

TRANSPORT ACTIF

SOLUTIONS COMMUNAUTAIRES POUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, LA SANTÉ ET LES TRANSPORTS

**PRÉSENTATION AU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES
CONSULTATIONS PRÉ-BUDGÉTAIRES 2005**

PAR



Le transport actif comporte d'importants avantages économiques, même aux faibles niveaux actuels d'utilisation. Ces avantages totalisent actuellement 3,6 milliards de dollars par année au Canada. Si la part des modes de transport actif augmentait au pays à 15,2 p. 100, soit le niveau de Victoria, la collectivité la plus active, les retombées directes passeraient à sept milliards par année.

Ces changements de mode sont facilement réalisables et nécessitent un investissement du gouvernement du Canada.

Étude de cas sur le transport actif – Vert l'action, 2004

OTTAWA

AUTOMNE 2005

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec :



Go for Green / Vert l'action

5480, chemin Canotek, unité 16, Ottawa (Ontario) K1J 9H6

Sans frais : 1 888 822-2838 Télécopieur : (613) 748-0357

www.vertlaction.ca

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	p. 3
Transport actif	p. 4
– Qualité de l'air	p. 5
– Vie saine	p. 5
– Graphique – Taux d'obésité au Canada	p. 6
– Taux d'obésité par pays	p. 6
– Collectivités durables	p. 7
– Engagements de Kyoto	p. 7
– Rendement de l'investissement	p. 8
Plaidoyer pour le transport actif	p. 9
– Graphique – Pourcentage de déplacements urbains	p. 10
– Graphique – La dépendance envers l'auto fait-elle engraisser ?	p. 11
Avantages économiques	p. 11
Conclusions	p. 12
Recommandations	p. 12
Secrétariat national pour le transport actif	p. 13



Sommaire

Dans le cadre de ses investissements dans le capital physique et humain, le gouvernement fédéral doit établir un secrétariat national et investir dans l'amélioration des infrastructures de transport actif dans les collectivités canadiennes.

Le transport actif comporte d'importants avantages économiques, même aux faibles niveaux actuels d'utilisation. **Si la part des modes de transport actif augmentait au pays à 15,2 p. 100, soit le niveau de Victoria, la collectivité la plus active, les retombées directes passeraient à sept milliards par année. Ces changements de mode sont facilement réalisables et nécessitent un investissement du gouvernement du Canada.**

Le Canada accuse un certain retard par rapport au reste du monde relativement aux programmes de transport actif. Il doit mettre en œuvre les pratiques internationales exemplaires, ce qui nécessite des critères de financement qui soutiennent le transport actif liés aux dépenses en transport au moins équivalentes à celles des États-Unis ou des autres principaux pays dans ce domaine.

Nous encourageons le gouvernement fédéral à prendre l'initiative, en étroite collaboration avec les administrations provinciales et territoriales, les grandes villes et les groupes communautaires.

Recommandations

1. Que le gouvernement fédéral, de concert avec ses homologues provinciaux et territoriaux, se fixe comme but d'accroître le recours aux modes de transport actif chez les Canadiens, jusqu'à concurrence de 15 à 20 p. 100, au cours des dix prochaines années.
2. Que le gouvernement fédéral crée un Secrétariat national du transport actif apparenté au Bureau de l'infrastructure qui constituerait un volet essentiel des stratégies adoptées par le Canada pour résoudre les questions des changements climatiques, de la congestion dans le secteur du transport en commun et des problèmes de santé de la population causés par l'inactivité physique. (Le rôle du Secrétariat national est défini en détail ci-dessous).
3. Que le gouvernement fédéral exige que 7 p. 100 du financement de l'infrastructure des transports urbains, du réseau routier et d'autres installations de transport soient affectés à l'infrastructure du transport actif¹.

¹ Le financement de 7 p. 100 est recommandé à titre de cible nationale provisoire raisonnable. Dans la plupart des grandes villes, au moins 7 p. 100 du public qui se déplace choisissent des modes de transport actif. Dans le cadre du programme d'infrastructure de 1996, 5 p. 100 des sommes consacrées à l'infrastructure des transports ont été dépensées pour l'aménagement des installations de marche et de cyclisme à l'échelle nationale, avec d'importantes variations. Québec, par exemple, est un chef de file de la première heure en matière d'infrastructure de transport actif et la ville a, pendant la même période, alloué 13 p. 100 des sommes consacrées à l'infrastructure des transports pour appuyer les modes de transport actif. Les États-Unis consacrent 10 p. 100 de leurs dépenses de transport à l'aménagement d'installations de marche et de cyclisme.



