« COMMENT ADAPTER L'ARGUMENTAIRE EN FAVEUR DU TRANSPORT ACTIF EN FONCTION DU MILIEU CIBLE »

Chantier transport actif de la TIR-SHV de la Mauricie

Février 2016

Saines Habitudes de Vie Mauricie

Québec EN FORME

TABLE DES MATIÈRES

1. Qu'est-ce que le transport actif 4
2. Statistiques 5
3. Freins et obstacles au transport actif 8
4. Plusieurs facteurs influencent les habitudes de transport actif des jeunes 8
5. Pourquoi utiliser le transport actif 9
   - 5.1 Impacts sur la santé 9
     - 5.1.1 Santé Physique 10
     - 5.1.2 Condition physique 10
     - 5.1.3 Bien-être psychologie et la santé mentale 10
     - 5.1.4 Compétences sociales 10
     - 5.1.5 Habiletés cognitives 10
   - 5.2 Impacts sur la réussite éducative 10
   - 5.3 Impacts sur la qualité de vie et bien-être collectif 11
   - 5.4 Impacts sur la sécurité 11
   - 5.5 Impacts économiques 11
   - 5.6 Impacts politiques 12
6. Comment peut-on changer la situation 13
   - 6.1 S'engager à mettre en place des environnements physiques, politiques, sociaux et économiques qui favorisent le transport actif 13
   - 6.2 Miser sur le développement des connaissances et des compétences 16
   - 6.3 Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif 17

ANNEXES 18

Milieu municipal 19

1 Villes - Municipalités 19

2 MRC 22

3 Commissions scolaires 25

4 Écoles primaires et secondaires publiques 28

5 Écoles primaires et secondaires privées 32

6 Collège d'enseignement général et professionnel (CEGEP) 33

Milieu communautaire et loisir 36

7 Comités locaux des loisirs (municipal) 36

8 Organismes communautaires 39

9 Organisations sportives (club ou association) 42

10 Maison des jeunes 45

Parents 46

11 Parents 46

Média 47

12 Média 47

Comité québécois de formation 47

13 Répertoire des ressources – Transport actif 49

CHANTIER TRANSPORT ACTIF DE LA TIR-SHV DE LA MAURICIE

« Comment adapter l'argumentaire en faveur du transport actif en fonction du milieu ciblé »

1. **Qu'est-ce que le transport actif ?**

Le transport actif, c'est toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'être humain qui se déplace pour un motif utilitaire. (Vélo Québec 2011). Il existe de nombreuses façons de faire du transport actif, que ce soit marcher jusqu'à l'arrêt d'autobus ou se rendre à l'école/travail en bicyclette.

Le transport actif inclut de nombreux modes et méthodes de déplacement actifs, comme :

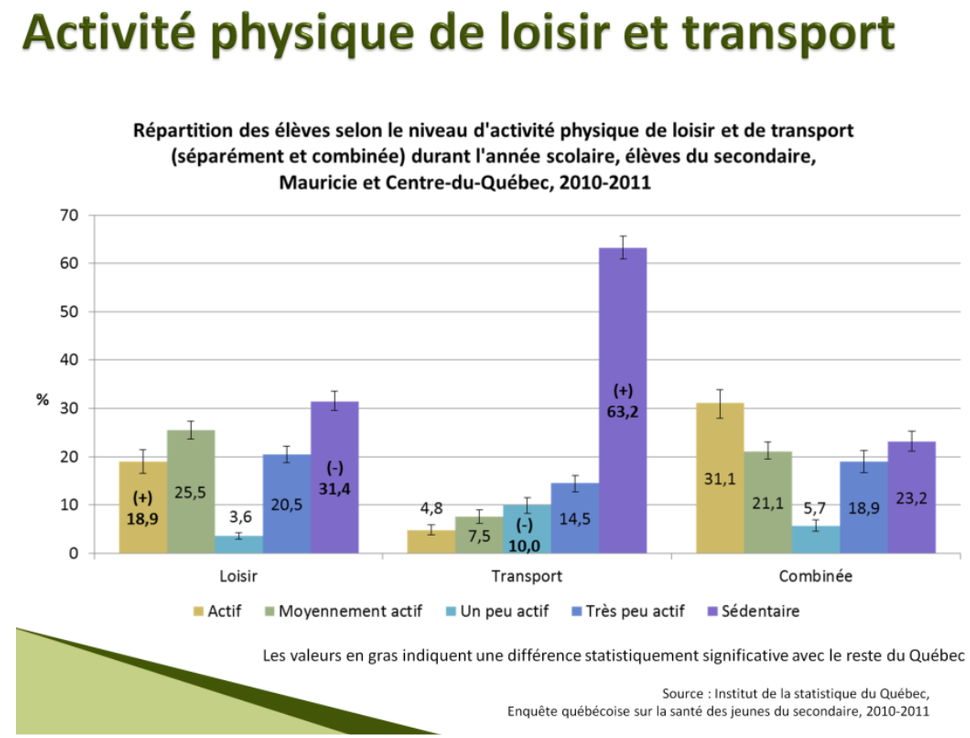
- se déplacer en marchant ou en courant;
- se déplacer à vélo;
- se déplacer au moyen de patins à roues alignées;
- se déplacer en planche à roulettes;
- se déplacer en fauteuil roulant non motorisé;
- se déplacer en raquettes à neige ou en skis;
- se déplacer en trottinette ou en trottinette des neiges;
- se déplacer en utilisant le transport multi-modal*.

* Combinaison de différents moyens de transport pouvant être non motorisés et motorisés dans un même segment de déplacement. Il s'agit d'un cocktail de transports adaptés à son mode de vie. En réponse à une demande grandissante, de plus en plus de transporteurs se montrent accueillants à l'égard des cyclistes qui utilisent cette méthode. La complémentarité du vélo et du transport public leur permet une alternative à l'automobile.

2. Statistiques

Profil des jeunes :

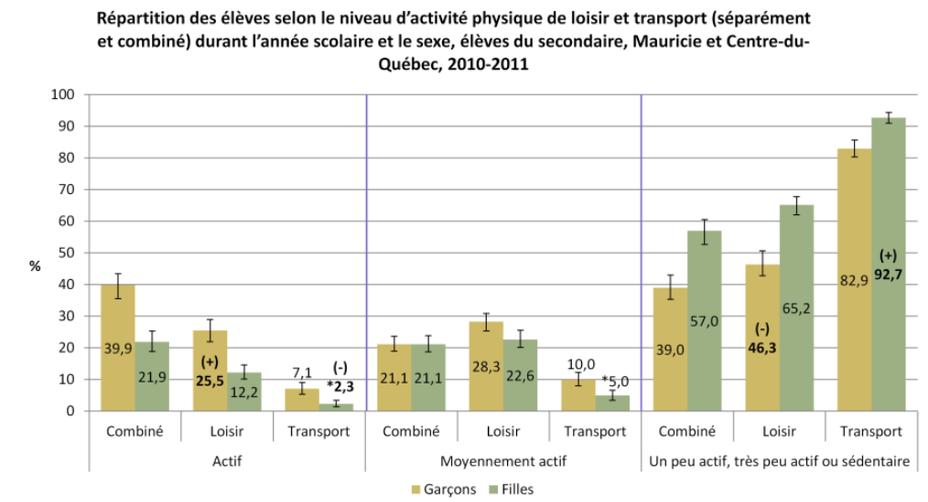
- En Mauricie et au Centre-du-Québec, si l'on combine les activités physiques de loisir et de transport, environ 31 % des jeunes du secondaire (12 à 17 ans) sont considérés comme actifs durant l'année scolaire en atteignant le volume d'activité physique recommandé). Près de 19 % des élèves parviennent à ce niveau (actif) qu'à l'aide de l'activité physique de loisir et 4,8 % y arrivent avec l'activité physique de transport uniquement (voir tableau 1) *(Source : Institut de la statistique du Québec : Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011)*
- En Mauricie et au Centre-du-Québec , 23 % des jeunes sont sédentaires (soit qu'ils ne pratiquent aucune activité de loisir ou de transport ou qu'ils en font moins d'une fois par semaine en excluant le cours d'éducation physique). Pris séparément, on compte 31 % de sédentaires durant les loisirs et 63 % quant au transport. Comparativement au reste du Québec, nos jeunes sont plus actifs au cours de leurs loisirs (19 % c. 16 %) et présentent, en conséquence, moins de sédentaires (31 % c. 34 %). Par contre, la sédentarité quant au transport est plus importante en Mauricie et au Centre-du-Québec que dans le reste du Québec (63 % c. 58 %) (voir tableau 1) *(Source : Institut de la statistique du Québec : Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011)*
- En Mauricie et au Centre-du-Québec , environ 69 % des élèves présentent un poids normal, 9 % ont un poids insuffisant et 21 % affichent un surplus de poids. Sur ce dernier nombre, 15 % des jeunes font de l'embonpoint et 7 % sont obèses *(Source : Institut de la statistique du Québec : Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011)*



- En Mauricie et au Centre-du-Québec , que ce soit par activité physique de transport (7 % c.2,3 %), de loisir (26 % c. 12 %) ou pour la combinaison de ces deux types d'activités (40 % c. 22 %.), les garçons sont toujours plus nombreux à être actifs que les filles. En conséquence, les filles demeurent peu actives, très peu actives ou sédentaires en plus grande proportion que les garçons tant dans leurs transports (93 c. 83 %), leurs loisirs (65 % c. 46 %) ou pour ces deux types d'activités combinés (57 % c. 39 %) (voir tableau 2) *(Source : Institut de la statistique du Québec : Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011).*
- Seulement 40% des jeunes d'aujourd'hui sont suffisamment actifs pour retirer des bénéfices sur leur santé *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;

- Seulement 7% des enfants de 5 à 11 ans satisfont aux Directives canadiennes en matière d'activité physique pour les enfants et les jeunes, lesquelles recommandent au moins 60 minutes d'activité physique d'intensité modérée à vigoureuse par jour. *(Source : Jeunes en forme Canada (2013). Conduisons nos enfants à adopter des habitudes malsaines ? Le Bulletin 2013 de l'activité physique chez les jeunes en forme Canada. Toronto : Jeunes en forme Canada.)* ;
- Le transport actif vers l'école a baissé de 50 % en moins de 30 ans *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- Un jeune sur cinq se déplace à pied ou à vélo pour se rendre à l'école *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- Pour 57,3 % des jeunes, le transport vers le lieu de pratique d'activité est l'un des principaux obstacles à être actif pendant leurs moments de *loisir* *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- 52,1 % des jeunes au primaire fréquentant des écoles de milieux défavorisés se rendent habituellement à pied à l'école, comparativement à 33 % des jeunes de milieux favorisés *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org);*
- Au Québec, globalement, 18,7 % des jeunes se déplacent de façon active pour se rendre à l'école. Une plus grande proportion de jeunes du primaire, soit 35,7 %, se déplacent activement, comparativement à 12,7 % des jeunes du secondaire *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)* ;

Activité physique de loisir et transport



Les valeurs en gras indiquent une différence statistiquement significative avec le reste du Québec

