartier, le plan de QVAS propose quatre stratégies principales :

1. Favoriser la mobilité nord-sud, notamment pour ce qui est de traverser plus facilement une voie ferrée et une artère, la rue Notre-Dame (figure 2-D);
2. Relier les pôles d'intérêt et les espaces verts et de loisir;
3. Marquer les entrées dans les quartiers résidentiels, notamment par des mesures d'apaisement de la circulation;
4. Optimiser les réseaux locaux de transport cycliste et collectif, par exemple, en ajoutant de nouvelles pistes cyclables.

Figure 2-D : Traversée de la voie ferrée.



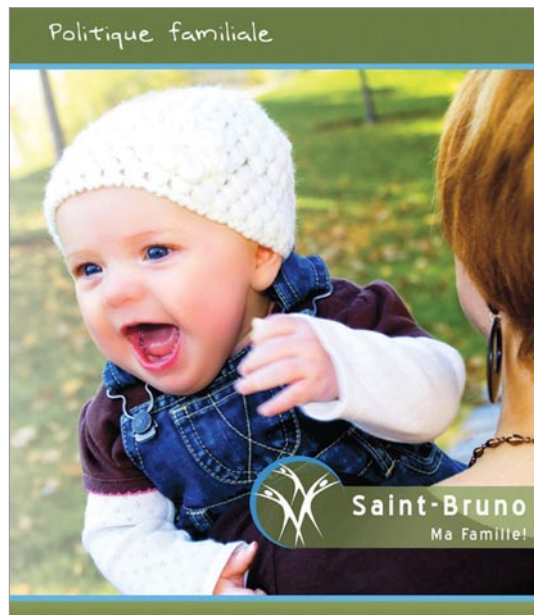
Le plan contient plusieurs recommandations précises portant sur des intersections, des rues ou des sites particuliers. Par exemple, il préconise le marquage au sol donnant la priorité aux piétons à certaines intersections (figure 2-E), de concentrer les activités génératrices de déplacement à des endroits précis, d'installer des feux piétons à décompte numérique, etc. L'arrondissement peut ensuite intégrer ces recommandations à ses différents plans et politiques, dont le plan d'urbanisme et le plan de déplacement local, et modifier sa réglementation en conséquence.

Figure 2-E : Intersection.



Les transports actifs et la Politique familiale de Saint-Bruno

Figure 3-A : Politique familiale de Saint-Bruno.



Municipalité de Saint-Bruno

La Municipalité de Saint-Bruno, dans la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, a adopté en 2008 une politique familiale qui a fait d'elle, un an plus tard, l'une des trois premières municipalités québécoises reconnues par l'UNICEF en tant que Municipalité amie des enfants (figure 3-A). Ce programme de reconnaissance est basé sur la Convention relative aux droits de l'enfant des Nations Unies, qui demande aux municipalités de repenser leur structure, leurs services et l'aménagement de leur territoire de façon à améliorer la vie des enfants (Carrefour action municipale et famille, 2011). Ceux-ci doivent en tout temps pouvoir se déplacer en sécurité.

Dans la foulée de l'adoption de sa Politique, la Municipalité a lancé un projet favorisant la circulation piétonnière entre les anciens quartiers et les nouveaux. Dans le contexte où plusieurs jeunes familles venaient s'établir sur son territoire, elle s'est également préoccupée de la sécurité des jeunes piétons. Un comité composé d'intervenants municipaux et de citoyens collabore à ce projet, en appliquant les principes d'un quartier vert, actif et en santé (Fiche n° 2).

À proximité de l'école primaire et du parc municipal, un corridor piétonnier a été aménagé. La signalisation a été revue et quatre « gendarmes actifs » ont été installés (voir encadré). Du marquage au sol a permis de délimiter visuellement les secteurs de l'école et du parc.

Gendarme actif

Un gendarme actif est un poteau sur lequel sont installés un feu clignotant, un panneau de signalisation indiquant la limite de vitesse et un panneau annonçant le corridor piéton (figure 3-B).

Figure 3-B : Gendarme actif.



Municipalité de Saint-Bruno

De plus, afin d'améliorer la sécurité aux abords de l'école, le débarcadère des autobus et celui réservé aux parents ont été reconfigurés. Le stationnement des professeurs a également été réaménagé. Les enfants et les parents ont été sensibilisés aux avantages des transports actifs pour les déplacements scolaires.

Comme l'école et le parc se situent en plein centre de la municipalité et que plusieurs sentiers reliant les anciens quartiers aux nouveaux ont été aménagés, toute la collectivité de Saint-Bruno bénéficie de ces aménagements pour leurs déplacements quotidiens.

Notons également que Saint-Bruno est une municipalité dont la majorité du territoire accueille des activités agricoles. Pour favoriser la densité nécessaire aux transports actifs, la Municipalité a favorisé un aménagement plus compact. Elle a en effet prévu des terrains plus petits et permis des bâtiments plus hauts. La construction de maisons jumelées et d'immeubles de logements a également permis d'augmenter la densité du secteur.

Le Plan de mobilité durable

En janvier 2009, la Ville de Québec a formé un groupe de travail sur la mobilité durable, présidé par son maire et composé d'élus, de partenaires, de promoteurs immobiliers, de la mairesse de Lévis et de spécialistes en transport, en urbanisme, en architecture et en développement économique. Durant tout le processus d'élaboration du Plan de mobilité durable, leur travail a été appuyé par l'administration municipale et a bénéficié de la participation citoyenne lors de deux séries de consultations publiques.

Ce groupe de travail définit la mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et au déplacement des personnes, « comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable; par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement ».

Ayant analysé les tendances démographiques, le développement économique, les transports et la dynamique urbaine de la Capitale, le comité a procédé à l'élaboration d'un document de consultation préliminaire, intitulé *Vivre et se déplacer à Québec* (Ville de Québec, 2009). Ce document de consultation intitulait une série de questions posées à la collectivité, dont les suivantes :

- Qu'est-ce qui vous inciterait à choisir la ville de Québec comme lieu de résidence?
- Quels sont les moyens acceptables que la Ville pourrait mettre en œuvre afin d'accueillir un plus grand nombre de ménages dans les quartiers bâtis?
- Quelles améliorations au service de transport en commun pourraient vous inciter à l'utiliser davantage pour aller travailler ou étudier?
- Qu'est-ce que la Ville pourrait faire pour vous inciter à choisir la marche comme mode de déplacement, notamment pour vous rendre à votre établissement d'enseignement, votre lieu de travail ou un commerce de proximité?

Ayant recueilli l'avis de la population, le comité a élaboré en juin 2010 une première version du Plan de mobilité durable (Ville de Québec, 2010b) (figure 4-A). Celle-ci a fait l'objet d'une deuxième série de consultations publiques à différents endroits de la ville ainsi qu'en ligne, directement sur le site Web de la Ville (figure 4-B). Ensuite, en novembre 2011, la version définitive du Plan a été adoptée par le conseil municipal (Ville de Québec, 2011a).

Figure 4-A : Document de consultation.



Ville de Québec

Figure 4-B : Consultation publique.



Ville de Québec

Figure 4-C : Écoquartier.



Ville de Québec

Figure 4-D : Vélo.



N. Fontaine

Le Plan repose sur six grandes orientations :

1. Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis;
2. Privilégier une plus grande diversité des fonctions (résidences, bureaux, commerces, services et industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants;
3. Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public;
4. Assurer l'accès aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile;
5. Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est mieux adapté;
6. Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui induisent d'importants déplacements dans la mise en œuvre des stratégies de mobilité durable.

Un des éléments majeurs du plan est l'aménagement d'un tramway reliant le centre-ville à l'Université Laval par la Basse-Ville, et la correspondance vers Lévis. Selon les objectifs de la Ville, ce projet servira de catalyseur au développement d'un secteur industriel peu développé, à l'ouest du centre-ville.

Le tramway raccorderait également deux projets d'écoquartiers prévus dans le secteur de la Pointe-D'Estimaerville (figure 4-C) et dans celui de la Pointe-aux-Lièvres.

De façon globale, le Plan de mobilité durable prévoit de densifier les quartiers et de mettre fin à l'étalement urbain. Il vise à lier les développements et les réaménagements domiciliaires et commerciaux à l'offre de transport en commun. Ainsi, le transport collectif deviendrait un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire. La Ville souhaite également favoriser les transports actifs (figure 4-D).

Le Plan de mobilité durable devrait guider la révision du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville, ainsi que ses planifications stratégiques et celles du Réseau de transport de la Capitale. Il servira également de guide à la Ville en ce qui concerne ses interventions urbanistiques et de transport.

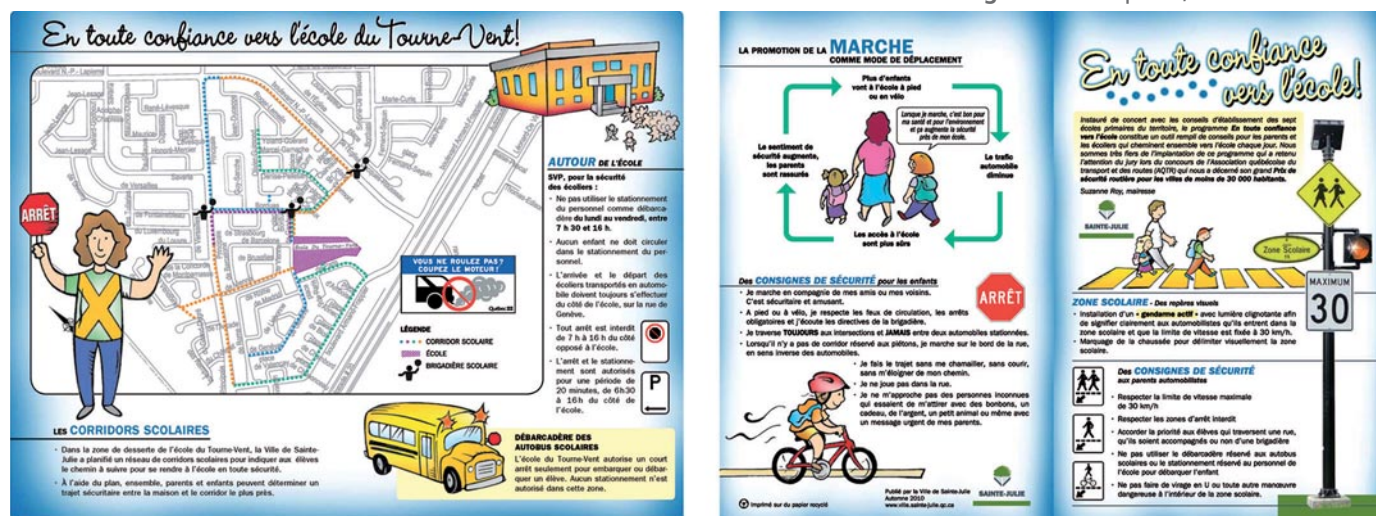
Le programme En toute confiance vers l'école!

La Ville de Sainte-Julie (2009) a mis sur pied le programme En toute confiance vers l'école! visant à sécuriser les abords des écoles primaires de son territoire et faire la promotion de la marche auprès des écoliers. Ses interventions découlent du plan d'action de sa politique familiale. Mentionnons que Sainte-Julie, notamment pour son Taxi 12-17 (voir section 5.2.6.1) et l'implication des jeunes dans ses processus démocratiques, a été l'une des trois premières municipalités québécoises reconnues par l'UNICEF en tant que Municipalité amie des enfants (voir la [fiche n° 3](#)).

Comme un nombre élevé d'élèves de niveau primaire habite Sainte-Julie, la Ville reçoit périodiquement des plaintes concernant la sécurité routière aux abords des écoles. Le programme En toute confiance vers l'école! a ainsi été mis en place, après une importante démarche de concertation. Plusieurs rencontres ont été organisées avec les parents, les directions d'école, l'administration municipale, ainsi qu'avec des élus municipaux et des commissaires scolaires, afin d'établir une démarche adaptée au contexte de chacun des établissements.

Des diagnostics pour chacune des sept écoles primaires du territoire ont ainsi été réalisés. On a alors délimité la zone scolaire, inventorié les zones à risque aux abords des écoles et le long des trajets achalandés et identifié les problématiques locales. Ceci a permis de réunir, dans un plan d'action, une liste des interventions recommandées et une délimitation des corridors proposés aux élèves se déplaçant en modes actifs (figure 5-A).

Figure 5-A : Dépliant, école Tourne-Vent.



Ville de Sainte-Julie

Figure 5-B : Entrée de la zone scolaire.



Ville de Sainte-Julie

Parmi les interventions réalisées par la Ville de Sainte-Julie, mentionnons les suivantes :

- Installation de gendarmes actifs et de panneaux indiquant l'entrée dans la zone scolaire (figure 5-B);
- Délimitation de la zone scolaire par du marquage au sol de couleur (figure 5-C);
- Identification des corridors scolaires;
- Interdiction de stationnement dans des zones à risque (p. ex., du côté de la rue opposé à l'école) et les débarcadères d'autobus;
- Aménagement de pistes pour piétons et cyclistes, séparées de la chaussée automobile, notamment devant les écoles et le long des rues plus passantes;
- Aménagement d'avancées de trottoir afin de raccourcir la distance à traverser par les écoliers et de réduire la marge de manœuvre des automobilistes, les forçant à ralentir.

Ces aménagements physiques ont été complétés par des campagnes de sensibilisation auprès de la population en général, des parents et des conseils d'établissement. Ainsi, à chaque rentrée scolaire, on fait la promotion de la marche auprès des élèves (figure 5-D).

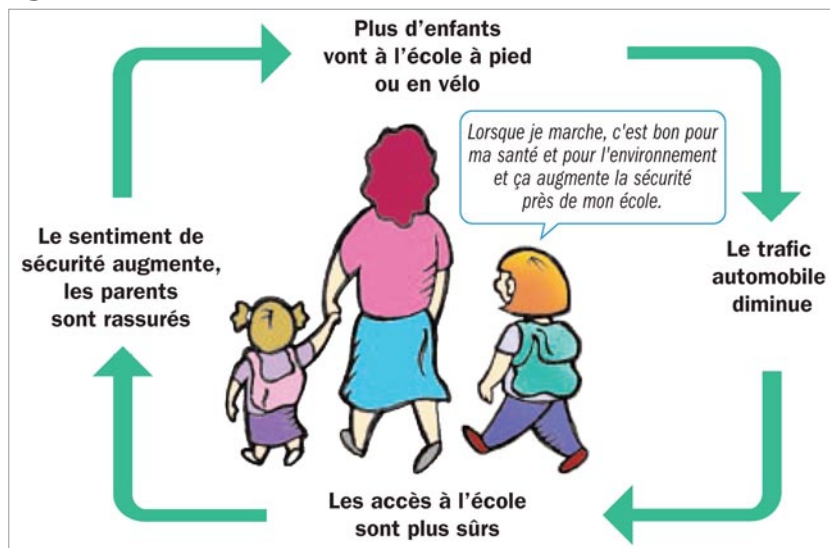
À la suite de ces interventions, la Ville de Sainte-Julie a constaté des améliorations quant au flot de circulation autour des écoles. La vitesse des automobilistes a été réduite, les parents sont sensibilisés aux bienfaits de la marche et le nombre de plaintes concernant la sécurité a diminué.

Figure 5-C : Marquage au sol et gendarme actif.



Ville de Sainte-Julie

Figure 5-D : Promotion de la marche.



Ville de Sainte-Julie

Le réseau cyclable

La ville de Chambly, traversée par la Route verte, possède un réseau cyclable desservant les quartiers bâtis avant 1990. Toutefois, au cours des dernières années, l'expansion urbaine a progressé plus rapidement que le réseau cyclable et celui-ci est devenu incomplet. Afin d'en augmenter l'étendue, la Ville a préparé en 2009 un plan directeur du réseau cyclable (PDRC). Elle a également adopté, en 2011, un plan de mobilité active (PMA), lequel confirme la volonté de la municipalité d'améliorer ses infrastructures cyclables. D'une portée plus large que le PDRC, le PMA le complète en ciblant des interventions pour faciliter la marche et les transports actifs.

Parmi les objectifs du PDRC, notons que la Ville souhaite desservir convenablement l'ensemble de ses quartiers de même qu'offrir un réseau utilitaire de transport actif, desservant les lieux d'emploi, les commerces, les services et les zones scolaires (figure 6-A). Elle souhaite également bonifier son réseau récréatif, relier les attractions touristiques (figure 6-B) et s'assurer que le réseau cyclable permet « aux gens de se rendre à destination le plus rapidement et efficacement possible ».

Le PDRC propose ainsi des améliorations à apporter à 19 tronçons. Par exemple, la Ville veut réaménager certaines pistes afin de respecter les prescriptions de Vélo Québec, ajouter des bollards ou des délinéateurs, peindre ou marquer certaines parties de la chaussée, remettre à neuf certaines intersections, asphaltier des liens, etc. Le PMA indique également les bandes bidirectionnelles devant être remplacées par une piste cyclable ou des bandes unidirectionnelles de chaque côté de la rue afin d'améliorer la sécurité du réseau.

Le PDRC et le PMA ciblent par ailleurs une dizaine de nouveaux tronçons pouvant être aménagés afin de compléter les pistes, d'accroître la connectivité du réseau en supprimant des culs-de-sac et d'améliorer la desserte de certains quartiers (figure 6-C). Ces nouveaux tronçons porteront la longueur du réseau de 26,2 km à 43,5 km.

Figure 6-A : Bande cyclable.



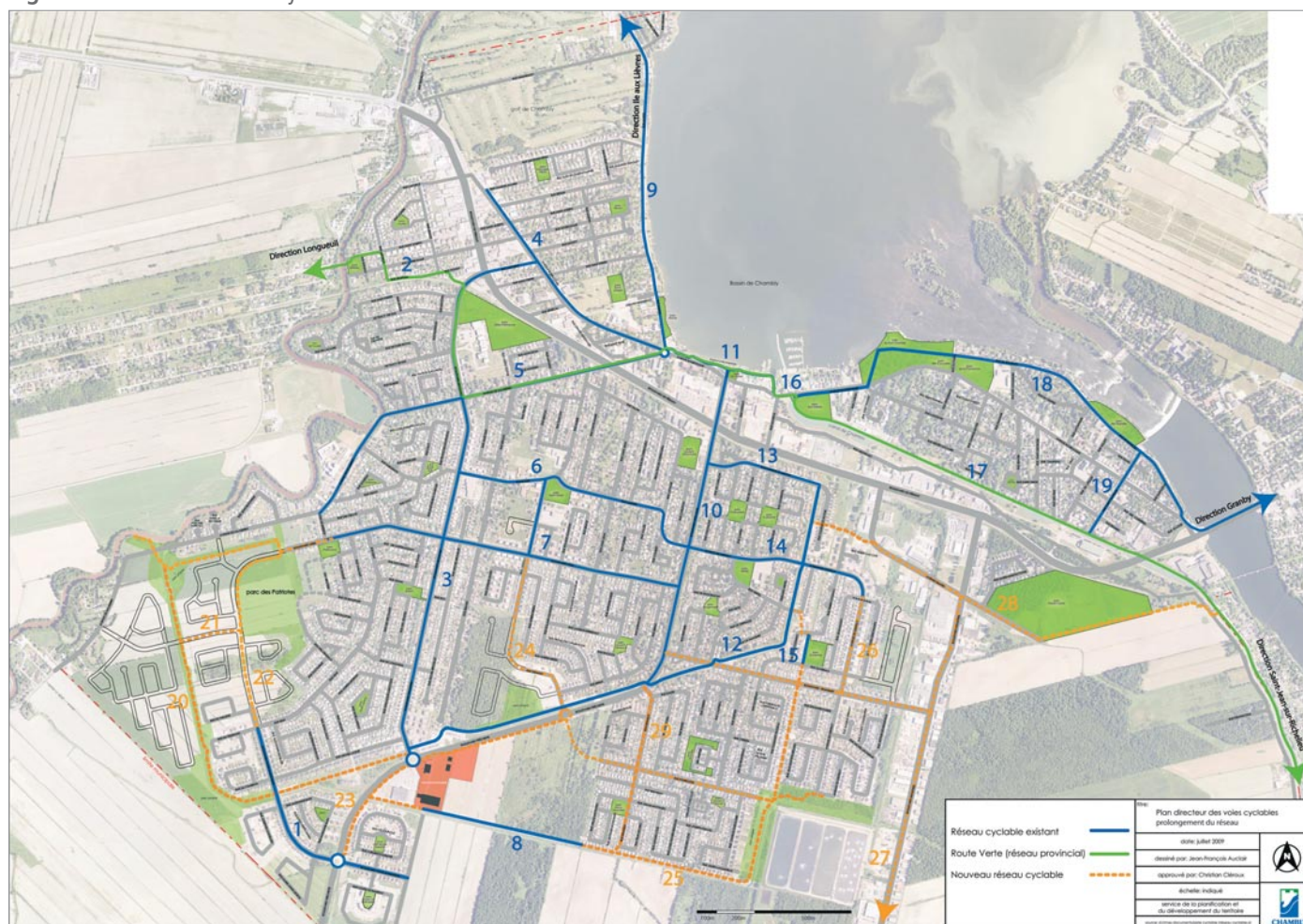
N. Fontaine

Figure 6-B : Piste cyclable.



