

Le cas de Hamilton

Mai 2014

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

Ce rapport illustre:

- accommodement systématique,
- aménagement piétonnier,
- projets routiers,
- limitation des coûts,
- outil de prise de décisions



REMERCIEMENTS

Propel désire remercier les personnes suivantes :

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

Michelle Halligan¹, Deb Keen¹ et Christopher Politis¹

¹ Partenariat canadien contre le cancer

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

Glenn O'Connor², Kelly Scott³, Sharon Mackinnon³ et Steve Molloy⁴

- ²G. O'Connor Consultants Inc.
- ³ Services de santé publique de Hamilton
- ⁴ Ville de Hamilton

Aux chercheurs associés qui ont contribué au projet :

Steven Manske⁵, John Garcia⁶ et Leia Minaker⁵

- ⁵ Propel Centre for Population Health Impact
- ⁶ École de santé publique et des systèmes de santé, Université de Waterloo

Aux experts-conseils pour leur grande et précieuse collaboration :

Gene Chin7 et Kim Perrotta7

⁷ Fondation des maladies du cœur du Canada

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

Citation suggérée :

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

Rédigé par :

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

- ¹ Propel Centre for Population Health Impact
- ² École de santé publique et des systèmes de santé, Université de Waterloo

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

Dre Irene Lambraki

Propel Centre for Population Health Impact

Université de Waterloo

200, avenue University Ouest

Waterloo (Ontario) Canada, N2L 3G1

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

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTF	INTRODUCTION			
2.	CON	TEXTE ET RENSEIGNEMENTS DE BASE	5		
	2.1.	Données géographiques et démographiques	5		
	2.2.	Administration	6		
3.	CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DE LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT ACTIF				
	3.1.	Planification régionale et municipale	9		
	3.2.	Planification provinciale	11		
	3.3.	Situation actuelle	11		
	3.4.	Occasion d'influencer les politiques	12		
4.	PRINCIPAUX MÉCANISMES POUR MODIFIER LES POLITIQUES				
	4.1.	Partenariats et champions	14		
		Personnel de la Ville	14		
		Partenaires clés et champions	15		
		Santé publique et conseils de santé de l'Ontario			
		Conseil municipal	16		
		Public	16		
		Soutien des organismes communautaires et des entreprises	17		
	4.2.	Participation de la communauté et des partenaires	17		
		Partenariats communautaires	18		
		Participation du public	19		
		Sensibilisation	19		
		Création d'une liste d'envoi pour garder les gens mobilisés			
		Recours à l'écoute active et satisfaction des besoins	20		
		Recours aux médias pour promouvoir le changement de politique, transmettre des données probantes et sensibiliser le public	20		
		Recours à une équipe d'experts	21		
	4.3.	Formulation de l'enjeu	21		
		Tenir compte des considérations législatives	21		
		Rendre la politique applicable au moyen de l'accommodement systématique et à la conception sensible au contexte	22		
		Présenter le plan comme une réponse à une directive supérieure et à une politique antérieure	24		
		Comprendre le conseil municipal	24		
		Formuler les messages en fonction des avantages d'un changement de politique	25		
		Formuler les messages en fonction du choix modal	25		
		Rendre la politique facile à lire	25		
	4.4.	Une politique fondée sur des données probantes	26		
		Autres partenaires et production de données probantes	26		
5.	SOM	IMAIRE DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET LEÇONS APPRISES	27		
6.	RÉF	ÉRENCES	29		

1. INTRODUCTION

La présente étude de cas décrit l'approche adoptée par la Ville de Hamilton pour élaborer une politique de modification de son réseau routier afin d'encourager le transport actif. La description de ce cas s'inscrit dans le cadre d'une étude de cas multiples visant à examiner les principaux mécanismes, ou processus, nécessaires pour élaborer, à l'échelon municipal, des politiques de modification du réseau routier qui favorisent les modes de transport actif au Canada. Cette ville a été choisie comme cas à étudier parce que son administration a privilégié l'accommodement systématique en mettant en place un processus qui intègre la modification du réseau routier au processus de renouvellement de l'infrastructure (Ville de Hamilton, 2012c). Au cœur de cette étude de cas se trouve le plan de mobilité des piétons de 2012 intitulé Step Forward: Hamilton Pedestrian Mobility Plan, ainsi que les politiques qui en ont influencé l'élaboration. L'accommodement systématique et l'ensemble de solutions fournies au personnel de la Ville pour orienter tous les projets de réfection et d'entretien des routes constituent un changement de cap par rapport à la conception traditionnelle des routes parce que la priorité est dorénavant donnée aux besoins des pétions et des cyclistes plutôt qu'à la circulation automobile. L'adoption d'une telle politique par le conseil municipal signifie que l'ensemble de solutions sera intégré à la nouvelle version du document Engineering Guidelines for Servicing Land Under Development Applications, qui est en cours de révision. Les recommandations liées à la modification du réseau routier qui sont formulées dans cet ensemble de solutions relèvent des catégories suivantes : signalisation, passage, éclairage, géométrie des intersections (p. ex. bordures), panneaux routiers, transport en commun, voies d'accès, rétrécissements de chaussée (restrictions routières) et stationnement (Ville de Hamilton, 2012b).

De plus, le processus de planification en vue d'élaborer le plan de mobilité des piétons (2012) a été mené à l'aide d'un outil de cartographie en ligne qui est innovateur et sensible au contexte, ce qui a permis aux citoyens d'être consultés et de prendre part à certaines modifications du réseau routier. L'ensemble de solutions donne au personnel un aperçu des modèles d'avantprojets sensibles au contexte pour qu'il puisse mieux choisir la modification idéale à apporter dans une zone précise. Neuf contextes sont ainsi définis, soit : naturel, rural, village-hameau, village urbain, banlieue, urbain général, noyau urbain, centre-ville et industriel. Les modifications recommandées pour le réseau routier et l'infrastructure de chaque contexte sont différentes (Ville de Hamilton, 2012c). Par exemple, dans un contexte naturel, les modifications à apporter pour assurer la mobilité des piétons sont l'ajout de sentiers récréatifs à usages multiples. Lorsqu'il s'agit du centre-ville, l'infrastructure doit comprendre des trottoirs, des rues piétonnières, des arbres de rue, des places, un éclairage lumineux, du mobilier urbain, des passages pour piétons et des pistes cyclables. Le plan de mobilité des piétons (Pedestrian Mobility Plan) de 2012 s'est avéré être un processus détaillé et innovateur qui s'est mérité des prix d'excellence en planification de l'American Planning Association et de l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario. Les principaux mécanismes mis de l'avant, comme le rôle des champions, les partenariats et l'utilisation de données probantes, ainsi que de l'information plus détaillée sur les modifications au réseau routier seront présentés dans la présente étude de cas. Tous les documents examinés pour les besoins du présent rapport sont énumérés à la section *Références* et peuvent être consultés en suivant le lien fourni. Un glossaire de la terminologie utilisée se trouve également à l'annexe A. Il convient de noter que les termes « politique » et « plan » sont utilisés sans distinction dans la description du cas.

2. CONTEXTE ET RENSEIGNEMENTS DE BASE

2.1. Données géographiques et démographiques

La nouvelle ville de Hamilton est née après la fusion de la ville de Hamilton et des villes et cantons environnants en 2001 (Ville de Hamilton, 2012a). Elle se classe au 10^e rang des plus grandes municipalités du Canada et au 5^e rang des plus grandes villes en Ontario, grâce à sa population de 519 949 habitants (Statistique Canada, 2011). Elle s'étend sur une superficie de 908 607,67 kilomètres carrés, ce qui lui donne une densité de population de 465,4 personnes par kilomètre carré. La population s'est accrue de 3,1 % entre 2006 et 2011 (Statistique Canada, 2006; Statistique Canada, 2011).

À Hamilton, les citoyens ont recours à divers modes de transport, mais ils dépendent lourdement de leur voiture. Les tendances liées au mode de transport dans cette ville sont présentées au tableau 1. Ainsi, en 2011, selon les données de l'Enquête nationale auprès des ménages, 84,4 % des habitants se rendaient au travail en voiture, 9,9 %, en transport en commun, 4,9 %, à pied et 0,8 % à vélo. La ville enregistre un taux d'utilisation de l'automobile supérieur à la moyenne provinciale pour assurer la navette entre la maison et le travail, alors que le taux d'utilisation du transport actif est inférieur à la moyenne nationale (Statistique Canada, 2011). Les chiffres de 2011 sur le mode de transport actif sont moins élevés lorsqu'on utilise les données de l'Enquête nationale sur la santé de la population plutôt que celles de l'enquête menée en 2006 par Statistique Canada concernant Hamilton. Cet écart peut s'expliquer par les différentes méthodes de collecte de données: la réponse au Recensement 2006 de Statistique Canada était obligatoire, contrairement à l'Enquête nationale. Le taux de réponse à cette dernière est donc plus faible et nuit à la validité de ses résultats.

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

	Hamilton		Canada	
	2006	2011	2006	2011
% des travailleurs qui font la navette en voiture	84,6ª	84,4 ^b	80,0ª	79,6 ^b
% des travailleurs qui font la navette en transport public	8,7ª	9,9⁵	11,0ª	12 ^b
% des travailleurs qui font la navette à pied	5,1ª	4,9 ^b	6,4ª	5,7 ^b
% des travailleurs qui font la navette à vélo	0,9ª	0,8 ^b	1,3ª	1,3 ^b

Située sur la rive ouest du lac Ontario, la ville de Hamilton fait partie de la grande région du Golden Horseshoe (voir la carte à la figure 1). Le nom Golden Horseshoe désigne la région qui encercle Toronto et englobe diverses municipalités comptant à la fois de grands centres urbains et des terres agricoles à fort rendement. Le Golden Horseshoe joue un rôle important puisqu'il génère 66 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Ontario et plus de 20 % du PIB du Canada (Ministère de l'Infrastructure de l'Ontario, 2006). La figure 1 précise les frontières de la ville de Hamilton (en rouge) et les limites du centre-ville de Hamilton (en violet) (Google Maps, 2014).