Tableau 2

- Au Québec, plus de trois jeunes (de 12 à 17 ans) sur quatre (76,8 %) rapportaient une utilisation de la marche toutes les semaines pour leurs déplacements utilitaires. Ce résultat marque une nette amélioration par rapport à 1994-1995 (67 %), mais il demeure comparable à celui de 2003 (76,4 %). Par ailleurs, une proportion moins élevée de jeunes Québécois (de 12 à 17 ans) comparativement à ceux de l'ensemble du Canada (76,8 % contre 83,5 %) marche pour se déplacer et ce constat se vérifie pour les garçons comme pour les filles. *(Source : Institut national de santé publique du Québec, 2008 Base de données : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, cycle 3.1, 2005.*);
- Au Québec, environ trois jeunes (de 12 à 17 ans) sur dix (31,5 %) affirmaient utiliser le vélo toutes les semaines pour leurs déplacements utilitaires. Contrairement à la marche, le pourcentage d'adeptes masculins du vélo est un peu plus élevé, tant chez les jeunes que chez les adultes. Par ailleurs, on n'observe aucune amélioration par rapport à 1994-1995, tant en ce qui concerne les 12-17 ans que les 18 ans ou plus. Enfin, une proportion plus élevée de jeunes Québécois (12 à 17 ans) utilise le vélo par rapport à ceux de l'ensemble du Canada (31,5 % contre 27,6 %) *(Source : Institut national de santé publique du Québec, 2008 Base de données : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, cycle 3.1, 2005.).*

Environnement bâti

- Plus de 80 % des enfants du primaire habitent à moins de 1,6 km de leur école *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- En milieu urbain, près de 90 % des quartiers résidentiels se trouvent à moins d'un kilomètre d'un parc ou d'un espace vert récréatif *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- Environ 50 % des quartiers résidentiels urbains sont à proximité de lieux récréatifs (gymnase, piscine, aréna, centre communautaire de loisirs, etc.) *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- Au Québec, même si plus de 85 % des établissements scolaires offrent des supports à vélo à leurs élèves, seulement une école secondaire sur deux et une école primaire sur cinq sont situées à proximité de pistes cyclables permettant aux élèves de se rendre à l'école de façon active *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)*;
- Au Québec, seulement un peu plus de 20 % des MRC et des municipalités ont des orientations favorisant l'aménagement de quartiers selon les critères du nouvel urbanisme soit la densité, la mixité et la connexité *(Source : Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif, fiche No 3. Transport actif, Québec en forme.org)* ;

Impact sur la santé

- Marcher 1.6 kilomètre à pied par jour réduit de 40% le risque de mourir d'un cancer. *(Source : www.trotibus.ca.)*;
- L'exercice qu'un enfant fait en se rendant à l'école se reflète sur son habileté de concentration pendant environ 4 heures suivant cet exercice. *(Source : www.trotibus.ca.)*.;
- « De 1987 à 2010, le nombre total de vélos a plus que doublé au Québec. Quant au nombre de cyclistes réguliers, il a augmenté de 50 %. Pourtant, on a constaté, parallèlement, une diminution de 58 % du nombre de décès reliés aux accidents cyclistes. De plus, les blessures graves ont chuté de 72 % et les blessures légères, de 52 %. À ce chapitre, le Québec ne constitue pas un cas isolé. Aux Pays-Bas, de 1980 à 2005, la popularité du cyclisme a augmenté de 45 % alors que le nombre de victimes d'un accident de la route a diminué de 58 %. Les provinces canadiennes qui ont le plus investi dans le cyclisme voient augmenter le nombre de cyclistes et diminuer le taux de mortalité associé à sa pratique. Cela se vérifie au Québec.» *(Source : L'état du vélo au Québec en 2010, page 15);*
- Chaque kilomètre parcouru à pied sur une base quotidienne est associé à une diminution de presque 5 % de la probabilité d'être obèse; Alors que chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour passées en voiture, comme conducteur ou passager, correspond à une hausse de 6 % de la probabilité d'être obèse. Parcourir la distance de 2 km à pied = 30 min (1 km aller-retour, 1 km étant la distance où la marche est le mode le plus efficace) 10 km à vélo = 40 min (5 km aller-retour, 5 km étant la distance où le vélo est le mode le plus efficace). *(Source : Direction de la santé publique de Montréal (2006). Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Québec)*.

3. Freins et obstacles au transport actif

- Le sentiment d'insécurité :
  - ✓ La perception qu'ont les parents de la sécurité de leur quartier
  - ✓ L'absence d'éclairage et de mesures atténuant la vitesse des automobiles
  - ✓ L'absence d'accotements routiers adéquats
  - ✓ La densité automobile
  - ✓ Marcher seul
  - ✓ Le sentiment d'incompétence chez les jeunes de circuler à vélo ou avec tout autre moyen de transport actif
- Le temps, l'horaire familial;
- La distance:
  - ✓ Longue distance à couvrir en milieu rural
  - ✓ L'étalement urbain qui créé des distances importantes à couvrir pour se déplacer et consommer des services
- L'absence de parc, de piste cyclable et de corridor piétonnier;
- La norme sociale favorable à l'automobile ;
- L'offre de plus en plus grande de concentrations scolaires et de programmes particuliers dans les écoles primaires et secondaires qui amènent des déplacements plus longs des élèves.

4. **Plusieurs facteurs influencent les habitudes de transport actif des jeunes**

- La proximité et l'accessibilité des services, ainsi que des installations et équipements de sport et de loisir;
- Un quartier offrant un potentiel piétonnier propice aux déplacements actifs;
- La sécurité, mais surtout la perception de la sécurité (les craintes parentales limitent la mobilité des enfants);
- L'attitude et les valeurs favorables de la communauté face au transport actif;
- Le développement d'habiletés motrices facilitant l'utilisation des différents moyens de transport actif. Les normes sociales, la perception de l'entourage, l'approbation sociale (ex. : l'automobile comme symbole de réussite sociale, le transport actif associé aux personnes qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture, etc.);
- La topographie et les conditions météorologiques.

ARGUMENTAIRE

5. Pourquoi utiliser le transport actif ?

Le simple changement d'un mode de vie sédentaire à un mode de vie modérément actif peut avoir des **bienfaits énormes sur la santé** des jeunes. Or, le transport actif permet **d'augmenter significativement la pratique d'activités physiques et de rejoindre des milliers de jeunes qui ne pratiquent aucune autre forme d'activité physique** en raison notamment de leur faible intérêt pour l'activité physique, des faibles moyens financiers de leurs parents, ou encore du peu d'installations sportives à proximité de leur domicile. À lui seul, le transport actif permet d'accroître de 6 % la proportion de jeunes qui font suffisamment d'activité physique. En plus d'augmenter l'activité physique quotidienne, le transport actif **favorise l'autonomie et la socialisation**. Le transport actif permet également de diminuer la pollution sonore et atmosphérique de même que d'améliorer la qualité de vie et la sécurité dans le voisinage de l'école. En somme, le transport actif contribue au **bien-être des individus et au bien-être collectif**!

En somme, le transport actif contribue au maintien d'une bonne santé en plus de favoriser la qualité de vie, la réussite éducative et le sentiment de sécurité. De plus, les enjeux et les impacts économiques ainsi que politiques sont favorables à ce mode de transport.

5.1 Impacts sur la santé

Considérant que le transport actif peut contribuer de façon importante à l'adoption et au maintien d'un mode de vie physiquement actif durant l'enfance et l'adolescence, il a un effet sur les différentes composantes de la santé : **la santé physique et psychologique, la condition physique, les compétences sociales et les habiletés cognitives.**

5.1.1 Santé Physique :*

- Augmente ou améliore la santé cardio-vasculaire, le profil lipidique et la santé osseuse;
- Diminue la pression artérielle des jeunes hypertendus, l'hyperinsulinémie, l'intolérance au glucose, les risques du cancer du sein, l'embonpoint et l'obésité, le taux de cancer et les maladies cardiovasculaires.

*5.1.2 Condition physique** :

- Augmente ou améliore les habiletés motrices, l'aptitude cardiorespiratoire, la composition corporelle, la force, la puissance, l'endurance musculaire, la capacité anaérobique, la flexibilité, la coordination, l'agilité et l'équilibre.

5.1.3 Bien-être psychologique et la santé mentale :*

- Augmente ou améliore le bien-être psychologique, l'image et l'estime de soi, le sentiment d'efficacité personnelle, la gestion des émotions et la résilience;
- Diminue le stress, l'anxiété et les symptômes de la dépression.

5.1.4 Compétences sociales :*

- Augmente ou améliore le réseau social, la confiance envers les autres, l'attachement à la communauté, l'habileté à résoudre des conflits et l'esprit sportif;
- Diminue l'isolement et la délinquance.

5.1.5 Habiletés cognitives :*

- Augmente ou améliore la fonction exécutive (l'inhibition, la planification, le jugement, la prise de décision, le changement de stratégie), la mémoire et la relaxation.

5.2 Impacts sur la réussite éducative* :

- Augmente ou améliore l'attention, la concentration, le comportement en classe, le taux de présence dans les écoles, le sentiment d'appartenance à l'école, les résultats scolaires et le nombre d'années de scolarité;
- Aide à combattre la sédentarité parmi les élèves;
- Favorise l'autonomie et la socialisation.

*Source : Le sport, l'activité physique et les jeunes : savoir et agir (Avis du comité scientifique de Kino-Québec 2011), p. 10 à 29.

5.3 Impacts sur la qualité de vie et bien-être collectif:

- Augmente ou améliore l'autonomie, la socialisation, la qualité de l'air, l'environnement et facilite la circulation autour de l'école;
- Diminue la sédentarité, les problèmes et les coûts de santé, la congestion routière, la pollution (sonore) et les gaz à effet de serre.

5.4 Impacts sur la sécurité :

- Diminution de la circulation et de la congestion autour des écoles pendant les heures de pointe (arrivée et départ des élèves);
- La circulation motorisée intense a un impact sur le sentiment de sécurité des gens;
- Diminution du nombre d'automobiles, ce qui limite les risques d'accidents graves ;
- Augmentation du nombre de cyclistes présents sur les routes, ce qui favorise le niveau d'attention des automobilistes habitués à partager la route avec ceux-ci;
- Augmentation du nombre d'automobilistes qui sont également cyclistes, ce qui favorise un meilleur partage de la route;
- Améliore le niveau d'interaction sociale entre les gens ;
- Favorise le sentiment d'appartenance à une ville ou à un quartier qui est fonction du sentiment de sécurité et de bien-être de ce lieu et contribue à la réduction de la criminalité dans les quartiers ;

5.5 Impacts économiques :

- Un calcul effectué par l'Organisation mondiale de la Santé permet de mesurer les économies qu'entraîne la pratique du vélo en diminuant la mortalité. Ce calcul tient compte de divers facteurs, notamment le nombre de déplacements, la distance moyenne parcourue par chaque cycliste et le nombre de jours où l'on roule. En utilisant cette grille, on estime à environ 50 millions de dollars les bénéfices santé annuels associés au réseau cyclable québécois. À ceux-ci s'ajoutent les bénéfices liés à la réduction des maladies, plus difficiles à quantifier, mais indéniables *(Source : L'état du vélo n 2010, page 14);*
- En 2001, le fardeau économique de l'inactivité physique était évalué à 5,3 milliards de dollars. *(Source : Katzmarzyk, P.T. et I Janssen, The economic costs associated with physical inactivity and obesity in Canada: An update, Revue canadienne de physiologie appliquée, vol 29, 2004, p. 90-115, (la revue s'intitule maintenant Physiologie appliquée, nutrition et métabolisme)*;
- Dans la ville de Portland (USA), sur une base mensuelle, les cyclistes dépensent 24% plus que les automobilistes (Des résultats similaires ressortent d'autres études à Toronto et de 3 autres villes en Nouvelle-Zélande). Mensuellement : auto = 61,03 VS. 75,66$. *(Source: Protected Bike Lanes Mean Business, How 21st Century Transportation Networks Help New Urban Economies Boom, A report from People For Bikes and Alliance for Biking & Walking)* ;