N. Fontaine

Figure 6-C : Plan du réseau cyclable.



Ville de Chambly

Pour chacun des tronçons, le PDRC décrit les travaux envisagés, indique l'intégration du tronçon au réseau ainsi que les contraintes d'aménagement et de circulation, en plus d'estimer des coûts. L'ensemble des coûts et l'échéancier de réalisation sont présentés dans un tableau récapitulatif. Les travaux sont échelonnés sur les neuf prochaines années, de manière à ce que les montants soient équivalents d'une année à l'autre. Les travaux sont ainsi intégrés aux programmes triennaux d'immobilisation de la Ville.

En plus des voies cyclables, la Ville de Chambly a également aménagé une « rue partagée », la rue Richelieu, où se côtoient les cyclistes, les piétons et les automobilistes (figure 6-D). Des bandes pavées de chaque côté, au même niveau que la chaussée, délimitent un espace piéton, bien que nombre d'entre eux marchent sur la chaussée. Des baies de stationnement ayant été aménagées en retrait de la voie, l'espace piéton est continu (figure 6-E).

Mentionnons de surcroît qu'en août 2010 la Ville a fixé une limite de vitesse de 40 km/h sur l'ensemble de ses rues locales (figure 6-F).

Figure 6-D : Rue Richelieu.



N. Fontaine

Figure 6-E : Baies de stationnement.



N. Fontaine

Figure 6-F : Rue locale.



N. Fontaine

Le boulevard cyclable sur la rue Père-Marquette

La Ville de Québec (2011b) aménage un boulevard cyclable, qu'elle appelle « vélo boulevard », entre la colline Parlementaire et l'Université Laval, deux générateurs de déplacements importants situés dans l'axe est-ouest de la ville. Avant l'aménagement du boulevard cyclable, les nombreux cyclistes circulant quotidiennement entre ces deux pôles devaient passer soit par des artères très achalandées et peu sécuritaires, soit par un réseau de rues occasionnant de nombreux détours et arrêts. L'objectif de la Ville était donc d'offrir un lien le plus direct et convivial possible afin de faciliter les déplacements des cyclistes et d'en attirer de nouveaux.

Les mesures retenues par la Ville sont donc les suivantes :

- Accorder la priorité à la circulation des cyclistes dans l'axe du boulevard cyclable;
- Installer une signalisation cycliste particulière;
- Ajouter des phases cyclistes aux feux de circulation;
- Réduire la circulation de transit automobile;
- Réduire la vitesse automobile.

À l'été 2011, la Ville a mis en place un projet pilote de modération de la circulation automobile à plusieurs intersections, principalement sur la rue Père-Marquette. L'objectif de cette expérience était d'évaluer l'effet de ces aménagements sur la circulation du secteur. En fonction des commentaires reçus sur ces aménagements temporaires et des comptages de cyclistes effectués avant et après le projet pilote, des aménagements permanents seront réalisés à l'été 2012 (figure 7-A).

Le projet pilote mis en place à l'été 2011 comprend des entraves temporaires afin de réduire la circulation automobile de même que des terre-pleins en diagonale, franchissables par les vélos, à différentes intersections (figures 7-B et 7-C). Plus à l'ouest, à l'intersection de la rue de Callières et de l'avenue Marguerite-Bourgeoys, un terre-plein axial (aussi appelé terre-plein continu en carrefour) perméable aux cyclistes empêche également le transit automobile sur le boulevard cyclable. Dans la version permanente du boulevard cyclable, des avancées de trottoir et des rayons de virage réduits compléteront l'aménagement de cette intersection (figure 7-D).

Dans la portion est, à certains endroits, une bande cyclable permettra aux vélos de rouler à sens inverse du trafic automobile, dans les rues à sens unique. Lorsque cela sera nécessaire, des cases de stationnement sur rue seront enlevées.

Figure 7-A : Intersection envisagée.



Ville de Québec

Figure 7-B : Mesure temporaire.



N. Fontaine

Figure 7-C : Terre-plein diagonal temporaire.



N. Fontaine

Figure 7-D : Intersection envisagée, de Callières–Marguerite-Bourgeoys.



Ville de Québec

Sur l'ensemble du parcours, un marquage au sol et une signalisation identifieront le boulevard cyclable. Le nombre de panneaux d'arrêts sera réduit aux intersections afin de permettre aux cyclistes de progresser sans devoir continuellement s'arrêter. De plus, en présence de feux de signalisation, une priorité leur sera donnée.

Afin de compléter le tracé et de minimiser les détours, des servitudes de passage devront être obtenues auprès de plusieurs propriétaires afin de traverser leur propriété.

La participation de la collectivité

L'aménagement de ce boulevard cyclable découle de la démarche d'élaboration du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec (voir fiche n° 4), lequel a fait l'objet de consultations publiques à plusieurs étapes. Durant les premières consultations publiques sur ce projet, en mai 2009, l'amélioration du lien cyclable entre la colline Parlementaire et l'Université Laval était souhaitée par de nombreux intervenants. Dans la version préliminaire du Plan, la Ville envisageait donc l'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard René-Lévesque. Devant les réactions mitigées suscitées par ce projet, la Ville a étudié d'autres scénarios.

Pour ce faire, elle a organisé une consultation publique en septembre 2010. Trois scénarios, empruntant chacun un axe différent : Grande Allée, Père-Marquette et René-Lévesque, ont été présentés. Ensuite, au printemps 2011, une seconde consultation publique a été organisée et portait plus précisément sur le scénario de la rue Père-Marquette. La collectivité a de nouveau été invitée à s'exprimer par Internet ou par téléphone durant la période de démonstration du projet pilote, soit du 15 juillet au 15 octobre 2011.

Le réseau cyclable

La Ville de Montréal développe depuis plusieurs années son réseau cyclable. Au départ, celui-ci a pris forme essentiellement dans les parcs alors que le vélo était considéré comme une activité de loisir. Peu à peu, de nouveaux aménagements ont été réalisés pour relier les parcs entre eux et donner un caractère utilitaire au réseau (figure 8-A).

Figure 8-A : Cheminements cyclables vers le centre-ville.



Ville de Montréal

La planification orientant le développement du réseau

Deux documents de planification orientent le développement du réseau cyclable de la Ville, soit le Plan d'urbanisme et le Plan de transport.

Le Plan d'urbanisme (Ville de Montréal, 2004) vise à « assurer la desserte aux secteurs d'activité et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau panmontréalais de voies cyclables ». Ainsi, ce plan prévoit un « réseau cyclable continu et efficace, conçu de manière à améliorer l'accessibilité aux principaux secteurs d'activité de la ville, particulièrement le long des réseaux autoroutiers et ferroviaires ».

Le Plan de transport de la Ville de Montréal, adopté en 2008, contient plusieurs dispositions concernant le réseau cyclable. En plus de reconnaître le vélo comme un mode de déplacement à part entière, ce plan prévoit que le réseau de pistes cyclables passe de 400 km à 800 km de 2008 à 2015. Ce plan vise également à améliorer les liens cyclables entre les différents arrondissements et les autres municipalités de l'île de Montréal. Il vise également à relier entre eux les grands pôles générateurs de déplacements, en plus d'améliorer l'accès aux services, écoles, parcs et stations de métro. De plus, afin de favoriser et de faciliter les déplacements interrives, des voies cyclables sont aménagées sur différents ponts entre l'île de Montréal, Laval et la Rive-Sud.

Les améliorations récentes

Ainsi, de 2005 à 2010, le réseau est passé de 372 km à 535 km. Le réseau, réparti sur l'ensemble de l'agglomération, est composé à la fois de pistes cyclables (47 %), de bandes cyclables (19 %), de chaussées désignées (18 %) et de sentiers polyvalents (16 %) (figures 8-B et 8-C).

De nombreuses voies cyclables en site propre ont été ajoutées le long d'axes de déplacement quotidiens, pour faciliter les déplacements utilitaires. Les données recueillies dans l'étude *L'État du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Montréal*, réalisée par Vélo Québec (2011b), montrent en effet que l'utilisation de plusieurs voies connaît des pics d'achalandage aux heures de pointe du matin et de l'après-midi et que les débits sont plus importants les jours de semaine que la fin de semaine.

Les données recueillies par la Ville de Montréal démontrent également la très grande popularité du réseau cyclable. À titre d'exemple, la piste cyclable Claire-Morissette, aménagée le long du boulevard De Maisonneuve et permettant de traverser le centre-ville d'est en ouest, a enregistré à elle seule 470 000 passages cyclistes en 2010. La piste cyclable du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, dans l'arrondissement d'Outremont, a pour sa part enregistré près de 147 000 passages cyclistes en 2010 (figure 8-D). Ces pistes desservent plusieurs pôles générateurs de déplacements, comme des établissements d'enseignement, des pôles d'emploi et des zones commerciales et institutionnelles. Comme elles sont séparées des voies automobiles par des bandes bétonnées, leur aménagement a été rendu possible grâce au retrait de certains espaces de stationnement et au rétrécissement des voies automobiles.

L'amélioration du réseau cyclable se fait en parallèle de l'augmentation de l'offre de stationnement pour vélos. Ainsi, de 2005 à 2010, le nombre de places sur le domaine public est passé de 8 700 à 17 000.

Figure 8-B : Piste cyclable, rue Rachel.



N. Fontaine

Figure 8-C : Bande cyclable, boulevard Édouard-Montpetit.



Ville de Montréal

Figure 8-D : Piste cyclable, chemin de la Côte-Sainte-Catherine.



Ville de Montréal

Le réseau blanc

Afin de répondre à une demande grandissante pour l'utilisation du vélo en hiver, la Ville de Montréal offre une série de voies cyclables utilisables toute l'année, appelées « le réseau blanc » (figure 8-E). Contrairement au réseau traditionnel ouvert du 1^{er} avril au 15 novembre, certaines voies cyclables du réseau blanc sont ouvertes et entretenues 12 mois par année (p. ex., les bandes cyclables, déneigées en même temps que la chaussée). De même, certaines pistes cyclables comme la piste Claire-Morissette et la piste cyclable de la rue Berri sont déneigées et entretenues tout l'hiver. Ces deux pistes ont d'ailleurs enregistré des moyennes respectives de près de 400 et 250 passages cyclistes quotidiens au cours des mois de janvier, février et mars 2011.

Figure 8-E : Réseau blanc.



Ville de Montréal

Figure 8-F : Bixi.



Ville de Montréal

Le vélo en libre-service

L'offre cyclable de Montréal est également bonifiée par les vélos en libre-service Bixi, qui permettent aux gens de se déplacer d'une station à l'autre sans réservation préalable (voir [section 5.2.2.4](#)). De 300 stations et 3 000 vélos lors de son lancement à l'été 2009, l'offre de Bixi est passée en 2011 à 5 000 vélos qui sont répartis dans plus de 400 stations (figure 8-F). Pour la seule année 2010, un total de 3,3 millions de déplacements avec des vélos Bixi ont été enregistrés et plus de 30 000 personnes sont abonnées au système. La mise en place du Bixi a contribué à l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements utilitaires.

La gestion de la circulation dans le secteur Laurier Est

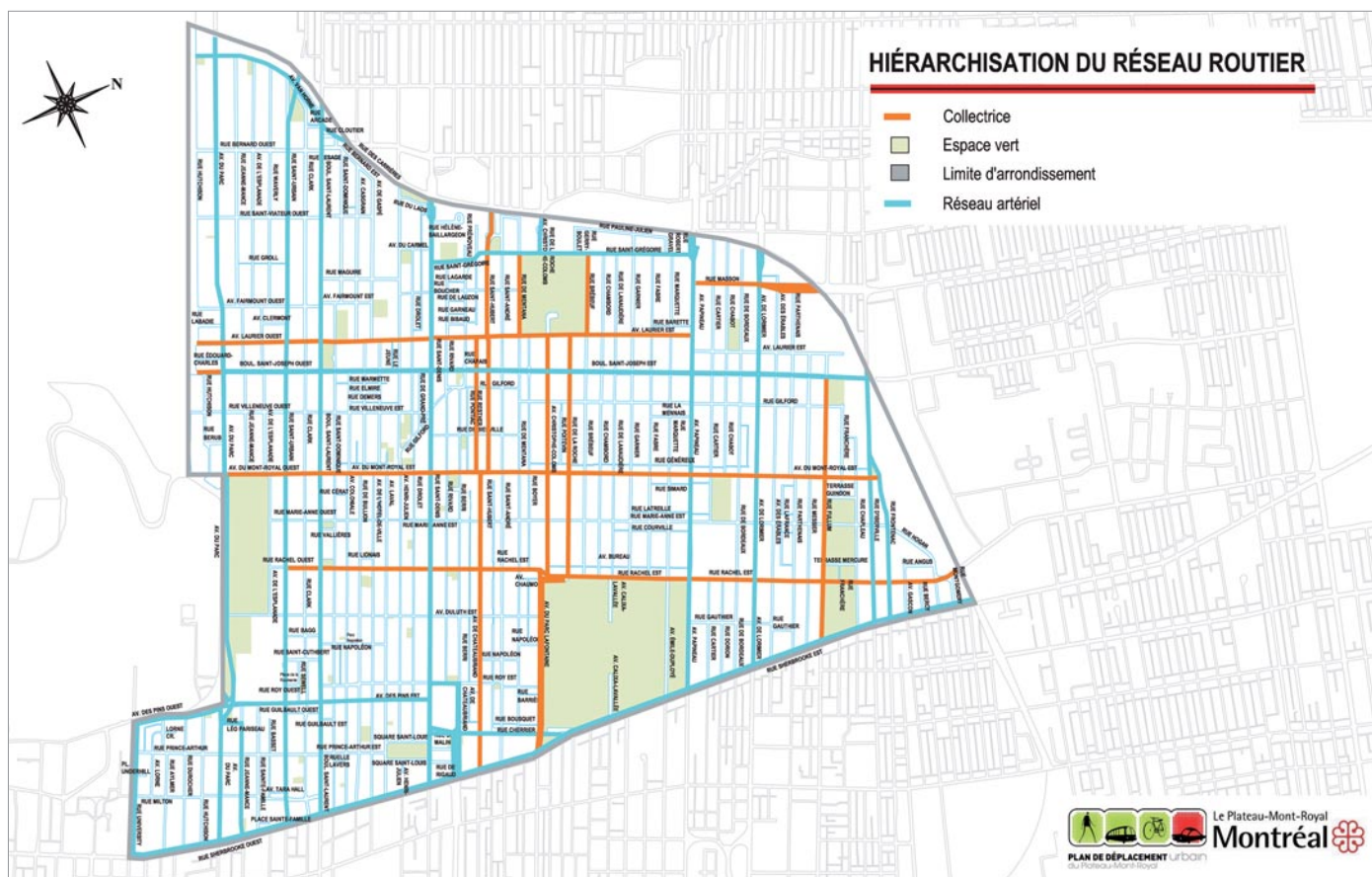
L'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal subit une forte circulation de transit (figure 9-A). Il est estimé que 630 000 voitures circulent sur ce territoire quotidiennement et que de 500 000 à 525 000 d'entre elles, soit plus de 80 %, traversent l'arrondissement sans s'arrêter (Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2011b, 2009 et 2008). De ce fait, certaines rues locales reçoivent des volumes de circulation correspondant plutôt à des rues collectrices ou des artères (figure 9-B). De plus, de 1999 à 2003, plus de 2 000 accidents routiers ayant entraîné l'intervention des services ambulanciers, avec blessés plus ou moins graves, dont près de 1 000 piétons ou cyclistes, y ont été répertoriés (Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2008).

Figure 9-A : Circulation sur l'avenue Mont-Royal.



Flickr usager caribb

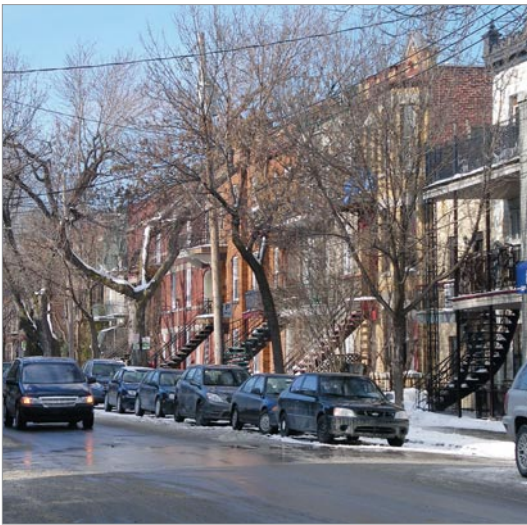
Figure 9-B : Hiérarchisation du réseau routier.



Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Lors des consultations publiques entourant l'adoption du Plan d'urbanisme de l'arrondissement en 2002, du Plan de transport de Montréal en 2007 et du Plan de déplacement urbain du Plateau en 2008 et 2009, les résidents ont manifesté leur intérêt pour que la circulation soit réduite. Ainsi, l'apaisement de la circulation figure en tête de liste des objectifs du Plan de déplacement urbain (Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2009). L'arrondissement a priorisé des interventions de gestion de la circulation en débutant dans le secteur Laurier Est.

Figure 9-C : Avenue Christophe-Colomb.



Flickr usager Brad-514

Le projet Laurier

Dans une première phase, l'avenue Laurier Est, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue De Mentana, est devenue sens unique vers l'est, alors que le sens de l'avenue Christophe-Colomb (figure 9-C), entre l'avenue Laurier Est et le boulevard Saint-Joseph, a été inversé (direction nord). De plus, les mouvements de transit sur la rue Berri ont été éliminés par la mise en place d'un terre-plein diagonal visant à détourner la circulation. Enfin, des bandes cyclables ont été aménagées de part et d'autre de la voie de circulation.

L'objectif de ces interventions, soit de rabattre les automobilistes sur le réseau artériel en rendant le passage par les rues résidentielles tortueux et peu efficace, a été atteint. En effet, le nombre de voitures qui transitaient par les rues ciblées par ces changements a considérablement diminué (Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2011a).

Ces interventions font toutefois en sorte que la circulation de transit emprunte d'autres rues afin d'éviter les artères congestionnées. L'arrondissement prévoit donc réaliser d'autres modifications et adaptations telles que des interdictions de virage, la fermeture de terre-pleins, la mise en place de sens uniques ou l'inversion du sens de certaines rues afin de remédier à la situation.

De plus, les abords de l'édicule nord de la station de métro Laurier seront réaménagés afin de redistribuer le domaine public entre les différents usagers. Une place beaucoup plus importante sera attribuée aux piétons et aux cyclistes, et ce, grâce à un réaménagement complet des pourtours du métro, y compris l'avenue Laurier. Ainsi, cet espace aura une signature visuelle distincte produite par l'installation de pavé uni et de mobilier urbain, par la plantation de végétaux, etc.

Figure 9-D : Avancée de trottoir.