Figure 1 : Carte de la ville et du centre-ville de Hamilton

(Google Maps, 2014)

2.2. Administration

La région de Hamilton-Wentworth est passée d'une administration à double palier à une administration à palier unique lorsqu'elle a fusionné avec les municipalités environnantes d'Ancaster, de Dundas, de Flamborough, de Glanbrook et de Stoney Creek. La ville est responsable des services communautaires et d'urgence, de la planification et du développement économique, de la santé publique et des travaux publics, ce qui inclut les transports. Un scrutin est tenu tous les quatre ans pour élire le maire et les conseillers (Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, 2001). Pour de plus amples renseignements sur la structure de l'administration municipale, consulter la <u>Loi sur les municipalités de l'Ontario</u> (2001).

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

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

La ville de Hamilton dispose actuellement d'une infrastructure favorable au transport actif, comme des sentiers hors route à usages multiples et des voies cyclables réservées, ainsi qu'une infrastructure piétonnière pour accroître le potentiel piétonnier, notamment un système urbain novateur en braille conçu pour assurer l'accessibilité (Ville de Hamilton, 2010). À l'heure actuelle, la ville de Hamilton cherche à accroître le pourcentage de répartition modale détenu par le transport actif par la promotion et l'élaboration de modifications innovatrices au réseau routier dans le centre-ville et dans d'autres communautés à l'intérieur des limites de la ville (Ville de Hamilton 2009; Ville de Hamilton, 2012c). Une brève révision de l'historique de la planification mené au sein de la ville de Hamilton s'avère utile pour comprendre le contexte dans lequel s'inscrit la planification aujourd'hui. Dans l'ensemble, le transport actif est considéré comme prioritaire depuis l'établissement de politiques novatrices en matière de durabilité au début des années 1990 (Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, 1997). Ces politiques, élaborées à l'échelon municipal, régional et provincial, ont également contribué aux travaux menés actuellement par la Ville pour établir des politiques de modification du réseau routier qui soutiennent le transport actif. Le tableau 2 résume les politiques et plans variés qui ont été élaborés à ces divers échelons de planification. La section suivante, qui porte sur le contexte, donne un aperçu de certains de ces documents.

Tableau 2 : Politiques portant notamment sur le transport actif

	1978-2004	2004-2009	2010-2014
Politique provinciale	Plan d'aménagement de la ceinture ouest de promenades (1978) Code de la route (1990) Loi sur l'aménagement du territoire (1990) Loi sur la protection et la promotion de la santé (1990) Charte des droits environnementaux (1993) Loi sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario (1994) Loi sur les évaluations environnementales :	Plan d'escarpement du Niagara (2005) Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (2005) Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2005) Loi sur la ceinture de verdure (2005) Déclaration de principes provinciale (2005) Plan de la ceinture de verdure (2005) Plan d'action de l'Ontario en faveur d'une saine alimentation et d'une vie active (2006) Growth Related Integrated Development Strategy: Growth Report (2006) Transports-action Ontario 2020	Book 15: Pedestrian Crossing Facilities (2011) ^a

	1978-2004	2004-2009	2010-2014
	Évaluation environnementale de portée générale (1996)	(2007) Le Grand Projet: Transformer les transports dans la région du grand Toronto et de Hamilton (2008) Loi sur l'énergie verte (2009) L'adaptation au changement climatique: Stratégie et plan d'action de l'Ontario 2011-2014 (2009) Normes de santé publique de l'Ontario (2009)	
Politique municipale ou régionale	Vision 2020 (1992) Official Plan: Towards a Sustainable Region (1994) Cycling Master Plan (1999) The Downtown Secondary Plan, Putting People First: The New Land Use Plan for Downtown Hamilton (2001) Vision 2020: Growth Related Development Strategy (GRIDS) (2003) Hamilton Downtown Mobility Street Master Plan (2003)	Growth Related Integrated Development Strategy: Growth Report (2006) City of Hamilton Recreational Trails Master Plan (2007) Transportation Master Plan (Cycling Network Strategy; Pedestrian Network Strategy) (2007) Protecting the Future: A Safety and Security Audit of the Downtown Hamilton Improvement Project Area (2008) Rural Hamilton Official Plan (2008) International Charter for Walking (2008) Rural Hamilton Official Plan (2008) – Currently under appeal Rapid Transit Feasibility Study Metrolinx Draft Regional Transportation Plan (2008) Shifting Gears: Hamilton's Cycling Master Plan (2009) Gore Master Plan (2009)	Step Forward: Hamilton Pedestrian Mobility Plan (2012) Neighbourhood Development Strategy (2010) Transit Oriented Development (T.O.D) Guidelines (2010) Comprehensive Outdoor Lighting Study (2011) Urban Official Plan (2011) — Currently under appeal Rapid Ready: Expanding Mobility Choices in Hamilton (2013)
Lignes directrices de la Ville en matière de planifi-	Full Traffic Signals (2001) Installation Policy for All- Way Stop Control at Intersection (2001) IPS Midblock Signals (2001)	City of Hamilton Development Engineering Guidelines and Financial Policies (2006) Barrier-Free Design Guidelines (2006)	Pedestrian Signal Timing Policy (2011)

	1978-2004	2004-2009	2010-2014
cation	Pavement Markings on Rural Roads (2001)	Traffic Calming Guidelines (2007) Roundabouts (2008) Setting Speed Limits (2009) Transverse Rumble Strip Guidelines (2009)	
Program- mes et Initiatives	Install Pedestrian Countdown Heads (2000) Sidewalk Continuity and Crossing Safety at Intersections and Mid- blocks (2000) Cyclemania (2001) Active and Safer Schools (2002)	Safe Kids Canada Safe Kids week (2008) Conversion des intersections non signalisées en ronds-points (2008) Canadian Walking Master Class (2009) Hamilton Strategic Road Safety Program (2009) Active Safe Routes to School: Stepping it Up (2010)	Amélioration de l'éclairage aux intersections (2011) Flashing 40km School Zones (2011)

^aBook 15: Pedestrian Crossing Facilities (2011) est en cours de révision et devrait être mis à jour.

3. CONTEXTE DE L'ÉLABORATION DE LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT ACTIF

3.1. Planification régionale et municipale

La pérennité était au cœur du plan Vision 2020, d'abord élaboré et adopté en 1992, puis mis à jour tous les cinq ans par la suite. Ce document décrit la vision du développement durable à Hamilton. Il mentionne notamment que « [traduction] les questions de développement sont liées aux tendances dans l'utilisation et le choix des transports. Les principales entreprises manufacturières de Hamilton-Wentworth ont grandement réduit la quantité de pollution atmosphérique qu'elles produisent, ce qui signifie que les véhicules privés sont devenus l'un des grands pollueurs de l'air » (Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, 1997, p. 10). Le groupe de travail mis sur pied pour rédiger le rapport a cerné sept grandes questions préoccupantes. L'une d'elles est la nécessité d'instaurer un réseau de transport multimodal. Selon le rapport, « [traduction] le réseau de transport ne convient pas aux cyclistes, aux piétons ni au transport en commun » (Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, 1997, p. 20). Dans le cadre des mesures de mise en œuvre prises, un projet de navette régionale par vélo a été lancé, ce qui a permis de mettre le transport actif à l'ordre du jour et d'enclencher un processus de planification pour générer des données probantes et faire avancer certaines initiatives. En 1997, l'ancienne Ville de Hamilton a mené un sondage sur l'utilisation du vélo au sein de la communauté (Hamilton-Wentworth Community Cycling Survey). Les résultats de ce sondage sont une bonne source d'information sur les perceptions des cyclistes, ainsi que sur la pratique du vélo dans la ville (Ville de Hamilton, 2013b). Ces données ont jeté les bases de la future planification du transport par vélo.

L'étude GRIDS (Growth Related Integrated Development Strategy Study) regroupe une série de plans directeurs, notamment le Transportation Master Plan (2007). Ce plan directeur en matière de transport :

- met l'accent sur le transport actif par l'entremise du transport en commun;
- aborde la gestion de la demande en matière de transport;
- met également l'accent sur l'optimisation de la capacité routière;
- prévoit la construction et le prolongement de certaines routes (Ville de Hamilton, 2007c).

Deux plans ciblés ont également été élaborés parallèlement au *Transportation Master Plan* (2007) afin d'aborder plus particulièrement le transport actif : une stratégie sur le réseau piétonnier (*Pedestrian Network Strategy*, 2007) et une stratégie sur le réseau cyclable (*Cycling Network Strategy*, 2007). La *Cycling Network Strategy* (2007) indique que « [traduction] la ville dispose d'un réseau de trajets pour vélo bien établi, notamment des pistes cyclables, des voies sur rue, des voies protégées sur rue, ainsi que des sentiers polyvalents et des sentiers linéaires ». Le rapport recommande :

- des pistes cyclables sur rue ou un accotement;
- des panneaux de signalisation et des marques sur la chaussée;
- l'élargissement des voies;
- de nouveaux sentiers à usages multiples;
- des traverses aux escarpements et des chemins de fer inclinés;
- la promotion de la sécurité à vélo et la sensibilisation des cyclistes;
- l'instauration et l'entretien d'installations cyclistes;
- l'établissement d'un lien entre les déplacements en transport en commun et en vélo (Ville de Hamilton, 2007b).

En 2008, le maire de la Ville de Hamilton a signé la <u>Charte internationale de la marche</u> (1999), puis une motion a été présentée au conseil municipal à ce sujet (*City of Hamilton Motion: International Charter for Walking* [2008]). La charte est un document signé par les gouvernements qui s'engagent à adopter des stratégies favorables à la marche (Walk21, 2014). Le Canadian Walking Master Class comporte notamment un questionnaire pour faire une comparaison avec la Charte internationale, un webinaire pour échanger des problèmes, des idées et des initiatives et le cours de maître qui compte des ateliers et des présentations, des vérifications de l'accessibilité piétonnière, des notes sur les pratiques exemplaires et une récapitulation avec rétroaction pour comparer la ville aux principes de la *Charte internationale de la marche (1999)* (Green Communities Canada, Canada Walks, Walk 21 et Transports Canada, 2009).