- En 2010, Denis Brossard, le président d'Aires Libres (Piétonnisation de la rue Ste-Catherine), a affirmé que «les deux millions de personnes qui parcourent l'artère pendant l'été entraînent une hausse du chiffre d'affaires des commerçants de 15 à 25%». *(Source : Journal métro du 14 avril 2011, La piétonnisation bientôt en marche, JENNIFER GUTHRIE)*;
- Une étude de l'Université du Massachusetts a démontré que les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclables dans 11 villes américaines avaient créé plus d'emplois directs et indirects que les montants investis dans les infrastructures routières. Les infrastructures cyclables ont généré 11,41 emplois pour chaque million dépensé, les infrastructures piétonnières, 9,91 emplois/1 million $ US tandis que les infrastructures routières ont créé 7,75 emplois/1 million $ US. *(Source : Garrett-Peltier, Heidi, ESTIMATING THE EMPLOYMENT IMPACTS OF PEDESTRIAN, BICYCLE, AND ROAD INFRASTRUCTURE, CASE STUDY: BALTIMORE, Political Economy Research Institute University of Massachusetts, Amherst, December 2010)*;
- En 2003, les dépenses des utilisateurs sur la Route verte étaient évaluées à 134 M$/an. *(Source : Les retombées économiques de la Route verte. Mars 2003. Chaire de Tourisme de l'UQAM)*;
- Au Canada, les pertes économiques liées à la congestion routière ont été estimées, en dollars de 2002, à entre 2,3 milliards de dollars et 3,7 milliards de dollars: temps perdu, coûts de fonctionnement des véhicules, carburants et émissions polluantes. *(Source : Transport Canada, Le coût de la congestion urbaine au Canada, Programme de démonstration en transport urbain)*.
- Le cyclotourisme a le vent dans les voiles! Hotel.com a classé le cyclotourisme 7e dans son top 10 des principales tendances en matière de voyages pour 2015 « Cyclotourisme : Déjà populaire en Europe et en croissance aux États-Unis, avec les nouvelles pistes cyclables qui se multiplient partout au pays, le Canada est sur le point d'être le prochain sur la liste pour le cyclotourisme. Sa proximité avec les États-Unis et ses vastes paysages en font une destination tout indiquée dans ce domaine, et le Québec en est un exemple parfait avec sa Route Verte, la plus longue piste cyclable d'Amérique du Nord. En plus, c'est un tourisme écologique. ». *(Source : Les voyages en 2015 : Destinations, innovation et variations, http://www.newswire.ca/fr/story/1464979/les-voyages-en-2015-destinations-innovation-et-variations)*.

5.6 Impacts politiques;

- Le nombre de cyclistes adultes s'est accru de 500 000 depuis 2005*;
- Plus de la moitié des Québécois (54 %) fait du vélo en 2010. Une hausse comparativement à 2000 (49 %) et à 2005 (47 %). Un retour encourageant au niveau observé en 1995 (53 %)*;
- Le nombre de personnes qui font du vélo au moins une fois par semaine ne cesse de progresser depuis 2000 (1,6 million en 2000; 1,8 million en 2005 et 2 millions en 2010)*;
- Le taux de cyclistes est de 84 % chez les enfants et les adolescents : une baisse de 9 % en cinq ans*;

- Le nombre de cyclistes qui utilisent le vélo à des fins de transport a doublé : 37 % des cyclistes utilisent le vélo occasionnellement ou quotidiennement comme moyen de transport. En 2000, la proportion était de 20 %*;
- De 1987 à 2010, le nombre total de vélos a plus que doublé au Québec, et le nombre de cyclistes assidus, lui, a augmenté de 50 %. Pour la même période, on note une diminution de 58 % du nombre de décès cyclistes, une diminution de 72 % des blessures graves et une diminution de 52 % des blessures légères*.

**(Source l'État du vélo au Québec, 2010)*

6. Comment peut-on changer la situation?

En choisissant d'augmenter le transport actif des jeunes, on décide de tout mettre en œuvre pour remettre la rue et le quartier à l'échelle humaine, à l'échelle des jeunes et des familles. Ces choix peuvent comprendre des **mesures contraignantes à l'égard de l'automobile** pour en diminuer, voire restreindre son utilisation. Il importe que les organisations et les acteurs concernés agissent de façon globale et complémentaire, et ce, à la fois sur les environnements physiques, politiques et économiques qui façonnent les comportements des jeunes, miser sur le développement des connaissances et des compétences des jeunes et véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif.

6.1 S'engager à mettre en place des environnements physiques, politiques, sociaux et économiques qui favorisent le transport actif.

Pistes d'action suggérées

Environnements physiques :

- Créer des corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école;
- Diminuer la vitesse et la densité de la circulation à proximité des écoles;
- Améliorer le déneigement des rues notamment à proximité des écoles et des collèges;
- Aménager des zones scolaires comportant une limite de vitesse maximale de 30km/h.;
- Aménager des infrastructures d'atténuation et d'apaisement de la circulation;
- Aménager dans les écoles des stationnements sécuritaires pour le personnel, les visiteurs et les utilisateurs du service de garde;
- Éloigner les débarcadères des autobus scolaires des écoles;
- Aménager des débarcadères d'autobus sécuritaires;
- Aménager des aires d'attentes d'autobus confortables;

- Avoir un service de transport en commun fiable et rapide;
- Aménager, particulièrement dans les quartiers défavorisés, des parcs, des corridors piétonniers et cyclables ainsi que des installations sportives et de plein air, et les rendre plus accessibles aux organismes communautaires;
- Réaliser des aménagements piétonniers et cyclables sécuritaires, conviviaux et efficaces;
- Tracer des lignes de rives le long des rues;
- Élargir l'accotement des rues et routes lors de la réfection de celles-ci.
- Construire des trottoirs;
- Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante;
- Aménager les voies publiques et les nouveaux quartiers de sorte qu'ils facilitent les déplacements non motorisés sécuritaires;
- Aménager des traverses pour piétons et des traverses d'écoliers;
- Améliorer l'éclairage des rues, des intersections et des parcs;
- Augmenter la durée du temps de traverse pour les piétons aux intersections dotées de lumières de circulation avec signal lumineux;
- Ajouter du mobilier urbain;
- Améliorer la signalisation.

Environnements politiques :

- Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.);
- Arrimer le développement du réseau cyclable à vocation touristique avec le développement du réseau utilitaire afin qu'il satisfasse les besoins de la vie quotidienne des jeunes et de la population en général;
- Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs et les terrains de jeux afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les parents ;
- Adopter des politiques d'entretien et d'amélioration constantes des infrastructures réservées aux cyclistes et aux piétons;
- Adopter une politique qui vise à équiper adéquatement toutes les écoles de supports à vélo;
- Limiter la vitesse de la circulation à 30 km/h dans les zones scolaires, près des parcs et des terrains de jeux;

- Privilégier la mixité des usages, la proximité des services, la densité résidentielle et la connectivité des quartiers dans le développement immobilier;
- Adopter des mesures favorisant le partage de la rue ;
- Embaucher des brigadiers scolaires pour assurer la sécurité des élèves aux endroits stratégiques (circulation dense, boulevard, absence de lumière de circulation, etc…) ;
- Embaucher des patrouilleurs à vélo ;
- Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus;
- Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif.

Environnements sociaux : (nouvelle section créée à partir d'énoncés qui se retrouvaient dans d'autres sections)

- Développer des projets intergénérationnels;
- Développer des objectifs en classe ou en famille pour réduire l'utilisation de la voiture et récompenser les élèves qui deviennent les champions du transport actif ;
- Établir un défi hebdomadaire à l'école qui engage les parents et les écoliers à marcher ou pédaler vers l'école une fois ou plus par semaine ;
- Élaborer un programme qui fournit aux jeunes enfants un compagnon de marche plus âgé pour se rendre à l'école ;
- Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales;
- Aider et encourager les élèves et les étudiants à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes;
- Inclure la marche dans les projets d'aménagement et d'animation de la cour d'école;

Environnements économiques :

- Offrir aux jeunes le transport en commun gratuit ou à un coût abordable;
- Offrir un système de transport collectif ou de transport en commun;
- Mettre en place un système de transport multi-modal.
- Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires.

6.2 Miser sur le développement des connaissances et des compétences

Cela signifie d'offrir aux jeunes ainsi qu'aux gens qui les entourent des occasions d'apprentissage, de formation et d'expérimentation en intégrant, aux horaires et programmations habituels, des activités ou des programmes d'expérimentation, de découvertes et d'éducation au transport actif donnés par des personnes qualifiées.

Pistes d'actions suggérées

- Offrir, par des programmes éducatifs s'adressant aux jeunes, aux parents et au personnel scolaire, des solutions de rechange aux courts déplacements faits en automobile (*Marches accompagnées, Pedibus, Vélobus, Trottibus,* etc…);
- Mobiliser les parents autour d'un projet rassembleur;
- Se déplacer à pied ou à vélo pour participer aux activités de l'école, du service de garde, du camp de jour ou du centre communautaire, si elles se tiennent à proximité;
- Organiser, dans les différents milieux de vie des jeunes, des activités hebdomadaires de marche ou à vélo;
- Offrir des ateliers de mécanique vélo et d'entretien;
- Inclure des activités de reconnaissance et de découverte des installations situées à proximité de l'école ou du milieu de garde;
- Utiliser toutes les opportunités et occasions permettant aux jeunes de devenir de bons piétons et de bons cyclistes;
- Offrir aux jeunes des ateliers sur la santé, l'alimentation et la sécurité relative aux modes de déplacements actifs (à pied, vélo, patins à roues alignées, etc…) lors des sorties à vélo;
- Organiser de petites activités concernant le transport actif de façon sporadique ou régulière afin de créer l'habitude et de développer le goût;
- Combiner voiture et marche pour les parents qui vont reconduire leur enfant (ex. : garer la voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher avec son enfant jusqu'à son établissement scolaire ou autre lieu) ;
- Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ;
- Laisser les enfants marcher avec un jeune plus âgé ou en groupe ;
- Laisser les enfants se rendre en planche à roulettes, en patin à roues alignées ou en trottinette si l'école le permet ;
- Parcourir le trajet domicile-école avec l'enfant pour mieux évaluer les éléments de sécurité et la compétence de l'enfant;
- Offrir aux jeunes de 5e et de 6e année une formation évaluant et reconnaissant leurs habiletés à vélo (ex.: « Certificat de cycliste averti » de Vélo Québec) via la planification pédagogique des enseignants;
- Former des encadreurs certifiés pour assurer des sorties à vélo sécuritaires dans les camps de jour.

6.3 Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif.

Pistes de solution suggérées

- Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités;
- Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias);
- Participer à la campagne de sensibilisation durant le « Mois international Marchons vers l'école » (MIME);
- Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai dans les services de garde scolaire;
- Favoriser l'activité physique en général;
- Promouvoir le transport actif dans les communications aux enfants et aux parents.
- Participer à la campagne WIXX;
- Participer au Grand Défi Pierre Lavoie;
- Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des jeunes;
- Élaborer des mécanismes de communication et d'implication des parents afin qu'ils puissent poursuivre à la maison les apprentissages faits à l'école ou au service de garde;
- Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles;
- Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche);
- Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.

Conclusion

Les jeunes qui ont recours au transport actif sont globalement plus actifs que ceux qui font les mêmes trajets en voiture parce que ces derniers ne compensent pas les périodes d'inactivité en faisant plus d'exercices dans leur temps libre. Le déplacement actif représente une part significative de la dépense énergétique quotidienne et une stratégie quotidienne de choix qui contribue au maintien d'une bonne santé et au bien-être des jeunes et de la population. Il s'agit donc d'un potentiel énorme, d'un potentiel pourtant encore peu exploité qui n'attend que vous pour se réaliser. Il vous appartient donc de favoriser des environnements favorables au transport actif pour vos jeunes et votre communauté.