N. Fontaine

Les interventions complémentaires

D'autres interventions prévues par l'arrondissement visent également à améliorer la qualité de vie des résidents et la sécurité des piétons et des cyclistes. Parmi les interventions envisagées, mentionnons entre autres le rétrécissement de voies de circulation, l'élargissement de trottoirs, le réaménagement géométrique de certaines intersections, l'ajout de voies cyclables et leur sécurisation (figure 9-D). Lorsque l'espace le permet, l'ajout de végétaux est planifié afin d'améliorer la qualité du paysage urbain.

La requalification polarisée par la gare

L'aménagement de la gare de train de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport à Sainte-Thérèse, dans les Laurentides, a permis la requalification du quartier environnant. En 1997, lors des travaux de réfection du pont Marius-Dufresne permettant à la route 117 d'enjamber la rivière des Mille-Îles, un service de train de banlieue reliant Montréal à Blainville a été mis en place comme mesure provisoire de mitigation (URBATOD, 2006). Une gare temporaire a alors été aménagée à Sainte-Thérèse, dans un ancien quartier industriel désaffecté. Devant le succès obtenu par le train de banlieue, l'AMT a décidé de l'exploiter de façon permanente (figure 10-A). Un stationnement incitatif permanent de 664 cases a donc été aménagé (figure 10-B) et le service de transport en commun par autobus a été reconfiguré en faisant de la gare un pôle de desserte majeur. La Ville de Sainte-Thérèse a donc profité de l'occasion pour réaménager le quartier bordant la gare intermodale.

Ainsi, à partir de 2003, elle a procédé à l'achat de plusieurs terrains avoisinant la gare et aménagé une nouvelle gare permanente de même qu'un terminus d'autobus (figure 10-C), une piste cyclable, un marché public, un parc linéaire et un stationnement municipal de 325 cases (Schiff, 2009). La Ville a ensuite modifié sa réglementation d'urbanisme afin de favoriser la construction d'un quartier axé sur un pôle de transport en commun, compact, dense et diversifié. Elle a augmenté la hauteur permise des bâtiments de trois à sept étages et permis des coefficients d'emprise au sol* pouvant aller jusqu'à 80 %, alors qu'ils sont de 30 % sur la majorité de son territoire. De plus, un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale a été adopté pour le secteur.

Des immeubles résidentiels de 4 à 7 étages ont ainsi été construits à proximité, totalisant en 2011 quelque 552 unités en copropriété et en location (figure 10-D). Deux cents autres unités devraient s'ajouter de 2011 à 2012 (figure 10-E). Un centre de la petite enfance est installé dans un des bâtiments. Des logements pour les personnes âgées sont offerts. De plus, un nouvel ensemble résidentiel de haute densité est prévu en face de la gare, comprenant une quarantaine d'unités.

La Ville de Sainte-Thérèse a également revitalisé la rue commerciale située tout près, la rue Turgeon. Un programme de subventions municipales pour la rénovation de façades a donc été mis en place.

Figure 10-A : Train de l'AMT.



N. Fontaine

Figure 10-B : Stationnement incitatif.



N. Fontaine

Figure 10-C : Gare intermodale.



N. Fontaine

Figure 10-D : Nouveaux logements.



N. Fontaine

Figure 10-E : Logements en construction.



N. Fontaine

Notons qu'en amont de la réalisation de ce projet, le schéma d'aménagement de la MRC de Thérèse-De Blainville prévoyait « densifier et consolider l'occupation du territoire à proximité des axes de transport en commun et des pôles de développement qui se sont constitués le long de ces axes » et de « moderniser le réseau ferroviaire du train de banlieue ». Ainsi, le secteur de la gare intermodale a reçu une affectation « multifonctionnelle ».

Le Rapibus

Un système rapide par bus (SRB), appelé Rapibus, est en construction dans la ville de Gatineau (figure 11-A). Il s'agit d'un service d'autobus à haute fréquence circulant sur une voie bidirectionnelle réservée exclusivement aux autobus. Ces voies longent l'emprise ferroviaire du chemin de fer Québec-Gatineau, dans un corridor bidirectionnel d'un peu plus de 15 km, entre le boulevard Lorrain et le boulevard Alexandre-Taché, au centre-ville (figure 11-B).

La mise en place de ce SRB permettra de réorganiser le service de la Société de transport de l'Outaouais (STO). Les véhicules utilisés pour le Rapibus seront des autobus articulés de grande capacité. La fréquence, la rapidité et la fiabilité du service seront accrues. Le système permettra la correspondance depuis les différentes stations de Rapibus vers plusieurs trajets, dont certains sur voie réservée. La desserte des quartiers résidentiels devrait également être améliorée.

Au lieu d'arrêts d'autobus habituels, en bordure de voie, les passagers monteront dans le Rapibus à partir de stations d'attente les protégeant des intempéries, à l'image des stations de tramway (figures 11-C et 11-D). De plus, à proximité de certaines des 12 stations prévues, 3 nouveaux stationnements incitatifs seront aménagés afin de favoriser l'intermodalité entre l'automobile et l'autobus.

Figure 11-A : Voie de Rapibus en construction.



Bureau de projet du Rapibus

Figure 11-B : Tracé projeté du Rapibus.



Bureau de projet du Rapibus

Figure 11-C : Esquisse d'une gare.



Bureau de projet du Rapibus

Figure 11-D : Station.



Bureau de projet du Rapibus

Les stations seront conçues selon les principes de l'accessibilité universelle et disposeront d'un revêtement podotactile permettant aux personnes handicapées de se déplacer plus facilement.

Le projet comprend également la construction d'une piste cyclable de 13 km, dont 8 km en site propre. Elle s'intégrera au réseau cyclable de Gatineau, en offrant de multiples jonctions. De plus, étant adjacente au corridor du Rapibus, elle permettra aux usagers du transport en commun de combiner vélo et autobus, facilitant ainsi l'intermodalité. La majorité des stations seront équipées d'abris ou de supports à vélos.

Dès la première année d'exploitation du Rapibus, la STO estime à 15 % l'augmentation d'achalandage de son réseau. Ce projet de transport collectif devrait favoriser, tout le long de son parcours, le développement de complexes résidentiels et une activité commerciale accrue autour desquels viendront se greffer des infrastructures collectives d'importance.

Pour sa part, le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau indique que « la viabilité du Rapibus est fortement liée à l'atteinte d'une densité résidentielle minimale et à la présence de fonctions structurantes en termes d'emplois » à proximité des stations. Ainsi, différentes actions sont prévues :

- Favoriser en priorité la densification de l'utilisation du sol et un développement résidentiel de plus forte densité dans le rayon d'influence de 500 m des stations du Rapibus;
- Favoriser l'implantation des activités les plus structurantes sur le plan de l'emploi dans le rayon d'influence de 500 m des stations du Rapibus;
- Appuyer la création d'une boucle de transport en commun unifiée afin de permettre aux deux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa de travailler en synergie;
- Restreindre l'offre de stationnements privés et publics au centre-ville et dans le voisinage des stations de Rapibus.

Le RéGIM

La Conférence régionale des élus de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine a piloté la création d'un organisme de transport collectif en milieu rural, le Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (RéGIM). Il s'agit d'un organisme à but non lucratif offrant un service de transport collectif à l'ensemble de la région¹⁵. Le transport est principalement effectué par des minibus, dont certains sont adaptés (figure 12-A).

Le territoire couvert est divisé en six secteurs différents : Haute-Gaspésie, Grande-Vallée, Gaspé, Rocher-Percé, Baie-des-Chaleurs et Îles-de-la-Madeleine. Pour chacun de ces secteurs, différents trajets à horaire régulier ou sur demande sont offerts. À titre d'exemple, la figure 12-B illustre un trajet du secteur de Gaspé et les correspondances possibles vers d'autres trajets de ce secteur ainsi qu'avec le secteur de Grande-Vallée. Le service offert aux Îles-de-la-Madeleine, pour sa part, est décrit dans la section 5.2.5.5 (figure 12-C). Au total, une quinzaine de trajets différents sont offerts. Si les trajets à horaire fixe ne conviennent pas aux usagers, ils peuvent communiquer avec le RéGIM et celui-ci peut éventuellement offrir une place disponible à bord d'un transport adapté ou, pour les groupes, nolisier un véhicule.

Figure 12-B : Trajet 20, secteur de Gaspé.

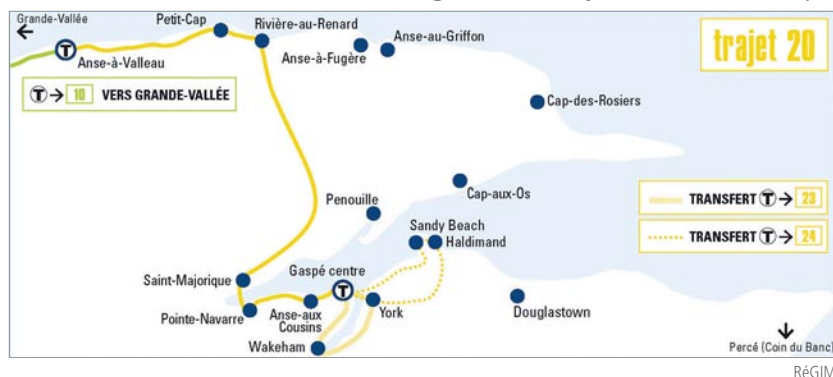


Figure 12-A : Minibus du RéGIM.



RéGIM

Figure 12-C : Arrêt d'autobus, Îles-de-la-Madeleine.



Philippe Verreault-Julien

15. Il a bénéficié de subventions offertes par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional prévu dans la Politique gouvernementale de transport collectif.

Le transport collectif en milieu rural est intégré à l'échelle de la région. Ainsi, sauf exception (certains projets pilotes de transport pour des occasions particulières), les mêmes billets sont valides dans tous les secteurs. On peut également profiter d'une correspondance, gratuitement, à l'intérieur d'un secteur. Une même plateforme informationnelle (site du RêGIM, centrale téléphonique) permet d'accéder à l'information concernant tous les secteurs, que ce soit concernant les trajets, les horaires ou le service en général (figure 12-D).

La mise en place du réseau régional s'est faite alors qu'un service existait déjà dans la MRC de la Haute-Gaspésie. En effet, l'organisme Transport Sans Frontière offrait déjà à la population du transport adapté depuis 1986 et du transport collectif depuis 2003. La concertation et la collaboration des différents intervenants en transport dans cette région ont permis d'étendre ce service à un plus grand territoire.

Figure 12-D : Site Web du RêGIM.

The screenshot shows the RêGIM website interface. At the top, there is a header with a navigation bar containing 'English | Média | Contacts'. Below this is a banner image of four people smiling, with the RêGIM logo and the tagline 'Le transport collectif, j'embarque !'. A secondary navigation bar includes links for 'Accueil', 'Horaires et trajets', 'Tarifs', 'Comment l'utiliser?', and 'Affichez-vous !'. The main content area is divided into two columns. The left column features a contact number '1 877 521-0841', a map of the region with a call to action to click on a sector for schedules, and an 'ACTUALITÉ' section with a 'Bonne fête TACIM!' announcement. The right column is titled 'TRAJETS RÉGULIERS' and contains a list of routes organized by region: Haute-Gaspésie, Grande-Vallée, Gaspé, Rocher-Percé, Baie-des-Chaleurs, and Îles-de-la-Madeleine. Each region lists specific route numbers and the municipalities they serve.

1 877 521-0841

Cliquez sur un secteur pour consulter ses trajets et ses horaires

ACTUALITÉ

Bonne fête TACIM!
L'achalandage est au rendez-vous pour l'anniversaire de Transport adapté et collectif des Marées (...) >>

TRAJETS RÉGULIERS

Cliquez sur un secteur pour consulter ses horaires réguliers. Notez que plusieurs arrêts sont faits dans toutes les municipalités entre le point de départ et le point d'arrivée. Consultez les horaires complets pour tous les détails.

HAUTE-GASPÉSIE

01 Rivière-Madeleine / Manche d'Épée / Mont-St-Pierre / Marsoui / Sainte-Anne-des-Monts
02 Les Capucins / Cap-Chat / Sainte-Anne-des-Monts

GRANDE-VALLÉE

10 Grande-Vallée / Petite-Vallée / Pointe-à-la-Frégate / Cloridorme / Saint-Yvon / Anse-à-Valleau
11 Saint-Yvon / Cloridorme / Pointe-à-la-Frégate / Petite-Vallée / Grande-Vallée

GASPÉ

20 Anse-à-Valleau / Rivière-au-Renard / Saint-Majorique / Gaspé centre / York / Wakeham
21 Anse-au-Griffon / Cap-des-Rosiers / Cap-aux-Os / Gaspé centre / York / Haldimand / S. Beach
22 Percé (Coin du Banc) / Douglastown / York Sud / York Ouest / Gaspé centre
23 Gaspé centre / Wakeham / Sunny Bank / York Ouest / Gaspé centre
24 Gaspé centre / York / Haldimand / Sandy Beach / Gaspé centre

ROCHER-PERCÉ

30 Coin du Banc / Percé / Grande-Rivière / Pabos / Chaudier / Port-Daniel / Paspébiac

BAIE-DES-CHALEURS

40 Carleton / Maria / New Richmond / Caplan / St-Siméon / Bonaventure
41 Carleton / Maria / New Richmond / St-Siméon / Bonaventure / New Carlisle / Paspébiac
44 Nouvelle / Escuminac / Pointe-à-la-Croix / Campbellton / Matapédia
45 Matapédia / Pointe-à-la-Croix / Escuminac / Nouvelle / Carleton

ÎLES-DE-LA-MADELEINE

50 Grande-Entrée / Grosse-Île / Havre-aux-Maisons / Fatima / Cap-aux-Meules
51 Havre-Aubert / L'Étang-du-Nord / Cap-aux-Meules
52 Cap-aux-Meules / L'Étang-du-Nord / Fatima / Cap-aux-Meules

RêGIM

8 Conclusion

L'État québécois ayant fait le choix du développement durable, à l'instar de plusieurs collectivités, l'intérêt pour les questions de mobilité, d'aménagement et de transport croît. En effet, les répercussions de nos déplacements sur l'environnement, sur la qualité de notre vie, notre santé et notre sécurité nous forcent à remettre en question certains de nos choix.

Les facteurs exerçant une influence sur nos comportements de déplacement sont nombreux, complexes et interreliés. Notre mentalité nord-américaine du « tout-à-l'auto », particulièrement, est l'un des facteurs sur lequel il est le plus difficile d'agir. Nous l'avons montré, il s'agit d'un cercle vicieux : plus on utilise la voiture, plus on aménage la ville pour elle et plus le besoin de l'utiliser grandit. Cette culture de la voiture, combinée à la faible densité d'occupation du territoire québécois, entraîne des comportements qui ne pourront changer sans que des efforts de diversification des usages et de densification des quartiers soient consentis, ces deux principes étant indissociables pour façonner la « ville des courtes distances ».

La recherche qui a précédé la préparation de ce guide nous a permis de faire de nombreuses constatations. Retenons les conclusions suivantes quant aux pratiques que nous avons répertoriées :

- Dans le cadre de la première stratégie « Aménager la ville des courtes distances », nous avons constaté que l'application des principes pour aménager des environnements bâtis favorables à l'écomobilité est souvent partielle, quand elle n'est pas absente. La densification est parfois réalisée, au détriment de la diversification des usages. Les principes relatifs à la composition urbaine et à l'échelle de la rue sont aussi négligés. Comme le dit Jan Gehl, on doit concevoir « la vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre », donc penser à créer des villes d'abord pour leur collectivité.

La solution visant « La consolidation des milieux existants » est souvent adoptée pour faire face à des préoccupations relatives à la dévitalisation et à la morosité économique d'une rue commerciale plutôt qu'à des préoccupations liées aux transports actifs.

- L'aménagement de nouveaux quartiers sur la base d'approches de planification et de modèles novateurs a cours dans certaines municipalités, peu importe leur taille, et gagne en popularité. Les initiatives se réclamant du « développement intelligent » semblent plus fréquentes à l'échelle métropolitaine ou des villes de grande taille. Pour sa part, le nouvel urbanisme n'a guidé la conception que d'un seul quartier (Bois-Francis); il en a toutefois inspiré nombre d'autres. Le modèle axé sur un pôle de transport en commun suscite l'intérêt de

plusieurs municipalités autour des grandes villes. Déjà, des projets se prévalent de l'appellation, pensons ici à Sainte-Thérèse et Mont-Saint-Hilaire. Rappelons également que le projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal fait des TOD l'un des fondements de sa planification. En ce qui concerne les certifications LEED, elles sont très prisées au Québec à l'heure actuelle. La certification des quartiers l'est elle aussi avec 5 projets pilotes au Québec sur les 24 projets canadiens. Les critères qui donnent lieu à ces quartiers LEED-AQ s'appliquent à différents thèmes, dont l'eau, les matériaux, l'énergie. La mobilité en fait partie.

- La deuxième stratégie portant sur les déplacements actifs utilitaires aborde le potentiel piétonnier et cyclable qui est pris en compte de façon croissante par plusieurs municipalités. Les voies de déplacement actif sont pour leur part encore bien souvent destinées à la récréation, bien que de plus en plus de municipalités, motivées par l'intérêt grandissant de leurs résidents, aménagent des voies utilitaires. Des projets de voies cyclables s'inspirent du concept de « boulevard cyclable » qui est une solution simple et abordable pour aménager des voies utilitaires. Quant aux initiatives qui facilitent les transports actifs hivernaux, elles sont encore rares, et ce, bien qu'au Québec la période hivernale s'étire sur quatre à cinq mois annuellement.

Les dernières années ont vu de nombreux projets naître aux abords des écoles pour faciliter les déplacements actifs des enfants, et ce, tant dans les grandes villes que dans les municipalités de plus petite taille. Ces projets ont souvent été réalisés pour des raisons de sécurité, mais également de santé comme le démontrent les investissements provenant de Québec en forme et de la Société canadienne du cancer.

- La stratégie visant à réduire la place accordée à la voiture de manière à laisser davantage d'espace à la collectivité semble difficile à déployer. Plusieurs initiatives visant à réduire la place de la voiture comme la piétonnisation des rues, par exemple, sont contestées. Une fois le projet réalisé par contre, la collectivité constate bien souvent les gains en matière de qualité de vie et adhère au projet.

Les *woonerfs*, zones 30 et autres espaces partagés sont quant à eux des concepts encore rares au Québec, bien qu'un intérêt grandissant soit observé (p. ex., projet de la rue Sainte-Claire, à Québec, projet du collecteur Saint-Pierre, à Montréal).

La réduction des voies routières est pour sa part plus facile à implanter quand le paysage urbain a un caractère autoroutier (p. ex., l'intersection de l'avenue des Pins et de l'avenue du Parc, à Montréal). Enfin, les mesures d'apaisement de la circulation sont appliquées

dans plusieurs contextes, comme pour exclure la circulation de transit d'une rue locale ou ralentir la vitesse des automobilistes sur une rue résidentielle. Les opérations de déneigement limitent toutefois l'éventail des mesures envisageables. Quant à la solution visant à réduire l'offre de stationnement de manière à induire un changement de comportement, elle n'est utilisée que dans des cas particuliers, souvent dans un centre-ville. Il s'agit toutefois d'une solution qui mérite d'être exploitée.

- En ce qui concerne la quatrième stratégie « Soutenir le transport collectif », soulignons que la forme d'intermodalité la plus fréquente au Québec en ce moment est certainement celle associant le transport en commun et la voiture, que l'on observe essentiellement dans la couronne de Montréal et autour de la ville de Québec. À Montréal, la combinaison du métro et de l'autobus, de la marche ou du vélo est également très courante. La forme vélo et TEC apparaît également dans certains milieux. Quant aux systèmes de transport en commun, en milieu très urbanisé, ils sont relativement bien organisés. Leur performance serait sans doute améliorée si l'aménagement urbain permettait de desservir davantage de passagers et de destinations durant un trajet. Les autres formes de transport collectif sont également accessibles, mais dans une moindre mesure. Ainsi, l'autopartage est relativement populaire dans les secteurs centraux; le covoiturage fonctionne bien pour des déplacements pendulaires; le taxi collectif est parfois mis à profit. Quant au transport organisé lors d'événements spéciaux, il est de plus en plus fréquemment utilisé, tant dans les grandes villes comme Québec que dans des municipalités de petite taille comme dans la MRC de Maskinongé.
- En milieu rural, différentes solutions peuvent être préconisées pour favoriser l'écomobilité, bien qu'il soit parfois plus difficile d'envisager un transfert modal de la voiture vers les transports actifs et collectifs en raison de la forme d'occupation du territoire. Dans les noyaux villageois, le maintien des services permet des déplacements plus courts. Les déplacements actifs sont souvent facilités par une circulation automobile adaptée au contexte villageois (p. ex., l'intégration d'une traversée d'agglomération).