3.2. Planification provinciale

Les lois provinciales de l'Ontario viennent également influencer la planification des transports, notamment à l'intérieur des limites de Hamilton : la <u>Loi sur les évaluations environnementales</u> (1990), le <u>Plan de la ceinture de verdure</u> (2005), le <u>Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe</u> (2006) et le <u>Grand Projet</u> (2008). Adoptée en 1990, la <u>Loi sur les évaluations environnementales</u> exige que tous les grands projets de développement du secteur public menés en Ontario qui risquent d'avoir une importante incidence sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation environnementale normalisée des répercussions d'ordre écologique, culturel, économique et social. Les projets liés aux transports sont soumis à cette loi (Ministère de l'Environnement de l'Ontario).

Le *Plan de la ceinture verte* (2005) établit tout autour de Hamilton une surface de terrain protectrice soumise à des restrictions en matière de développement afin d'empêcher l'étalement urbain et de protéger les terres agricoles et naturelles (Ministère des Affaires municipales et du Logement). Dans le même ordre d'idées, le *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* (2006) est un document de planification de l'utilisation des terres qui prévoit la croissance démographique et la croissance de l'emploi dans la grande région du Golden Horseshoe, de même qu'établit les politiques nécessaires pour faire face à cette croissance. Le plan désigne également le centre-ville de Hamilton comme un centre d'expansion urbaine ayant certaines cibles en matière de densité de la population (Ministère de l'Infrastructure de l'Ontario). Ces documents de planification font la promotion de l'intensification, créent des zones de densité de peuplement, limitent l'infrastructure qui favorise une part modale élevée aux véhicules à un seul occupant et facilitent le transport actif (Ville de Hamilton, 2013a).

Le *Grand Projet* (2008) est un plan adopté par Metrolinx, organisme du gouvernement de l'Ontario, pour établir le transport régional dans la grande région de Toronto et la région de Hamilton. Ce plan comporte des stratégies multimodales, des politiques d'intégration de l'utilisation des terres et un soutien stratégique à la planification des transports (Ville de Hamilton, 2013a). De nombreuses municipalités (dont Hamilton) voient à harmoniser leurs politiques locales avec ce document de planification. La Ville de Hamilton a conclu un accord de contribution avec Metrolinx afin d'examiner la possibilité d'instaurer des services de transport en commun rapide et une infrastructure de soutien. Pour entamer cette démarche, la Ville de Hamilton a mené une étude de faisabilité (*Rapid Transit Feasibility Study*) en 2008, laquelle a débouché sur le document intitulé *Rapid Ready: Expanding Mobility Choices in Hamilton* (2013), qui conclut que la Ville de Hamilton n'est pas en mesure actuellement de financer de grands projets de transport en commun rapide et devrait concentrer ses efforts à rendre la ville propice au transport en commun rapide. Pour ce faire, il faut notamment favoriser et soutenir des modes de transport comme la marche et le vélo (Ville de Hamilton, 2013a; Ville de Hamilton 2013b).

3.3. Situation actuelle

Outre l'historique de la planification axée sur la durabilité, l'étude de faisabilité a permis à Hamilton d'élaborer deux plans de transport actif : Shifting Gears: Hamilton's Cycling Master

Plan (2009), plan directeur sur le cyclisme, et *Pedestrian Mobility Plan* (2012), plan sur la mobilité des piétons. Le document *Shifting Gears* (2009) visait à orienter l'exploitation de l'infrastructure cyclable au cours des vingt prochaines années. Ce projet faisait suite au volet environnemental du protocole d'évaluation et a nécessité d'importantes consultations publiques au moyen de séances portes ouvertes à l'échelle de la ville afin d'obtenir des commentaires et de présenter le réseau cyclable recommandé (Ville de Hamilton, 2009). *Shifting Gears* (2009) compte des voies cyclables, des installations pour navetteurs actifs, de la promotion et de l'éducation. Le plan prévoit un calendrier de mise en œuvre ainsi qu'une longue liste de projets qui coûtent une somme importante chacun (Ville de Hamilton, 2009).

De son côté, le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) visait à orienter l'exploitation de l'infrastructure piétonnière au cours des vingt prochaines années. Le plan se fonde sur :

- des études scientifiques sur le risque de maladie chronique que présentent l'inactivité physique et l'obésité;
- les médias sociaux, notamment la cartographie électronique interactive permettant de cerner les principales destinations pédestres afin de connaître les points positifs et négatifs de chaque destination;
- le répertoire de l'infrastructure pédestre existante;
- des données analysées sur les collisions entre piétons et automobiles et des solutions adaptées selon le registre des accidents;
- des paysages de rue désignés dans des zones de contexte à l'aide d'un transect urbain et d'une carte pour mieux faire comprendre le caractère unique de chaque rue, ainsi que les possibilités et les contraintes qu'elle représente pour les piétons;
- des techniques d'orientation numérique commanditée combinées à une surveillance de la qualité de l'air sur la santé afin de mieux outiller les piétons (Ville de Hamilton, 2012b).

Brièvement présenté dans l'introduction, le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) sera le point central de la présente étude de cas. La section suivante décrit l'occasion d'influencer les politiques qui s'est présentée et qui donnait la chance au *Mobility Plan* (2012) d'être mis à l'ordre du jour.

3.4. Occasion d'influencer les politiques

Comme décrit dans la section précédente, les travaux de planification des transports qui ont été menés au fil des ans par les divers ordres de gouvernement ont facilité l'élaboration des politiques actuelles en matière de modification du réseau routier qui sont favorables au transport actif. Il était important d'assurer une continuité dans les efforts de planification des transports déjà consentis afin d'obtenir des données probantes, d'établir un cadre pour les étapes à venir et de créer une impulsion générale vers une politique en matière de transport actif plus progressiste. En particulier, mentionnons l'exemple de la *Charte internationale de la marche* (1999), qui a « [traduction] d'abord servi de cadre au Plan de mobilité des piétons » (communication personnelle, 9 janvier 2014a). Le soutien donné par le maire à la motion concernant la Charte internationale (*City of Hamilton Motion: International Charter for*

Walking, 2008) a également joué un rôle de premier plan parce qu'il a démontré « [traduction] la volonté de Hamilton d'améliorer la mobilité à l'aide de la loi provinciale et de la Charte internationale de la marche » (communication personnelle, 28 janvier 2014). Selon certains informateurs clés, « [traduction] il est génial de voir qu'on a vraiment tenu compte des efforts précédents pour faire avancer les choses » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Le plan de transport régional élaboré par Metrolinx à la suite de l'étude de faisabilité sur le transport en commun rapide (*Rapid Transit Feasibility Study – Metrolinx Draft Regional Transportation Plan* (2008) a eu une influence tout aussi importante. Cette étude a permis d'examiner à fond le réseau de transport dans son ensemble et servi de « [traduction] précurseur à la mise à jour de notre plan directeur des transports » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Le *Transportation Master Plan* (2007) a également permis d'orienter la planification du transport actif en indiquant clairement que la ville avait d'abord besoin d'optimiser les routes déjà en place avant d'envisager un prolongement coûteux de son réseau routier. Le transport actif était considéré comme une solution permettant de rendre les routes existantes plus efficaces en « [accommodant plus de modes de déplacement dans les servitudes de passage en place » (communication personnelle, 9 janvier 2014b).

En plus de ces initiatives, la fusion de la ville de Hamilton avec les municipalités environnantes a nécessité certaines discussions sur la meilleure façon de lier les divers secteurs de la nouvelle ville, de même que d'ajuster les autres plans pour tenir compte de toutes les communautés nouvellement unies. Voilà qui était une excellente occasion de discuter de transport actif et des efforts consentis à cet égard, comme l'étude *Rapid Transit Feasibility Study* (2008), décrite précédemment, afin de susciter de l'intérêt.

Les tendances susmentionnées en matière de politiques et les changements politiques ont donné au plan de mobilité des piétons (*Pedestrian Mobility Plan*, 2012) une occasion d'influencer les politiques en obtenant l'appui de plusieurs directions. « [traduction] Le fait que la province nous ait dit qu'elle avait besoin de faire cela... et... si on aborde la question du point de vue descendant de la province ou de celui ascendant de la ville, ces documents et politiques sont menés jusqu'au bout... [ces facteurs ont] donné une très grande crédibilité aux » recommandations contenues dans le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Outre l'intérêt croissant pour une politique de modification du réseau routier favorable au transport actif, certains problèmes récurrents vécus dans la ville de Hamilton ont fait du transport actif une solution souhaitable pour la Ville. À titre d'exemple, certains informateurs clés estiment que le conseil municipal reconnaissait de plus en plus les défis que présentaient l'infrastructure de trottoirs et les questions de sécurité connexes. De plus, l'établissement d'une politique de modification du réseau routier en vue de soutenir le transport actif était de plus en plus considéré comme un moyen d'aborder les enjeux d'ordre économique, sanitaire et environnemental. Les prochaines sections expliqueront comment le transport actif a été favorisé pour aborder ces questions préoccupantes et comment ces préoccupations ont été calmées pour que le transport actif soit mis à l'ordre du jour et qu'une politique soit élaborée et adoptée.

4. PRINCIPAUX MÉCANISMES POUR MODIFIER LES POLITIQUES

Cette section décrit les principaux facteurs contextuels, les principaux processus et les principales stratégies qui se sont avérés importants pour l'élaboration d'une politique de modification du réseau routier qui favorise le transport actif dans la ville de Hamilton. Les facteurs clés sont notamment le rôle des politiques et initiatives déjà en place, l'obtention du soutien des intervenants, la collaboration des divers partenaires, la défense de la cause et les normes culturelles.