« Les cultures et les climats sont différents partout dans le monde,
mais les gens sont les mêmes.
Ils changent leurs habitudes en fonction des services, des équipements que nous mettons à leur disposition »

Pour des villes à échelle humaine, Jan Gehl, architecte et urbaniste danois

ANNEXES

MILIEU MUNICIPAL			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
1	Villes Municipalités	**Haute direction** (Mairie, conseil municipal, direction générale). **Départements** (Urbanisme, service des loisirs, environnement, développement économique, aménagement, entretien des voies cyclables et piétonnières, transport et voirie). **Comités** (Comité consultatif d'urbanisme, comité de circulation, Sécurité publique) **Communication** (Hebdos, radio, radio communautaire, bulletin municipal) Ville de Trois-Rivières : coordonnateur schéma et plan d'urbanisme Ville de Shawinigan : coordonnatrice développement durable	**Arguments à prioriser** . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts économiques . Impacts politiques . Impacts sur la santé **Pistes d'actions suggérées** ***S'engager à mettre en place des environnements physiques :*** - Créer des corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école; - Diminuer la vitesse et la densité de la circulation à proximité des écoles; - Améliorer le déneigement des rues notamment à proximité des écoles et des collèges; - Aménager des zones scolaires comportant une limite de vitesse maximale de 30 km/h.; - Aménager des infrastructures d'atténuation et d'apaisement de la circulation; - Aménager des aires d'attentes d'autobus confortables; - Avoir un service de transport en commun fiable et rapide; - Aménager, particulièrement dans les quartiers défavorisés, des parcs, des corridors piétonniers et cyclables ainsi que des installations sportives et de plein air, et les rendre plus accessibles aux organismes communautaires; - Réaliser des aménagements piétonniers et cyclables sécuritaires, conviviaux et efficaces; - Tracer des lignes de rives le long des rues; - Élargir l'accotement des rues et routes lors de la réfection de celles-ci. - Construire des trottoirs; - Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; - Aménager les voies publiques et les nouveaux quartiers de sorte qu'ils facilitent les déplacements non motorisés sécuritaires;

MILIEU MUNICIPAL			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Aménager des traverses pour piétons et des traverses d'écoliers; - Améliorer l'éclairage des rues, des intersections et des parcs; - Augmenter la durée du temps de traverse pour les piétons aux intersections dotées de lumières de circulation avec signal lumineux; - Ajouter du mobilier urbain; - Améliorer la signalisation. ***S'engager à mettre en place des environnements politiques :*** - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Arrimer le développement du réseau cyclable à vocation touristique avec le développement du réseau utilitaire afin qu'il satisfasse les besoins de la vie quotidienne des jeunes et de la population en général; - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs et les terrains de jeux afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les parents ; - Adopter des politiques d'entretien et d'amélioration constantes des infrastructures réservées aux cyclistes et aux piétons; - Limiter la vitesse de la circulation à 30 km/h dans les zones scolaires, près des parcs et des terrains de jeux; - Privilégier la mixité des usages, la proximité des services, la densité résidentielle et la connectivité des quartiers dans le développement immobilier; - Adopter des mesures favorisant le partage de la rue ; - Embaucher des brigadiers scolaires pour assurer la sécurité des élèves aux endroits stratégiques (circulation dense, boulevard, absence de lumière de circulation, etc…) ; - Embaucher des patrouilleurs à vélo ; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif.

MILIEU MUNICIPAL			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			S'engager à mettre en place des environnements économiques : - Offrir aux jeunes le transport en commun gratuit ou à un coût abordable; - Offrir un système de transport collectif ou de transport en commun; - Mettre en place un système de transport multi-modal. - Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; ***S'engager à mettre en place des environnements sociaux :*** - Développer des projets intergénérationnels; ***Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif :*** - Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Participer à la campagne WIXX; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des jeunes; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche); - Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.

MILIEU MUNICIPAL			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
2	MRC	**Haute direction** (Préfet, direction générale, responsable de l'aménagement du territoire, ingénieur) **Départements** (Développement économique et touristique, sécurité publique, environnement) **Comités** (Conseil des maires, comité d'aménagement du territoire; Autres (Agents ruraux, Carrefour jeunesse emploi, Animaction (MRC Maskinongé) **Communication** (Hebdos, radio, radio communautaire, bulletin MRC) MRC Les Chenaux : coordonnateur à l'aménagement du territoire MRC Mékinac : directeur du service de l'aménagement du territoire MRC de Maskinongé : coordonnatrice du service d'aménagement et de développement du territoire	**Arguments à prioriser** . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts économiques . Impacts politiques . Impacts sur la santé **Pistes d'actions suggérées** ***S'engager à mettre en place des environnements physiques :*** - Créer des corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école; - Diminuer la vitesse et la densité de la circulation à proximité des écoles; - Améliorer le déneigement des rues notamment à proximité des écoles et des collèges; - Aménager des zones scolaires comportant une limite de vitesse maximale de 30 km/h.; - Aménager des infrastructures d'atténuation et d'apaisement de la circulation; - Aménager des aires d'attentes d'autobus confortables; - Avoir un service de transport en commun fiable et rapide; - Aménager, particulièrement dans les quartiers défavorisés, des parcs, des corridors piétonniers et cyclables ainsi que des installations sportives et de plein air, et les rendre plus accessibles aux organismes communautaires; - Réaliser des aménagements piétonniers et cyclables sécuritaires, conviviaux et efficaces; - Tracer des lignes de rives le long des rues; - Élargir l'accotement des rues et routes lors de la réfection de celles-ci. - Construire des trottoirs; - Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; - Aménager les voies publiques et les nouveaux quartiers de sorte qu'ils facilitent les déplacements non motorisés sécuritaires; - Aménager des traverses pour piétons et des traverses d'écoliers; - Améliorer l'éclairage des rues, des intersections et des parcs;

MILIEU MUNICIPAL			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
		Agglomération de La Tuque : directeur aménagement et développement du territoire	- Augmenter la durée du temps de traverse pour les piétons aux intersections dotées de lumières de circulation avec signal lumineux; - Ajouter du mobilier urbain; - Améliorer la signalisation. ***S'engager à mettre en place des environnements politiques :*** - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Arrimer le développement du réseau cyclable à vocation touristique avec le développement du réseau utilitaire afin qu'il satisfasse les besoins de la vie quotidienne des jeunes et de la population en général; - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs et les terrains de jeux afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les parents ; - Adopter des politiques d'entretien et d'amélioration constantes des infrastructures réservées aux cyclistes et aux piétons; - Limiter la vitesse de la circulation à 30 km/h dans les zones scolaires, près des parcs et des terrains de jeux; - Privilégier la mixité des usages, la proximité des services, la densité résidentielle et la connectivité des quartiers dans le développement immobilier; - Adopter des mesures favorisant le partage de la rue ; - Embaucher des brigadiers scolaires pour assurer la sécurité des élèves aux endroits stratégiques (circulation dense, boulevard, absence de lumière de circulation, etc…) ; - Embaucher des patrouilleurs à vélo ; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif.

MILIEU MUNICIPAL			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			S'engager à mettre en place des environnements économiques : - Offrir aux jeunes le transport en commun gratuit ou à un coût abordable; - Offrir un système de transport collectif ou de transport en commun; - Mettre en place un système de transport multi-modal. - Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; ***Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif :*** - Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Participer à la campagne WIXX; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des jeunes; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche).

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
3	Commissions scolaires	Haute direction (Présidence, conseil des commissaires, direction générale) Département (Services éducatifs et complémentaires, personnel délégué auprès des RLP Comité (Table des directions d'écoles primaires et secondaires)	Arguments à prioriser . Impacts sur la réussite scolaire . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé . Impacts politiques Pistes d'actions suggérées *S'engager à mettre en place des environnements physiques :* - Collaborer à la création de corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école; - Aménager dans les écoles des stationnements sécuritaires pour le personnel, les visiteurs et les utilisateurs du service de garde; - Éloigner les débarcadères des autobus scolaires des écoles; - Aménager des débarcadères d'autobus sécuritaires; - Aménager des aires d'attentes d'autobus confortables; - Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; *S'engager à mettre en place des environnements politiques :* - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs et les terrains de jeux afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les parents ; - Adopter une politique qui vise à équiper adéquatement toutes les écoles de supports à vélo;

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Embaucher des brigadiers scolaires pour assurer la sécurité des élèves aux endroits stratégiques (circulation dense, boulevard, absence de lumière de circulation, etc…) ; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif. *S'engager à mettre en place des environnements sociaux :* - Développer des projets intergénérationnels; - Développer des objectifs en classe ou en famille pour réduire l'utilisation de la voiture et récompenser les élèves qui deviennent les champions du transport actif ; - Établir un défi hebdomadaire à l'école qui engage les parents et les écoliers à marcher ou pédaler vers l'école une fois ou plus par semaine ; - Élaborer un programme qui fournit aux jeunes enfants un compagnon de marche plus âgé pour se rendre à l'école ; - Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales; - Aider et encourager les élèves et les étudiants à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes; - Inclure la marche dans les projets d'aménagement et d'animation de la cour d'école; *S'engager à mettre en place des environnements économiques :* - Offrir un système de transport collectif ou de transport en commun; - Mettre en place un système de transport multi-modal - Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; **Miser sur le développement des connaissances et des compétences** **Pistes d'actions suggérées**

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Offrir, par des programmes éducatifs s'adressant aux jeunes, aux parents et au personnel scolaire, des solutions de rechange aux courts déplacements faits en automobile (*Marches accompagnées, Pedibus, Vélobus, Trottibus,* etc…); - Mobiliser les parents autour d'un projet rassembleur; - Se déplacer à pied ou à vélo pour participer aux activités de l'école, du service de garde, du camp de jour ou du centre communautaire, si elles se tiennent à proximité; - Organiser, dans les différents milieux de vie des jeunes, des activités hebdomadaires de marche ou à vélo; - Offrir des ateliers de mécanique vélo et d'entretien; - Inclure des activités de reconnaissance et de découverte des installations situées à proximité de l'école ou du milieu de garde; - Utiliser toutes les opportunités et occasions permettant aux jeunes de devenir de bons piétons et de bons cyclistes; - Offrir aux jeunes des ateliers sur la santé, l'alimentation et la sécurité relative aux modes de déplacements actifs (à pied, vélo, patins à roues alignées, etc…) lors des sorties à vélo; - Organiser de petites activités concernant le transport actif de façon sporadique ou régulière afin de créer l'habitude et de développer le goût; - Combiner voiture et marche pour les parents qui vont reconduire leur enfant (ex. : garer la voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher avec son enfant jusqu'à son établissement scolaire ou autre lieu) ; - Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ; - Laisser les enfants marcher avec un jeune plus âgé ou en groupe ; - Laisser les enfants se rendre en planche à roulettes, en patin à roues alignées ou en trottinette, si l'école le permet ; - Parcourir le trajet domicile-école avec l'enfant pour mieux évaluer les éléments de sécurité et la compétence de l'enfant; - Offrir aux jeunes de 5e et de 6e année une formation évaluant et reconnaissant leurs habiletés à vélo (ex.: « Certificat de cycliste averti » de Vélo Québec) via la planification pédagogique des enseignants.