Le transport collectif en milieu rural quant à lui existe dans plusieurs régions du Québec et sous différentes formes; l'utilisation des places disponibles dans les véhicules scolaires, de transport adapté et de transport des établissements de santé étant la forme la plus répandue. L'enjeu pour l'organisation de TCMR est sans contredit le financement. Ces dernières années, plusieurs services ont été développés dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif.

- Quant à la stratégie visant à « Répondre aux besoins de tous », de plus en plus de municipalités de toute taille posent des actions pour faciliter les déplacements des enfants, des aînés ou des personnes handicapées. Mentionnons que plusieurs des actions pour favoriser des déplacements conviviaux et sécuritaires chez les enfants, les jeunes, les aînés ou les personnes handicapées consistent à améliorer les conditions de déplacement de toute la collectivité. Ainsi, des trottoirs sans obstacles faciliteront les déplacements en fauteuil roulant tout comme ceux des parents qui se déplacent avec une poussette. Ces préoccupations sociales sont grandissantes, surtout dans un contexte d'égalité et de vieillissement de la population.
- Enfin, la section sur la boîte à outils montre que les municipalités locales et régionales disposent de tout un éventail d'encadrements pouvant être utilisés. Les documents de planification sont ceux qui pour l'instant s'intéressent le plus au lien entre l'aménagement du territoire et le transport, bien que plusieurs outils réglementaires permettent de contrôler la conception d'environnement favorable à l'écomobilité.

De toutes les initiatives récentes visant à favoriser l'écomobilité, il nous semble que les quartiers anciens, c'est-à-dire construits avant les années 50, représentent un modèle d'aménagement efficace et durable. Leur densité, leur diversité d'usages, leur trame orthogonale, leur échelle humaine, leur caractère, leurs trottoirs et les arbres qui embellissent leurs rues les rendent propices à des déplacements actifs et favorisent des déplacements, tous modes confondus, plus courts. Peut-être devrions-nous nous en inspirer davantage?

Des efforts importants devront être consentis pour aménager des milieux de vie où les résidents prennent davantage de place que leur voiture. Quoi qu'il en soit, nous assistons actuellement à une prise de conscience, exacerbée par la constatation de notre dépendance au pétrole et par l'augmentation du prix de l'essence. Souhaitons que le contexte soit favorable à des changements de mentalité qui engendreront des comportements plus durables.

Annexe 1 : Organisation d'un service de transport collectif de personnes

La Loi sur les transports (art. 48.18 et suivants) permet aux municipalités locales d'organiser un service de transport en commun desservant leur territoire ainsi que des points situés à l'extérieur, lorsque leur territoire ne fait pas partie de celui d'un organisme public de transport en commun (art. 48.38).

En vertu d'une entente intermunicipale, deux ou plusieurs municipalités peuvent conclure une entente pour que l'une d'elles organise le service ou elles peuvent créer une régie intermunicipale de transport en commun, qui est une personne morale distincte¹⁶. Des municipalités locales peuvent également déléguer cette compétence à une MRC¹⁷. De plus, une MRC peut déclarer sa compétence relativement au transport collectif de personnes à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien¹⁸. Une municipalité locale, à l'égard de laquelle la MRC a déclaré sa compétence dans ce domaine, ne peut exercer son droit de retrait.

La municipalité, la régie ou la MRC doit conclure un contrat avec un transporteur qui offrira les services. Un transporteur peut être un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un titulaire de permis de taxi, un regroupement de titulaires de permis de taxi (p. ex., une coopérative) ou un transporteur scolaire. Les organismes publics de transport en commun dont il est question pourraient être par exemple un conseil intermunicipal de transport* ou un conseil régional de transport dans la grande région de Montréal¹⁹ ou une société de transport en commun*, dans neuf grandes villes québécoises²⁰.

16. Sur les ententes intermunicipales et les régies intermunicipales : LCV, art. 468 et suivants (régie : 468.10) et CM, art. 569 et suivants (régie : 579). Sur le fait qu'une régie intermunicipale puisse organiser du transport collectif : LT, art. 48.37. Délégation à une municipalité locale : LCV, art. 468.7 et CM, art. 576.

17. Délégation à une MRC : CM, art. 569.0.1.

18. CM, art. 678.0.2.1.

19. La Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal s'applique à environ 130 municipalités. La disposition concernant la constitution d'un conseil régional de transport se trouve à l'art. 18.13.

20. Neuf municipalités québécoises ont une société de transport en commun : Montréal, Québec, Gatineau, Longueuil, Lévis, Laval, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Elles ont un cadre juridique identique défini dans la Loi sur les sociétés de transport en commun.

Excepté lorsqu'un organisme public de transport en commun opère sur le territoire, la municipalité, la MRC ou la régie fixe les différents tarifs ainsi que le service (parcours, fréquence et horaire des voyages)²¹. Elle détermine donc l'organisation du service en fonction de ses besoins. Elle peut prendre les mesures qu'elle estime appropriées pour promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport de personnes qu'elle n'organise pas elle-même et fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent. De plus, elle peut accorder une subvention à un titulaire de permis de transport par autobus qui fournit un service sur son territoire ou qui y maintient un parcours.

En milieu rural, un organisme à but non lucratif peut agir à titre de guichet unique et de répartiteur. Celui-ci peut alors être financé par des MRC ou des municipalités locales, qui peuvent alors être représentées au conseil d'administration. Leur territoire peut être variable. Par exemple, la Corporation de Transports collectifs de la MRC de Maskinongé dessert tout le territoire de cette MRC, alors que l'organisme Allo Transports offre ses services sur le territoire de deux MRC : du Domaine-du-Roy et de Maria-Chapdelaine.

21. Loi sur les transports, art. 48.18, 48.24 et 48.34.

Annexe 2 : Mesures d'apaisement de la circulation

Les aménagements les plus courants au Québec, visant à diminuer la vitesse des automobilistes, sont indiqués dans la liste suivante (MTQ, 2011) et définis en fonction du *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales* (ATC, 1998).

- Dos d'âne allongé : Partie surélevée d'une voie, qui dévie à la fois les roues et le châssis du véhicule qui le franchit.
- Passage pour piétons surélevé : Passage piéton marqué, situé dans une intersection ou à mi-chemin entre deux rues, et dont le niveau est surélevé par rapport à la chaussée adjacente.
- Passage pour piétons texturé : Passage piéton comportant une surface texturée ou dessinée en contraste avec la chaussée adjacente.
- Intersection surélevée ou texturée : Intersection, y compris les passages piétons, construite à un niveau supérieur aux chaussées adjacentes.
- Chaussée à largeur réduite et étranglements : Diminution de la largeur de la chaussée, sur toute sa longueur ou ponctuellement.
- Avancée de trottoir à une intersection et entre des intersections : Intrusion horizontale d'une bordure sur la chaussée ayant pour résultat de rétrécir un tronçon de voie.
- Chicane : Série d'avancées de bordure sur les côtés d'une voie, qui la rétrécissent et exigent que les conducteurs changent de direction pour traverser la chicane. Typiquement, on utilise une série d'au moins trois avancées.
- Îlot central : Terre-plein situé au centre d'une intersection qui oblige les véhicules à circuler autour du terre-plein dans le sens contraire des aiguilles d'une horloge.
- Carrefour giratoire : Carrefour dans lequel certains courants empruntent une chaussée annulaire continue, à sens unique, disposée autour d'un îlot central. Le carrefour giratoire, contrairement à l'îlot central, comporte des îlots surélevés à toutes les approches et est généralement plus large.
- Bordure à rayon réduit : Bordure dont le rayon de virage est réduit, rendant difficile le virage des voitures à vitesse élevée.
- Bande sonore : Altération de la chaussée ou dispositif installé sur la chaussée causant un bruit au passage des pneus.
- Stationnement sur rue : Stationnement sur le côté d'une rue, ayant comme effet de diminuer la largeur de la chaussée carrossable.
- Aménagements paysagers.
- Signalisation.

Les entraves, soit les dispositifs visant à réduire le volume de la circulation de transit*, forcent les automobilistes à emprunter des trajets définis et, dans certains cas, bloquent le passage des voitures. Les piétons et les vélos, pour leur part, peuvent les traverser. Typiquement, leur objectif est de décourager ou d'empêcher le transit par les quartiers résidentiels. Il peut s'agir des aménagements suivants (Ewing, 1999) :

- Impasse (cul-de-sac) : Obstacle (barrière, trottoir, plantations, mobilier urbain, etc.) de la largeur de la voie qui empêche toute circulation de véhicules moteurs de continuer le long de la voie.
- Avancée à mi-chaussée : Avancée de trottoir ou barrière qui se prolonge approximativement jusqu'à l'axe central d'une voie et obstrue ainsi la circulation dans une direction.
- Îlot de canalisation : Terre-plein situé dans une intersection et utilisé pour empêcher des mouvements précis de circulation et diriger physiquement la circulation à travers l'intersection.
- Terre-plein diagonal : Terre-plein ou obstacle (p. ex., barrière) placé en diagonale en travers d'une intersection qui oblige la circulation à effectuer un virage et l'empêche de continuer tout droit à travers l'intersection.
- Îlot tourne-à-droite : Îlot triangulaire surélevé qui empêche les virages à gauche et les mouvements depuis et vers la rue transversale ou une entrée charretière.
- Terre-plein continu en carrefour (ou terre-plein axial) : Terre-plein surélevé situé sur l'axe central d'une voie à deux sens de circulation, à travers une intersection, qui empêche les virages à gauche et les mouvements depuis et vers la rue transversale.
- Interdiction de virage : Panneau de signalisation interdisant le virage à gauche ou à droite.
- Voies à sens unique : Voie dans laquelle la circulation n'est permise que dans un seul sens.
- Contresens cyclable : Voie dans laquelle la circulation est limitée à un seul sens pour les véhicules automobiles, mais permis dans les deux sens pour les cyclistes.

Annexe 3 : Liste des acronymes utilisés

CERTU	Centre d'études publiques sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (de France)
CETI	Centre d'expertise en transport intermodal (du collège François-Xavier-Garneau)
CEUM	Centre d'écologie urbaine de Montréal
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
CSR	Code de la sécurité routière
GDT	<i>Grand dictionnaire terminologique</i> de l'Office québécois de la langue française
GES	Gaz à effet de serre
ISQ	Institut de la statistique du Québec
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LCM	Loi sur les compétences municipales
LEED	<i>Leadership in Energy and Environmental Design</i>
LT	Loi sur les transports
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MRC	Municipalité régionale de comté
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PAE	Plan d'aménagement d'ensemble
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale

PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPCMOI	Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
PPU	Programme particulier d'urbanisme
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
TA	Transports actifs
TAD	Transport à la demande
TC	Transport collectif
TCMR	Transport collectif en milieu rural
TEC	Transport en commun
TOD	« <i>Transit-oriented Development</i> », développement axé sur un pôle de transport en commun
vkp	Véhicules-kilomètres parcourus (traduction et conversion de l'anglais VMT)
VTPI	Victoria Transport Policy Institute

Annexe 4 :

Liste des personnes consultées pour les fiches

Promotion Saguenay (Kénogami)	François Hains
Centre d'écologie urbaine de Montréal	Tristan Bougie
MRC de Lac-Saint-Jean-Est	Nathalie Audet
Ville de Québec	Hervé Chapon David Duval
Ville de Sainte-Julie	Robert Morisset
Ville de Chambly	Jean-François Auclair
Ville de Montréal	Serge Lefebvre Marc-André Lavigne
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal	Émilie Voyer
Ville de Sainte-Thérèse	Nicola Cardone
Ville de Gatineau	Denise Martin
Société de transport de l'Outaouais	Richard Bergeron Catherine Léger
CRE Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	Sarah Gonthier

Glossaire

Accessibilité : La plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, par un ou plusieurs individus susceptibles de se déplacer à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants. Ainsi, l'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit également la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par la mesure des contraintes spatiotemporelles (Di Salvo, 2006).

Accessibilité universelle : Conception d'aménagements extérieurs accessibles et sécuritaires. L'accessibilité universelle vise à diminuer ou éliminer les obstacles environnementaux rencontrés par les personnes handicapées lors de leurs déplacements dans un quartier, dans une municipalité ou sur de plus grandes distances, du point d'origine à la destination. Cela suppose que tous les gens puissent se déplacer, avec ou sans aide, de manière autonome, sécuritaire, indépendante, fluide et interactive, en plus d'avoir accès aux modes de transport et de pouvoir s'orienter et se repérer à partir de formes de signalisation appropriées.

Artère : Voie de communication importante située en milieu urbain et destinée notamment aux liaisons entre quartiers éloignés (GDT).

Autopartage : Désigne la mise en commun d'une flotte de véhicules [...] au profit d'utilisateurs abonnés; chaque abonné peut accéder à un véhicule [...] pour le trajet de son choix et pour une durée limitée (Graindorge, 2011).

Basilaire : Premier niveau d'un édifice en hauteur, lorsque celui-ci constitue un volume distinct des autres niveaux (GDT). Habituellement, le basilaire est rapproché de la rue et les étages supérieurs en sont plus éloignés.

Capacité routière : Débit maximal virtuel d'une section de route, compte tenu de ses caractéristiques générales (GDT).

Centre de gestion des déplacements : Organisation visant à fournir à des employeurs des diagnostics en matière de déplacements afin de leur proposer des solutions en matière d'accessibilité et de mobilité des employés, notamment des plans de déplacement.

Circulation de transit : Partie de la circulation qui emprunte une route à la hauteur d'un territoire donné, mais dont les points d'origine et de destination sont extérieurs à celui-ci (GDT).

Coefficient d'emprise au sol : Coefficient exprimant, pour une zone, parcelle ou îlot déterminé, le nombre de mètres carrés de sol occupés par une ou des constructions, par mètre carré de sol.

Coefficient d'occupation des sols : Coefficient exprimant, pour une zone, parcelle ou îlot déterminé, le nombre de mètres carrés total des constructions, y compris la superficie de tous les étages, par mètre carré de sol.

Collectrice : Rue ou route servant à relier les grandes artères aux routes de dessertes. Elle permet ainsi la collecte du trafic local et en retour la distribution des trafics aux propriétés riveraines (GDT).

Compacité : Caractère d'une forme urbaine ayant une trame bâtie serrée où il y a peu de vides. La compacité réfère à la continuité de la trame bâtie (Jabareen, 2006).

Conseil intermunicipal de transport : Selon la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, organisme ayant pour objets d'organiser un service de transport en commun de personnes dans le territoire des municipalités concernées et d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire. Environ 130 municipalités de la grande région de Montréal sont concernées par cette loi.

Conseil régional de transport : Selon la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, organisme créé par un décret du gouvernement qui lui attribue tout pouvoir estimé nécessaire en matière de transport en commun. Son mandat peut être analogue à celui d'un conseil intermunicipal de transport : organiser un service de transport en commun de personnes dans une partie ou l'ensemble du territoire des MRC concernées et assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire. Environ 130 municipalités de la grande région de Montréal sont concernées par cette loi.

Covoiturage : Utilisation en commun d'une voiture particulière pour effectuer un déplacement (GDT).

Densité : Nombre d'unités résidentielles, de personnes ou d'emplois sur un territoire donné. Elle peut être mesurée à différentes échelles comme l'unité de voisinage, le quartier ou la ville (Litman, 2011a). On peut ainsi calculer la densité de population (p. ex., habitants/km²), la densité de logements (p. ex., logements/hectare), la densité d'emplois, etc.

Densité brute : Densité de population ou de construction, calculée à partir de l'ensemble des superficies des parcelles supportant les bâtiments à usage d'habitation et de celles des terrains affectés à la voirie, aux installations et aux équipements sociaux ou publics s'y rattachant (GDT).

Densité de circulation : Nombre de véhicules qui se trouvent en un instant donné sur une longueur d'unité d'une voie ou de l'ensemble des voies d'une route (MTQ, 1997).

Densité nette : Densité de population ou de construction calculée à partir des seules superficies de parcelles supportant les bâtiments à usage d'habitation et à l'exclusion des surfaces de terrain affectées à la voirie, aux installations et aux équipements sociaux ou publics s'y rattachant (GDT).

Déplacement : Mouvement d'un lieu (origine) à un autre (destination) qui peut être analysé sous divers angles : sa fréquence, sa longueur, le ou les modes utilisés et son motif (travail, loisirs, courses) (Handy et coll., 2002).

Déplacement utilitaire : Déplacement effectué afin d'accomplir des activités quotidiennes telles que le travail, les études, le magasinage, etc., et non effectué comme loisir.

Déport de chaussée : Décalage progressif de l'axe de la chaussée qui entraîne une rupture d'alignement et crée un effet visuel qui agit sur la vitesse (MTQ, 1997). À ne pas confondre avec une chicane (voir l'[annexe 2](#), p. 187).

Diversité : Relative proximité, à l'intérieur d'un espace donné, de différentes fonctions urbaines : résidentielle, commerciale, de service, institutionnelle et récréative (Handy et coll., 2002). Le terme mixité est souvent utilisé dans ce sens (p. ex., « mixité des fonctions »).

Écomobilité : Étude et mise en œuvre des mesures physiques ou incitatives destinées à satisfaire les besoins de libre déplacement entre les membres d'une société, à garantir l'accès de tous les citoyens aux lieux publics et aux équipements de transport collectif, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire, dans une perspective de développement durable.

Environnement bâti : Tous les éléments constituant de l'environnement physique construits par l'homme.

Environnement bâti favorable à l'écomobilité : Milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture.

Environnement bâti favorable à la voiture : Milieu dont l'aménagement nécessite l'utilisation d'un véhicule motorisé individuel et rend difficile l'utilisation d'autres moyens de déplacement.

Environnement bâti favorable aux piétons : Milieu dont l'aménagement favorise prioritairement les déplacements piétons.

Guichet unique : En matière de transport collectif en milieu rural, organisme qui centralise l'information et coordonne les différents services sur le territoire (covoiturage, navettes, places disponibles dans les transports, etc.).

Îlot déstructuré : Secteur de faible superficie, bien délimité dans l'espace et déjà occupé majoritairement par des usages non agricoles (Commission de protection du territoire agricole, 2006).

Incapacité : Limitations d'activités ou restrictions à la participation qui découlent d'un état, d'une condition ou d'un problème de santé physique ou mentale de longue durée (ISQ, 2010).

Intensification urbaine : Processus de renforcement de l'offre urbaine dans sa globalité (habitat, activités, services et éléments d'aménité urbaine, qualité du cadre de vie) pour une ville plus diverse, vivante et attractive. Elle s'appuie sur la densification des tissus urbains, la reconstruction et le réaménagement, ainsi que sur des changements d'usage (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, 2009).

Intermodalité : Principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport visant à coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion et un aménagement spécifiques des interfaces entre les différents modes de déplacement (CERTU, 1999). Les pratiques intermodales concernent l'utilisation de plusieurs modes au cours du même déplacement (Accès transports viables, 2006).

Localisation : Emplacement occupé par une activité, un bâtiment ou une infrastructure, par rapport à un système de référence ou à son environnement général.

Mobilité : Propension d'une population ou d'un individu à se déplacer (Merlin et Choay, 2005). Désigne les déplacements potentiels et donc les conditions spatiales, économiques et sociales qui permettent ou contraignent ces déplacements éventuels (Gudmundsson, 2003).

Mode de déplacement : Façon de réaliser un déplacement ou équipement utilisé pour le réaliser. Par exemple, le mode de déplacement peut être à pied, en vélo, en voiture, en autobus, etc.