4.1. Partenariats et champions

L'obtention du soutien des informateurs clés a été essentielle pour élaborer des politiques de modification du réseau routier à la Ville de Hamilton. Divers partenaires y ont joué un rôle, notamment certains services municipaux, dont les Travaux publics et la Santé publique, le conseil municipal, le Conseil de santé, les citoyens de Hamilton et les partenaires communautaires. Ces groupes ont été non seulement des partenaires, mais aussi des champions dans le cadre des travaux liés aux politiques. Voici une description du rôle des divers partenaires.

Personnel de la Ville

Au sein de la Ville de Hamilton, une grande partie de la direction et du personnel appuient le transport actif. Les employés de la Ville semblent être motivés et résolus à améliorer leur ville, et ils occupent souvent des postes qui leur permettent de prendre des mesures à l'appui des politiques de transport actif, comme l'illustre cette citation :

[Traduction] Nous avons vraiment profité du grand... engouement du personnel dès le départ et obtenu la participation de cadres supérieurs dans les divers services de la ville. Ces gens avaient un intérêt direct dans la ville et travaillaient dans les services qui pouvaient apporter des changements, que ce soit par une politique, l'ingénierie ou autre (communication personnelle, 28 janvier 2014).

La collaboration des services de la Ville au cours de l'établissement de la politique semble avoir contribué à créer un produit final plus acceptable, ainsi que renforcé les liens entre les partenaires. La démarche a commencé par la mise en place d'une équipe composée de cadres supérieurs des divers services municipaux, comme ceux responsables de la « [traduction] santé publique, du transport en commun, du déneigement » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). L'intégration de multiples points de vue dès le début du processus d'élaboration des politiques s'explique notamment par le fait que le personnel de projet serait mieux en mesure de comprendre les enjeux piétonniers, de savoir comment présenter le sujet au conseil municipal et de limiter le nombre de questions posées au personnel municipal pendant la révision de la politique.

Cela dit, la participation des cadres supérieurs de divers services comportait d'autres avantages, notamment une orientation claire à donner aux employés quant à la mise en œuvre des projets. La présence des cadres supérieurs dans l'équipe de planification a également facilité

une collaboration entre les services qui n'aurait peut-être pas été possible autrement. Par exemple, au sein du Service de la santé publique, « [traduction] le fait d'avoir l'appui du médecin hygiéniste envers le transport actif nous a vraiment facilité la tâche et permis de faire de notre mieux pour soutenir les Travaux publics et les autres services. Ainsi, tant la section de prévention des maladies chroniques que la section des modes de vie sains de la Division des services de santé publique ont fournir leur aide aux Travaux publics » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Partenaires clés et champions

De l'avis des informateurs clés, la présence d'un champion de projet s'est avérée très importante pour faciliter la collaboration tout au long du processus d'élaboration de la politique. L'équipe de projet comportait une équipe de consultants qui estimaient que la présence, au sein de la Ville, d'un champion pouvant « [traduction] communiquer à l'interne l'information que nous recueillons et diffusons, vérifier la réaction des autres services et des équipes de direction et être toujours là pour garder un œil sur la situation » (communication personnelle, 28 janvier 2014) s'est avéré très utile pour présenter l'information sous la forme la plus acceptable et la structurer en vue de la politique finale. Le rôle de champion a donc été important pour l'établissement de la politique, mais il figure aussi parmi les principales recommandations contenues dans la politique quant aux futures mesures à prendre. En fait, ce rôle s'est avéré à ce point important que la politique de la Ville de Hamilton recommande la création du poste de coordonnateur de la mobilité des piétons afin d'en faire un rôle formel lors de la mise en œuvre du plan. « [Traduction] Il est important de pouvoir compter sur un ou des employés clés qui soutiennent un concept, et il est encore plus important que ces personnes soient présentes jour après jour » si on veut établir des liens et achever le travail (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Santé publique et conseils de santé de l'Ontario

Le Service de santé publique de la Ville de Hamilton a également influencé l'élaboration de la politique. Il collabore depuis longtemps à une foule de projets visant à accroître le transport actif, comme le *Canadian Walking Master Class* (2009), initiative de Walk21. Ce projet a mené à la signature de la *Charte internationale de la marche* (1999). Le Service de santé publique a également fait preuve de leadership en aidant Walk21 à tenir à Hamilton des activités dans le cadre du *Canadian Walking Master Class* (2009).

Outre son rôle de premier plan dans l'activité de Walk21, le Service de santé publique se consacre également aux enjeux liés à la santé au sein de la ville. Le rôle du personnel de la santé publique a évolué au fil des ans : du consultant invité à commenter les plans de transport une fois terminés, il est maintenant un participant à la table de planification. Ce participant a appris de lui-même à formuler des commentaires sur la politique d'aménagement de la ville et à acquérir au fil du temps les connaissances et les compétences nécessaires pour donner des conseils utiles sur les documents de planification et de politique. Il a donc été facile d'obtenir l'appui du Service de la santé publique, compte tenu de son engagement à toute modification stratégique et environnemental qui peut améliorer le cadre bâti et prévenir les maladies chroniques. Par ailleurs, les *Normes de santé publique de l'Ontario* (2009), qui orientent les mesures à prendre en matière de santé publique, mettent notamment l'accent sur le mode de

vie sain, la prévention des maladies chroniques et le cadre bâti (Ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario, 2014). L'un des principaux aspects du travail de la Santé publique dans ce domaine est le suivant : « [traduction] Notre priorité va au transport actif et durable; nous tentons d'accroître l'activité physique des gens dans leur vie de tous les jours par le transport actif pour ainsi réduire l'un des facteurs de risque de maladies chroniques » (communication personnelle, 9 janvier 2014a). L'inquiétude générale que suscite l'épidémie d'obésité est un autre facteur de motivation qui a facilité l'obtention du soutien du personnel de la santé publique, « [traduction] toute la question de l'obésité a encore été soulevée, et ce, à l'échelle provinciale... Nous abordons cette question en nous demandant comment réduire l'obésité et comment nous servir de l'activité physique et du transport actif et durable dans la solution » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Le conseil de santé a également soutenu des initiatives de transport actif et il était particulièrement sensible aux problèmes qui concernent « [traduction] les déterminants sociaux de la santé ici, dans notre ville » (communication personnelle, 9 janvier 2014a). De plus, la municipalité est considérée comme ouverte, car elle estime que « [traduction] les investissements consentis aujourd'hui, comme ceux entourant la modification du réseau routier pour améliorer le transport actif, permettront de réduire le fardeau pour la santé des gens et le fardeau fiscal des citoyens à long terme » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Conseil municipal

Le conseil municipal a également joué un rôle important dans l'élaboration de la politique. Il est considéré comme favorable à la politique parce qu'elle aborde une question préoccupante depuis toujours : la sécurité publique. Comme l'a souligné l'un des informateurs clés, « [traduction] la sécurité est toujours une question qu'envisagent les conseils et les municipalités » (communication personnelle, 28 janvier 2014). Le conseil municipal a admis que la modification du réseau routier pour accommoder le transport actif permettrait d'aborder certaines questions courantes liées à la sécurité, notamment les dangers de partager les voies de circulation avec les véhicules, de partager les trottoirs avec les cyclistes et d'utiliser le transport actif sur les voies ou à côté d'elles en présence de véhicules qui se déplacent rapidement. On dit également que certains membres du conseil municipal défendaient déjà la cause du transport actif, ce qui a incité « [traduction] certains autres décideurs du conseil municipal à changer de point de vue pour faire avancer les choses » (communication personnelle, 9 janvier 2014b).

Public

Le soutien du public a énormément influencé la Ville de Hamilton à mettre la politique de modification de son réseau routier à l'ordre du jour et à y donner son accord. Le fait que des défenseurs du transport actif provenant de la communauté « [traduction] se soient présentés devant le conseil municipal pour dire que nous voulions plus de changements à ce chapitre [politiques favorables au transport actif] a été très avantageux parce qu'il y a une grande différence entre les conseils que donne le personnel de la Ville et la présence du public aux réunions pour réclamer de telles mesures » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Selon les propos de certains informateurs clés, le public a observé et expérimenté les initiatives

de transport actif de la Ville dans le passé, et il a depuis commencé à « [traduction] démontrer un plus grand intérêt, particulièrement au cours des quatre ou cinq dernières années, pour d'autres changements de politiques, reconnaissance ainsi que le statu quo et l'ancienne façon de faire n'ont rien donné » (communication personnelle, 9 janvier 2014b).

Soutien des organismes communautaires et des entreprises

En plus du soutien public, les organismes communautaires et les entreprises du secteur sont considérés comme de précieux partenaires. Les informateurs clés estiment qu'une foule de défenseurs communautaires ont contribué au processus d'élaboration de la politique en fournissant des données probantes et en faisant la promotion de l'initiative auprès de leurs partenaires et réseaux. Par exemple, le Social Planning and Research Council of Hamilton (SPRC) et la Chambre de commerce de Hamilton ont été mentionnés par plus d'un intervenant clé comme ayant eu un rôle influant dans l'élaboration d'une politique de modification du réseau routier qui favorise le transport actif. Plus particulièrement, on estime que « [traduction] l'intérêt de notre Chambre de commerce et du SPRC est venu du public... des gens qui ont attiré l'attention du conseil municipal; cela nous a donné une meilleure chance d'inclure ces thèmes dans la politique générale des transports de la Ville » (communication personnelle, 9 janvier 2014).