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif. **Pistes de solution suggérées** - Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant le « Mois international Marchons vers l'école » (MIME); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Promouvoir le transport actif dans les communications aux enfants et aux parents. - Participer à la campagne WIXX; - Participer au Grand Défi Pierre Lavoie; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des autres milieux de vie des jeunes; - Élaborer des mécanismes de communication et d'implication des parents afin qu'ils puissent poursuivre à la maison les apprentissages faits à l'école ou au service de garde; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche);
4	**Écoles primaires secondaires publiques**	**Haute direction** (Direction et direction adjointe, conseil d'établissement)	**Arguments à prioriser** . Impacts sur la réussite scolaire . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
		Départements (Service de vie scolaire (écoles secondaires), service de garde (écoles primaires)) **Intervenants** (Responsable de la vie étudiante (écoles secondaires), responsable du service de garde (écoles primaires) **Parents** (Conseil d'établissement) **Communication** (Radio, radio communautaire, journal, site web)	**Pistes d'actions suggérées** ***S'engager à mettre en place des environnements physiques :*** - Collaborer à la création de corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école; - Aménager dans les écoles des stationnements sécuritaires pour le personnel, les visiteurs et les utilisateurs du service de garde; - Éloigner les débarcadères des autobus scolaires des écoles; - Aménager des débarcadères d'autobus sécuritaires; - Aménager des aires d'attentes d'autobus confortables; - Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; ***S'engager à mettre en place des environnements politiques :*** - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs et les terrains de jeux afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les parents ; - Adopter une politique qui vise à équiper adéquatement toutes les écoles de supports à vélo; - Embaucher des brigadiers scolaires pour assurer la sécurité des élèves aux endroits stratégiques (circulation dense, boulevard, absence de lumière de circulation, etc…) ; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif.

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			S'engager à mettre en place des environnements sociaux : - Développer des projets intergénérationnels; - Développer des objectifs en classe ou en famille pour réduire l'utilisation de la voiture et récompenser les élèves qui deviennent les champions du transport actif ; - Établir un défi hebdomadaire à l'école qui engage les parents et les écoliers à marcher ou pédaler vers l'école une fois ou plus par semaine ; - Élaborer un programme qui fournit aux jeunes enfants un compagnon de marche plus âgé pour se rendre à l'école ; - Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales; - Aider et encourager les élèves et les étudiants à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes; - Inclure la marche dans les projets d'aménagement et d'animation de la cour d'école; *S'engager à mettre en place des environnements économiques :* - Offrir un système de transport collectif ou de transport en commun; - Mettre en place un système de transport multi-modal - Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; Miser sur le développement des connaissances et des compétences Pistes d'actions suggérées - Offrir, par des programmes éducatifs s'adressant aux jeunes, aux parents et au personnel scolaire, des solutions de rechange aux courts déplacements faits en automobile (*Marches accompagnées, Pedibus, Vélobus, Trottibus,* etc…); - Mobiliser les parents autour d'un projet rassembleur;

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Se déplacer à pied ou à vélo pour participer aux activités de l'école, du service de garde, du camp de jour ou du centre communautaire, si elles se tiennent à proximité; - Organiser, dans les différents milieux de vie des jeunes, des activités hebdomadaires de marche ou à vélo; - Offrir des ateliers de mécanique vélo et d'entretien; - Inclure des activités de reconnaissance et de découverte des installations situées à proximité de l'école ou du milieu de garde; - Utiliser toutes les opportunités et occasions permettant aux jeunes de devenir de bons piétons et de bons cyclistes; - Offrir aux jeunes des ateliers sur la santé, l'alimentation et la sécurité relative aux modes de déplacements actifs (à pied, vélo, patins à roues alignées, etc…) lors des sorties à vélo; - Organiser de petites activités concernant le transport actif de façon sporadique ou régulière afin de créer l'habitude et de développer le goût; - Combiner voiture et marche pour les parents qui vont reconduire leur enfant (ex. : garer la voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher avec son enfant jusqu'à son établissement scolaire ou autre lieu) ; - Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ; - Laisser les enfants marcher avec un jeune plus âgé ou en groupe ; - Laisser les enfants se rendre en planche à roulettes, en patin à roues alignées ou en trottinette, si l'école le permet ; - Parcourir le trajet domicile-école avec l'enfant pour mieux évaluer les éléments de sécurité et la compétence de l'enfant; - Offrir aux jeunes de 5e et de 6e année une formation évaluant et reconnaissant leurs habiletés à vélo (ex.: « Certificat de cycliste averti » de Vélo Québec) via la planification pédagogique des enseignants. **Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif.** **Pistes de solution suggérées**

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant le « Mois international Marchons vers l'école » (MIME); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Promouvoir le transport actif dans les communications aux enfants et aux parents. - Participer à la campagne WIXX; - Participer au Grand Défi Pierre Lavoie; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des autres milieux de vie des jeunes; - Élaborer des mécanismes de communication et d'implication des parents afin qu'ils puissent poursuivre à la maison les apprentissages faits à l'école ou au service de garde; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche);
5	**Écoles primaires secondaires privées**	**Haute direction** (Direction générale et direction adjointe, conseil d'administration) **Départements** (Service de vie scolaire (écoles secondaires), service de garde (écoles primaires))	**Arguments à prioriser** . Impacts sur la réussite scolaire . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé **Pistes d'actions suggérées**

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
		Intervenants (Responsable de la vie étudiante (écoles secondaires), responsable du service de garde (écoles primaires) **Communication** (Radio, radio communautaire, journal, site web)	*Idem écoles primaires et secondaires publiques*
6	**Collège d'enseignement général et professionnel (CEGEP)**	**Haute direction** (Direction générale, conseil d'administration) **Départements** (Services aux étudiants)	**Arguments à prioriser** . Impacts sur la réussite scolaire . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé . Impacts sur la qualité de vie . Impacts politiques **Pistes d'actions suggérées** ***S'engager à mettre en place des environnements physiques :*** - Collaborer à la création de corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école; - Aménager dans les écoles des stationnements sécuritaires pour le personnel, les visiteurs et les utilisateurs du service de garde; - Aménager des débarcadères d'autobus sécuritaires; - Aménager des aires d'attentes d'autobus confortables; - Collaborer avec la municipalité pour développer un service de transport en commun fiable et rapide; - Doter l'école de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante;

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			S'engager à mettre en place des environnements politiques : - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école - Adopter une politique qui vise à équiper adéquatement l'école de supports à vélo; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif. *S'engager à mettre en place des environnements sociaux :* - Développer des projets intergénérationnels; - Développer des objectifs en classe pour réduire l'utilisation de la voiture et récompenser les élèves qui deviennent les champions du transport actif ; - Établir un défi hebdomadaire à l'école qui engage les étudiants à marcher ou pédaler vers l'école une fois ou plus par semaine ; - Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales; - Aider et encourager les étudiants à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes; *S'engager à mettre en place des environnements économiques :* - Offrir aux étudiants le transport en commun gratuit ou à un coût abordable; - Mettre en place un système de transport multi-modal. - Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires;

MILIEU DE L'ÉDUCATION			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif. **Pistes de solution suggérées** - Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les étudiants à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Promouvoir le transport actif dans les communications aux étudiants. - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des étudiants; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche); - Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
7	Comités locaux des loisirs (municipal)	Haute direction (Élu responsable des loisirs, comité local des loisirs) Intervenants Bénévoles, coordonnateur des loisirs, coordonnateur des camps de jour	Arguments à prioriser . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts politiques . Impacts sur la santé Pistes d'actions suggérées *S'engager à mettre en place des environnements physiques :* - Aménager, particulièrement dans les quartiers défavorisés, des parcs, des corridors piétonniers et cyclables ainsi que des installations sportives et de plein air, et les rendre plus accessibles aux organismes communautaires; - Réaliser des aménagements piétonniers et cyclables sécuritaires, conviviaux et efficaces; - Doter les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; - Améliorer l'éclairage des parcs; - Ajouter du mobilier urbain; *S'engager à mettre en place des environnements politiques :* - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : planification stratégique et plan d'action, convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Arrimer le développement du réseau cyclable à vocation touristique avec le développement du réseau utilitaire afin qu'il satisfasse les besoins de la vie quotidienne des jeunes et de la population en général;

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'école, les parcs et les terrains de jeux afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les parents ; - Adopter des politiques d'entretien et d'amélioration constantes des infrastructures réservées aux cyclistes et aux piétons; - Embaucher des patrouilleurs à vélo ; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Changer ou modifier la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif. ***S'engager à mettre en place des environnements sociaux :*** - Développer des projets intergénérationnels; - Développer des objectifs pour les familles pour réduire l'utilisation de la voiture et récompenser ceux qui deviennent les champions du transport actif ; - Établir un défi hebdomadaire qui engage les citoyens à marcher ou pédaler une fois ou plus par semaine pour se déplacer ; - Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales; - Aider et encourager les citoyens à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes; ***S'engager à mettre en place des environnements économiques :*** - Mettre en place un système de transport multi-modal. - Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; **Miser sur le développement des connaissances et des compétences** **Pistes d'actions suggérées** - Offrir, par des programmes éducatifs s'adressant aux citoyens, des solutions de rechange aux courts déplacements faits en automobile (*Marches accompagnées, Pedibus, Vélobus, Trottibus,* etc…);

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Mobiliser les parents autour d'un projet rassembleur; - Se déplacer à pied ou à vélo pour participer aux activités de l'école, du service de garde, du camp de jour ou du centre communautaire, si elles se tiennent à proximité; - Organiser, dans les différents milieux de vie des jeunes, des activités hebdomadaires de marche ou à vélo; - Offrir des ateliers de mécanique vélo et d'entretien; - Inclure des activités de reconnaissance et de découverte des installations municipales; - Utiliser toutes les opportunités et occasions permettant aux jeunes de devenir de bons piétons et de bons cyclistes; - Organiser de petites activités concernant le transport actif de façon sporadique ou régulière afin de créer l'habitude et de développer le goût; - Combiner voiture et marche pour les parents qui vont reconduire leur enfant (ex. : garer la voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher son enfant jusqu'à son établissement scolaire ou autre lieu) ; - Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ; - Laisser les enfants marcher avec un jeune plus âgé ou en groupe ; - Offrir aux jeunes de 5e et de 6e année une formation évaluant et reconnaissant leurs habiletés à vélo (ex.: « Certificat de cycliste averti » de Vélo Québec) via la planification des camps de jour; - Former des encadreurs certifiés pour assurer des sorties à vélo sécuritaires dans les camps de jour. **Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif.** **Pistes de solution suggérées** - Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général;

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Promouvoir le transport actif dans les communications aux familles. - Participer à la campagne WIXX; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des jeunes; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche); - Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.
8	Organismes communautaires	Haute direction (Direction générale, conseil d'administration) Intervenants (coordonnateurs, bénévoles, animateurs)	Arguments à prioriser (peut être très variable selon la mission de l'organisme) . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé . Impacts politiques Pistes d'actions suggérées (peuvent être très variables selon la mission de l'organisme) *S'engager à mettre en place des environnements physiques :* - Collaborer à la création de corridors favorisant les déplacements à pied et à vélo; - Collaborer au développement d'un service de transport en commun fiable et rapide; - Collaborer à l'aménagement, particulièrement dans les quartiers défavorisés, des parcs, des corridors piétonniers et cyclables ainsi que des installations sportives et de plein air; - Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; - Contribuer à l'ajouter de mobilier urbain; *S'engager à mettre en place des environnements politiques :*

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : planification stratégique et plan d'action, convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Contribuer aux arrimages entre le développement du réseau cyclable à vocation touristique avec le développement du réseau utilitaire afin qu'il rencontre les besoins de la vie quotidienne des jeunes et de la population en général; - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'organisme afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les citoyens ; - Appuyer la mixité des usages, la proximité des services, la densité résidentielle et la connectivité des quartiers dans le développement immobilier; - Mettre en place un Pédibus, Trottibus ou Vélobus; - Appuyer les changements ou modifications à la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif. ***S'engager à mettre en place des environnements sociaux :*** - Développer des projets intergénérationnels; - Établir un défi hebdomadaire qui engage les familles à marcher ou pédaler vers l'école une fois ou plus par semaine ; - Élaborer un programme qui fournit aux jeunes enfants un compagnon de marche plus âgé pour se rendre à l'école ; - Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales; - Aider et encourager les familles à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes; ***S'engager à mettre en place des environnements économiques :*** - Faciliter la mise en place un système de transport multi-modal.