Multimodalité : Utilisation par la même personne de plusieurs modes lors de déplacements différents (Accès transports viables, 2006).

Navettage : Déplacement quotidien des travailleurs, à horaire fixe, du domicile au lieu de travail, et inversement (GDT). Les expressions « migration alternante » ou « déplacements pendulaires » sont également utilisées pour décrire cette réalité.

Organisme municipal de transport : Organisme constitué par une municipalité ayant comme objectif d'organiser un service de transport collectif pour sa population, dans son territoire et en vertu de certaines ententes, le cas échéant, hors de celui-ci. Avec les régies intermunicipales et les conseils intermunicipaux, ils forment les organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT). Voir également société de transport en commun.

Parc de stationnement incitatif : Parc de stationnement aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, généralement en dehors de la zone centrale d'une agglomération, et destiné à inciter les automobilistes à y garer leur véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun (GDT).

Personne handicapée : Toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes (Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale).

Pôle : En transport, point d'embarquement ou de débarquement de voyageurs ou de marchandises assurant de multiples correspondances entre diverses compagnies de transport d'un même réseau ou l'interconnexion entre différents réseaux ou modes de transport (GDT). En urbanisme, un pôle d'attraction est un tout ou une partie d'une ville, d'une agglomération, ayant un pouvoir d'attraction provoqué par les ressources, les équipements, les possibilités d'échanges économiques. (GDT)

Potentiel cyclable : Évaluation d'un territoire en fonction de son accessibilité à vélo.

Potentiel piétonnier : Évaluation d'un territoire en fonction de son accessibilité à pied.

Régie intermunicipale de transport : Organisme fondé par au moins deux municipalités locales, en vertu d'une entente, pour organiser un service de transport collectif. Dans la région de Montréal, ce sont des conseils intermunicipaux de transport (voir ce terme).

Rue complète : Rue ou route aménagée afin que tous les utilisateurs de la voie (piétons, cyclistes, véhicules de transport en commun, véhicules d'urgence, automobiles, etc.), peu importe leur âge et leurs capacités, s'y déplacent de façon sécuritaire et efficace, souvent dans des voies qui leur sont propres.

Rue partagée : Espace commun créé pour être partagé par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, servant à la fois de corridor de déplacement et de milieu de vie. Il s'agit habituellement d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et autres aménagements créant des obstacles dans la rue.

Société de transport en commun : Selon la Loi sur les sociétés de transport en commun, société ayant pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes dans son territoire et dans certains cas, hors de celui-ci. Elle exploite ainsi une entreprise de transport en commun de personnes, notamment par autobus et par taxi collectif, en plus de pouvoir offrir certains services complémentaires. Neuf villes québécoises ont une société de transport en commun : Montréal, Québec, Gatineau, Longueuil, Lévis, Laval, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke.

Système rapide par bus : Service de transport en commun par autobus qui utilise des infrastructures et des véhicules plus élaborés que pour un service régulier, et qui permet d'offrir aux usagers une performance supérieure de déplacement en matière de régularité, de vitesse et d'accessibilité. Les véhicules jouissent habituellement de voies réservées et d'une priorité de passage aux intersections (GDT).

Taux de motorisation : Rapport du nombre de véhicules automobiles au nombre d'habitants ou de ménages (GDT).

Taxi collectif : Aussi appelé taxibus. Taxi partagé par plusieurs usagers qui n'ont pas nécessairement le même point d'embarquement et la même destination. Habituellement, il requiert une réservation à l'avance (de 24 heures à 1 heure) afin que son trajet soit optimisé en fonction de la demande.

Transit : Voir circulation de transit. En anglais, *transit* signifie transport en commun.

Transport : Action de déplacer des personnes ou des marchandises, à l'aide d'un équipement de transport, sur une distance relativement importante et généralement à l'extérieur (GDT).

Transport actif : Mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination. Comme exemples de transport actif, on peut mentionner le vélo, la trottinette, le patin à roues alignées et la marche à pied (GDT).

Transport adapté : Moyen de transport collectif qui répond aux besoins particuliers des personnes handicapées préalablement admises, sous la responsabilité des sociétés de transport en commun ou des municipalités participantes (MTQ, 2007a).

Transport collectif : Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Les termes transport collectif et transport en commun ne sont pas interchangeables. En effet, transport collectif désigne une réalité plus large (GDT).

Transport en commun : Système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes, et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue. Les termes transport collectif et transport en commun ne sont pas interchangeables. En effet, transport collectif désigne une réalité plus large (GDT).

Transport à la demande : Transport public au trajet variable, mais desservant un territoire prédéfini, à un tarif connu d'avance, qui circule seulement lorsqu'il y a réservation préalable des usagers.

Véhicules-kilomètres parcourus : Distance parcourue par tous les véhicules sur route (Statistique Canada, 2010a).

Woonerf : espace commun créé pour être partagé par les piétons, les cyclistes et les petits véhicules motorisés. Il s'agit habituellement d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et autres aménagements créant des obstacles dans la rue. L'automobiliste est vu comme un étranger dans cet espace et la conception de la rue le force à rouler très lentement (15 km/h). Un espace public est ainsi formé et destiné aux résidents. On peut traduire le terme néerlandais *woonerf* par « rue résidentielle » ou « cour urbaine » (Boucher, 2005).

Bibliographie

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES (2006). *Pratiques intermodales et revue de projets*, Québec, 140 p.

ADAM, Sam et Michael POWELL (2008). *Portland Streetcar Development Oriented Transit*, Portland Office of Transportation et Portland Streetcar inc., avril, 7 p. [www.portlandstreetcar.org/pdf/development_200804_report.pdf] (consulté le 27 mai 2011)

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE et CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2004). *SCoT et déplacements : problématique et méthodes*, France, 336 p.

ALEXANDRE, Louis, Marius THÉRIAULT, Martin LEE-GOSSELIN et Marie-Hélène VANDERSMISSEN (2010). *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage*, Centre de recherche en aménagement et développement, Université Laval, Québec, 27 p. [www.communauto.com/images/03.coupures_de_presse/alexandre_CRAD_autopartage.pdf] (consulté le 25 août 2011)

ARRONDISSEMENT D'AHUNSTIC-CARTIERVILLE (2009). *Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville*, Genivar, version finale, 57 p. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARR_AHUN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M106599_PLANTRANSPORTAHUNTSIC_20090529_V.10.PDF] (consulté le 28 septembre 2011)

ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE (2011). *Programme particulier d'urbanisme*, Quartier Sainte-Marie – version préliminaire, 70 p. [<http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P48/3a.pdf>] (consulté le 17 octobre 2011)

ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL (2011a). *Sécurisation du secteur Laurier Est – Bilan des premières interventions et nouvelles actions*, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,75337594&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=17023&ret=/pls/portal/url/page/arrond_pmr_fr/rep_annonces/rep_communiques/coll_communiques] (consulté le 28 septembre 2011)

ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL (2011b). *Sécurisation du secteur Laurier Est – Le maire Luc Ferrandez répond aux questions courantes*, 4 p. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REPONSES_PLUS_FREQUENTES_LAURIER.PDF] (consulté le 28 septembre 2011)

ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL (2009). *Se réapproprier le quartier – Plan de déplacement urbain 2009-2024 du Plateau-Mont-Royal*, adopté le 2 mars, 92 p. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PDU_%202009-2024_REAPPROPRIER_QUARTIER.PDF] (consulté le 28 septembre 2011)

ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL (2008). *Portrait et diagnostic des déplacements*, Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal, Ville de Montréal, février, 69 p. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PDU_PORTRAIT_DIAGNOSTIC_FEVRIER2008.PDF] (consulté le 21 juin 2011)

ARSENAULT, Line (2004). *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux*, Guide d'intervention à l'intention des municipalités, ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 39 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/effets_vieillissement_guide.zip] (consulté le 11 juillet 2011)

ARSENAULT, Line, Mario BOISVERT, Patrick CHAMPAGNE et Chantal GIRARD (2004). *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux*, Rapport de recherche, ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 175 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/effets_vieillissement_complet.pdf] (consulté le 4 août 2011)

ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT URBAIN (2002). *Le transport en commun : la voie vers une meilleure santé*, Exposé analytique 2, Toronto, 4 p. [www.cutaactu.ca/fr/publicationsandresearch/resources/Exposanalytiqueno.2_Letransportencommun_Lavoieversunemeilleuresant.pdf] (consulté le 6 septembre 2011)

ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES (CAA-QUÉBEC) (2011). *Coût d'utilisation d'une automobile*, Édition 2011, 12 p. [www.caa.ca/documents/CAA_Driving_Cost_French_2011_web.pdf] (consulté le 14 octobre 2011)

ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS RURAUX DU QUÉBEC (2010). *Les enjeux du transport collectif de personnes en milieu rural*, colloque 2010, présentation, 36 diapositives. [www.atcrq.ca/upload/docs/portrait%202.pdf] (consulté le 20 avril 2011)

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa, pagination multiple.

ATKIN, Ross (2010). *Sight Line: Designing Better for People with Low Vision*, Londres, Helen Hamlyn Centre at the Royal College of Art et Commission for Architecture and the Built Environment, 20 p.
[www.cabe.org.uk/files/sight-line.pdf] (consulté le 6 juin 2011)

BANISTER, David (2008). « The sustainable mobility paradigm », *Transport Policy*, vol. 15, p. 73-80.

BARBONNE, Remy (2009). « Nouvel urbanisme, gentrification et mobilité quotidienne », *La métropolisation et ses territoires*, sous la direction de Gilles Sénécal et Laurence Bherer, Québec, Presses de l'Université du Québec, p. 213-234.

BÉDARD, Guy (2010). *Une stratégie globale. Le cas des carrefours giratoires*, Colloque de la Fondation Rues principales, Atelier 6, Comment concilier la traversée des agglomérations avec la sécurité et la qualité de vie des citoyens?, 45 diapositives. [www.fondationruesprincipales.qc.ca/media/misc/File/Colloque%202010/Travers%C3%A9e%20giratoires_20100929.pdf] (consulté le 21 avril 2011)

BENTLEY, Ian, Alan ALOCK, Paul MURRAIN, Sue MCGLYNN et Graham SMITH (1985). *Responsive Environments: A manual for designers*, London, Architectural Press.

BERTOLINI, L., F. LE CLERQ et L. KAPOEN (2005). « Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward », *Transport Policy*, vol. 12, p. 207-220.

BIOREGIONAL (2010). *The One Planet Initiative*.
[www.bioregional.com/what-we-do/our-services/one-planet-initiative] (consulté le 7 mai 2010)

BIOREGIONAL (s. d.). *One Planet Communities: Sonoma Mountain Village – Sustainability Action Plan Report*, 25 p.
[www.oneplanetcommunities.org/wp-content/uploads/2010/03/somo-opap-website.pdf] (consulté le 14 octobre 2011)

BLAIS, Pierre et Mathieu LANGLOIS (2004). *La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire. Guide de bonnes pratiques*, ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 70 p.
[www.mamrot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement_territoire/documentation/guide_reduction_gaz.pdf] (consulté le 4 août 2011)

BOUCHARD, Maryse et Audrey SMARGIASSI (2008). *Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT)*, Institut national de santé publique du Québec, Direction des risques biologiques, environnementaux et occupationnels, 70 p. [www.inspq.qc.ca/pdf/publications/817_ImpactsSanitairesPollutionAtmos.pdf] (consulté le 6 octobre 2011)

BOUCHER, Isabelle (2005). *Le Millenium Park de Chicago*, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 10 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/millenium_park_chicago.pdf] (consulté le 6 octobre 2011)

BOURQUE, Alain et Guillaume SIMONET. « Québec », p. 171-226, dans LEMMEN, D. S., F. J. WARREN, J. LACROIX et E. BUSH (éditeurs), *Vivre avec les changements climatiques au Canada* : édition 2007, gouvernement du Canada, Ottawa (Ontario), 2008.

BURDEN, Dan et Peter LAGERWAY (1999). *Road Diets: Fixing the Big Road*, Walkable Communities, 15 p. [<http://contextsensitivesolutions.org/content/reading/road-diets-3//resources/road-diets-fixing>] (consulté le 20 mai 2011)

BURIGUSA, Guillaume, Michel LAVOIE, Pierre MAURICE, Denis HAMEL et Alexandra DURANCEAU (2011). *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*, Avis scientifique, Institut national de santé publique du Québec, Direction du développement des individus et des communautés, avril, 123 p. [www.inspq.qc.ca/publications/notice.asp?E=p&NumPublication=1243] (consulté le 24 août 2011)

CALTHORPE, Peter (1993). *The next American metropolis, ecology, community and the American dream*, New York, Princeton Architectural Press, 175 p.

CAMIRAND, Jocelyne (2010a). « Caractéristiques de l'incapacité », chapitre 3, p. 81-92, dans INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (éd.) (2010). *Vivre avec une incapacité au Québec : un portrait statistique à partir de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2001 et 2006*, Québec, 349 p. [www.stat.gouv.qc.ca/publications/sante/pdf2010/rapport_EPLA.pdf] (consulté le 22 juillet 2011)

CAMIRAND, Jocelyne (2010b). « Déplacements et transports », chapitre 10, p. 181-198, dans INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (éd.) (2010). *Vivre avec une incapacité au Québec : un portrait statistique à partir de l'Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2001 et 2006*, Québec, 349 p. [www.stat.gouv.qc.ca/publications/sante/pdf2010/rapport_EPLA.pdf] (consulté le 22 juillet 2011)

CAMPOLI, Julie et Alex S. MACLEAN (2007). *Visualizing density*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts, 152 p.

CARON, Alain et Pierre BLAIS (2008). *Les outils d'urbanisme municipaux au service du développement durable*, MAMR, Document de veille, Observatoire municipal, avril, 44 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/outils_urbanisme_developpement_durable.pdf]

CARON, Alain (1993). *Le règlement de zonage et le contrôle des usages – Comité consultatif d'urbanisme*, Fiche n° 6, 6 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement_territoire/urbanisme/comite_consultatif_no_6.pdf] (consulté le 27 septembre 2011)

CARREFOUR ACTION MUNICIPALE ET FAMILLE (2011). *Municipalité amie des enfants : Dossier de candidature – Document d'information*, Brossard, 8 p. [www.carrefourmunicipal.qc.ca/files/file/CAMF/MAE/toutsavoir/docinformation.pdf] (consulté le 27 septembre 2011)

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL (2011). *Plan du quartier vert actif et en santé du Plateau-Est*, Montréal, 162 p. [www.ecologieurbaine.net/vert-plateau] (consulté le 23 septembre 2011)

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL (2010). *Plan du quartier vert actif et en santé de Mercier-Est*, Montréal, 88 p. [www.ecologieurbaine.net/vert-mercier-est] (consulté le 23 septembre 2011)

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2011a). *Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements – Guide méthodologique*, Collection Références, Lyon, 69 p. [www.certu.fr/fr/catalogue/product_info.php?products_id=3900&language=fr] (consulté le 6 septembre 2011)

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2011b). *La zone 30*, Lyon, 6 p. [www.certu.fr/catalogue/p2161/LES_ZONES_DE_CIRCULATION_PARTICULIERES_EN_MILIEU_URBAIN/product_info.html] (consulté le 8 septembre 2011)

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2011c). *La zone de rencontre*, Lyon, 8 p. [[www.certu.fr/catalogue/p2161/ZONES_DE_CIRCULATION_PARTICULIERES_EN_MILIEU_URBAIN_\(LES\)/product_info.html](http://www.certu.fr/catalogue/p2161/ZONES_DE_CIRCULATION_PARTICULIERES_EN_MILIEU_URBAIN_(LES)/product_info.html)] (consulté le 8 septembre 2011)

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2011d). *Les zones de circulation particulières en milieu urbain*, Lyon, 3 p. [[www.certu.fr/catalogue/p2161/ZONES_DE_CIRCULATION_PARTICULIERES_EN_MILIEU_URBAIN_\(LES\)/product_info.html](http://www.certu.fr/catalogue/p2161/ZONES_DE_CIRCULATION_PARTICULIERES_EN_MILIEU_URBAIN_(LES)/product_info.html)] (consulté le 8 septembre 2011)

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2010). *Zone de rencontre : Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes?*, Lyon, 16 p. [www.certu.fr/catalogue/p3653/Zone_de_rencontre/product_info.html] (consulté le 9 juin 2011)

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (1999). *Automobiles pour la ville à l'horizon 2010 : Nouvelles gestions de l'automobile urbaine, partenariats avec le transport public*, Lyon, 120 p. [www.certu.fr/catalogue/Mobilite_et_deplacements-Management_de_la_mobilite/c4_289/p389/NOUVELLES_GESTIONS_DE_L'AUTOMOBILE_URBAINE._PARTENARIATS_AVEC_LE_TRANSPORT_PUBLIC./product_info.html] (consulté le 31 mai 2011)

CENTRE D'EXPERTISE EN TRANSPORT INTERMODAL (2009). *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*, Fédération québécoise des municipalités, Association des transports collectifs ruraux du Québec et Association des propriétaires d'autobus du Québec, 124 p. [www.fqm.ca/documents/guide/GuideIntervention_transport.pdf] (consulté le 18 avril 2011)

CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE CHARLEVOIX-EST (s. d.). *L'express-bus de Charlevoix : navette de transport collectif inter-MRC dans Charlevoix*. [www.mrccharlevoixest.ca/cld/programmes_services/expressbus_charlevoix] (consulté le 17 octobre 2011)

CENTRE POUR UN TRANSPORT DURABLE (2002). *Définition et vision du transport durable*, Mississauga, octobre, 5 p. [http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition_Vision_F.pdf] (consulté le 14 octobre 2011)

CERVERO, Robert (2003). « Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel: A Path Analysis », *Journal of the American Planning Association*, vol. 69, n° 2, printemps, p. 145-163.

CHEN, Cynthia, Hongmian GONG et Robert PAASWELL (2008). « Role of the built environment on mode choice decisions: additional evidence on the impact of density », *Transportation*, vol. 35, p. 285-299.

COFFIN, Alisa W. (2007). « From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads », *Journal of Transport Geography*, vol. 15, p. 396-406.

COMITÉ SCIENTIFIQUE DE KINO-QUÉBEC (2011). *L'activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir*, Secrétariat au loisir et au sport, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, gouvernement du Québec, avis rédigé sous la coordination de Gaston Godin, Ph. D., Suzanne Laberge, Ph. D. et François Trudeau, Ph. D., 104 p. [www.mels.gouv.qc.ca/sections/publications/index.asp?page=fiche&id=1797] (consulté le 24 août 2011)

COMITÉ TRANS (2006). *Enquête origine-destination 2005, sommaire des résultats : région de la capitale nationale*, Ottawa, iTrans Consulting, 93 p. [[www.ncr-trans-rcn.ca/uploadedFiles/O-Dsurvey/OD_Survey_Report\(full\)FR.pdf](http://www.ncr-trans-rcn.ca/uploadedFiles/O-Dsurvey/OD_Survey_Report(full)FR.pdf)] (consulté le 27 juillet 2011)

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC (2006). *L'approche d'ensemble dans la gestion des nouvelles utilisations résidentielles en zone agricole*, Québec, février, 12 p. [www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/publications/art-59.pdf] (consulté le 29 août 2011)

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011a). *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable – Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Montréal, avril, 152 p. [http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20110428_projetPMAD_complet.pdf] (consulté le 17 octobre 2011)

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2011b). *Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit-oriented development)*, Montréal, AECOM, 84 p. [http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf] (consulté le 14 octobre 2011)

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2011). *Bâtir 2031 Structurer, attirer, durer. Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, 124 p. [www.cmquebec.qc.ca/pmad/documents/cd/pdf/01_CMQ_Brochure_Batir_2031_Internet_20_05_2011.pdf] (consulté le 9 juin 2011)

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2010a). *Exemples de densité sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, Québec, 34 p. [www.cmquebec.qc.ca/centre-documentation/documents/Exemples_Densite.pdf] (consulté le 21 juin 2011)

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2010b). *Guide de référence des façons de faire innovantes et durables pour aménager l'espace métropolitain*, Québec, 10 p. [www.cmquebec.qc.ca/centre-documentation/documents/GuideReference.pdf] (consulté le 11 septembre 2011)

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'OUTAOUAIS (2011). *Plan d'action régional intégré en transport collectif*, adopté le 14 février, 34 p. [www.cre-o.qc.ca/images/documents/planactionregionalintegreentransportadopteaucadu14fevrier2011.doc] (consulté le 17 octobre 2011)

COOPER, Elizabeth Caitlin (2009). *Creating a Transit Generation: The Effects of the U-Pass on Lifelong Transit Use*, mémoire, Université Simon Fraser, 88 p. [<http://summit.sfu.ca/system/files/iritems1/9442/etd4436.pdf>] (consulté le 21 avril 2011)

CORPORATION DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA MRC DE MASKINONGÉ (2011). « Les activités terminées », *Les projets et activités*. [www.ctcmaskinonge.org/les-projets-et-activites/les-activites-terminees.aspx] (consulté le 13 octobre 2011)

CORPORATION RÉGIONALE DE TRANSPORT DE PORTNEUF (2011). *Navettes vers Québec*. [www.transportportneuf.com/index.php?rub=4] (consulté le 17 octobre 2011)

DARCHEN, Sébastien (2007). *Transformations urbaines d'une ville de banlieue. Le cas de Saint-Laurent dans la région métropolitaine de Montréal*, thèse de doctorat, Université du Québec à Montréal et Institut national de la recherche scientifique – Urbanisation, culture et société, décembre, 331 p. [www.ucs.inrs.ca/sites/default/files/DarchenSebastienPhD2007.pdf] (consulté le 7 juillet 2011)

DEMERS, Marie (2008). *Pour une ville qui marche*, Aménagement urbain et santé, Les Éditions Écosociété, Montréal, 288 p., traduit de l'anglais par Françoise Forest.