Le SPRC est un organisme de charité financé pour améliorer la qualité de vie à Hamilton au moyen de la recherche, du développement communautaire, de la participation communautaire et de la planification des services. L'organisme prônait une politique de rues complètes par l'élaboration d'un mémoire du conseil municipal (Social Planning and Research Council of Hamilton [SPRC], 2014). À cette époque, des politiques de rues complètes avaient été adoptées dans plus de 500 communautés de l'Amérique du Nord. Le SPRC a pris appui sur les travaux de Complete Streets for Canada, qui est un organisme dont le mandat est de mener des études sur le concept de rues complètes, ainsi que de tenir à jour un site Web de ressources (SPRC, 2013; Complete Streets sur Canada, 2014). Le SPRC a ajouté dans le projet de politique une phrase qui se lisait comme suit : « [traduction] La mise en place de rues complètes doit permettre de réduire l'incidence sociale, sanitaire et économique des disparités entre les divers quartiers de Hamilton » (SPRC, 2013, Complete Streets for Canada, 2014). Une fois la politique rédigée, le SPRC a tenu une rencontre publique et reçu l'appui des citoyens pour son travail. Fort de cet appui, le SPRC a présenté un projet de politique en matière de rues complètes au conseil de la Ville de Hamilton pour adoption. Le conseil municipal a recommandé de soumettre cette politique à l'examen du personnel.

La Chambre de commerce de Hamilton a également joué un rôle prépondérant dans le processus d'élaboration de la politique en fournissant des données probantes sur le lien qui existe entre le transport actif et le redressement de l'économie. Pour de plus amples renseignements sur le rôle de la Chambre de commerce de Hamilton, il faut consulter la section *Politique fondée sur des données probantes* présentée plus loin dans ce rapport.

4.2. Participation de la communauté et des partenaires

L'établissement de partenariats et la participation du public ont revêtu une importance capitale tout au long du processus d'élaboration de la politique. Les facteurs clés ont notamment été de

faire participer un large éventail d'intervenants dès le début du processus de planification afin d'obtenir leur appui et de susciter leur sentiment d'appartenance, à l'aide de diverses stratégies et techniques, ainsi que de faciliter l'acceptation de l'accommodement systématique.

Partenariats communautaires

L'établissement de partenariats et la collaboration avec les partenaires des divers services municipaux et ailleurs ont été au cœur de l'élaboration de la politique de modification du réseau routier favorable au transport actif. Ces collaborations sont jugées importantes parce qu'il est prévu que la politique soit intégrée au mandat du personnel qui travaille dans les divers services municipaux, notamment la planification et le développement économique, la santé publique et les travaux publics. De plus, selon les informateurs clés estiment que la politique aura une grande incidence sur les citoyens et les divers intervenants, comme les commerces. Les partenariats sont aussi la façon habituelle de travailler avec la Ville puisqu'ils ont joué un rôle de premier plan dans l'élaboration des politiques et des projets décrits précédemment. Les tout derniers plans, soit Shifting Gears: Hamilton Cycling Master Plan (2009) et Step Forward: Hamilton Pedestrian Mobility Plan (2012), prennent appui sur ces politiques et projets antérieurs et ils ont été soutenus grâce à l'ébahissement et au maintien de liens de collaboration avec divers intervenants. Par exemple, la participation des associations de promotion de la santé à la planification s'est accrue en 2002, et elle a été considérée comme une « [traduction] incitation à une future collaboration » (communication personnelle, 9 janvier 2014a). L'un des informateurs clés estime qu'il fallait élargir la perception du transport actif pour tenir compte du rôle du cadre bâti comme facteur favorisant un transport plus actif. Initialement, les gens « [traduction] voyaient le transport actif comme un programme, puis ils ont commencé à intégrer les concepts de santé et d'activité physique, et de prévention des blessures, dans les documents de la Ville autour de 2006 ou 2007. Maintenant, ils envisagent une politique et un changement environnemental, donc ils tiennent compte du portrait d'ensemble » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Les informateurs clés ont également mentionné l'importance de faire participer les divers partenaires tout au long du processus d'élaboration de la politique, et ce, de façon stratégique. D'abord, comme mentionné précédemment, le fait d'avoir réuni divers partenaires pour travailler de concert au changement de politique a permis d'obtenir un plus grand soutien, et leurs apports et commentaires ont permis de rehausser le sentiment d'appartenance envers les initiatives. Ensuite, le fait d'avoir divers partenaires a permis d'obtenir différentes perspectives, ressources, connaissances et compétences, ce qui a contribué à faire avancer la politique. Par exemple, la santé publique a été un partenaire au projet et une précieuse ressource pour réunir les données probantes nécessaires pour « défendre la cause » du transport actif (communication personnelle, 28 janvier 2014). Parmi les autres facteurs ayant permis d'obtenir un soutien, mentionnons le fait que « [traduction] la responsabilisation transcende les divers processus », comme la signature de la *Charte internationale de la marche* (2008) (communication personnelle, 9 janvier 2014a), ce qui a constitué « [traduction] une bonne transition vers le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Participation du public

Dans le cadre de tout projet du secteur public ontarien pouvant avoir une grande incidence sur l'environnement, la Loi sur les évaluations environnementales (1990) exige la tenue de consultations publiques (Ministère de l'Environnement de l'Ontario). Cela dit, le niveau de participation peut varier, et les détails de la procédure à suivre sont à la discrétion de l'équipe du projet. La participation du public au processus d'élaboration est considérée comme « [traduction] absolument essentielle pour faire avancer cette politique » (communication personnelle, 28 janvier 2014). C'est pourquoi le projet d'élaboration de la politique a adopté une « [traduction] approche très globale » (communication personnelle, 28 janvier 2014) en ayant recours à plusieurs mécanismes pour faire participer le public et obtenir son opinion et son appui au processus de planification. Voici quelques-uns des mécanismes de participation utilisés.

La cartographie interactive a offert une nouvelle façon de s'assurer de recueillir des données sur les besoins des piétons qui soient sensibles au contexte :

[Traduction] La carte interactive a permis aux citoyens de la ville de nous faire part de leurs commentaires à l'aide d'icônes. Ils pouvaient bouger les icônes pour les placer sur les diverses parties de la ville, les zones rurales et urbaines, puis entrer des observations à notre intention. Ensuite, ces commentaires ont été regroupés en catégories par notre équipe d'étude. Fait assez intéressant, nous avons obtenu un taux de participation équivalant à plus du double de la moyenne par habitant de toutes les villes américaines; c'est donc dire que plus de 1 643 personnes ont essayé cet outil en ligne. Ensuite, nous avons pris ces commentaires, le nombre de marqueurs et toutes ces choses qu'ils nous ont fournies, puis nous les avons classés selon le nombre d'occurrences et triés très simplement selon ce que les gens croyaient le plus important (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Une approche sensible au contexte a été une stratégie employée pour répondre véritablement aux besoins particuliers des piétons, comme nous le verrons plus loin dans le présent rapport.

Sensibilisation

La visite des endroits les plus fréquentés (p. ex., les marchés fermiers) par le personnel a été l'une des autres stratégies de mobilisation employées dans plusieurs quartiers de la ville pour remplacer la tenue d'une rencontre dans un lieu prédéterminé. Selon certains informateurs clés, cette approche a permis de rejoindre « [traduction] diverses personnes de différentes parties de la ville et d'obtenir différents points de vue sur plusieurs sujets, notamment ceux des personnes qui n'auraient pas été entendues autrement » (communication personnelle, 9 janvier 2014b).

Création d'une liste d'envoi pour garder les gens mobilisés

Le personnel du projet a également créé une liste d'envoi pour informer les divers partenaires, comme « [traduction] les cadres et les groupes d'intérêts, les groupes faisant la promotion de la mobilité et de l'accessibilité dans la ville, la santé publique et divers services afin de veiller à ce que le message se rende bien » (communication personnelle, 28 janvier 2014). La liste d'envoi

« [traduction] a pris de l'ampleur assez rapidement, et nous avons suscité beaucoup d'intérêt tout au long du processus » (communication personnelle, 28 janvier 2014). L'obtention d'un nombre élevé de commentaires a permis de faire avancer le projet, et la liste d'envoi n'était que « [traduction] l'une des raisons qui expliquent un si fort taux de réponse » aux diverses activités de mobilisation nécessitant une rétroaction (communication personnelle, 28 janvier 2014). Cette « [traduction] réponse presque écrasante... a fait en sorte qu'au moment où il a fallu se présenter au conseil municipal, nous pouvions affirmer avec beaucoup d'assurance qu'il s'agissait des préoccupations des citoyens de Hamilton, voilà les faits » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Recours à l'écoute active et satisfaction des besoins

La qualité de la participation a été rehaussée lorsque le personnel du projet s'est mis à écouter activement le public et a démontré qu'il était entendu. Les informateurs clés ont fait remarquer que « [traduction] les gens ont accès à beaucoup plus d'information de nos jours et sont beaucoup mieux renseignés sur les enjeux, alors il n'est pas nécessaire de commencer à la case départ pour les sensibiliser aux certaines questions » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Le personnel a eu ainsi plus de temps pour se consacrer à « [traduction] l'écoute des problèmes ou des préoccupations des gens de sorte que lorsqu'il a fallu formuler l'information, celle-ci portait sur les choses qui avaient de l'importance pour les gens » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Il était tout aussi important pour le processus d'élaboration de la politique que pour l'obtention d'un soutien envers le changement de politique de démontrer au public qu'il était entendu. Le personnel du projet a prouvé qu'il a écouté en veillant à ce que « [traduction] chaque fois que nous nous réunissons, dans le cadre d'une réunion d'employés, d'une rencontre publique ou autre, nous leur faisons une récapitulation en leur disant : voilà l'information que nous avons obtenue depuis la dernière fois que nous vous avons entendu, et voici quelques options ou solutions » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Recours aux médias pour promouvoir le changement de politique, transmettre des données probantes et sensibiliser le public

En plus de la participation du public, l'équipe de projet a également eu recours aux diverses formes de médias pour sensibiliser et éduquer le public, notamment les réseaux sociaux (Twitter et Facebook), les journaux et le site Web du projet. Le média choisi était contacté à l'avance pour que les messages puissent être appuyés par des données probantes :

[Traduction] Le Spectator de Hamilton a été très bon... Nous les avons avisés à l'avance de nos activités et incités à rester en contact avec nous pour faire le suivi des études, mais nous avons bien sûr toujours invité les conseillers et les membres du conseil à assister une rencontre publique. Bon nombre d'entre eux y ont assisté, et nous nous sommes efforcés d'offrir au Spectator et aux autres journaux de l'information utile. Il nous arrivait souvent de leur remettre une fiche d'information ou une feuille sommaire, ou encore quelques faits en bref, ainsi que des images s'ils en avaient besoin... Nous croyons qu'ils ont été très justes dans leurs comptes rendus, et parce qu'ils avaient les bons renseignements de base... parce que nous avions l'appui des citoyens qui venaient

à notre rencontre plutôt que d'adopter une attitude d'antagonisme ou d'opposition, les journaux étaient assez enclins à interviewer les gens ou à leur parler... Ils ont donc été très utiles (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Recours à une équipe d'experts

Le processus d'élaboration de la politique a également suscité la participation « [traduction] d'une équipe des meilleurs experts au pays », dont certains avaient pris part à de précédents projets avec la Ville de Hamilton (communication personnelle, 28 janvier 2014). L'équipe de consultation était composée de G O'Connor Consultants, ainsi que de McKibbon Wakefield Inc., CIMA+, le Toole Design Group de Seattle et Don McLean de DMD Consultancy in Vancouver & Associates Ltd. Elle a remporté le prix d'excellence en urbanisme de l'American Planning Association (section du nord de l'État de New York) et de l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario (IPPO) pour le *Pedestrian Mobility Plan* (2012).

