AOÛT 2022

Groupe consultatif d’experts sur le transport durable des personnes dans la vallée de la Bow

Table des matières

Introduction 03

Membres du groupe consultatif 05
Objectifs du groupe consultatif 06
Harmonisation avec le nouveau Plan directeur du parc national Banff 08
Ce que nous avons entendu des peuples autochtones, du public et des intervenants 09

Contexte des problèmes de transport dans le parc national Banff 11

Vision pour le transport en commun dans le parc national Banff 13

Stratégies clés 15

Aperçu 15
STRATÉGIE CLÉ 1 : Réduire les arrivées de véhicules privés 16
STRATÉGIE CLÉ 2 : Créer des carrefours de mobilité 24
STRATÉGIE CLÉ 3 : Améliorer et diversifier les possibilités de transport en commun 32
STRATÉGIE CLÉ 4 : Développer et encourager le transport actif 41
STRATÉGIE CLÉ 5 : Créer un réseau de transport complet et unifié 46
STRATÉGIE CLÉ 6 : Établir des partenariats avec les intervenants et les peuples autochtones 53
STRATÉGIE CLÉ 7 : Utiliser la tarification commun un outil pour influencer les comportements 57
STRATÉGIE CLÉ 8 : Mieux comprendre l'expérience des visiteurs et l'utilisation des transports 63

Assurer une gestion à l'appui de la réussite 68

Conclusion 72

Remerciements 74

Annexe I : Tableau sur les modes de transport 75

Annexe II : Cadre de sciences sociales potentiel 78

Introduction

TRANSPORTER LES GENS de façon durable dans le parc national Banff constitue une priorité pour Parcs Canada. En effet, on souhaite offrir une expérience de classe mondiale aux visiteurs tout en veillant à préserver et améliorer les ressources d'importance nationale du parc, et à rendre celles-ci plus accessibles et inclusives pour les visiteurs et les résidents. Les approches et les systèmes actuels de transport des visiteurs, des travailleurs et des résidents ne répondent pas efficacement à tous les besoins des visiteurs du parc et ne permettent pas l'atteinte des objectifs de protection des ressources, en particulier pendant les mois d'été, alors que l'achalandage est à son maximum. Les aires de stationnement, les rues urbaines et les routes d'accès aux points de départ des sentiers ainsi qu'aux aires de fréquentation diurne sont saturées, ce qui a des répercussions négatives sur l'expérience des visiteurs.

Nous pouvons et devons faire un effort ciblé et concerté pour transporter les gens de façon plus durable dans la vallée de la Bow afin de contribuer au maintien ou à l'amélioration de l'intégrité écologique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Si cette question est gérée avec succès, l'expérience des visiteurs du parc sera améliorée, et les émissions de GES liées au transport seront réduites, ce qui contribuera à la réputation du parc national Banff en tant qu'attraction touristique internationale.

Au cours de la dernière décennie, le nombre de gens qui visitent la vallée de la Bow, dans le parc national Banff, a augmenté de façon spectaculaire. La demande de stationnement dépasse l'offre aux principales destinations, les réseaux routiers sont utilisés au-delà de leur capacité, la congestion est devenue courante aux pôles d'attraction, et l'infrastructure et l'accès ne répondent pas aux besoins des personnes handicapées. Parcs Canada a pris des mesures visant à réduire la dépendance envers l'automobile pour l'accès aux pôles d'attraction en mettant en œuvre des solutions de transport en commun pour les secteurs