DI SALVO, Magali (2006). *Calculs d'accessibilité – Impact des spécifications du réseau routier sur les calculs d'accessibilité*, Données sources méthodes, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Lyon, 41 p. [www.certu.fr/catalogue/Projets_transversaux-Ville_accessible_a_tous/c13_307/p1074/CALCULS_D'ACCESSIBILITE/product_info.html] (consulté le 8 septembre 2011)

DUBÉ, Jean, François DES ROSIERS, Marius THÉRIAULT et Patricia DIB (2011). « Economic impact of a supply change in mass transit in urban areas: A Canadian example », *Transportation Research Part A*, vol. 45, p. 46-62.

DUPONT, Ginette (2010). *Normes de conception sans obstacles. Guide d'utilisation – mise à jour novembre 2010*, Régie du bâtiment du Québec, 68 p. [www.rbq.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/Publications/francais/ConceptionSansObstacles.pdf] (consulté le 8 juin 2011)

ÉCORESSOURCES CONSULTANTS (2008). *Analyse du portrait de la consommation énergétique et aperçu du potentiel technico-économique en efficacité énergétique dans le secteur des transports au Québec*, rapport final, préparé pour l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec, 18 juin, 404 p. [www.regie-energie.qc.ca/audiences/3671-08/EngAEE_3671-08/B-9-AEE-9doc3_Eng3_EcoRessource_3671_24sept08.pdf] (consulté le 7 mars 2011)

ENVIRONNEMENT CANADA (2010). *Résumé des émissions de gaz à effet de serre pour le Québec 1990-2008*. [www.ec.gc.ca/ges-ghg/83A34A7A-DC0F-49FE-A9F7-5F331A7B4224/1990%20to%202008%20Summary%20F.xls] (consulté le 13 février 2011)

ENVIRONNEMENT CANADA (2007). « Voitures, camions, mini-fourgonnettes et véhicules utilitaires sport (VUS) ». [www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=EC8E75D0-1] (consulté le 14 octobre 2011)

ESPASANDIN, Inès, Julie LAVALLÉE, Jacinthe Perreault, Edith ROBIDOUX et Jacynthe TREMBLAY (2008). *Poussette et astuces en autobus*, Centre 1, 2, 3, GO!, 16 p. [www.centre123go.ca/upload/documents/3CC0501B-1E1C-2F7C-F24B-4790BB8D20B2-poussette_astuces_autobus_123go.pdf] (consulté le 2 juin 2011)

EWING, Reid H. (1999). *Traffic calming: state of the practice*, Washington D.C., Federal Highway Administration et Institute of Transportation Engineers, 244 p. [www.ite.org/traffic/tcstate.asp] (consulté le 24 mai 2011)

EWING, Reid, Keith BARTHOLOMEW, Steve WINKELMAN, Jerry WALTERS et Don CHEN (2007). *Growing Cooler: The Evidence on Urban Development and Climate Change*, Chicago, Urban Land Institute, 158 p. [http://postcarboncities.net/files/SGA_GrowingCooler9-18-07small.pdf] (consulté le 28 juillet 2011)

FARRINGTON, John et Conor FARRINGTON (2005). « Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation », *Journal of Transport Geography*, vol. 13, p. 1-12.

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION (2010). *Evaluation of Lane Reduction "Road Diet" Measures on Crashes*, Summary Report, Highway Safety Information System, U.S. Department of Transportation, 4 p. [www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/10053/index.cfm] (consulté le 20 mai 2011)

FISCHLER, Raphaël (2002). *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes*, rapport soumis à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, 29 mai.

FLORIDA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (1995). *Walkable Communities: Twelve Steps for an Effective Program*, 14 p.

[www.dot.state.fl.us/safety/ped_bike/brochures/pdf/12STEPS.PDF]

(consulté le 12 septembre 2011)

FONTAINE, Nicolas (2010). « Conjuguer aménagement et mobilité : ABC, un outil d'aide à la décision territoriale », *Urbanité*, été 2010, p. 39.

FRANK Lawrence Douglas, Brian E. SAELENS, Ken E. POWELL et James E. CHAPMAN (2007). « Stepping towards causation: Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity? », *Social Science & Medicine*, vol. 65, p. 1898-1914.

GAGNÉ, Jean (2000). « La traverse de l'agglomération de Bolton-Centre – Municipalité de Bolton-Est », section 8 de CONSEIL DU PAYSAGE QUÉBÉCOIS (2000). *Routes et paysages villageois*, 16 mars, Québec,

[www.paysage.qc.ca/activ/routes/routesF.htm]

(consulté le 28 septembre 2011)

GAUTHIER, Mylène et Sophie LANCTÔT (2010). *Vers l'accessibilité universelle du transport collectif : Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport*, Ministère des Transports du Québec, 120 p.

[www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/8D18F5C8A11F6BEDE04400144F0104BD]

(consulté le 8 juin 2011)

GAUVIN Lise, Mylène RIVA, Tracie BARNETT, Lucie RICHARD, Cora Lynn CRAIG, Michaël SPIVOCK, Sophie LAFOREST, Suzanne LABERGE, Marie-Chantal FOURNEL, Hélène GAGNON et Suzie GAGNÉ (2008). « Association between Neighborhood Active Living Potential and Walking », *American Journal of Epidemiology*, vol. 167, n° 8, p. 944-953.

GEHL, Jan (2011). « La vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre », *Urbanité*, hiver, p. 28-31.

[www.ouq.qc.ca/documents/Urbanite/Urbanite_Hiver2011.pdf]

(consulté le 17 octobre 2011)

GENIVAR SOCIÉTÉ EN COMMANDITE (2007). *Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural, pour la Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale*, rapport final, Québec, 64 p. et annexes. [www.crecn.qc.ca/media/documentation/autres-documents/31_Etude-impacts-transport.pdf] (consulté le 16 mars 2011)

GENRE-GRANDPIERRE, Cyrille et Jean-Christophe FOLTÊTE (2003). *Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied*, 3^e colloque du Groupe de Travail Mobilités spatiales et fluidité sociale (GT23) : Offre urbaine et expériences de la mobilité, Strasbourg, France 20, 21 et 22 mars 2003.

[<http://cybergeo.revues.org/3925>] (consulté le 21 juin)

GILBERT, Richard, Catherine O'BRIEN, Paul LEWIS et Alain RAJOTTE (2010). *Pour un aménagement et des transports favorables aux jeunes. Guide à l'intention des villes du Québec*, Centre pour un transport durable, 105 p.
[www.kidsonthemove.ca/uploads/Pour%20un%20amenagement%20et%20des%20transports%20favorables%20aux%20jeunes%202.0c.pdf]
(consulté le 2 juin 2011)

GILLHAM, Oliver (2002). *The limitless city: a primer on the urban sprawl debate*, Washington, Island Press, 311 p.

GIULIANO, Genevieve (2004). « Land Use and Travel Patterns Among the Elderly », p. 192-210, dans TRANSPORTATION RESEARCH BOARD (2004). *Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience*, publications techniques et rapports à la suite de la Conférence 27, 7-9 novembre, 339 p.
[http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/reports/cp_27.pdf]
(consulté le 3 juin 2011)

GONZALEZ, Tania (2011). « Planning Montreal Considering Senior's Needs in Mobility and Transportation », Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, conférence donnée dans le cadre du Sommet mondial Écocité, Montréal, août.

GOODWIN, Phil B. (1996). « Empirical evidence on induced traffic », *Transportation*, vol. 23, p. 35-54.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2011). *Québec roule à la puissance verte! – Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*, 44 p.
[www.vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/pdf/plan-action.pdf]
(consulté le 17 octobre 2011)

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2007). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*, Québec, décembre, 87 p.
[www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strat_gouv.pdf] (consulté le 17 octobre 2011)

GRAINDORGE, Joël (2011). *Grenelle 2 : Quels impacts pour les collectivités?*, Bresson, Groupe Territorial Éditions, 88 p.

GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (2007). *Bilan 2007 des changements climatiques : Rapport de synthèse*, Contribution des groupes de travail I, II et III au quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [équipe de rédaction principale, PACHAURI, Rajendra. K. et Andy REISINGER (dir.)], GIEC, Genève, Suisse, 103 p.
[www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_fr.pdf]
(consulté le 29 juillet 2011)

GUDMUNDSSON, Henrik (2003). « Making concepts matter: sustainable mobility and indicator systems in transport policy », *International Social Sciences Journal*, vol. 176, p. 199-217.

GUIDE DE RÉFÉRENCE SANTÉ (2011). *Le premier indice canadien de cyclabilité évalue la propension au vélo des quartiers de Vancouver*. [www.guidesanteenligne.com/news_detail.asp?ID=157934] (consulté le 29 juin 2011)

GUIDE DOGS FOR THE BLIND ASSOCIATION (2008). *Testing proposed delineators to demarcate pedestrian paths in a shared space environment*, Report of design trials conducted at University College London Pedestrian Accessibility and Movement Environment Laboratory (PAMELA), 96 p. [www.guidedogs.org.uk/sharedstreets/fileadmin/sharedsurfaces/user/documents/Full_Report_of_design_trials_at_UCL_PAMELA__01.pdf] (consulté le 9 juin 2011)

GUILLEMETTE, Éric (2010). *La vision stratégique du développement*, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 67 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca]

HAAS, Peter M., Carrie MAKAREWICZ, Albert BENEDICT et Scott BERNSTEIN (2008). « Estimating Transportation Costs by Characteristics of Neighborhood and Household », *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n° 2077, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C., p. 62-70.

HALDEN, Derek, John FARRINGTON et Andrew COPUS (2002). *Rural Accessibility*, Scottish Executive Central Research Unit, 87 p. [www.scotland.gov.uk/Publications/2002/05/14710/4376] (consulté le 14 avril 2011)

HANDY, Susan, Robert G. PATERSON et Kent BUTLER (2003). *Planning for Street Connectivity: Getting from Here to There*, American Planning Association, Planning Advisory Service, rapport n° 515, 95 p.

HANDY, Susan L., Marlon G. BOARNET, Reid EWING et Richard E. KILLINGSWORTH (2002). « How the Built Environment Affects Physical Activity: Views from Urban Planning », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 23, n° 2, p. 64-73.

HANSEN, Mark et Yuanlin HUANG (1997). « Road Supply and Traffic in California Urban Areas », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 31, n°3, p. 205-218.

HELIOT, Raphaele (2010). *Ville durable et écoquartiers, comprendre la démarche pour agir aujourd'hui dans sa collectivité et sur son territoire*, Le Pré-Saint-Gervais, Éditions le passager clandestin, 127 p.

HÉLAN, Frédéric (2001). « La réduction de la dépendance automobile », *Cahiers Lillois d'Économie et de Sociologie*, n° 37, p. 61-86. [antivoitures.free.fr/reduction_dependance_automobile.pdf] (consulté le 25 octobre 2011)

HÉLAN, Frédéric et Emmanuel RAVALET (2008). *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain*, Application au cas de l'Île de France, 188 p. [www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/08-06_-_conso_espace_idf_-_Heran.pdf] (consulté le 21 juin 2011)

INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT (s. d.). *Le Vade-mecum du bruit routier urbain*, 12 fiches thématiques. [www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/Informer.aspx?id=2360&langtype=2060&detail=tab3] (consulté le 2 août 2011)

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE (2009). *Comment encourager l'intensification urbaine?*, Les Carnets pratiques, août, 76 p. [www.iau-idf.fr/detail-dune-etude/etude/comment-encourager-lintensification-urbaine.html] (consulté le 21 septembre 2011)

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE (2005). « Appréhender la densité. 2. indicateurs de densité », *Note Rapide n°383 sur l'occupation du sol*, juin, [www.iau-idf.fr/detail-dune-etude/etude/apprehender-la-densite-2.html] (consulté le 19 octobre 2011)

INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT (s. d.). *La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel*, 6 p. [http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/telechargement/chine/La_mobilite_urbaine.pdf] (consulté le 24 octobre 2011)

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2011a). *Proportion des ménages qui disposent de certaines composantes de l'équipement ménager, de véhicules et d'une maison de villégiature, selon la tranche de revenu*, Québec, 2008. [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/famls_mengs_niv_vie/patrm_equip/5equip_repar.htm] (consulté le 24 octobre 2011)

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2011b). *Taux de faible revenu, MFR, seuils après impôt, caractéristiques des familles et des personnes seules*, Québec, 1996-2008. [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/famls_mengs_niv_vie/revenus_depense/revenus/mod1_ef_1_4_6.htm] (consulté le 21 juin 2011)

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2011c). *Seuils du faible revenu, MFR, seuils après impôt, selon le nombre d'adultes et d'enfants par famille économique*, Québec, 1973-2008. [www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/famls_mengs_niv_vie/revenus_depense/revenus/seuils_mfr_qcapi.htm] (consulté le 21 juin 2011)

INTERNATIONAL CITY / COUNTY MANAGEMENT ASSOCIATION (2010). *Putting Smart Growth to Work in Rural Communities*, Smart Growth Network, Washington, D.C., 34 p. [<http://icma.org/Documents/Document/Document/301483>] (consulté le 27 avril 2011)

JABAREEN, Yosef Rafeq (2006). « Sustainable urban forms, their typologies, models, and concepts », *Journal of planning education and research*, vol. 26, p. 38-52.

JACOBS, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.

JEAN, Bruno, Stève DIONNE et Lawrence DESROSIERS (2009). *Comprendre le Québec rural*, Rimouski, Chaire de recherche du Canada en développement rural, 79 p.

JOLICOEUR, Marc (2009). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes – Guide technique*, Montréal, Vélo Québec Association, 168 p.

JUDEK, B., B. JESSIMAN et D. STEIB (2005). *Estimation de la surmortalité causée par la pollution atmosphérique au Canada*, Santé Canada, 10 p.

KASSIRER, Jay et François LAGARDE (2010). *Modification des habitudes de transport – Guide de planification de marketing social*, Ottawa, Transports Canada, 87 p. [www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-2054.htm] (consulté le 1 septembre 2011)

KAUFMANN, Vincent (2008). *Les paradoxes de la mobilité – Bouger, s'enraciner*, PPUR, 115 p.

KENWORTHY, Jeffrey (2011). « Transit oriented development: some theory behind the practice and implications for public transport and ecocities », conférence donnée dans le cadre du Sommet mondial Ecocité, Montréal, août 2011.

KOOTENAY CAR SHARE (s. d.). [www.carsharecoop.ca] (consulté le 17 octobre 2011)

LAVOIE, Claude, Yvon JODOIN et Albane GOURSAUD DE MERLIS (2007). « How did common ragweed (*Ambrosia artemisiifolia* L.) spread in Québec? A Historical analysis using herbarium records », *Journal of Biogeography*, vol. 34, n° 10, p. 1751-1761. [www.ceal.psu.edu/Rwbiblio/Lavoie.pdf] (consulté le 7 mars 2011)

LEBLANC, Patrice, Judy-Ann CONNELLY, Madeleine GAUTHIER et Serge CÔTÉ (2007). *La migration des jeunes québécois originaires du milieu rural. Résultats d'un sondage 2004-2005 auprès des 20-34 ans du Québec*, Observatoire Jeunes et Société, Institut national de la recherche scientifique, Urbanisation, Culture et Société et Chaire Desjardins en développement des petites collectivités, Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, 200 p. [http://web2.ugat.ca/chairedesjardins/documents/LeBlancetal_Migration_jeunes_rural_2007_PubR.pdf] (consulté le 21 avril 2011)

LEE, Douglas B. Jr., Lisa A. KLEIN et Gregorio CAMUS (1999). « Induced Traffic and Induced Demand », *Transportation Research Record*, n° 1659, p. 68-75.

LEPELTIER, Serge (2001). *Les nuisances environnementales de l'automobile*, Rapport d'information n° 113 (2001-2002) déposé au Sénat français. [www.senat.fr/rap/r01-113/r01-1132.html] (consulté le 14 octobre 2011)

LESSARD, Michel et Mario PIMPARÉ (2004). *Mobilité des personnes dans la région de Sherbrooke : sommaire des résultats de l'enquête origine-destination de 2003*, ministère des Transports du Québec, Service de la modélisation des systèmes de transport, Ville de Sherbrooke, 129 p. [www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0940552.pdf] (consulté le 27 juillet 2011)

LITMAN, Todd (2011a). *Land use impacts on transport, How land use factors affect travel behaviour*, Victoria Transport Policy Institute, avec Rowan Steele, 17 juin, 73 p. [www.vtpi.org/landtravel.pdf] (consulté le 7 juillet 2011)

LITMAN, Todd (2011b). *Win-Win Transportation Solutions: Mobility management Strategies That Provide Economic, Social and Environmental Benefits*, Victoria Transport Policy Institute, 21 juillet, 35 p. [www.vtpi.org/winwin.pdf] (consulté le 21 septembre 2011)

LLEWELYN-DAVIES, David BANISTER et Sir Peter HALL (2004). *Transport and City Competitiveness – Literature Review*, rapport pour le Department for Transport (DfT) anglais et l'Office of the Deputy Prime Minister (ODPM) anglais, janvier, 53 p. [http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/adobepdf/163944/Transport_and_City_Competit1.pdf] (consulté le 8 mars 2011)

LYNOTT, Jana, Jessica HAASE, Kristin NELSON, Amanda TAYLOR, Hannah TWADDELL, Jared ULMER, Barbara MCCANN et Edward R. STOLLOF (2009). *Planning Complete Streets for an Aging America*, Washington D.C., AARP Public policy Institute, 120 p. [www.aarp.org/home-garden/livable-communities/info-08-2009/Planning_Complete_Streets_for_an_Aging_America.html] (consulté le 3 juin 2011)

MAY, A. D., A. F. JOPSON et B. MATTHEWS (2003). « Research challenges in urban transport policy », *Transport Policy*, vol. 10, p. 157-164.