Transport actif

Solutions communautaires pour les changements climatiques, la santé et les transports

Vert l'action est un organisme de bienfaisance à but non lucratif d'envergure nationale qui encourage les Canadiens à se livrer, en plein air, à des activités physiques saines qui protègent, améliorent ou restaurent l'environnement. Nous sensibilisons les Canadiens qui adoptent un style de vie sain et actif aux choix qui s'offrent à eux et nous encourageons l'engagement et l'action en vue d'améliorer la santé des personnes et de l'environnement. Un conseil d'administration comptant des membres de toutes les provinces et territoires soutient Vert l'action.

Le **transport actif**, un terme créé en 1992 par Vert l'action, désigne les **systèmes de transport communautaires qui privilégient la mobilité et la santé des personnes**. La marche, le cyclisme et d'autres modes de transport actifs sont souvent recommandés dans le cadre des débats sur le transport durable, mais ils sont rarement appuyés suffisamment par les gouvernements, à l'aide de programmes, de politiques ou d'une détermination à vaincre les obstacles. Si nous voulons nous attaquer sérieusement aux changements climatiques, les bonnes intentions ne suffisent pas : il faut agir.

Transport actif

Investissement dans le capital physique et humain du Canada

Au moment où les gouvernements et l'industrie débattent du fardeau relatif que chacun devra porter pour répondre aux besoins de nos collectivités et aux exigences de notre environnement et de notre système de soins de santé, il est manifeste que seul le soutien aux Canadiens afin qu'ils adoptent des modes de vie sains, durables et axés sur la collectivité pourra contribuer à résoudre ces questions.

Dans le cadre de ses investissements dans le capital physique et humain, le gouvernement fédéral doit établir un secrétariat national et investir en vue d'améliorer les infrastructures de transport actif dans les collectivités canadiennes.

Le Canada accuse un certain retard par rapport au reste du monde relativement aux programmes de transport actif. Il doit mettre en œuvre les pratiques internationales exemplaires, ce qui nécessite des critères de financement qui soutiennent le transport actif liés aux dépenses en transport au moins équivalentes à celles des États-Unis ou des autres principaux pays dans ce domaine.

Nous encourageons le gouvernement fédéral à prendre l'initiative, en étroite collaboration avec les administrations provinciales et territoriales, les grandes villes et les groupes communautaires.



Go for Green / Vert l'action

5480, chemin Canotek, unité 16, Ottawa (Ontario) K1J 9H6
Sans frais : 1 888 822-2838 Télécopieur : (613) 748-0357
www.vertlaction.ca

Le transport actif est lié aux objectifs du gouvernement du Canada.

1. Qualité de l'air

Si le Canada veut un environnement plus sain et s'il souhaite régler la question des changements climatiques en réduisant les émissions, il est clair que les Canadiens devront diminuer leur utilisation de l'automobile.

Parallèlement à ses efforts pour édifier une société durable chez nous, le gouvernement poursuivra une action multilatérale et bilatérale pour relever des défis qui, ultimement, sont planétaires. Ainsi, il travaillera en collaboration avec les États-Unis et des organismes comme la Commission mixte internationale sur des questions comme la pureté de l'air [...] -- *Discours du Trône 2004*

Deux Canadiens sur trois vivent à moins de 30 minutes de marche et huit sur dix, à moins de 30 minutes à bicyclette, d'une destination courante, comme les lieux de travail, de divertissement, de magasinage, le domicile d'amis ou l'école. Actuellement, un quart de tous les trajets effectués sont de 1,5 kilomètre ou moins, mais trois de ces trajets sur quatre sont effectués en voiture.

Pour les personnes en bonne santé, presque tous ces déplacements peuvent être remplacés, souvent plus rapidement, par le transport actif. Ainsi, celui-ci constitue l'un des modes les plus efficaces en vue de réduire de façon marquée les émissions de gaz à effet de serre. De petites sommes d'argent investies de façon stratégique peuvent produire de grands résultats.

2. Vie saine

Si le Canada souhaite une réforme des soins de santé qui permette à la fois de guérir la maladie et de la prévenir, il est clair qu'il devra encourager les Canadiens à intégrer à leurs habitudes quotidiennes de 30 à 60 minutes d'activité physique.