En réunissant toute cette expertise, « [traduction] nous cherchions à ajouter au processus une grande partie des réflexions, démarches et connaissances passées, et nous avons trouvé les meilleurs experts du domaine pour nous aider » (communication personnelle, 28 janvier 2014). Dans l'ensemble, l'équipe a profité d'un mélange d'expertise professionnelle et d'expérience propre à Hamilton. La participation d'experts de ce calibre était importante pour réfléchir aux éléments clés à intégrer à la politique. Selon les informateurs clés, l'équipe d'experts a particulièrement valu son pesant d'or lorsqu'est venu le temps d'expliquer une nouvelle stratégie qui est proposée dans le cadre de la politique — l'accommodement systématique et la conception sensible au contexte. En outre, la présence des experts a également aidé le conseil municipal à comprendre la politique durant le processus d'élaboration, et elle a donné de la crédibilité aux stratégies qui y étaient mises de l'avant.

4.3. Formulation de l'enjeu

La manière de formuler la politique avait son importance pour obtenir le soutien du conseil municipal et du public. Ainsi, nous avons utilisé plusieurs moyens pour y arriver, notamment en formulant le changement de politique en fonction des avantages qu'il pouvait offrir ou du choix modal qu'il représentait (communication personnelle, 9 janvier 2014b), en prenant appui sur les lois et politiques antérieures, ainsi qu'en veillant à ce que la politique soit facile à lire et à mettre en œuvre au moyen de l'accommodement systématique.

Tenir compte des considérations législatives

Le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) comporte une section sur les considérations législatives par laquelle l'équipe d'élaboration a « [traduction] tenté de réunir tous les documents pertinents provenant des échelons provincial et régional et de l'ancienne structure de la Ville de Hamilton, laquelle comprenait une région, jusqu'aux documents actuels, ainsi que les études connexes portant sur la mobilité des piétons, la conception axée sur le transport en commun et les réseaux favorables au transport en commun » (communication personnelle, 28 janvier 2014). Cet examen des politiques, documents et ouvrages pertinents a permis à l'équipe d'en extraire « [traduction] des commentaires ou considérations clés auxquelles nous devons réfléchir, puis

nous devons tenter d'en tenir compte pour déterminer la manière dont la ville ira de l'avant avec une politique de cette ampleur » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Autre point clé à prendre en considération: la vision de la Ville de Hamilton d'être « [traduction] le meilleur endroit au Canada pour élever un enfant, favoriser l'innovation, mobiliser les citoyens et offrir diverses possibilités économiques, et nous avons essayé de rendre ce plan inclusif en couvrant tous les degrés de mobilité lorsqu'il est question de modes de transport qui utilisent l'infrastructure piétonnière, soit la marche, la course à pied, les poussettes, les trottinettes, les fauteuils roulants et les marchettes » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Rendre la politique applicable au moyen de l'accommodement systématique et à la conception sensible au contexte

L'accommodement systématique, comme le propose le *Pedestrian Mobility Plan* (2012), a permis au conseil municipal de constater la faisabilité de la politique. L'accommodement systématique utilise une boîte de solutions possibles permettant d'accommoder simplement et systématiquement les divers besoins des piétons (Ville de Hamilton, 2012b). L'accommodement systématique est une stratégie visant à veiller à ce que « [traduction] chaque fois qu'un projet est mené dans la ville, il faut tenir compte des piétons, de ces choses, il faut utiliser les outils qu'on vous donne et faire les bons choix » (communication personnelle, 28 janvier 2014). L'adoption de cette approche augmente légèrement le prix du projet de 2 % à 7 % et permet d'apporter le changement progressivement, au fil du temps, sans avoir à mener de très grands projets et à gérer de très gros budgets. Dans l'ensemble, on estime que cette l'approche peut aider à éliminer les obstacles financiers que posent les grands projets.

Tel que mentionné précédemment, un des facteurs importants qui ont permis la mise en œuvre de l'accommodement systématique à Hamilton est le fait que la Ville était à réviser ses normes et politiques connexes, ce qui permettait à toute recommandation d'être intégrée au processus d'élaboration des nouvelles normes. De plus, les documents à l'appui du palier supérieur se sont avérés utiles pour veiller à ce que les recommandations soient conformes aux initiatives et orientations en vigueur en matière de planification pour en faciliter l'adoption et l'acceptation.

La boîte de solutions élaborée dans le cadre de la planification de l'accommodement systématique visait à orienter le personnel sur la manière d'envisager les modifications au réseau routier pour qu'elles soient adaptées au contexte. Plus particulièrement, la boîte de solutions propose au personnel un certain nombre de recommandations pour tenir compte des besoins uniques des citoyens et de l'infrastructure qui entoure les endroits devant faire l'objet de modifications. Voici quelques modifications au réseau routier mises de l'avant dans la boîte de solutions :

- des recommandations liées au stationnement, notamment des restrictions de stationnement aux intersections afin d'accroître la visibilité, ainsi que du stationnement oblique ou à reculons pour offrir une meilleure vision de la circulation à proximité;
- des recommandations liées aux trottoirs, par exemple un dégagement en largeur de 1,5 m et en hauteur de 2,4 m afin d'améliorer l'accès et de réduire les obstructions, des

- zones tampons gazonnées, ainsi que des recommandations pour améliorer la visibilité aux arrêts de transport en commun;
- des recommandations liées aux bordures, comme l'élargissement des bordures afin de réduire au minimum le temps de franchissement de la rue, la reconfiguration du rayon des bordures pour créer des virages plus serrés et ainsi réduire la vitesse de virage, des rampes d'accès dans les bordures pour permettre un passage en douceur entre le trottoir et la rue;
- un certain nombre de recommandations concernant l'aménagement des entrées sont fournies afin d'améliorer la sécurité, notamment le regroupement des entrées;
- plusieurs recommandations concernent l'éclairage, notamment un éclairage lumineux de bonne qualité aux passages pour piétons, ainsi qu'un éclairage lumineux le long des corridors;
- de nombreuses recommandations sur la signalisation, comme l'instauration d'un réseau de transport intelligent muni de dispositifs de détection vidéo qui permettent de prolonger la phase de signalisation réservée aux piétons, au besoin, ou encore de la réduire de moitié pour permettre aux piétons de traverser sur demande sans retarder inutilement la circulation, ainsi que de boutons poussoirs permettant de traverser, d'une phase de dégagement des piétons de 4 à 7 secondes entre le feu vert et le signal indiquant le moment de traverser, des signaux alternés en section courante avec îlot pour piétons à mi-chemin pour traverser les routes à plusieurs voies, ainsi que des feux à décompte numérique pour piétons pour indiquer quand traverser;
- la réduction de la largeur des voies afin d'inciter les automobilistes à ralentir;
- le marquage des endroits plus propices aux passages pour piétons et marques très visibles pour faciliter le franchissement;
- la considération de certains facteurs dans la conception du terre-plein central;
- l'asphaltage de l'accotement des chaussées;
- l'instauration d'une phase de virage à gauche protégée pour permettre aux piétons de traverser;
- des recommandations liées aux restrictions de conduite, notamment des îlots tourne-àdroite qui ne permettent que les virages à droite, et des restrictions de virage à droite aux feux rouges;
- l'instauration d'une voie de tourne-à-droite avec îlot directionnel pour piétons;
- la réduction du nombre de voies sur les routes à plusieurs voies;
- des zones tampons gazonnées entre les trottoirs et la circulation routière;
- l'évitement des intersections asymétriques (Ville de Hamilton, 2012c)

La boîte de solutions a été instaurée parce que certains besoins propres à la communauté ont été cernés et que « [traduction] les problèmes relatifs aux piétons sont si microscopiques » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). De plus, le recours à la conception sensible au contexte a permis d'utiliser les données locales sur les besoins particuliers de la communauté,

ce qui a ensuite permis au personnel de la planification de démontrer qu'il avait écouté activement le public. Interrogé sur le fonctionnement de la conception sensible au contexte, un informateur clé explique : « [traduction] Ça se résume à un endroit précis, à un lieu particulier. Je crois qu'il s'agit d'un processus continu qui permet de connaître le point de vue des gens selon l'incidence qu'ils ont à subir » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Les informateurs clés indiquent également que la rencontre entre le personnel du projet et les employés des divers services municipaux (p. ex., Opérations et entretien routier, Ingénierie et Urbanisme) afin de leur expliquer comment mettre en œuvre la stratégie les a aidés à « [traduction] l'intégrer réellement à leurs processus de tous les jours » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Pour une description plus détaillée de l'accommodement systématique, des modifications possibles au réseau routier et du cadre de conception sensible au contexte, il faut consulter l'annexe 17 du plan de mobilité des piétons de Hamilton (*City of Hamilton Pedestrian Mobility Plan*, Appendix 17: Routine Accommodation and Toolbox of solutions, as of Fall 2011).