MCCANN Barbara et Suzanne RYNNE (2010). *Complete Streets: Best Policy and Implementation Practices*, American Planning Association, Planning Advisory Service, Report Number 559, mars 2010, 141 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (2010). *La coopération pour le maintien des services de proximité*. [www.mamrot.gouv.qc.ca/developpement-regional-et-rural/ruralite/reussites-rurales/la-cooperation-pour-le-maintien-des-services-de-proximite] (consulté le 17 octobre 2011)

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (s. d.). *Guide La Prise de décision en urbanisme*, version électronique. [www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/avant-propos/] (consulté le 14 octobre 2011)

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2011a). *Consommation d'énergie par secteur*. [www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-consommation-secteur.jsp] (consulté le 8 septembre 2011)

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2011b). *Consommation de produits pétroliers énergétiques*. [www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-consommation-petroliers.jsp] (consulté le 8 septembre 2011)

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2006). *L'énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, 119 p. [www.mrnf.gouv.qc.ca/publications/energie/strategie/strategie-energetique-2006-2015.pdf] (consulté le 8 septembre 2011)

MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (2006). *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012*, 49 p. [<http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/2006/06-289-01.pdf>]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2011). *La modération de la circulation*, InfoDST, Fiche d'information technique, Direction de la sécurité en transport, 4 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/A2612CE435A204D5E04400144F0104BD] (consulté le 20 mai 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2010). « Voies cyclables », *Tome I – Conception routière*, Ouvrages routiers – Normes, y compris la mise à jour 75 du 15 mai. [www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier/normes/norme8.fr.html] (consulté le 4 octobre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009a). *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, Direction régionale de Montréal, Les Conseillers ADEC inc., 101 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/etude_eval_couts_congestion_mtl.pdf] (consulté le 18 septembre 2009)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009b). *Redécouvrir le chemin de l'école, Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, 70 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/78BAC847ECD86BA6E04400144F0104BD] (consulté le 31 août 2009)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008a). *Plan stratégique 2008-2012*, Direction des affaires corporatives, 40 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plan_strategique] (consulté le 14 octobre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008b). *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile*, Modalités d'application 2007-2011, avril, 34 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/modalites_pagmtaa.pdf] (consulté le 21 septembre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2007a). *Code de pratique en transport adapté*, Région Est-de-la-Montérégie, 44 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/adapte/code_pratique_adapte_est_monteregie.pdf] (consulté le 21 septembre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2007b). *Planifier ses déplacements*. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/environnement/changements_climatiques/mobilite_durable/planifier_deplacements] (consulté le 14 octobre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2006). *La politique québécoise du transport collectif, le transport des personnes au Québec : Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*, 76 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/compl_polit_collectif2006.pdf] (consulté le 8 septembre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2005). *Guide à l'intention des municipalités du Québec non desservies par un service de transport adapté*, 13 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/1399787CD52C4565E04400144F0104BD] (consulté le 22 juillet 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2002). *Le carrefour giratoire, un mode de gestion différent*, octobre, 145 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1998a). *Politique d'admissibilité au transport adapté*, Service de l'environnement, Québec, 13 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/transport_collectif/transport_adapte/admissibilite] (consulté le 5 octobre 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1998b). *Politique sur le bruit routier*, édition révisée, Québec, 40 p. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/789453D6058435D3E04400144F0104BD] (consulté le 22 juillet 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1997). *Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations. Document d'information et de sensibilisation*, 2^e éd., sous la coordination de Claire Poulin, Québec, 140 p. [www2.cegepoutaouais.qc.ca/fsthilaire/infrastructure_routiere/_/5_ressources/projet_2/4_preciser_caracte_elements_lineaires/2_circulation/amenag_routiers_traversee_agglome.pdf] (consulté le 12 avril 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (s. d. 1). *Enquêtes origine-destination*. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination] (consulté le 21 juin 2011)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (s. d. 2). *Sécurité du réseau routier*. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere] (consulté le 8 septembre 2011)

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2011). *État des lieux de la lutte contre les changements climatiques*, 64 p. [www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/etat-lieux/etat-lieux.pdf] (consulté le 29 septembre 2011)

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2010). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et leur évolution depuis 1990*, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, novembre, 18 p.
[www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2008/inventaire1990-2008.pdf]
(consulté le 14 octobre 2011)

MORIARTY, Patrick et Damon HONNERY (2008). « Low-mobility: The future of transport », *Futures*, vol. 40, p. 865-872.

MUNICIPALITÉ DE CHELSEA (2005). *Règlement relatif aux plans d'aménagement d'ensemble n° 640-05*, en vigueur le 28 juin.
[www.chelsea.ca/_files/urbanisme_permis/640_05_PAE_f.pdf]
(consulté le 17 octobre 2011)

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'ARGENTEUIL (s. d.). *Transport collectif et actif*. [www.argenteuil.qc.ca/accueil/affichage.asp?langue=1&B=99]
(consulté le 17 octobre 2011)

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU (2006). *Schéma d'aménagement révisé*, McMasterville.
[www.mrcvr.ca/territoire_aménagement.php?menu2=2]
(consulté le 7 octobre 2011)

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES ETCHEMINS (2006). « Les intentions d'aménagement », chapitre 2 du *Schéma d'aménagement et de développement*, 13 p.
[www.mrcetchemins.qc.ca/doc/WEB_SADR_2_intentions.doc]
(consulté le 7 octobre 2011)

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES MASKOUTAINS (2006). *Schéma d'aménagement révisé*, Saint-Hyacinthe, 420 p.
[www.mrcmaskoutains.qc.ca/logiciel/gestion_securite/telechargement/?id=4467]
(consulté le 7 octobre 2011)

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES MOULINS (2002). *Schéma d'aménagement révisé de remplacement – version 2*, Terrebonne, 20 novembre, 545 p. [www.mrclesmoulins.ca/fr/images/shemas_aménagement/mrc.pdf]
(consulté le 7 octobre 2011)

MUNRO, A. (2010). « Le transport en commun au Canada, 2007 », *EnviroStats*, vol 4, n° 2, été, n° 16-002-X, p. 3-9.
[www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/2010002/article/11283-fra.htm#n4]
(consulté le 30 mai 2011)

NANTES MÉTROPOLE (2010). *Plan de déplacements urbains 2010-2015 et perspectives 2030*, novembre, 130 p. [www.nantesmetropole.fr/pdu/]
(consulté le 8 juillet 2011)

NATIONAL COMPLETE STREETS COALITION (2010). *Complete Streets Policy Analysis 2010, A Story of Growing Strength*, Washington D.C.

[www.completestreets.org/webdocs/resources/cs-policyanalysis.pdf]

(consulté le 11 mai 2011)

NEWMAN, Peter W. G. et Jeffrey R. KENWORTHY (2006). « Urban Design to Reduce Automobile Dependence », *Opolis: An international Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, vol. 2, n° 1, article 3, p. 35-52.

[<http://repositories.cdlib.org/cssd/opolis/vol2/iss1/art3>]

(consulté le 26 août 2011)

NEWMAN, Peter W. G. et Jeffrey R. KENWORTHY (1988) « The Transport Energy Trade-Off: Fuel-Efficient Traffic Versus Fuel-Efficient Cities? », *Transportation Research Part A: General*, vol. 22A, n° 3, p. 163-174.

NICHOLS, François (2010). *Guide en matière de stationnement pour personnes handicapées à l'intention des municipalités*, Drummondville, Office des personnes handicapées du Québec, 29 p.

[www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Guides/1207_MAJ_202010-03-01_Guide_en_matiere_de_stationnement_pour_les_personnes_handicapes_a_l_intention_des_municipalites-13mai.pdf]

(consulté le 8 juin 2011)

NOLAND, Robert B. (2007). « Transport Planning and Environmental Assessment: Implications of Induced Travel Effects », *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 1, n° 1, p. 1-28.

NOLIN, Bertrand et Denis HAMEL (2005). « Les Québécois bougent plus mais pas encore assez », Kino-Québec et Institut national de santé publique du Québec, dans VENNE, Michel et Antoine ROBITAILLE (sous la direction de) (2005). *L'annuaire du Québec 2006*, Montréal, Fides, p. 296-311,

[www.inspq.qc.ca/pdf/publications/474-QuebecoisBougentPlus.pdf]

(consulté le 17 octobre 2011)

NUTLEY, Stephen D. (1996). « Rural transport problems and non-car populations in the USA: A UK perspective », *Journal of Transport Geography*, vol. 4, n° 2, p. 93-106.

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2009). *À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité*, Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées, Drummondville, 69 p. [www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Politique_a_part_entiere_Acc.pdf] (consulté le 9 juin 2011)

OLIVER, Lisa N., Nadine SCHUURMAN et Alexander W. HALL (2007). « Comparing circular and network buffers to examine the influence of land use on walking for leisure and errands », *International Journal of Health Geographics*, vol. 6, n° 41, 11 p. [www.ij-healthgeographics.com/content/6/1/41] (consulté le 27 septembre 2011)

OPTION-TRANSPORT (2011). *Accès loisirs*. [www.optiontransport.com/index.php?section=skibus] (consulté le 17 octobre 2011)

OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (1999). *Main Street... when a highway runs through it: A Handbook for Oregon Communities*, novembre, 105 p. [egov.oregon.gov/LCD/TGM/docs/mainstreet.pdf] (consulté le 12 avril 2011)

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (2007). *Tackling Obesity by Creating Healthy Residential Environments*, édité par S. Schoeppe et M. Braubach, Bureau européen, 101 p. [www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0012/98697/E90593.pdf] (consulté le 21 septembre 2011)

QUELLET, Michel (2006). « Le *smart growth* et le nouvel urbanisme, synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, n° 140, septembre, p.175-193. [www.erudit.org/revue/cgq/2006/v50/n140/014083ar.pdf] (consulté le 10 juin 2011)

PELLETIER, Anne et Sophie PAQUIN (2011a). *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Galt : Pour un quartier qui marche*, avec la collaboration de Maude Beausoleil, Direction de la santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 32 p. [http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89673-021-6.pdf] (consulté le 4 juillet 2011)

PELLETIER, Anne et Sophie PAQUIN (2011b). *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Mercier-Est : Pour un quartier qui marche*, avec la collaboration de Maude Beausoleil, Direction de la santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 34 p. [http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89673-023-0.pdf] (consulté le 4 juillet 2011)

PELLETIER, Anne et Sophie PAQUIN (2011c). *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre : Pour un quartier qui marche*, avec la collaboration de Maude Beausoleil, Direction de la santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 32 p. [http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89673-025-4.pdf] (consulté le 4 juillet 2011)

PIMPARÉ, Mario et Catherine FOLEY (2001). *La mobilité des personnes dans la région de Trois-Rivières, Sommaire des résultats de l'enquête origine-destination 2000*, ministère des Transports du Québec, Service de la modélisation des systèmes de transport, 121 p.
[www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0940558.pdf]
(consulté le 27 juillet 2011)

PUCHER, John et Ralph BUEHLER (2008). « Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany », *Transport Reviews*, vol. 28, n° 4, juillet, p. 495-528.

PUSHKAREV, Boris S. et Jeffrey M. ZUPAN (1977). *Public Transportation & Land Use Policy*, Bloomington, Indiana University Press, 242 p.

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA GASPÉSIE ET DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE (s. d.). *Le transport collectif, j'embarque!* [www.monregim.net]
(consulté le 17 octobre 2011)

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL DE LA MRC DE L'ASSOMPTION (s. d.). *Promotion – nouvelle construction*, [www.gortcr.info/promotion.html] (consulté le 17 octobre 2011)

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (2011). *Prendre l'autobus en fauteuil roulant*. [www.rtcquebec.ca/Services/Accessibilit%C3%A9/Accessibilit%C3%A9Fauteuilroulant/tabid/427/Default.aspx]
(consulté le 21 septembre 2011)

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (2003). *Le tramway de Québec. Une nouvelle vision de la mobilité urbaine*, étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale, mars, 55 p. [www.rtcquebec.ca/Portals/0/docs/pdf/AProposDuRTC/Publications/RapportTramway_Quebec.pdf] (consulté le 14 octobre 2011)

RODRIGUE, Jean-Paul et coll. (2009). « The notion of accessibility », *The Geography of Transport Systems*, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography. [www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/meth2en/ch2m1en.html] (consulté le 12 février 2010)

RONKIN, Michael (2007). *Road Diets, Designing Streets for Pedestrians and Bicyclists*, Los Angeles, 10 février, présentation de 51 diapositives.
[www.smartgrowthonlineaudio.org/np2007/310c.pdf]
(consulté le 12 mai 2011)

ROYAL MAIL (s. d.). *Postbus*.
[www.royalmail.com/you-home/your-community/postbus]
(consulté le 13 novembre 2011)

SAUNDERS, Michael J., Tobias KUHNIMHOF, Bastian CHLOND, Antonio Nelson RODRIGUES DA SILVA (2008). « Incorporating transport energy into urban planning », *Transportation Research Part A*, vol. 42, p. 874-882.

SCHIFF, Sarah (2009). *Les TOD dans la région de Montréal : la demande et les barrières à l'offre*, mémoire, Faculté d'aménagement, Institut d'urbanisme, 185 p. [https://papyrus.bib.umontreal.ca/jspui/bitstream/1866/3158/2/Schiff_Sarah_2009_memoire.pdf] (consulté le 17 octobre 2011)

SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION DE L'AGENCE MÉTRO-POLITAINE DE TRANSPORT (2008). *Enquête Origine-Destination 2008 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, version 08.2a, 205 p. [www.enquete-od.qc.ca/docs/EnqOD08_Mobilite.pdf] (consulté le 27 juillet 2011)

SÉNÉCAL, Gilles, Daniel LATOUCHE, Guillaume CÔTÉ et Stefan REYBURN (2002). *La compétitivité durable des métropoles : le facteur de la mobilité*, rapport final remis à la Commission sur l'amélioration de la mobilité, Montréal, INRS-Urbanisation, culture et société, février, 64 p. [www.vrm.ca/documents/etude_durable_i.pdf] (consulté le 22 septembre 2011)

SLEIGHTHOLM, Melissa, Jean-Michel BILLETTE, Claude NORMANDIN et Nancy HOFFMANN (2010). « L'utilisation des transports par les personnes âgées au Canada », *EnviroStats*, vol. 4, n° 4, hiver, n° 16-002-X, p. 12-15. [www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/2010004/part-partie3-fra.htm] (consulté le 3 juin 2011)

SMARGIASSI, Audrey, Khalid BERRADA, Isabel FORTIER et Tom KOSATSKY (2006). « Traffic intensity, dwelling value and hospital admissions for respiratory disease among the elderly in Montreal (Canada): a case-control analysis », *Journal of Epidemiology and Community Health*, vol. 60, 2006, p. 507-512. [www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2563942/pdf/507.pdf] (consulté le 6 février 2010)

SMITH, Jeffery J. (2001). *Does Public Transit Raise Site Values Around its Stops Enough to Pay for Itself (Were the Value Captured)?*, Victoria Transportation Policy Institute. [<http://knowledge.fhwa.dot.gov/ReNEPA/ReNepa.nsf/docs/375D8D85DE2BF2F48525715600507187?opendocument&Group=Transportation%20Issues&tab=REFERENCE>] (consulté le 27 mai 2011)

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (2011). « Station Pointe, Edmonton (The Communitas Group Ltd.) », *Collectivités Équilibrium*, 2 p. [www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/upload/Station-Point_F-July21.pdf] (consulté le 14 octobre 2011)

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (2010a). « Comparaison de quartiers canadiens reflétant les principes du nouvel urbanisme avec des banlieues traditionnelles », *Le Point en recherche*, Série socio-économique, juin, 10-003, 18 p. [www.schl.ca/bdc/?pid=66955] (consulté le 7 juillet 2011)

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (2010b). *L'initiative de collectivités EQuilibrium*. [www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/index.cfm] (consulté le 9 mai 2010)

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (SCHL) (2008). « Inédit : Un quartier en îlogramme à Calgary », *Le point en recherche*, Série socio-économique, n° 08-020, décembre, 10 p. [www03.cmhc-schl.gc.ca/catalog/productDetail.cfm?cat=143&itm=45&lang=fr&fr=1319115889328] (consulté le 20 octobre 2011)

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (s. d.). *L'îlogramme, un modèle d'aménagement pour quartiers et districts*. [www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/ilmi/index.cfm] (consulté le 16 novembre 2011)

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2011). *Bilan routier 2010*, 25 p. [www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12011001.pdf] (consulté le 28 juillet 2011)

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2010). *Données et statistiques 2010*, Québec, 28 p. [www.saaq.gouv.qc.ca/publications/nous/statistiques2010.pdf] (consulté le 6 octobre 2011)

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE LÉVIS (2011). *Festivent ville de Lévis 2011 : Service de navettes gratuit pour se rendre sur le site*, communiqué. [www.stlevis.ca/pdf/navettes_festivent2011.pdf] (consulté le 13 octobre 2011)

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE MONTRÉAL (2010). *Un service en or pour nos aînés*. [www.mouvementcollectif.org/fr/grand_projets/un-service-en-or-pour-nos-aines] (consulté le 13 octobre 2011)

STATISTIQUE CANADA (2011). *Mode de transport (9), tranches de revenu d'emploi (14), groupes d'âge (9) et sexe (3) pour la population active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail, pour le Canada, les provinces, les territoires, les divisions de recensement et les subdivisions de recensement du lieu de travail, Recensement de 2006 – Données-échantillon (20 %)*, page Web, produit n° 97-561-XCB2006015, [www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/tbt/Rp-fra.cfm?LANG=F&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FL=A&FREE=1&GC=0&GID=0&GK=0&GRP=0&PID=95839&PRID=0&PTYPE=88971,97154&S=0&SHO-WALL=0&SUB=0&Temporal=2006&THEME=76&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF=] (consulté le 23 octobre 2011)

STATISTIQUE CANADA (2010a). *Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle, 2009*, n° 53-223-X, 47 p. [www.statcan.gc.ca/pub/53-223-x/53-223-x2009000-fra.pdf] (consulté le 29 juillet 2011)

STATISTIQUE CANADA (2010b). *Les habitudes de dépenses au Canada, 2009*, n° 62-202-X, 105 p. [www.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/olc-cel?catno=62-202-XWF&lang=fra#formatdisp] (consulté le 21 juin 2011)

STATISTIQUE CANADA (2008). *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens*, Recensement de 2006, 44 p. [www12.statcan.ca/francais/census06/analysis/pow/pdf/97-561-XIF2006001.pdf] (consulté le 8 mars 2011)

TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (2008). *Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais : intervenir face au vieillissement de la population* (Synthèse), 8 p. [www.tcaim.org/Rapport_Transport_et_Mobilite_TCAIM_Resume.pdf] (consulté le 21 septembre 2011)

THADINI, Dhiru A. (2010). *From the Language of Towns and Cities – A Visual Dictionary*, New York, Rizzoli, 804 p.

THÉRIEN, François et Sophie PAQUIN (2009). *La marche : pour concilier transport, santé et aménagement*, Congrès du Canadian Institute of Traffic Engineers, 2 juin, 46 diapositives.

THOMAS, Ren (2010). « "Why can't we get around?" Travelling Under Constraints in Metro Vancouver », *Canadian Journal of Urban Research*, vol. 19, n°1, supplément, p. 89-110. [[www.geog.ubc.ca/~ewyly/students/Thomas\(2010\).pdf](http://www.geog.ubc.ca/~ewyly/students/Thomas(2010).pdf)] (consulté le 21 avril 2011)

THOMAS, Ren (2009). « Tomorrow's Transportation Demographics: Youth and Young Adults », *Plan*, vol. 49, n°4, hiver, p. 22-25.

[www.renthomas.ca/wp-content/uploads/2009/11/PlanCan49-4-all.pdf]

(consulté le 21 avril 2011)

TRAILS OF ANCHORAGE (s. d.). [www.trailsofanchorage.com]

(consulté le 13 octobre 2011)

TRAMPE (s. d.). *The bicycle lift Trampe*. [www.trampe.no/english/index.php]

(consulté le 2 juillet 2011)

TRANSPORTATION RESEARCH BOARD (2005). *Does the built environment influence physical activity? Examining the evidence*, Institute of medicine of the National Academies, TRB special report 282, 248 p.

[www.trb.org/publications/sr/sr282.pdf] (consulté le 15 juillet 2011)

TRANSPORTS CANADA (2010). *Installations pour navetteurs actifs – Guide à l'intention des municipalités et des employeurs canadiens*, préparé par Gris Orange Consultants, Ottawa, 96 p.

[www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-1887.htm]

(consulté le 1 septembre 2011)

TRANSPORTS CANADA (2009). *Guide du vélopartage*, préparé par Gris Orange Consultants, Ottawa, 84 p.