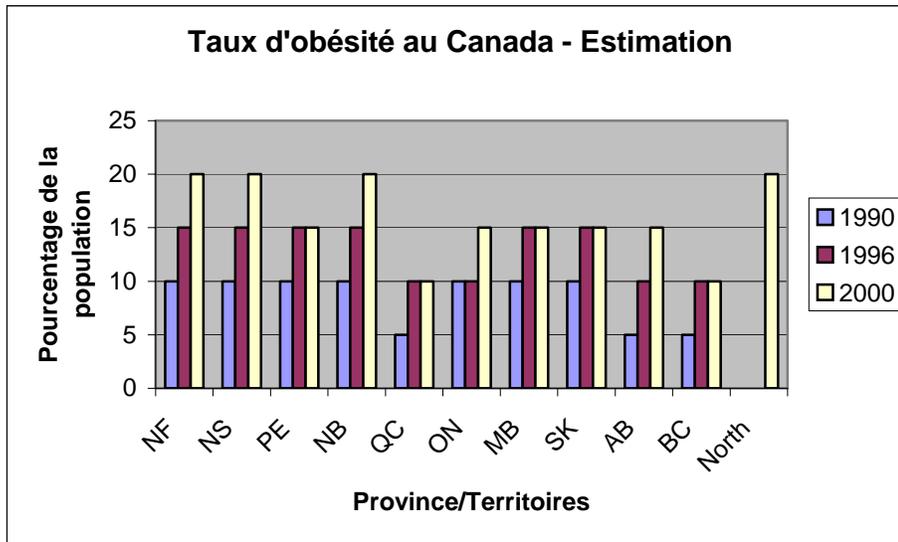
L'amélioration de la santé des Canadiens ne se limite pas à accélérer la prestation des soins de santé : elle oblige aussi à favoriser des habitudes de vie saines; à se pencher sur des facteurs de risque comme l'inactivité physique [...] -- *Discours du Trône 2004*

Malgré les promesses du gouvernement, les investissements dans les activités physiques ont diminué pendant les dix dernières années, pour s'établir à leur plus bas niveau au cours des 20 dernières années.

De 1994-1995 à 2000-2002, le nombre de Canadiens obèses de 20 à 64 ans a grimpé de 24 p. 100, pour atteindre un sommet de près de 2,8 millions de personnes, soit 15 p. 100 de la population adulte, ou une personne sur sept, comparativement à 13 p. 100 six ans auparavant.

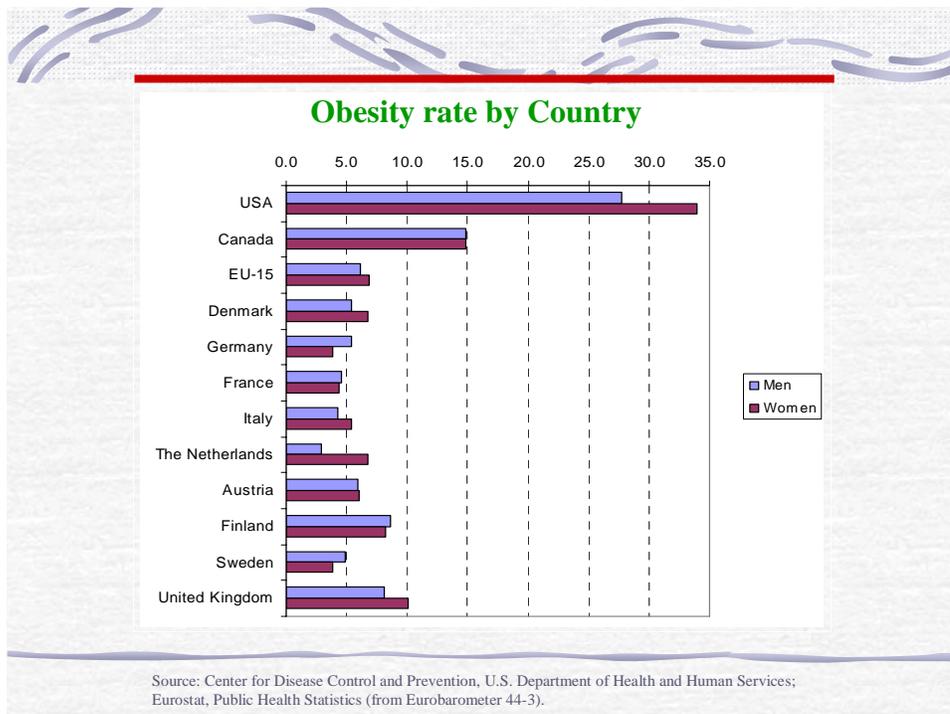
En 1998-1999, 37 p. 100 des enfants de 2 à 11 ans avaient un excès de poids et 18 p. 100 étaient considérés comme obèses.