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; **Miser sur le développement des connaissances et des compétences** **Pistes d'actions suggérées** - Offrir, par des programmes éducatifs s'adressant aux jeunes et aux parents des solutions de rechange aux courts déplacements faits en automobile (*Marches accompagnées, Pedibus, Vélobus, Trottibus,* etc…); - Mobiliser les parents autour d'un projet rassembleur; - Se déplacer à pied ou à vélo pour participer aux activités de l'école, du service de garde, du camp de jour ou du centre communautaire, si elles se tiennent à proximité; - Organiser, dans les différents milieux de vie des jeunes, des activités hebdomadaires de marche ou à vélo; - Offrir des ateliers de mécanique vélo et d'entretien; - Utiliser toutes les opportunités et occasions permettant aux jeunes de devenir de bons piétons et de bons cyclistes; - Offrir aux jeunes des ateliers sur la santé, l'alimentation et la sécurité relative aux modes de déplacements actifs (à pied, vélo, patins à roues alignées, etc…); - Organiser de petites activités concernant le transport actif de façon sporadique ou régulière afin de créer l'habitude et de développer le goût; - Combiner voiture et marche pour les parents qui vont reconduire leur enfant (ex. : garer la voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher son enfant jusqu'à l'organisme ou autre lieu) ; - Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ; - Laisser les enfants marcher avec un jeune plus âgé ou en groupe ; - Offrir aux jeunes de 5e et de 6e année une formation évaluant et reconnaissant leurs habiletés à vélo (ex.: « Certificat de cycliste averti » de Vélo Québec) via la planification d'activités. **Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif.**

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			Pistes de solution suggérées - Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Promouvoir le transport actif dans les communications aux enfants et aux parents. - Participer à la campagne WIXX; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des jeunes; - Informer les élèves, leurs parents et la communauté des mesures mises en place pour améliorer la sécurité autour des écoles; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche); - Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.
9	**Organisations sportives (club ou association)**	**Haute direction** (Conseil d'administration, directeur technique) **Intervenants** (entraîneurs, bénévoles)	**Arguments à prioriser** . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé **Pistes d'actions suggérées** ***S'engager à mettre en place des environnements physiques :*** - Collaborer à la création de corridors favorisant les déplacements à pied et à vélo; - Collaborer à l'aménagement, particulièrement dans les quartiers défavorisés, des parcs, des corridors piétonniers et cyclables ainsi que des installations sportives et de plein air;

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Doter les écoles et les lieux publics de stationnements pour vélos équipés de supports de qualité en quantité suffisante; ***S'engager à mettre en place des environnements politiques :*** - Inscrire, dans les documents officiels, des orientations, des actions et des mesures de suivi appuyant la création et la valorisation d'environnements favorables au transport actif pour les jeunes (ex. : planification stratégique et plan d'action, convention de gestion, plan de réussite et projet éducatif de l'école, politique familiale municipale, schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.); - Contribuer aux arrimages entre le développement du réseau cyclable à vocation touristique avec le développement du réseau utilitaire afin qu'il rencontre les besoins de la vie quotidienne des jeunes et de la population en général; - Se doter d'un plan de mobilité active qui rend plus sécuritaires les trajets vers l'organisme afin de modifier la perception des dangers potentiels qu'ont les citoyens ; - Appuyer la mixité des usages, la proximité des services, la densité résidentielle et la connectivité des quartiers dans le développement immobilier; - Appuyer les changements ou modifications à la réglementation de manière à la rendre plus favorable au transport actif. ***S'engager à mettre en place des environnements sociaux :*** - Développer des projets intergénérationnels; - Favoriser les déplacements actifs lors des sorties ou à l'occasion des activités spéciales; - Aider et encourager les familles à adopter un mode de transport actif pour se rendre à l'école et dans leurs activités quotidiennes. ***S'engager à mettre en place des environnements économiques :*** - Faciliter la mise en place un système de transport multi-modal.

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Contribuer à la fabrication et au financement pour l'acquisition de supports à vélo dans les municipalités, les écoles et les organismes communautaires; **Miser sur le développement des connaissances et des compétences** **Pistes d'actions suggérées** - Offrir, par des programmes éducatifs s'adressant aux jeunes et aux parents des solutions de rechange aux courts déplacements faits en automobile (*Marches accompagnées, Pedibus, Vélobus, Trottibus,* etc…); - Mobiliser les parents autour d'un projet rassembleur; - Se déplacer à pied ou à vélo pour participer aux activités de l'école, du service de garde, du camp de jour, du club sportif ou du centre communautaire, si elles se tiennent à proximité; - Organiser, dans les différents milieux de vie des jeunes, des activités hebdomadaires de marche ou à vélo; - Utiliser toutes les opportunités et occasions permettant aux jeunes de devenir de bons piétons et de bons cyclistes; - Offrir aux jeunes des ateliers sur la santé, l'alimentation et la sécurité relative aux modes de déplacements actifs (à pied, vélo, patins à roues alignées, etc…); - Organiser de petites activités concernant le transport actif de façon sporadique ou régulière afin de créer l'habitude et de développer le goût; - Combiner voiture et marche pour les parents qui vont reconduire leur enfant (ex. : garer la voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher son enfant jusqu'à l'organisme ou autre lieu) ; - Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ; - Laisser les enfants marcher avec un jeune plus âgé ou en groupe . **Véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables au transport actif.** **Pistes de solution suggérées**

MILIEU COMMUNAUTAIRE ET LOISIR			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCES	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
			- Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation au transport actif. Faire participer les jeunes à l'organisation de ces activités; - Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent le transport actif (utiliser les médias); - Participer à la campagne de sensibilisation durant l'activité « La Rue pour tous » qui se déroule au mois de mai; - Favoriser l'activité physique en général; - Promouvoir le transport actif dans les communications aux enfants et aux parents. - Participer à la campagne WIXX; - Porter les petites et les grandes réussites à l'attention des décideurs des différents milieux de vie des jeunes; - Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche); - Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.
10	Maison des jeunes	Haute direction (Direction générale, conseil d'administration) Intervenants (Coordonateur, animateurs)	Arguments à prioriser . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé Pistes d'actions suggérées *Idem organismes communautaires.*

PARENTS

PARENTS			
	MILIEUX CIBLÉS	**PERSONNES**	**ARGUMENTAIRE/ACTIONS**
11	Parents	Parents	Arguments à prioriser . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé . Impacts sur la réussite éducative . Impacts sur la qualité de vie . Impacts économiques Pistes d'action suggérées - Demander que des infrastructures et des mesures de sécurité soient mises en place pour favoriser le transport actif dans votre milieu de vie. - Combiner voiture et marche. Si vous allez reconduire votre enfant, garez votre voiture quelques coins de rue plus loin pour marcher avec lui jusqu'à son établissement scolaire ; - Laisser les enfants marcher par eux-mêmes ; - Laisser les enfants marcher avec un plus âgé ou en groupe ; - Laisser les enfants se rendre en planche à roulettes, en patin à roues alignées ou en trottinette si l'école le permet ; - Mettre en place un Pédibus ou Trottibus ou un Vélobus; - Parcourir le trajet domicile-école avec votre enfant pour mieux évaluer les éléments de sécurité et la compétence de votre enfant. - Stimuler la création de corridors scolaires pour favoriser les déplacements à pied et à vélo des élèves sur le parcours domicile-école - Développer des projets intergénérationnels; - Jouer un rôle de modèle en adoptant soi-même un mode de déplacement actif.

MÉDIA

MÉDIA			
	MILIEUX CIBLÉS	PERSONNES/COMPÉTENCE	ARGUMENTAIRE/ACTIONS
12	**Média** (télévisuel, écrit, parlé)	**Haute direction** (Direction générale ou adjointe, Direction des programmes ou de l'information) **Intervenants** (animateurs, journalistes, recherchistes)	**Arguments à prioriser** . Impacts politiques . Impacts sur la qualité de vie . Impacts sur la sécurité . Impacts sur la santé . Impacts sur la réussite éducative . Impacts économiques