[www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-velopartageguide2009-menu-1655.htm] (consulté le 1 septembre 2011)

TRANSPORTS CANADA (2006). *Le coût de la congestion urbaine au Canada*, information à propos de l'étude.

[www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-nat-2006-06-h006f-2353.htm]

(consulté le 1^{er} septembre 2011)

TURCOTTE, Martin (2006a). « L'accès des aînés au transport », *Tendances sociales canadiennes*, n° 82, hiver, p. 43-50.

[www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2006005/pdf/9528-fra.pdf]

(consulté le 10 juin 2011)

TURCOTTE, Martin (2006b). *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*, 2005, Enquête sociale générale sur l'emploi du temps : cycle 19, Statistique Canada, n° 89-622-XIF.

[<http://dsp-psd.pwgsc.gc.ca/Collection/Statcan/89-622-X/89-622-XIF2006001.pdf>] (consulté le 8 mars 2011)

TWADDELL, Hannah et Dan EMERINE (2007). *Best Practices to Enhance the Transportation-Land Use Connection in the Rural United States*, Washington, D.C., Transportation Research Board, National Cooperative Highway Research Program Report 582, 105 p.

[http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rpt_582a.pdf]

(consulté le 14 avril 2011)

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (2008a). *Énoncé de politique, Mobilité et transports durables*, avril, 20 p.

[www.umq.qc.ca/uploads/files/pub_autres/enonce.pdf]

(consulté le 15 juillet 2011)

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (2008b). *Politique de mobilité et transports durables*, avril, 65 p.

[www.umq.qc.ca/uploads/files/pub_autres/enjeux_defis.pdf]

(consulté le 15 juillet 2011)

UNITED STATES GREEN BUILDING COUNCIL (2011). *LEED 2009 for Neighborhood Development*, Rating System, Congress for the New Urbanism et Natural Resources Defense Council, à jour en mai 2011.

[www.usgbc.org/ShowFile.aspx?DocumentID=9449] (consulté le 4 juillet 2011)

accessible de [<http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=148>]

URBATOD (2006). *Ville de Sainte-Thérèse : le redéveloppement d'un secteur*, Montréal, Forum URBA 2015, 20 p. [www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/etudes_cas/terrain/Ville%20de%20Sainte-Thérèse_Québec.pdf] (consulté le 28 juin 2011)

U. S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (2010). *Smart growth, a guide to developing and implementing greenhouse gas reduction programs*.

[www.epa.gov/statelocalclimate/documents/pdf/smart_growth_guide.pdf]

(consulté le 23 février 2011)

VÉLO QUÉBEC (2011a). *L'état du vélo au Québec en 2010*, Montréal, 28 p.

[www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec]

(consulté le 3 juin 2011)

VÉLO QUÉBEC (2011b). *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Montréal*, Montréal, 27 p.

[www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_Montreal.pdf]

(consulté le 26 septembre 2011)

VÉLO QUÉBEC (s. d.). *Éco Mobile à Laval*. [www.quebecscience.qc.ca/transport-actif/ecomobilealaval] (consulté le 13 octobre 2011)

VERGRAGT, Philip J. et Halina Szejnwald BROWN (2007). « Sustainable mobility: from technological innovation to societal learning », *Journal of Cleaner Production*, vol. 15, p. 1104-1115.

VERTRIEST, Miguel et Benoît DUPRIEZ (2007). *Cyclistes et transports en commun : Développement d'une synergie*, Vade-mecum vélo en région de Bruxelles-Capitale n° 3, Institut belge pour la sécurité routière, 54 p.

[www.bruxellesmobilité.irisnet.be/static/attachments/articles/na/15/cyclistes_transport_en_commun.pdf] (consulté le 26 mai 2011)

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2011a). « Roadway Connectivity », *TDM Encyclopedia*, à jour le 16 mars 2011. [www.vtpi.org/tdm/tdm116.htm] (consulté le 7 juillet 2011)

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2011b). « Transit Oriented Development, using public transit to create more accessible and livable neighborhoods », *TDM Encyclopedia*, à jour le 31 août 2011. [www.vtpi.org/tdm/tdm45.htm] (consulté le 30 mai 2011)

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2011c). « Walkability Improvements: Strategies to Make Walking Convenient, Safe and Pleasant », *TDM Encyclopedia*, à jour le 1^{er} septembre 2011. [www.vtpi.org/tdm/tdm92.htm] (consulté le 14 octobre 2011)

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2010). « Automobile dependency, transportation and land use patterns that cause high levels of automobile use and reduced transport options », *TDM Encyclopedia*, à jour le 28 novembre 2010. [www.vtpi.org/tdm/tdm100.htm] (consulté le 21 septembre 2011)

VILLE DE CALGARY (2011). *2010 Interim Complete Streets Guide*, version de février 2011, 96 p. [www.calgary.ca/Transportation/TP/Documents/CTP2010/interim_complete_streets_guide_2010.pdf] (consulté le 6 juillet 2011)

VILLE DE CALGARY (2010). *The Calgary Transportation Plan Connectivity Handbook – Draft*, août 2011, 17 p. [www.calgary.ca/Transportation/TP/Documents/CTP2009/ctp_connectivity_handbook.pdf] (consulté le 5 juillet 2011)

VILLE DE CALGARY (2009). *Calgary Transportation Plan*, adopté en septembre 2009, 95 p. [www.calgary.ca/Transportation/TP/Documents/CTP2009/calgary_transportation_plan_2009.pdf] (consulté le 6 juillet 2011)

VILLE DE CALGARY (2005). *Transit Oriented Development Policy Guidelines*, Land Use Planning & Policy Business Unit, version amendée en décembre, 44 p. [<http://www.calgary.ca/PDA/LUPP/Documents/Publications/tod-policy-guidelines.pdf>] (consulté le 8 juillet 2011)

VILLE DE DRUMMONDVILLE (2009). *Code de conduite des utilisateurs d'aide à la mobilité motorisée lorsqu'ils circulent sur la voie publique*, 8 p. [www.ville.drummondville.qc.ca/medias/doc/publications/Code%20de%20conduite%20des%20utilisateurs%20d'aide%20%E0%20la%20mobilit%E9%20motoris%E9e%20lorsqu'ils%20circulent%20sur%20la%20voie%20publique.pdf] (consulté le 13 octobre 2011)

VILLE DE DRUMMONDVILLE (1996). *Plan d'urbanisme*, y compris des modifications allant jusqu'à 2000, 142 p.

VILLE DE GATINEAU (2011). *Règlement numéro 505.1-2011 relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale pour les projets d'intervention pour les catégories d'usages du groupe « commercial (c) » dans les noyaux commerciaux de quartier et les grands ensembles régionaux*, adopté le 19 avril, 22 p. [www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/urbanisme_habitation/reglements_urbanisme/pdf/piia/R_0505_1_2011.pdf] (consulté le 3 octobre 2011)

VILLE DE GATINEAU (2009a). *Un plan stratégique renouvelé dans une perspective durable, 2009-2014*, adopté le 10 mars, 32 p. [www.gatineau.ca/docs/la_ville/administration_municipale/plan_strategique/plan_strategique_2009_2014.fr-CA.pdf] (consulté le 30 septembre 2011)

VILLE DE GATINEAU (2009b). « Transport durable », dans le projet de *Programme particulier d'urbanisme du centre-ville*, Section 2 – le parti d'aménagement. [www.ville.gatineau.qc.ca/docs/la_ville/participation_citoyenne/consultations_publicques/consultations_publicques_2009/developpement_centre_ville/html/transports.htm] (consulté le 16 septembre 2011)

VILLE DE GATINEAU (2005). *Règlement de lotissement n° 503-2005*, entré en vigueur le 24 octobre 2005, y compris des modifications en vigueur le 19 juillet 2006, 35 p. [www.ville.gatineau.qc.ca/docs/guichet_municipal/urbanisme_habitation/reglements_urbanisme/pdf/reglement_lotissement/R-503-2005_Lotissement_Comp_adm-001.pdf] (consulté le 16 septembre 2011)

VILLE DE GENÈVE (2004). *Plan directeur des chemins pour piétons*. [www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement_2/Publications/plan-directeur-chemins-pietons-brochure-ville-geneve.pdf] (consulté le 16 septembre 2011)

VILLE DE LAVAL (s. d.). *Guide des pratiques écoresponsables dans les transports*, Service de l'environnement, 24 p. [www.ville.laval.qc.ca/wlav2/docs/folders/portail/fr/guichet_municipal/publications/guide_ecoresponsable/document/guideco_transport.pdf] (consulté le 13 octobre 2011)

VILLE DE MISSISSAUGA (s. d.). *Welcome to the Emergency Ride Home Program for City of Mississauga employees*. [<https://mississauga.emergencyridehome.ca/en/erh>] (consulté le 14 octobre 2011)

VILLE DE MONCTON (2011). *Page Web sur le wi-fi*. [www.codiactranspo.ca/Wi-Fi_French.htm] (consulté le 14 octobre 2011)

VILLE DE MONTRÉAL (2009a). « Les Bassins du Nouveau Havre. Accord de développement », extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal, résolution CM09 0674, séance du 25 août 2009.

VILLE DE MONTRÉAL (2009b). *Exigences en matière d'étude d'impacts sur les déplacements*, Direction des transports, version 6.1, février, 39 p. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDES_DIMPACT_SUR_LES_DEPLACEMENTS.PDF] (consulté le 29 mars 2011)

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Réinventer Montréal : Plan de transport 2008*, Montréal, 221 p. [ville.montreal.qc.ca/plandetransport] (consulté le 8 juillet 2011)

VILLE DE MONTRÉAL (2006). *Charte du piéton*, Plan de transport de Montréal, Choisir de nouvelles voies, Document de consultation, juin, 15 p. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_v2_fr/media/documents/Charte_pieton.pdf] (consulté le 26 septembre 2011)

VILLE DE MONTRÉAL (2004). « Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain », chapitre 2.2 du *Plan d'urbanisme de Montréal*, p. 33-65. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/051212_2_2.pdf] (consulté le 26 septembre 2011)

VILLE DE MONTRÉAL (s. d.). *Réaménagement de l'intersection Du Parc – Des Pins*. [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=900,1445257&_dad=portal&_schema=PORTAL] (consulté le 13 octobre 2011)

VILLE D'OTTAWA (2003). *Plan directeur des transports*, septembre, 133 p. [www.ottawa.ca/city_services/planningzoning/2020/transpo/toc_fr.shtml] (consulté le 26 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2011a). *Pour vivre et se déplacer autrement : Plan de mobilité durable*, Groupe de travail sur la mobilité durable, adopté le 9 novembre, 166 p. [www.ville.quebec.qc.ca/environnement/mobilite_durable/docs/PlanMobiliteDurable.pdf] (consulté le 21 novembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2011b). *Projet de vélo boulevard dans l'axe de la rue Père-Marquette*. [www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publicques/velo/index.aspx] (consulté le 17 octobre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2010a). *Colline Parlementaire – Programme particulier d'urbanisme*, Service de l'aménagement du territoire, adopté le 5 juillet, 70 p. [www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publicques/programme_particulier_urbanisme/index.aspx] (consulté le 16 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2010b). *Pour vivre et se déplacer autrement – Plan de mobilité durable*, document de consultation, juin, 136 p.

[www.ville.quebec.qc.ca/environnement/mobilite_durable/docs/PlanMobiliteDurable.pdf] (consulté le 21 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2010c). *Réaménagement de la rue Sainte-Claire : présentation du plan concept*, 14 décembre 2010, document pour une consultation publique, 109 p.

[www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintjeanbaptiste/docs/RUE_SAINTE_CLAIRE_presentation_du_10_12_14.pdf] (consulté le 29 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2009). *Vivre et se déplacer à Québec : Consultation préliminaire du groupe de travail sur la mobilité durable*, rapport final, Service des communications, décembre, 116 p.

[www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publicques/mobilite/docs/rapport_final.pdf] (consulté le 29 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2008a). *Étude d'impact sur la circulation – Secteur du chemin Sainte-Foy entre l'avenue Madeleine-de-Verchères et l'avenue De Salaberry*. Présentation publique, Service de l'aménagement du territoire, Division du transport, 27 février, 35 p.

[www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintsacrement/docs/cq_saintsacrement_bp_etude_chemin_saintefoy_27_fevrier_2008.pdf] (consulté le 30 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2008b). *Plan directeur du réseau cyclable, Orientations stratégiques*, Service de l'aménagement du territoire, juin, 19 p.

[www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/docs/pdrc_version_finale_juin_2008.pdf] (consulté le 11 juillet 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2007). *Plan d'aménagement d'ensemble : Présentation du plan de développement de la propriété Bellevue*, Service de l'aménagement du territoire, Arrondissement de La Cité, 27 novembre, 10 p.

[www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintsacrement/docs/cq_saintsacrement_bellevue_plan_19_decembre_2007.pdf] (consulté le 30 septembre 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2005). « L'organisation et le développement du territoire », p. 28-62, chapitre 3 du *Plan directeur d'aménagement et de développement : L'avenir maintenant!*, codification administrative à jour le 7 novembre 2005.

[www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/pdad/docs/final/pdad_02.pdf] (consulté le 11 juillet 2011)

VILLE DE QUÉBEC (2004). *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre*, 42 p. [www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/gaz_serre.pdf] (consulté le 11 juillet 2011)

VILLE DE QUÉBEC (s. d.). *Règlement R.V.Q. 1131 sur les plans d'aménagement d'ensemble*, non daté, 45 p. [www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintsacrement/docs/cq_saintsacrement_bp_reglement_rvq1131_8_novembre_2007.pdf] (consulté le 30 septembre 2011)

VILLE DE RIMOUSKI (s. d.). *Circulation et transport : Rimouskibus*. [www.ville.rimouski.qc.ca/webconcepteur/web/VilledeRimouski/fr/citoyens/nav/circulation/Rimouskibus.html?iddoc=188156#taxibus] (consulté le 21 septembre 2011)

VILLE DE SAGUENAY (2011). *Kénogami 2011 – Candidature, Prix d'excellence et d'accomplissement 2011 de la Fondation Rues principales*, 51 p.

VILLE DE SAGUENAY (2007). *Programme particulier d'urbanisme du centre-ville du secteur Kénogami*, rapport final, Daniel Arbour et Associés, Saguenay, 37 p.

VILLE DE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAUURES [1993 (2008)]. *Règlement n° 915-93 relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale*, codification administrative à jour au 17 septembre 2008, 33 p. [www.ville.st-augustin.qc.ca/Content/uploads/docs/Reglements/915-93.pdf] (consulté le 17 octobre 2011)

VILLE DE SAINT-CONSTANT (2009). *Règlement numéro 1312-09 modifiant le règlement numéro 959-96 concernant le plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Constant* (programme particulier d'urbanisme du secteur sud-ouest), adopté le 14 décembre.

VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (2010). *Transport en commun gratuit pour les élèves du Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu*, communiqué de presse, 18 août. [www.ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca/web/doc/2010_CMQ/CMQautobusgratuitcegep-2010818162447.pdf] (consulté le 17 octobre 2011)

VILLE DE SAINT-LAZARE (2008). *Modération de la circulation : Matrice décisionnelle de traitement des plaintes des résidents & Boîte à outils*, réalisé par Genivar Société en commandite, mars, 37 p. [<http://ville.saint-lazare.qc.ca/documents/STetTP/MesureDeModerationEtBoiteUtilsV6.pdf>] (consulté le 25 mai 2011)

VILLE DE SAINTE-ADÈLE (2008). *Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble*, n° 1000-2008-PPC, à jour le 26 novembre. [www.ville.sainte-adele.qc.ca/urbanisme/reglements/Projets_particuliers_construction/reglement_sur_les_projets_particuliers_de_construction_de_modification_ou_d_occupation_d_un_immeuble.pdf] (consulté le 13 octobre 2011)

VILLE DE SAINTE-JULIE (2011). *Dossier de présentation – Programme Taxi 12-17, Transport collectif pour la clientèle jeunesse de Sainte-Julie*, Grands prix d'excellence en transport de l'Association québécoise du transport et des routes, 50 p.

VILLE DE SAINTE-JULIE (2010). « Taxi 12-17 », *Jeunesse*. [www.ville.sainte-julie.qc.ca/taxi] (consulté le 13 octobre 2011)

VILLE DE SAINTE-JULIE (2009). *Dossier de présentation – Programme de sécurité pour la clientèle scolaire de niveau primaire En toute confiance vers l'école!*, Concours les Grands prix d'excellence en transport de l'Association québécoise de transport et des routes, avril, 210 p.

VILLE DE TROIS-RIVIÈRES (s. d.). *Vélos de quartiers*. [citoyen.v3r.net/portail/index.aspx?sect=0&module=5&module2=1&MenuID=1104&CPage=1] (consulté le 23 septembre 2011)

VILLE DE VANCOUVER (2011). *Cycling in Vancouver – Fact Sheet*, mars, 2 p. [<http://vancouver.ca/engsvcs/transport/cycling/documents/cyclinginvancouvermarch2011.pdf>] (consulté le 9 septembre 2011)

VILLE DE VANCOUVER (2010). *Bike routes: Adanac Bikeway*, page Web mise à jour le 22 novembre. [<http://vancouver.ca/engsvcs/transport/cycling/bikeways/routes/adanac.htm>] (consulté le 9 septembre 2011)

VILLE DE VANCOUVER (2008a). *Ecodensity: Initial Actions*, adopté par le conseil municipal le 10 juin, 29 p. [<http://vancouver.ca/commsvcs/ecocity/pdf/actions-FINAL.pdf>] (consulté le 21 juin)

VILLE DE VANCOUVER (2008b). *Vancouver Ecodensity Charter: How Density, Design, and Land Use Will Contribute to Environmental Sustainability, Affordability, and Livability*, adopté par le conseil municipal le 10 juin, 11 p. [<http://vancouver.ca/commsvcs/ecocity/pdf/ecodensity-charter-low.pdf>] (consulté le 21 juin 2011)

VILLE DE VARENNES (2008). *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) numéro 690*, adopté le 2 mai, 40 p. [www.ville.varenn.es.qc.ca/urbanisme/Regl_690_PIIA.pdf] (consulté le 17 octobre 2011)

VILLE DE VICTORIAVILLE (1999). *Politique d'accessibilité universelle*, adoptée le 7 septembre, 70 p. [www.ville.victoriaville.qc.ca/accessible] (consulté le 17 octobre 2011)

VILLE DE VICTORIAVILLE (s. d.). *Vélos communautaires*. [www.ville.victoriaville.qc.ca/content/fr-CA/s2f_velos.aspx] (consulté le 23 septembre 2011)

WALKER, Lindsay, Mike TRESIDDER, Mia BIRK, Lynn WEIGAND et Jennifer DILL (2009). *Fundamentals of Bicycle Boulevard Planning & Design*, Initiative for Bicycle and Pedestrian Innovation, Center for Transportation Studies, Portland State University, 95 p. [<http://ashlandtsp.com/system/datas/51/original/BicycleBoulevardGuidebook.pdf>] (consulté le 21 juin 2011)

WENER, Richard E, Gary W. EVANS, Donald PHILLIPS et Natasha NADLER (2003). « Running for the 7:45: The effects of public transit improvements on commuter stress », *Transportation*, vol. 30, p. 203-220.

WICKENS, Christine M. et David L. WIESENTHAL (2005). « State Driver Stress as a Function of Occupational Stress, Traffic Congestion, and Trait Stress Susceptibility », *Journal of Applied Biobehavioral Research*, vol. 10, n° 2, p. 83-97.

YORN, Chakda (dir.) (2008). *Études de cas sur la néoruralité et les transformations des collectivités rurales*, rapport de recherche, Solidarité rurale du Québec, version du 25 juin 2008, 59 p. [www.ruralite.qc.ca/fr/dossiers-ruraux/Etude-de-cas/Etudes-de-cas-sur-la-neoruralite-et-les-transformations-des-collecti] (consulté le 18 avril 2011)



www.mamrot.gouv.qc.ca

**Affaires municipales,
Régions et Occupation
du territoire**

Québec