North = Nord

Le diabète juvénile est maintenant la maladie infantile dont l'incidence augmente le plus rapidement. Il s'agit d'une conséquence directe de l'alimentation et du manque d'activité physique.



Obesity rate by Country = Taux d'obésité par pays

USA = États-Unis ; EU-15 = UE-15 ; Denmark = Danemark ; Germany = Allemagne ; France = France ; Italy = Italie ; The Netherlands = Pays-Bas ; Austria = Autriche ; Finland = Finlande ; Sweden = Suède ; United Kingdom = Royaume-Uni
Men = Hommes ; Women = Femmes

Source : Center [...] = Source : Center for Disease Control and Prevention, Département américain de la santé et des services sociaux; Eurostat, Statistiques en



Go for Green / Vert l'action

5480, chemin Canotek, unité 16, Ottawa (Ontario) K1J 9H6
Sans frais : 1 888 822-2838 Télécopieur : (613) 748-0357
www.vertlaction.ca

santé publique (d'Eurobaromètre 44-3)

Le transport actif peut combler, à lui seul, une grande partie du besoin fondamental d'activité physique nécessaire à une vie saine chez les adultes et les enfants.

3. Collectivités durables

Si le Canada veut édifier des villes plus saines et plus compétitives, il devra résoudre les problèmes liés à la congestion urbaine et à une infrastructure routière qui valorise actuellement les voitures au détriment des personnes.

Les accidents de la circulation représentent la principale cause de mortalité au Canada chez les enfants de plus de un an (Institut canadien de la santé infantile, 1994).

Les gouvernements, à tous les échelons, doivent s'engager à élaborer une méthode systémique face aux problèmes liés au transport et considérer le transport actif comme un élément essentiel de la solution. Il faudrait reconnaître et encourager les modes de transport actif en raison de la place qui leur revient dans l'histoire et la culture canadiennes de même que créer une vision de l'avenir qui cherche à éviter les effets navrants de solutions comme le réseau de voies rapides aménagé à Los Angeles.

De concert avec les provinces et les municipalités, le gouvernement instaurera un programme d'infrastructures s'étendant sur une période de dix ans de façon à permettre la mise en œuvre d'initiatives stratégiques à long terme qui sont essentielles à la compétitivité et à la croissance soutenue. Dans ce contexte, il déposera une nouvelle stratégie portant sur un système de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement qui aidera à réduire la congestion dans nos villes et les embouteillages dans nos axes commerciaux. -- *Discours du Trône 2002*

Le transport actif, tout comme le transport en commun en milieu urbain, représente une solution positive aux problèmes de croissance et de congestion auxquels font face nos grandes villes. On ne parle pas ici d'une simple utilité, mais plutôt d'une nécessité. On ne peut se contenter de faire du tape-à-l'oeil et des déclarations d'intention en recommandant la marche et le cyclisme. Il faut éliminer les obstacles et mettre en place une infrastructure de soutien du transport actif.

4. Engagements de Kyoto

Si l'on souhaite que les programmes de transport actif aient des retombées notables sur l'engagement pris à Kyoto visant la réduction des gaz à effet de serre et qu'ils contribuent au changement, il faudra mettre l'accent sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, et sur les infrastructures de correspondance avec les moyens de transport en commun.

Le gouvernement du Canada respectera les engagements qu'il a pris en signant l'accord de Kyoto relatif au changement climatique, selon une stratégie qui donne des résultats de longue durée tout en soutenant une économie forte et prospère. À cette fin, il mettra au point et appliquera un



Go for Green / Vert l'action

5480, chemin Canotek, unité 16, Ottawa (Ontario) K1J 9H6
Sans frais : 1 888 822-2838 Télécopieur : (613) 748-0357
www.vertlaction.ca

plan national équitable de concert avec les administrations provinciales et territoriales ainsi que d'autres intervenants. -- *Discours du Trône 2004*

Chaque jour ouvrable, presque 10 millions de Canadiens, soit 80 p. 100 de la population, font la navette de leur domicile au travail en véhicule particulier, que ce soit une voiture, un camion ou une fourgonnette², ce qui se traduit en un **total annuel de cinq milliards de déplacements de passagers** qui dépendent d'un véhicule privé³.