Présenter le plan comme une réponse à une directive supérieure et à une politique antérieure

L'acceptation de la nouvelle politique par le conseil municipal a également été facilitée par le fait que cette politique a été élaborée aux échelons supérieurs et présentée comme étant conforme au programme politique en vigueur. Le lien avec la politique supérieure et celui avec les autres politiques grâce à l'accommodement systématique a permis au conseil de mieux comprendre le lien entre la politique et la stratégie provinciales « [traduction] qui renvoie à la politique provinciale générale, à la pensée globale, qui leur montre comment ces documents découlent vraiment de la politique gouvernementale, comment ils proviennent de plans officiels, puis leur montre très simplement que nous ne sommes pas à dresser une liste de projets » (communication personnelle, 28 janvier 2014). Lorsque la politique a été adoptée, on a fait remarquer que « [traduction] le conseil est très impressionné par le document, il estime qu'il est bien ancré, qu'il s'inspire à la fois de documents provinciaux et de documents de la Ville » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Comprendre le conseil municipal

Les consultations menées auprès du conseil municipal durant le processus d'élaboration de la politique, ainsi que l'expérience du personnel chargé de travailler avec le conseil à l'élaboration des politiques précédentes sont également considérées comme d'importants facteurs ayant influencé l'approbation du conseil. Cette expérience acquise a débouché sur une bonne compréhension des besoins du conseil, des facteurs qu'il prend en considération pour prendre des décisions et des enjeux qu'ils appuient. « [Traduction] Le conseil, surtout ces dernières années, appuie les initiatives portant sur la santé publique » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Cette compréhension a permis aux dirigeants du projet d'enseigner au personnel les meilleures méthodes pour présenter la politique en vue de son approbation. En plus de comprendre les visées du conseil, le personnel du projet savait également ce qu'il ne voulait pas, ce qui lui a permis de façonner la politique en conséquence et de la présenter de la bonne façon. Dit simplement, « [traduction] nous avons essayé de leur soumettre une liste de préoccupations et une gamme de solutions en leur disant voilà comment vous pouvez régler

ces problèmes et comment vous pouvez vous y attaquer progressivement sur une certaine période, sans hausse notable de votre budget de fonctionnement et d'immobilisation » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

Le personnel du projet a également sensibilisé le conseil municipal aux avantages de la stratégie proposée en lui soumettant la politique à adopter dans le cadre d'ateliers et de rencontres. Plus particulièrement, des consultants très respectés ont été mis à contribution pour confirmer la validité de l'approche stratégique proposée et répondre aux inquiétudes. Cette façon de faire a été répétée à quelques reprises dans le cadre de réunions avec le conseil et avec d'autres intervenants clés afin de faciliter la transmission des concepts, de les tenir informés des changements à venir et de tenir compte de leurs préoccupations.

Formuler les messages en fonction des avantages d'un changement de politique

La manière de formuler les messages s'est avérée tout aussi cruciale pour obtenir le soutien du conseil et du public. Les messages ont été formulés en fonction des avantages de la politique et mettaient surtout l'accent sur la santé, mais aussi sur l'économie et, dans une moindre mesure, l'environnement, et ce, en « [traduction] renforçant l'idée d'une ville propice à la marche qui attire les résidents et les entreprises » (communication personnelle, 28 janvier 2014). Les informateurs clés indiquent également que les messages étaient adaptés aux besoins et préférences des divers publics, comme l'illustre la citation suivante :

[Traduction] Quand on parle au conseil, on parle souvent de l'aspect économique... Quand on parle à une communauté, il faut savoir ce qui est important pour les citoyens... et chaque école a des valeurs et des intérêts variés pour ce qu'elle veut, alors il a vraiment fallu façonner nos messages (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

Formuler les messages en fonction du choix modal

La politique a également été formulée de manière à promouvoir la notion de choix modal; « [traduction] nous essayons vraiment d'offrir une solution plus complète et plus équilibrée, et je crois que nous tentons d'éviter de dire que nous privilégions d'abord les piétons ou les cyclistes ou les automobilistes. Il s'agit de trouver le meilleur équilibre entre tous les modes de déplacement à tout moment. Ainsi, dans certaines situations, les piétons peuvent avoir la priorité, alors que dans d'autres, ce sont les voitures. Il s'agit vraiment d'offrir un choix de modes » (communication personnelle, 9 janvier 2014a). La philosophie derrière cette approche est que les efforts visant à rééquilibrer la conception des routes permettront aux gens de choisir comment ils veulent se déplacer, ce qui par ricochet pourrait faciliter le changement de culture axée sur la voiture qu'a la Ville en matière de transport.

Rendre la politique facile à lire

Entre autres points à considérer, le personnel du projet a voulu s'assurer de la lisibilité du document final. « [Traduction] Nous avons consacré beaucoup de mois à réécrire presque tout le document en fonction des commentaires d'employés de divers services municipaux afin de simplifier le document et de le résumer en quatre ou cinq pages en mettant en relief les messages importants. De cette façon, le conseil pourrait lire ces quelques pages au début du

document et, s'il parvient aux points énumérés par de grosses puces, la partie sera presque gagnée » (communication personnelle, 28 janvier 2014).

4.4. Une politique fondée sur des données probantes

Une grande quantité de données probantes a été utilisée pour l'élaboration de la politique, notamment des données scientifiques, des données locales, des pratiques exemplaires, ainsi que des résultats d'évaluation des besoins, d'enquêtes et de consultations d'experts. « [Traduction] le plan de mobilité des piétons est un projet de recherche fondé sur des données probantes » (communication personnelle, 9 janvier 2014b) et des faits provenant de consultations publiques, de résultats de rapport d'étude, de pratiques exemplaires dans d'autres municipalités et de renseignements obtenus des partenaires du projet. Les données probantes ont servi à « [traduction] à trouver une stratégie pour mettre en œuvre... pour créer une boîte de solutions qui peuvent être appliquées à tout problème dans des situations sensibles au contexte... à trouver une stratégie et un plan d'ensemble et à savoir comment les formuler pour le public et les décideurs » (communication personnelle, 9 janvier 2014b).

Autres partenaires et production de données probantes

Diverses personnes de la Santé publique, des organismes non gouvernementaux, de la Chambre de commerce de Hamilton et de l'Université McMaster ont pris part au processus d'élaboration de la politique en fournissant des données probantes. Par exemple, plusieurs divisions de la Santé publique (Protection de la santé et mode de vie sain) ont mis à profit leurs expériences et données probantes concernant « [traduction] l'incidence sur l'air, l'eau et la santé » (communication personnelle, 9 janvier 2014b). Environment Hamilton et Green Venture, deux organismes non gouvernementaux, ont également fourni de solides données sur les questions environnementales liées au transport actif et pris part à la collecte de données locales qui ont permis d'élaborer la politique.

Comme mentionné précédemment, la Chambre de commerce de Hamilton a joué un rôle important dans le processus d'élaboration de la politique. Cet organisme a fourni des données probantes faisant un lien entre les communautés propices à la marche et la classe créative génératrice de l'économie, puis il a transmis ce message à la communauté en publiant le rapport intitulé Walkability and Economic Development: How Pedestrians and Transit-oriented Environments Attract Creative Jobs in Hamilton (Chambre de commerce de Hamilton, 2012). Ce rapport a fourni de précieux éléments de preuve qu'il est possible de faire des gains d'un point de vue économique en attirant les employés qualifiés souhaités afin de faciliter la croissance des entreprises, secteur de la classe créative.

L'Université McMaster a facilité l'examen de la documentation et a également « [traduction] participé à certains des documents portant sur l'environnement du point de vue de la qualité de l'air » (communication personnelle, 9 janvier 2014a).

La participation d'autres partenaires s'est avérée également avantageuse tant pour l'élaboration de la politique que la sensibilisation à grande échelle aux propres initiatives prises par certains des partenaires :

[Traduction] L'université a dont été en mesure de nous exprimer certaines de ses réserves quant à l'interface de transport en commun, aux déplacements du public et des piétons, aux inquiétudes soulevées par la présence de vélos, et nous avons été capables de les acheminer aux services compétents... Le processus de planification s'est donc transformé en un canal de communication directe efficace pour le public et, dans ce cas, pour McMaster ou tout autre organisme. Voilà qui est, je crois, un avantage imprévu et inattendu de tout ce processus (communication personnelle, 28 janvier 2014).

5. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONCLUSIONS ET LEÇONS APPRISES

La ville de Hamilton est une municipalité novatrice qui a recours à une politique de modification du réseau routier pour soutenir le transport actif. Le présent rapport décrit l'élaboration du plan de mobilité des piétons de la Ville (<u>Pedestrian Mobility Plan, 2012</u>) ainsi que les politiques qui l'ont influencé. Plusieurs processus clés ont mené à l'élaboration réussie de la politique; ils sont résumés ci-dessous.