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
QUÉBEC ET CANADA				
Aménager des rues conviviales	Fondation Rues Principales	Éléments à considérer dans l'aménagement de rues conviviales, approches inspirantes	Urbanistes, municipalités, acteurs municipaux	http://www.ruesprincipales-valdor.com/upload/fiche/fiche-18_fr.pdf
Les espaces verts urbains et la santé	INSPQ	Revue de littérature qui examine les effets bénéfiques des espaces verts urbains pour la santé : santé physique (autorapportée et selon le dossier médical), mortalité, obésité, santé mentale (stress et cohésion sociale)	acteurs municipaux, citoyens, urbanistes	https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274_EspacesVertsUrbainsSante.pdf
Trousse d'actions vers des collectivités viables	Vivre en Ville	Outil éducatif sur le thème des collectivités viables, inventaire d'initiatives touchant diverses composantes du concept de collectivité viable. Principes, rôles des différents acteurs, actions concrètes à poser	Urbanistes, municipalités, acteurs municipaux	https://vivreenville.org/notre-travail/publications/collection-%C2%A0vers-des-collectivites-viables%C2%A0/2004/trousse-d-actions-vers-des-collectivites-viables%C2%A9/
Guide pratique pour des collectivités saines	Institut canadien des urbanistes	Innovations dans la planification et la conception de l'utilisation des terrains, développement social, santé mentale et bien-être spirituel, outils de mesure	Urbanistes, municipalités, acteurs municipaux	http://www.cip-icu.ca/Files/Collectivites-en-sante-/Guide_practique_collectivites_saines_ICU.aspx
Aménager des îlots de fraîcheur et améliorer les espaces de vie. Guide pour les gestionnaires d'habitation	CEUM	Impacts des ilôts de chaleur, techniques pour aménager des ilôts de fraîcheur, exemples de projets de verdissement, précautions et principes d'entretien, comment impliquer les résidents, fiches pour la réalisations d'ateliers	Gestionnaires d'habitation, citoyens	http://aapq.org/sites/aapq.org/files/bibliotheque/ceum_brochureverdissement_20140122.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
La carte conceptuelle du transport actif urbain	Sophie Paquin et Anne-Sophie Dubé	Exposition de l'ensemble des déterminants qui influencent le transport actif. Concepts caractérisant les systèmes de transport, les politiques publiques et individus impliqués. Impacts sur la santé et sur les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité	acteurs municipaux, élus, urbanistes, citoyens.	http://www.erudit.org/revue/cgq/2011/v55/n156/1008840ar.pdf
Le transport actif vers l'école: comment faire du déplacement vers l'école une saine habitude de vie	Vélo-Québec Association	Arguments pour lesquels la commission scolaire pourrait favoriser le TA, avantages du TA vers l'école, obstacles à la promotion du TA, solutions, outils et programmes	Écoles, commissions scolaires, employés et directeurs de commissions scolaires	http://www.fcsq.qc.ca/fileadmin/medias/PDF/Transport_scolaire/Transport-Actif.pdf
Mon école à pied à vélo: mode d'emploi	Vélo-Québec Association	Outils pour sensibiliser la communauté, savoir dans quel milieu enquêter, identifier les correctif à apporter, rédiger un plan de déplacement, communiquer et mobiliser et maintenir l'intérêt.	Écoles, commissions scolaires, employés et directeurs de commissions scolaires, écoliers, parents	http://www.velo.qc.ca/files/file/meapav_mode_emploi/8.5x11_ModeEmploi08.pdf
Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada	Transports Canada	Les TA au canada, planification des TA, outils et ressources	Planificateurs des transports et autres professionnels (urbanistes, ingénieurs municipaux, responsables de santé publique)	http://www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/gtaf.pdf
Redécouvrir le chemin de l'école. Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire	Provenance variée: MTQ, MAMOT, MELS, santé publique, VeV, Vélo-QC, VVS	Pourquoi et comment redécouvrir le chemin de l'école, technique de définition et d'aménagement des trajets scolaires (connaître le milieu, définir et évaluer les trajets scolaires, rechercher des solutions envisageables, aménagemet du trajet scolaire, etc.)	Gestionnaires municipaux responsables de l'entretien du réseau routier et de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école, autre intervenants concernés par la sécurité et les saines habitudes de vie des enfants.	http://www.loisir.qc.ca/101/Docs/guide_sec_trajets_scol.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au QC	INSPQ	Vise à déterminer les conditions à respecter pour réduire le risque de blessures associé aux déplacements à pied ou à vélo entre la maison et l'école chez les élèves du primaire, au Québec	Écoles, commissions scolaires, gestionnaires municipaux, urbanistes	https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf
La mobilité, la santé et le bonheur des enfants, Un modèle canadien de planification du transport scolaire	Green Communities Canada, Partenariat canadien contre le cancer, Agence de la SP du Canada	Modèle de planification pour le transport scolaire (ainsi que le «comment»), intervenants municipaux, processus,	Écoles, commissions scolaires, gestionnaires municipaux, urbanistes	https://www.fcm.ca/Documents/presentations/2012/webinars/Childrens_Mobility_Health_and_Happiness_FR.pdf
Ma ville en toute confiance. Guide des meilleures pratiques pour un aménagement sécuritaire destiné aux municipalités et à leurs partenaires	Sophie Paquin	L'aménagment sécuritaire et ses six principes. Mise en œuvre de ces principes en quatre étapes simples	Élues et élus municipaux, membres du personnel qui travaillent à la conception, à l'aménagement et à la gestion des espaces publics, partenaires des municipalités, organisations qui font la promotion de projets immobiliers.	http://www.umq.qc.ca/uploads/files/pub_autres/Guide_AmenagementSecuritaire_mai09.pdf
Les aménagements cyclables: un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité	David Fortier, INSPQ	Cadre d'analyse intégrée des facteurs pouvant avoir un impact sur la sécurité des aménagements cyclables	Cyclistes et autres utilisateurs des pistes cyclables, répondants en prévention des traumatismes œuvrant au sein des DSP du Québec et leurs partenaires locaux	https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf
Guide d'action pour commerces et entreprises: «Je m'active dans mon quartier»	Équiterre	Enjeux dans la promotion du TA, bénéfices du TA pour les commerçants et leurs employés, comment passer à l'action, ressources et outils	Commerçants et entreprises	http://www.equiterre.org/sites/fichiers/Guide_actions_commerces.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Guide pour une ville qui marche	CEUM	Proposition de 12 démarches à entreprendre pour une «ville qui marche»	Urbanistes, élues et élus, dirigeants municipaux, commerces, citoyens	http://www.ecologieurbaine.net/documents/centre_ecologie_urbaine_mtl_guide_ville_qui_marche_web-1.pdf
Agir ensemble…pour une meilleure qualité de vie. Guide pour un portrait de quartier	Vivre Montréal en santé	Objectifs à atteindre dans le cadre de la réalisation du portrait de quartier, contenu d'un portrait de quartier, principaux outils de travail, étapes à franchir, ressources requises, informations techniques.	Milieu de la santé publique, dirigeants municipaux, élues et élus	http://www.rqvvs.qc.ca/documents/file/guide-portrait-quartier-mtl-en-sante%281%29.pdf
La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin	Nicolas Fontaine, MAMOT	Concept de la rue complète, accessibilié universelle et mise en réseau, exemples d'ailleurs, principes, analyse et prospective,	Urbanistes, municipalités, acteurs municipaux	http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf
Réunir les modes. À la recherche de la mobilité durable: miser sur la complémentarité	Vivre en Ville	Recommandations et mesures pour favoriser l'intermodalité en transport au sein des agglomération,s quartiers et municipalités	Aménagistes et responsables des transports, urbanistes, autres acteurs municipaux	https://vivreenville.org/reunir-modes
Retisser la ville: leçons de cinq expériences de Transit-Oriented-Development (TOD)	Vivre en Ville			https://vivreenville.org/notre-travail/publications/collection-%C2%A0inspirer-le-quebec%C2%A0/2013/retisser-la-ville-lecons-de-cinq-experiences-de-transit-oriented-development/

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Vers une charte des écoquartiers. Principes et balises pour guider les acteurs et les promoteurs	Vivre en Ville	Document qui regroupe les 33 principes pour mieux planifier les écoquartiers	Urbanistes, municipalités, acteurs municipaux	http://objectifecoquartiers.org/
La ruelle verte pour un mode de vie physiquement actif dans l'espace urbain commun	Regroupement des écoquartiers	Aménagement d'EF-SHV, sécurité des ruelles à Montréal, aménagement de ruelles vertes, recommandations, exemples	Urbanistes, municipalités, acteurs municipaux	http://www.eco-quartiers.org/documents/memoire%20ruelles%20vertes.pdf
Promouvoir l'activité physique et la vie active en ville	OMS	Rôles des autorités locales dans la création d'EF-SHV, problèmes et chances à saisir des environnements bâti et social, clientèles cibles, lieux propices à l'AP, gestion du poids	acteurs municipaux, urbanistes, écoles, familles, services de gardes	http://www.mangerbouger.fr/pro/IMG/pdf/oms_promouvoir_activite_physique.pdf
Les saines habitudes de vie débutent plus tôt qu'on le pense (pages 23-24)	Jeunes en forme Canada	AP au cours de la petite enfance, déclin de la CP chez les enfants et jeunes canadiens, retombées psychosociales de l'AP, inactivité, écoles, familles et pairs, collectivités et câdre bâti, stratégies et investissement	Jeunes et leurs familles, écoles et commissions scolaires, urbanistes et autres travailleurs de l'environnement bâti	http://dvqdas9jty7g6.cloudfront.net/reportcard2010/Bulletin2010deJeunesenformeCanada-versiondtaille.pdf
Charte internationale de la marche. Créer des collectivités saines, viables et efficaces	Walk21 (Daniel Sauter, Jim Walker, Rodney Tolley)	Présentation de la manière de créer une culture où les gens choisissent de marche	Municipalités, citoyens, urbanistes, acteurs municipaux, tout autre acteur soucieux de créer des EF à l'AP spontanée	http://www.walk21.com/charter/documents/international_charter_for_walking_french.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
La ville sous nos pieds: connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes	Institut national de la recherche scientifique	Actes du 4e Colloque francophone international du GERI COPIE	Municipalités, citoyens, urbanistes, acteurs municipaux, tout autre acteur soucieux de créer des EF à l'AP spontanée	http://www.copie.ucs.inrs.ca/Actes_colloques_COPIE_VF.pdf
Pour améliorer le bilan routier (2007)	Table québécoise de la sécurité routière	Premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière (vitesse, alcool, cellulaire, ceinture, usagers de la route vulnérables, environnemenr routier, partenariat avec le milieu municipal, véhicules lourds	Ingénieurs, urbanistes, acteurs et acteurs municipeux, tout autre travailleur de l'environnement bâti et de l'aménagement routier	http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/1er%20Rapport%20%282007%29.pdf
Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier (2009)	Table québécoise de la sécurité routière	Deuxième rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière (jeunes, conduite avec capacités affaiblies, piétons et cyclistes, vitesse en milieu urbain, santé des conducteurs, sanctions, distractions au volant)	Ingénieurs, urbanistes, acteurs et acteurs municipeux, tout autre travailleur de l'environnement bâti et de l'aménagement routier	http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/2e%20Rapport%20%282009%29.pdf
Vers des routes de plus en plus sécuritaires (2013)	Table québécoise de la sécurité routière	Troisième rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière (évolution du bilan routier et nouvelles recommandations)	Ingénieurs civils, urbanistes, acteurs et acteurs municipeux, tout autre travailleur de l'environnement bâti et de l'aménagement routier	http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/TQSR_rapport_complet_web.pdf
Apaisement de la circulation et santé	Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé	Revue de littérature faisant la synthèse de données sur la circulation (collisions, qualité de l'air, bruit environnemental, transports actifs,	Municipalités, urbanistes, acteurs municipaux, citoyens, cyclistes, marcheurs, automobilistes.	http://www.ccnpps.ca/docs/RevueLittratureApaisementCirculation_Fr.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal. Guide méthodologique d'élaboration	MTQ	Démarche proposée pour l'élaboration d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal en sept points	Municipalités et acteurs municipaux, ingénieurs civils	https://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Partenaires%20publics/Municipalit%C3%A9s/PISRMM/PISRMMGuideMethodoDec2014.pdf
Les régimes routiers: des voies publiques plus minces et favorables à la santé	CCNPPS	Définition du régime routier, résultats d'études, questions pratiques liées à la mise en place de régimes routiers	Municipalités et acteurs municipaux, ingénieurs civils	https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1843_Regimes_Routiers.pdf
Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables	Conseil régional environnement Montréal	Gains en gestion durable du stationnement, conditions gagnantes et stratégies,	Municipalités et acteurs municipaux, ingénieurs civils, citoyens, automobilistes	http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/realisations/2014-guide_stationnement.pdf
Apaisement de la circulation urbaine: tableaux-synthèses des recherches évaluatives	CCNPPS	Synthèse commentée des évaluations des interventions en matière d'apaisement de la circulation motorisée	Municipalités, urbanistes, acteurs municipaux, citoyens, cyclistes, marcheurs, automobilistes.	https://www.inspq.qc.ca/publications/1430
Des carrefours giratoires pour la santé publique	CCNPPS	Description des carrefours giratoires et leurs bénéfices pour la santé	Acteurs de santé publique	https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1638_CarrefGiratSantePubl.pdf
Guide pratique d'accessibilité universelle	Institut universitaire de réadaptation	Outil pour aider à des aménagements conviviaux, sécuritaires et esthétiques	Professionnels de l'aménagement et de l'environnement bâti et constructeurs	http://bel.uqtr.ca/1836/1/acces_Manuel_utilisation_2010.pdf
Guide d'aménagement pour les aires de TOD	Communauté métropolitaine de Montréal	Principes de la planification d'un TOD, aires-types de la CMM, balises d'aménagement	Transports en communs, Ville de Montréal, Professionnels de l'aménagement et de l'environnement bâti	http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf
Le transport actif: pour une implantation fructueuse dans les collectivités canadiennes	Association des transports du Canada	Notions élémentaires de TA, obstacles au TA, principes et stratégies	Administrations municipales, territoriales, provinciales et fédérales	http://tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/primer-active-trans2012-f.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Transport et enjeux de santé publique	Louis Drouin, Norman King, Lucie Lapierre, Patrick Morency, tous à la DSP Mtl	Protocole de Kyoto : états des connaissances et actions souhaitables	Acteurs de santé publique et des transports	http://jasp.inspq.qc.ca/Data/Sites/1/SharedFiles/presentations/2003/3-ProtocoleKyoto/JASP2003-Drouin-EtatConnaissances.pdf
Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural	MTQ	Illustration des étapes à franchir dans un milieu de transport collectif	Élues et élus municipaux,intervenants sociaux et économiques œuvrant au développement de leur région	http://www.rqvvs.qc.ca/documents/file/guideintervention-transport.pdf
Les aménagements favorables aux déplacements actifs, lequels intéressent le plus nos citoyens?	Jean-François Bruneau, UdeS	Présentation imagée des différentes mesures d'apaisement de la circulation et d'infrastructures favorables au transport actif	Acteurs municipaux, acteurs de soutien	http://veilleaction.org/documents/EFAS/AmenagementsFavorables-lesquels_interessent_citoyens.pdf
Mobilisation des connaissances en transport actif	ACT Canada Sustainable Mobility Network	Consulter jusqu'en bas de page pour consulter d'autres ressources pertinentes au transport actif et à la mobilisation de la communauté	Acteurs mobilisateurs, acteurs de soutien, acteurs municipaux	http://www.actcanada.com/events/webinars
Stratégie nationale de mobilité durable	Gouvernement du Québec	Stratégie qui vise le transport collectif des personnes, la planification dans le secteur des transports et de l'aménagement du territoire, présentation des quatres volets.	Citoyens québécois, réseaux de transports et secteurs de l'aménagement	http://a21l.qc.ca/wp-content/uploads/2013/08/Strat%C3%A9gie-nationale-de-mobilit%C3%A9-durable-Qu%C3%A9bec.pdf
L'urbanisme qui fait le poids	Revue Urbanité	Différentes publications de l'Ordre des urbanistes du Québec	Acteurs de soutien, urbanistes, décideurs municipaux	http://www.ouq.qc.ca/publications/urbanite
Deux poids deux mesures. Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain	Vivre en Ville	Recommandations, considérations sur le réseau routier, notions sur les dépenses et la responsabilisation des municipalités, proposition d'une nouvelle réforme	Acteurs de soutien, urbanistes, décideurs municipaux, domaine des transports	https://vivreenville.org/media/32324/VeV_Index_11-07_VF.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
L'environnement bâti et la pratique d'activité physique : des outils de collecte de données pour soutenir l'intervention	INSPQ	Rappel des liens entre l'environnement bâti et la pratique d'activité physique, méthodes pour caractériser l'environnement bâti et soutenir les acteurs de santé publique	Santé publique, acteurs de soutien, décideurs municipaux, domaine des transports	https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1778_Topo_8.pdf
L'urbanisme participatif, un levier de transformation des quartiers	CEUM	Avantages de l'urbanisme participatif, éléments essentiels d'une participation réussie, processus, conditions gagnantes	Municipalités, décideurs municipaux, acteurs de soutien	http://ecologieurbaine.net/documents/boutique/CEUM_guide_urbanisme_participatif_2015.pdf
INTERNATIONAL				
Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020	Organisation Mondiale de la Santé	Document d'orientation à l'intention des pays et destiné à faciliter une action coordonnée et concertée en vue d'atteindre les buts et les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020	Domaine des transports, acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_french.pdf?ua=1
(Re)Building Downtown. A guidebook for Revitalization	Smart Growth America	Guide pour la revitalisation des centres-villes et qui s'adresse spécifiquement aux élus municipaux. Il peut servir aussi bien qux grandes agglomérations qu'aux petites villes.	Élus municipaux, acteurs municipaux oeuvrant dans les domaines du transport, aménagement du territoire, développement économique	http://www.smartgrowthamerica.org/documents/rebuilding-downtown.pdf
Cities Safer by Design. Guidance and examples to promote traffic safety through urban and streeet design	World Ressources Institute	Éléments clés d'un design urbain sécuritaire pouvant être adaptés à toutes les villes du monde	Acteurs municipaux: décideurs et gestionnaires, services d'urbanisme, aménagement, transport, acteurs de soutien	http://www.wri.org/sites/default/files/CitiesSaferByDesign_final.pdf
Active Design Guidelines	Center for Active Design	Stratégies d'aménagement favorisant la mobilité active	Acteurs municipaux: administrateurs et professionnels, acteurs de soutien	http://centerforactivedesign.org/guidelines/