Seulement 7 p. 100 de la population active (approximativement 0,84 million de personnes) ont fait à pied la navette de chez elles au travail et seulement 1 p. 100 de la population, à l'échelle nationale, ont fait le trajet à bicyclette, comparativement à près de 10 p. 100 qui ont utilisé un moyen de transport en commun⁴.

Si la proportion de la population active du Canada qui se rend au travail à pied ou à bicyclette passait de son niveau actuel moyen de 8 p. 100 aux niveaux que l'on observe à Halifax et à Ottawa-Hull (une moyenne de 10 p. 100), le **nombre total de déplacements de passagers en véhicules privés diminuerait d'environ 100 millions par année**. Et il ne s'agit que de la réduction des déplacements entre le domicile et le travail; les personnes qui se rendent au travail à pied ou à bicyclette utilisent vraisemblablement ce mode de transport à d'autres fins, par exemple, les courses quotidiennes, les activités récréatives et les loisirs.

De nos jours, moins de la moitié des enfants au Canada se rend à l'école à pied (Vert l'action, 1998) et cette proportion n'est que de 10 p. 100 aux États-Unis (Centers for Disease Control and Prevention, 1998). Nous devons agir pour mettre un frein à cette tendance, sinon, il est probable que nous observerons les mêmes déclin.

Deux Canadiens sur trois (64 p. 100) vivent à moins de 30 minutes de marche (2,5 kilomètres) et huit sur dix, à moins de 30 minutes à bicyclette (8 kilomètres), d'une destination courante, comme les lieux de travail, de divertissement, de magasinage, le domicile d'amis ou de parents, ou l'école. Les données montrent que le fait de résider à une distance de marche de moins de 30 minutes d'une destination donnée augmente fortement la probabilité de participation à un programme de transport actif.

La stratégie nationale de transport actif devrait être axée sur le bureau et l'école, car ces déplacements représentent la plupart des voyages quotidiens à l'extérieur du domicile et que ce sont les changements qui entraîneraient la plus forte réduction des émissions de gaz à effet de serre.

5. Rendement de l'investissement

Les programmes de transport actif contribuent de façon importante à la résolution des problèmes en matière d'environnement, de santé et de vie communautaire. Le rendement de l'investissement par rapport à d'autres initiatives potentielles est très impressionnant.

² Recensement du Canada de 1996 : activités sur le marché du travail, profession et industrie, lieu de travail, mode de transport pour se rendre au travail : Le Quotidien, Statistique Canada, 17 mars 1998

³ Le Quotidien, Statistique Canada, 17 mars 1998

⁴ *Ibid.*



Les fonds affectés au transport en commun en milieu urbain, au réaménagement du parc résidentiel et à la conception de nouvelles voitures à rendement énergétique accru représentent des milliards et des milliards de dollars d'investissement aussi nécessaire qu'important. Le transport actif exige un accroissement de l'efficacité des investissements à venir grâce à une meilleure planification et à de modestes investissements ciblés que les collectivités dirigent, ce qui représente un effort de financement de faible envergure, mais un rendement élevé du capital investi sur les plans de l'environnement et de la santé.

Plaidoyer pour le transport actif

Notre système de transport actuel n'est pas sur la voie de la durabilité. Nos réalisations admirables en matière de mobilité par l'utilisation de l'automobile ne vont pas sans une contrepartie considérable relative aux coûts environnementaux, sociaux et économiques. Il faut maintenant trouver des façons de combler nos besoins de déplacement qui soient écologiquement saines, socialement équitables et économiquement viables.