La Ville de Hamilton a embauché un directeur qui possède une vaste expérience du transport actif et utilise ce mode de déplacement dans sa propre vie; l'environnement de travail était favorable grâce à la présence de directeurs bien informés qui étaient prêts et aptes à aider le personnel à comprendre les enjeux, à préparer une stratégie et à soumettre un rapport au conseil municipal. Parmi les autres champions du processus, mentionnons le Service de la santé publique, dont le personnel demande des changements pour favoriser le transport actif depuis des années. La participation de la Santé publique à l'élaboration de la politique a évolué au fil du temps : elle a d'abord fourni des recommandations sur les projets de transport une fois achevés; toutefois, pour le Pedestrian Mobility Plan (2012), son personnel a fait partir de l'équipe de planification tout au long du processus d'élaboration. En outre, le personnel du Service de la santé publique a démontré au conseil les possibilités d'instaurer le transport actif avec succès dans le cadre d'un de ses propres projets (Active and Safe Routes to Schools Project). Les compétences en planification de la Ville ont été rehaussées par l'embauche de l'équipe de consultants primée Glenn O'Connor Consultants Inc. afin d'orienter le processus d'élaboration de la politique. Le travail de ces consultants a été à ce point considérable qu'il a fallu créer de nombreuses pages supplémentaires sur le site Web de Hamilton. Les consultants ont examiné les données scientifiques, les pratiques exemplaires et les données locales pour trouver des solutions créatives. Une autre contribution à l'élaboration d'une politique fondée sur des données probantes est venue du solide appui auprès de la communauté de la Chambre de commerce de Hamilton et du Social Planning and Research Council of Hamilton, deux organismes qui se sont fait les champions de l'urbanisme et de la modification du réseau routier pour faciliter le transport actif et sécuritaire. La Ville de Hamilton a même pu profiter du soutien de certains champions internationaux lorsque l'équipe de Walk21 est venue animer des forums éducatifs, vérifier les conditions de marche et solliciter la signature du maire à une motion de la Ville en faveur de la Charte internationale de la marche (City of Hamilton Motion: International Charter for Walking, 2008).

L'équipe de planification a été en mesure de tirer profit des expériences passées, des politiques pertinentes à l'échelle municipale et provinciale, de la signature de la *Charte internationale de*

la marche (2008) et de l'ancien programme de transport actif afin d'influencer l'élaboration d'une politique. Ayant reçu la directive du conseil de commencer à planifier une infrastructure piétonnière, l'équipe s'est mise à élaborer la politique, à surmonter les obstacles de manière créative et à faire participer les citoyens à un processus de planification novateur sur deux ans. Le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) a tenu compte des politiques municipales et provinciales pour démontrer au conseil que ce plan prenait appui sur les orientations de ces autres politiques. De plus, le processus de consultation novateur fondé sur des cartes interactives en ligne sensibles au contexte, qui a permis aux citoyens d'indiquer aux employés de la Ville où apporter des modifications au réseau routier, a connu un tel succès qu'il a atteint un record de participation par rapport aux autres municipalités qui l'avaient déjà utilisé. En plus d'une participation exceptionnellement élevée des citoyens, ainsi que de bonnes relations avec les médias, nous avons reçu un solide appui avec ce plan.

Les plans d'action viennent généralement avec une longue liste de recommandations et une estimation de leur coût, laquelle peut parfois faire obstacle aux bonnes intentions du conseil, qui doit mener plusieurs projets en même temps, malgré les ressources limitées. Dans le *Pedestrian Mobility Plan (2012)*, les consultants, dans le cadre de leur recherche, ont trouvé une approche appelée l'accommodement systématique. Cette approche consiste à apporter des modifications au réseau routier pour accroître le transport actif et à les intégrer aux plans d'aménagement et d'entretien des routes existants. La recommandation concernant l'accommodement systématique, soit le processus visant à intégrer une solution sensible au contexte à tout projet d'entretien des routes, viendrait hausser le coût de chaque projet de 2 % à 7 % et, sur une période de 20 ans, transformer les routes en un réseau multimodal; cette recommandation est venue éliminer l'obstacle financier. Le conseil municipal a donné son appui au *Pedestrian Mobility Plan* en 2013.

Le *Pedestrian Mobility Plan* (2012) est une politique qui recommande la transformation organisationnelle des façons de faire en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des routes. La recommandation est d'intégrer l'accommodement systématique aux lignes directrices contenues dans le document intitulé *Engineering Guidelines for Servicing Land Under Development Applications* (2006). De plus, le plan prévoit une phase de formation du personnel; il offre même une boîte à outils au personnel. Cette boîte à outils comprend un processus d'évaluation à l'aide d'une liste de contrôle des principaux éléments que le personnel suivrait au moment d'entreprendre l'évaluation des besoins en matière d'entretien des routes. Cette liste de contrôle est également liée à une échelle de notation sensible au contexte en neuf points pour que chaque projet d'entretien des routes soit évalué afin de déterminer lequel des 36 projets de modification du réseau routier contenus dans la boîte à outils convient au secteur évalué. Il n'est pas étonnant que ce processus de planification et le plan qui en a découlé (*Pedestrian Mobility Plan, 2012*) aient remporté le prix d'excellence en planification de l'American Planning Association (chapitre du nord de l'État de New York) et de l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario (IPPO).

6. RÉFÉRENCES

- Complete Streets for Canada. (2014). *About us*. Consulté à l'adresse http://completestreetsforcanada.ca/about-us
- Google Maps. (2014). Hamilton (Ontario). Consulté à l'adresse https://www.google.ca/maps/place/Hamilton,+ON/@43.2863628,-79.9895645,11z/data=!4m2!3m1!1s0x882c986c27de778f:0x2b6aee56d8df0e21
- Green Communities Canada, Canada Walks, Walk 21 et Transports Canada. (2009). *Canadian walking master class study: Hamilton 2009*. Consulté à l'adresse http://www.canadawalks.ca/downloads/Hamilton Case Study-Final.pdf
- Hamilton Chamber of Commerce. (2012). Walkability and economic development: How pedestrians and transit-oriented environments attract creative jobs in Hamilton. Consulté à l'adresse http://www.hamiltonchamber.ca/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=9 86&Itemid=96
- Metrolinx. (2014). *Le Grand Projet*. Consulté à l'adresse http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/bigmove/big_move.aspx
- Ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario (2014). Normes de santé publique de l'Ontario 2008. Consulté à l'adresse http://www.health.gov.on.ca/fr/pro/programs/publichealth/oph_standards/docs/ophs_2008f.p df
- Ministère de l'Environnement de l'Ontario. (1990). Loi sur les évaluations environnementales, L.R.O. 1990, chapitre E.18: Préparation, examen et utilisation des évaluations environnementales de portée générale en Ontario.
- Ministère de l'Infrastructure de l'Ontario. (2006). Plan de croissance de la région élargie du Golden HorseshoeGrowth plan for Greater Golden Horseshoe. Consulté à l'adresse https://www.placestogrow.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=9&Itemid=14&lang=fre
- Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario. (2001). Loi sur les municipalités.

 Consulté à l'adresse http://www.e-laws.gov.on.ca/html/statutes/french/elaws statutes 01m25 f.htm
- Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario. (2005). *Plan de la ceinture de verdure*. Consulté à l'adresse http://www.mah.gov.on.ca/Page2294.aspx
- Regional Municipality of Hamilton-Wentworth. (1997). *The VISION 2020 sustainable community initiative summary report*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/EC58DE3E-AF99-4F9B-8877-76E480FE5D3E/0/VISION2020Overview97.pdf
- Social Planning and Research Council of Hamilton. (2014). *About us*. Consulté à l'adresse http://www.sprc.hamilton.on.ca/about-us/

- Social Planning and Research Council of Hamilton. (2013). *Draft complete streets policy adds to momentum in Hamilton*. Consulté à l'adresse http://www.sprc.hamilton.on.ca/2013/07/draft-complete-streets-policy-adds-to-momentum-in-hamilton/
- Statistique Canada (2011). *Profil de l'ENM, 2011*. Consulté à l'adresse http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F
- Statistique Canada (2006). *Profils des communautés de 2006*. Consulté à l'adresse http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F
- Ville de Hamilton. (2003). Hamilton's Vision 2020.
- Ville de Hamilton. (2006). *Growth Related Integrated Development Strategy: Growth Report*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/B49685D5-CEBF-463A-B2D0-01190AFE06BF/0/GRIDSFinalReport.pdf
- Ville de Hamilton. (2007a). *Pedestrian Network Strategy*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/9F8321BA-CDE3-497F-AA28-09FEC2DA2E31/0/4PedestrianNetworkStrategy.pdf
- Ville de Hamilton. (2007b). *Cycling Network Strategy*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/1ECE9040-72DC-432B-B480-163B810363C0/0/3CyclingNetworkStrategy.pdf
- Ville de Hamilton. (2009). Shifting Gears: Hamilton Cycling Master Plan 2009. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/CityDepartments/PublicWorks/CommunityServicesRelatedPoliciesAndGuidelines/Cycling/shiftinggears.htm?WT.mc id=shiftinggears&WT.hamilton redirect friendly=1
- Ville de Hamilton. (2010). *Urban Braille Design and Implementation Manual*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/82BF4C51-9291-4AE6-A461-457280F3766C/0/Urban Braille Sidewalk Guidelines Final May 21 2002.pdf
- Ville de Hamilton. (2012a). *About Hamilton*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/CityServices/Careers/EmployeeOrientation/Abouthamilton.htm
- Ville de Hamilton. (2012b). Engineering Guidelines for Servicing Land Under Development Application.

 Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/269668C7-9C76-4F98-9CD2-82A21994D1C9/0/EngineeringGuidelinesDecember2012.pdf
- Ville de Hamilton. (2012c). Step Forward: Hamilton Pedestrian Mobility Plan. Consulté à l'adresse
 http://www.hamilton.ca/CityDepartments/PublicWorks/Environment_Sustainable_Infrastructure/StrategicPlanning/StrategicEnvironmentalPlanningProjects/Pedestrian+Master+Plan.htmto
- Ville de Hamilton. (2012d). *The City of Hamilton: Strategic Plan 2012-2015*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/ProjectsInitiatives/StrategicPlan/
- Ville de Hamilton. (2013a) *Rapid Ready: Expanding Mobility Choices in Hamilton*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/NR/rdonlyres/76D38C17-DC96-4C54-8E55-3A6EA1C71D73/0/Feb25EDRMS n414203 v1 5 1 PW13014.pdf
- Ville de Hamilton. (2013b). *Timeline and History*.

Ville de Hamilton. (2013c). *Vision 2020*. Consulté à l'adresse http://www.hamilton.ca/ProjectsInitiatives/V2020/

Walk21. (2014). *Charte internationale de la marche*. Consulté à l'adresse http://www.walk21.com/charter/documents/international_charter_for_walking_french.pdf