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Active Design Supplement: Shaping the Sidewalk Experience	Center for Active Design	Recommandations, outils et ressources pour les communautés qui veulent transformer l'environnement bâti et le rendre plus favorable au mode de vie physiquement actif	Acteurs municipaux (urbanisme, transport), regroupements de partenaires et mobilisateurs, acteurs de soutien	http://centerforactivedesign.org/sidewalks
Designed to move: active cities. A guide for city leaders	Active Living Research	Guide pour une ville active: coffre à outils, retour sur l'investissement et exemples probants	Élus municipaux, administrateurs municipaux, acteurs de soutien	http://e13c7a4144957cea5013-f2f5ab26d5e83af3ea377013dd602911.r77.cf5.rackcdn.com/resources/pdf/en/active-cities-full-report.pdf
Making the case for designing active cities	Active Living Research	Argumentaire pour acteurs municipaux: bénéfices économiques, sociaux et environnementaux d'un aménagement centré sur l'activité physique	Élus municipaux, administrateurs municipaux, acteurs de soutien	http://activelivingresearch.org/sites/default/files/MakingTheCaseReport.pdf
Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables. Éléments théoriques	Centre de recherches routières, Service public de Wallonie, Direction régionale Mobilité et Voies hydrauliques	Éléments théoriques concernant les cyclistes, leurs vélos et leurs besoins, les caractéristiques des réseaux cyclables en Wallonie,	Cyclistes et autres utilisateurs des pistes cyclables, secteur du transport actif	http://mobilite.wallonie.be/files/Centre%20de%20doc/guide%20cyclable/Cahier1_Elementstheo.pdf
Handbook for cycle-friendly design	Sustrans Design manual, UK	Déterminants des rues et routes favorables à leur utilisation par des marcheurs et cyclistes en milieu urbain, gestion du traffic, détails techniques.	Cyclistes et marcheurs en milieu urbain, urbanistes ingénieurs civils, acteurs municipaux	http://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/file_content_type/sustrans_handbook_for_cycle-friendly_design_11_04_14.pdf
Creating places that promote physical activity: perceiving is believing	Active Living Research	Influence de la perception de l'environnement bâti sur le transport actif (sécurité, esthétique, entretien, qualité de l'équipement)	Urbanistes, Élus municipaux, administrateurs municipaux, acteurs de soutien	http://activelivingresearch.org/sites/default/files/ALR_Review_Perceptions_Aug2015_0.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Guide des aménagements de voirie	Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, Berlin	Enjeu du partage modal, développement des aménagements spécifiques (circulation piétonnes, aménagements cyclables, besoins pour personnes à mobilité réduite, stationnement)	Urbanistes, Élus municipaux, administrateurs municipaux, acteurs de soutien, cyclistes et marcheurs	http://www.pdu-casa.fr/guide_pdu_adopte.pdf
Building health. Creating and enhancing places for healthy, active lives	National Heart Forum; Living Streets; Commission for Architecture and the Built Environnement	Rapport qui dresse le profil des études de cas de 13 collectivités canadiennes ou des démarches par rapport à l'environnement bâti ont été mises en œuvre pour améliorer la santé de la population	Urbanistes, Élus municipaux, administrateurs municipaux, acteurs de soutien	http://www.phac-aspc.gc.ca/publicat/2009/be-eb/pdf/be-eb-fra.pdf
Mobilités actives au quotidien. Le rôle des collectivités	Réseau français des Villes-Santé de l'OMS	Concepts autour des mobilités actives, politiques et plans de soutien, développement d'une stratégie locale	Administrations municipales, territoriales, provinciales et fédérales, santé publique	http://www.social-sante.gouv.fr/IMG/pdf/guide_methodo_mobilites_actives.pdf
Le vélo urbain: un mode de déplacement alternatif	Fanny Laurence, Anaïs Paillasseur, Adeline Pape (France)	Part du vélo dans les TA, ses relations avec l'urbanisation extensive, place de l'automobile dans les villes, promotion, qualité de vie	Ingénieurs civiles, administration municipale, santé publique	http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHIER=1259164014122
How far, by which route, and why? A spatial analysis of pedestrian preference	Mineta Transportation Institute	Document qui date (1991) mais qui dresse un portrait intéressant de l'interaction entre le marcheur et son environnement	Acteurs de soutien, décideurs municipaux, urbanistes	http://transweb.sjsu.edu/MTIportal/research/publications/documents/06-06/MTI-06-06.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
Community support	Pedestrian and Bicycle Information Center	Consulter les sections en marge de gauche: amélioration des infrastructures; design des quartiers; apaisement de la circulation	Urbanistes, acteurs de soutien	http://www.pedbikeinfo.org/community/index.cfm
Urban bikeway design guide	National Association of City Transportation Officials	Infrastructures, signalisation, mesures de sécurité, connectivité du réseau cyclable et piéton	Urbanistes, domaine des transports, acteurs de soutien	http://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/
Research results summary slides	Active Living Research	Faits saillants des plus récentes recherches dans le domaine des environnements favorables à la santé	Acteurs de soutien	http://activelivin+D69+A62:E69+A61:E69+D69+A62:E69+A60:E69+D69+A62:E69+A59:A62:E69
Active City designing for health	Santé publique de Toronto	Rapport d'intervention	Acteurs de soutien, décideurs municipaux	https://hcbdclasp.files.wordpress.com/2013/03/tph-active-city-2014.pdf
Bike accidents in Montréal	Montréal Gazette	Données et statistiques sur les accidents de vélo à Montréal	Acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://www.montrealgazette.com/news/bike-accidents/index.html
Accident map of Montréal	Montréal Gazette	Analyse des accidents des six dernières années à Montréal pour déterminer quelles sont les intersections les plus à risque	Acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://www.montrealgazette.com/news/road-safety/map/index.html
A Resident's Guide for Creating Safer Communities for Walking and Biking	U.S. Department of transportation	Identification des problèmes en mobilité active, ressources, solution, sources d'informations, histoires à succès	Domaine des transports, acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/ped_cmnity/ped_walkguide/residents_guide2014_final.pdf
Walking and Cycling International Literature Review Final Report	Évelyne Légaré	Revue de littérature	Domaine des transports, acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://economicdevelopment.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0010/1091908/WalkingCyclingLiteratureReview.pdf

Titre du document	Organisation (auteur)	Brève description	Clientèle visée	Site Internet
BENEFITS OF INVESTING IN CYCLING	Rachel Aldred	Statistiques, santé de la population, sécurité routière, bien-être psychologique, etc.	Acteurs de soutien, domaine des transports, décideurs municipaux	http://www.britishcycling.org.uk/zuvvi/media/bc_files/campaigning/BENEFITS_OF_INVESTING_IN_CYCLING_DIGI_FINAL.pdf
Evidence from Safety Research to Update Cycling Training Materials in Canada	Angie Weddell, Meghan Winters, Kay Teschke	Revue de littérature	Domaine des transports, acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://cyclingincities.spph.ubc.ca/files/2012/09/EvidenceTrainingReport.pdf
Vélostations: Recommandations pour leur planification et mise en service (guide)	Pro Vélo Suisse	Définition d'une vélostation, vue d'ensemble du processus et préparation, détails techniques (notions sur les infrastructures, coûts, exploitation, évaluation, etc.)	Domaine des transports, acteurs de soutien, décideurs municipaux	http://www.velostation.ch/fileadmin/redaktion/velostationen/Dokumente/Documents-listes/Guide_velostations_FRANCAIS_screen.pdf
Making Bicycling and Walking a Norm for Transportation Agencies: Best Practices for Bicycle and Pedestrian Advisory Committees	Matt Wempe	Définition d'un Bicycle and Pedestrian Advisory Committee, bénéfices, défis, comment le mettre en place et l'opérer	Acteurs de soutien	http://www.advocacyadvance.org/site_images/content/bpac_best_practices%28web%29.pdf
Core Competencies for the Physical Activity in Public Health Specialist	National Physical Activity Society	Compétences à maîtriser pour intervenir efficacement en activité physique et santé publique	Acteurs de soutien, santé publique, kinésiologues	http://physicalactivitysociety.org/wp-content/uploads/2013/02/Core-Competencies-NPAS-formatted.docx