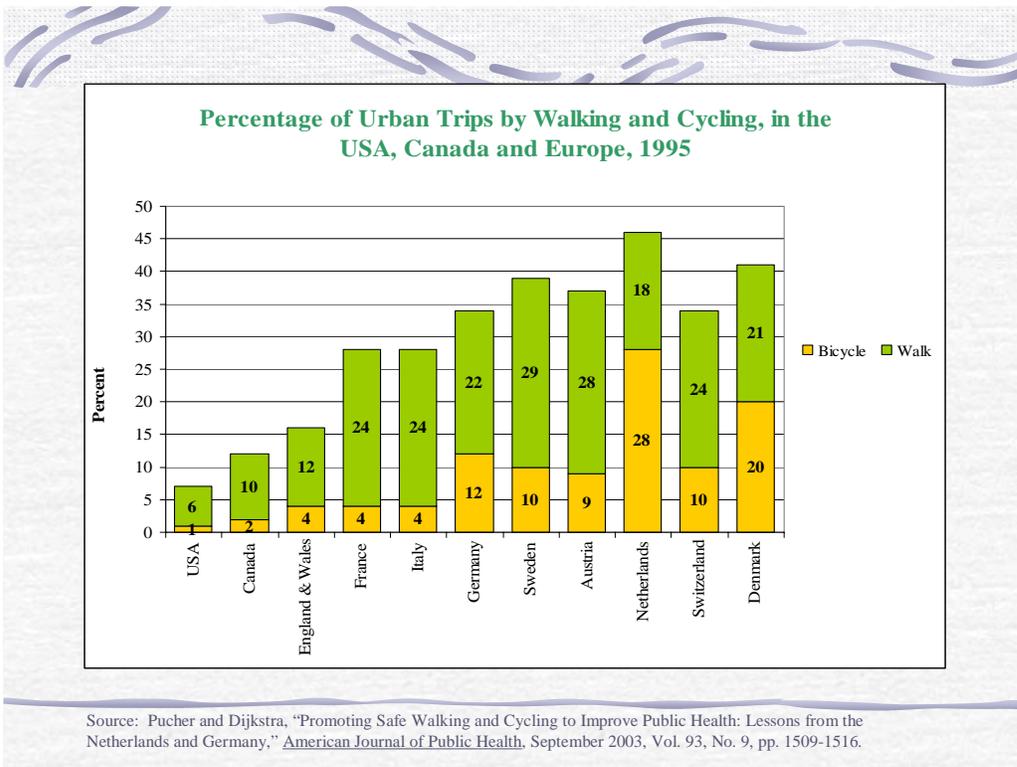
Les infrastructures qui favorisent le transport actif réussissent de façon extrêmement efficace à diminuer la dépendance envers l'automobile. Une étude menée à Toronto et à Edmonton révèle des résultats semblables. Plus de la moitié des ménages de la région centrale de Toronto ne possèdent pas de voiture et seulement 9 p. cent en possèdent deux ou plus. Dans la banlieue de Pickering, seulement 2 p. cent des ménages ne possèdent pas de voiture et 74 p. cent en possèdent deux ou plus. Dans la région centrale de Toronto, 28 p. cent des déplacements effectués entre 6 h et 9 h se font à pied ou à bicyclette, 38 p. cent en transport en commun et seulement 27 p. cent en voiture. Dans la banlieue de Markham, 63 p. cent des déplacements se font en voiture, 10 p. cent en transport en commun et 9 p. cent à pied et à bicyclette.

Partout en Amérique du Nord, le vélo et la marche sont devenus des modes de transport pratiques, rentables, écologiques et sains, à des fins récréatives et utilitaires. Dans la plupart des pays industrialisés, le transport actif constitue une partie intégrante et essentielle d'un système de transport équilibré et une solution de rechange à l'automobile.

Plusieurs villes de pays industrialisés ont accru de façon spectaculaire leur niveau d'utilisation de la bicyclette et investi de façon importante dans ces installations par la suite. Copenhague a connu une augmentation de 50 p. 100 en cinq ans; Eugene, en Oregon, de 75 p. 100; et Toronto, de 270 p. 100⁵. À Vancouver, la piste cyclable Adanac a été achevée en 1993, et le volume de bicyclettes a augmenté de 225 p. 100 de 1992 à 1996.

⁵ New York City, New York City Bicycle Master Plan, 1997, p. 6.
(<http://www.ci.nyc.ny.us/html/dcp/pdf/bike/cyclnyc.pdf>)





Percentage of Urban [...] = Pourcentage de déplacements urbains à pied et à vélo aux États-Unis, au Canada et en Europe, 1995

Percent = Pourcentage ; Bicycle = Vélo ; Walk = Marche

USA = États-Unis ; Canada = Canada ; England & Wales = Angleterre et pays de Galles ; France = France ; Italy = Italie ; Germany = Allemagne ; Sweden = Suède ; Austria = Autriche ; Netherlands = Pays-Bas ; Switzerland = Suisse ; Denmark = Danemark

Source: Pucher [...] = Source : Pucher et Dijkstra. « Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany », *American Journal of Public Health*, septembre 2003, vol. 93 n° 9, p. 1509-1516.

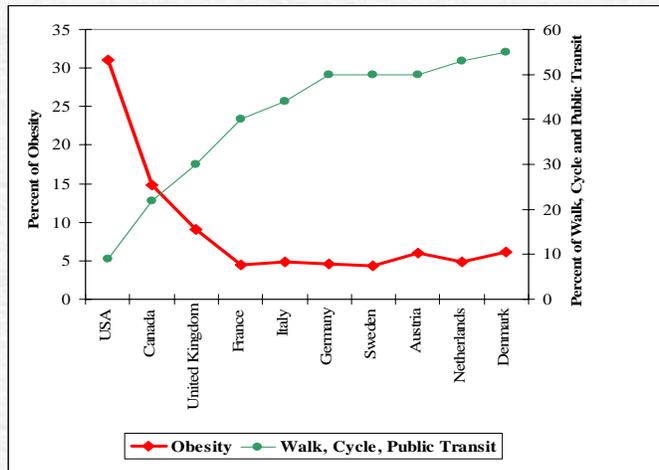
Il existe un fort rapport inverse entre l'utilisation des modes de transport actif et les taux d'obésité.



Go for Green / Vert l'action

5480, chemin Canotek, unité 16, Ottawa (Ontario) K1J 9H6
 Sans frais : 1 888 822-2838 Télécopieur : (613) 748-0357
 www.vertlaction.ca

Does auto-dependency make us fat? Obesity falls sharply with increased walking, cycling, and transit use.



Source: Pucher and Dijkstra, "Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health, *Am Journal of Public Health*, September 2003.

Does auto-dependency [...] = La dépendance envers l'auto fait-elle engraisser? Le taux d'obésité est inversement proportionnel au recours à la marche, au vélo et au transport en commun

Percent of Obesity = Pourcentage d'obésité ; Percent of Walk [...] = Pourcentage de recours à la marche, au vélo et au transport en commun

USA = États-Unis ; Canada = Canada ; United Kingdom = Royaume-Uni ; France = France ; Italy = Italie ; Germany = Allemagne ; Sweden = Suède ; Austria = Autriche ; Netherlands = Pays-Bas ; Denmark = Danemark.

Obesity = Obésité ; Walk [...] = Marche, vélo, transport en commun

Source: Pucher [...] = Source : Pucher et Dijkstra. « Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany », *American Journal of Public Health*, septembre 2003

Avantages économiques

Vert l'action, de concert avec Best Environmentally Sound Transportation of British Columbia, a publié en mars 2004 un dossier d'analyse sur le transport actif dans un rapport intitulé *The Economic Benefits of Walking and Cycling*⁶. Ces avantages comprennent notamment :

- Réduction des coûts de construction, de réfection et d'entretien des routes;
- Diminution des coûts attribuables aux émissions de gaz à effet de serre;
- Baisse du coût des soins de santé grâce à l'augmentation de l'activité physique et de la réduction des maladies respiratoires et des cardiopathies;
- Réduction des dépenses en essence, réparation et entretien pour les utilisateurs;
- Diminution des coûts grâce à la sécurité routière accrue;

⁶ Étude de cas sur le transport actif, Vert l'action, Better Environmentally Sound Transportation – BEST, mars 2004.



- Baisse des coûts externes imputables à la congestion;
- Réduction des subventions au stationnement;
- Diminution des coûts liés à la pollution atmosphérique;
- Réduction des coûts liés à la pollution de l'eau;
- Répercussions économiques positives du cyclotourisme;
- Répercussions économiques positives des ventes et de la production de vélos;
- Accroissement de la valeur des propriétés bordant les corridors verts; et
- Productivité accrue ainsi que réduction de l'absentéisme et des lésions au travail.

Le document *La vie active au travail : une bonne affaire* contient une analyse détaillée de ces avantages. Il est possible de se procurer ce document auprès de Vert l'action.

Conclusions

Parfois, nous passons à côté des solutions les plus simples et les plus évidentes!

La mise en œuvre d'une **stratégie nationale sur le transport actif** constitue un élément essentiel en vue de respecter nos obligations découlant du Protocole de Kyoto, de mener à bien la réforme des soins de santé et de créer des collectivités durables et viables.

Une telle stratégie représente l'un des véhicules les plus rentables et les moins coûteux de réduction des émissions de gaz à effet de serre susceptibles de produire des résultats importants pour un investissement modeste. Pour ce faire, il faut se concentrer sur le transport actif autour des lieux de travail et des écoles.

Les stratégies de transport devraient se pencher sur le mouvement des personnes et des biens, tout en faisant la promotion de l'identité canadienne, en explorant l'histoire du Canada, en réduisant les effets sur notre environnement naturel, en améliorant la santé de même qu'en favorisant le sens de la collectivité et l'égalité d'accès. On devrait reconnaître et encourager des formes de transport actif conformes à l'histoire et la culture canadiennes.

Ce document et les recommandations qu'il contient sont respectueusement soumis au Comité permanent des finances.

Recommandations

Dans la ligne des engagements du discours du Trône et dans la perspective du prochain budget, nous présentons respectueusement au Comité, afin qu'il les examine, les recommandations suivantes :

1. Que le gouvernement fédéral, de concert avec ses homologues provinciaux et territoriaux, se fixe comme but d'accroître le recours aux modes de transport actif chez les Canadiens, jusqu'à concurrence de 15 à 20 p. 100, au cours des dix prochaines années.
2. Que le gouvernement fédéral crée un Secrétariat national du transport actif apparenté au Bureau de l'infrastructure qui constituerait un volet essentiel des stratégies adoptées par le Canada pour résoudre les questions des changements climatiques, de la congestion dans le secteur du transport en



commun et des problèmes de santé de la population causés par l'inactivité physique. (Le rôle du Secrétariat national est défini en détail ci-dessous).

3. Que le gouvernement fédéral exige que 7 p. 100 du financement de l'infrastructure des transports urbains, du réseau routier et d'autres installations de transport soient affectés à l'infrastructure du transport actif⁷

Le Secrétariat national pour le transport actif devrait :

mener, à l'échelle nationale, des tables rondes sur le transport actif, préparer un document de stratégie nationale et rendre compte promptement de ses actes au gouvernement fédéral;

mettre en œuvre la Stratégie nationale de transport actif, telle que l'a approuvée le gouvernement fédéral;

entreprendre des recherches pour définir les pratiques exemplaires, à l'échelle nationale et internationale, pour la mise en œuvre de plans exhaustifs de transport actif communautaire;

lancer une campagne de marketing social visant à sensibiliser les Canadiens, à créer chez eux des changements de comportement et à les inciter à remplacer l'automobile par un mode de transport actif pour les courtes distances;

collaborer avec les municipalités pour entamer le processus d'aménagement, dans les banlieues, d'une infrastructure de transport actif et de transport en commun plus efficace, qui encourage le transport intermodal;

appuyer et encourager l'adoption, dans les écoles et dans les milieux de travail canadiens, du Défi transport et de programmes d'aménagement de voies d'accès actives et sûres;

mettre en place des stratégies à l'intention des institutions communautaires, y compris les bureaux, les écoles et les commerces, afin d'améliorer l'efficacité du transport des gens et des biens;

évaluer les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs de la Stratégie nationale de transport actif et en faire rapport aux ministres concernés.

⁷ Le financement de 7 p. 100 est recommandé à titre de cible nationale provisoire raisonnable. Dans la plupart des grandes villes, au moins 7 p. 100 du public qui se déplace choisissent des modes de transport actif. Dans le cadre du programme d'infrastructure de 1996, 5 p. 100 des sommes consacrées à l'infrastructure des transports ont été dépensées pour l'aménagement des installations de marche et de cyclisme à l'échelle nationale, avec d'importantes variations. Québec, par exemple, est un chef de file de la première heure en matière d'infrastructure de transport actif et la ville a, pendant la même période, alloué 13 p. 100 des sommes consacrées à l'infrastructure des transports pour appuyer les modes de transport actif. Les États-Unis consacrent 10 p. 100 de leurs dépenses de transport à l'aménagement d'installations de marche et de cyclisme.