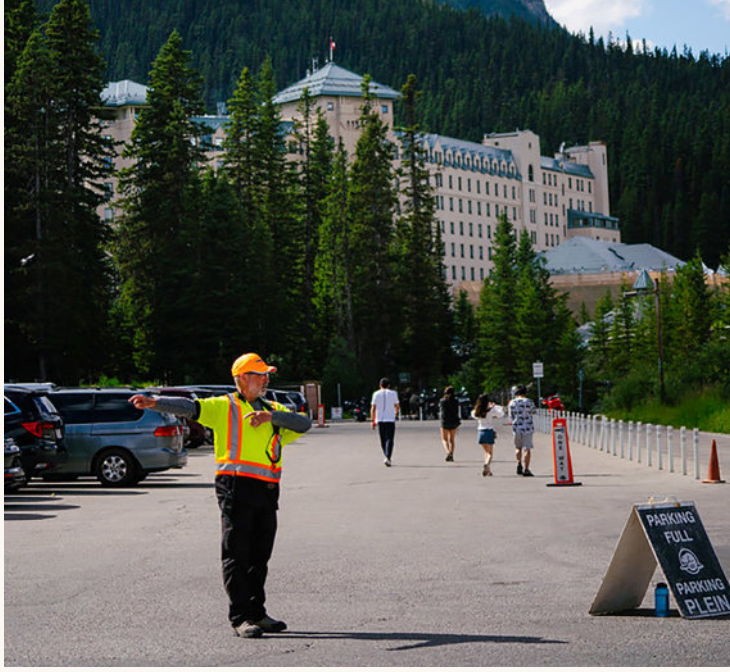


PHOTO : PARCS CANADA

Les approches et les systèmes actuels de transport des visiteurs, des travailleurs et des résidents ne répondent pas efficacement à tous les besoins des visiteurs du parc et ne permettent pas l'atteinte des objectifs de protection des ressources.

INTRODUCTION

les plus fréquentés du parc national Banff. Cependant, ces mesures ne suffisent pas pour gérer efficacement la demande tout en assurant la protection des ressources et en offrant aux visiteurs des expériences inclusives et qualités. Parcs Canada demeure déterminé à miser sur le transport en commun. Il sollicite donc l'avis d'experts afin de faire fond sur le travail déjà accompli tout en explorant de nouvelles solutions novatrices qui permettront d'atteindre et de maintenir les conditions souhaitées. La dernière section du présent rapport traite de la nécessité de mieux définir les conditions souhaitées pour guider la gestion actuelle et future.

En mai 2021, Parcs Canada a établi un groupe consultatif d'experts chargé d'aider à l'élaboration d'un système durable de transport de personnes pour le parc national Banff. On a demandé au groupe de faire des recommandations sur la façon d'élaborer un cadre durable pour le transport des personnes dans le parc. La portée des travaux comprenait la gestion et la coordination de l'accès, de l'utilisation et de l'infrastructure aux principales destinations du parc dans la vallée de la Bow et à proximité de celle-ci. On a demandé au groupe, en fonction de son expertise et de la consultation des Autochtones, du public et des intervenants, de recommander des solutions novatrices que Parcs Canada pourrait prendre en compte lors de l'élaboration d'un cadre de travail axé sur le transport des personnes.

Le mandat du groupe consultatif a été rédigé, puis a fait l'objet de consultations auprès des Autochtones, du public et des intervenants. Dans l'ensemble, les commentaires issus de la consultation ont été favorables et constructifs. Ils ont permis de rédiger une version améliorée du mandat *(page 6)*. Les commentaires portaient principalement sur la façon de clarifier davantage le rôle du groupe, sur l'intention du projet, sur un lien clair avec l'objectif en matière de carboneutralité du gouvernement pour 2050 en ce qui concerne les émissions de GES et sur un engagement renouvelé envers des solutions de transport durables sur le plan environnemental.

Le groupe consultatif s'est réuni virtuellement et en personne entre juin 2021 et juin 2022. Le présent rapport présente le résultat de ses discussions et délibérations. Il s'agit d'une vue d'ensemble de haut niveau et de recommandations pour un futur système qui s'appuie sur l'expérience collective du groupe.

La portée des travaux comprenait la gestion et la coordination de l'accès, de l'utilisation et de l'infrastructure aux principales destinations du parc dans la vallée de la Bow et à proximité de celle-ci.

PHOTO : BANFF-LAKE LOUISE TOURISM — SHANNON MARTIN

Membres du groupe consultatif

Le président et directeur général de Parcs Canada a cherché, pour former le groupe consultatif, des gens possédant des connaissances ou une expérience pertinente en matière de gestion des aires protégées ou un savoir-faire leur permettant de relever les défis et saisir les occasions qui se présentent au parc national Banff, y compris dans les secteurs d'intérêt suivants :

- systèmes de transport intelligents, y compris l'information des voyageurs, les technologies de circulation de pointe, le stationnement intelligent, les nouvelles options de transport multimodal, la mobilité en tant que service, la communication sans fil dans les transports et la micromobilité;
- planification des déplacements, y compris la liaison des modes de transport entre eux;
- planification du transport collectif, y compris les liens avec les réseaux régionaux, les mécanismes de financement, les horaires et les systèmes;
- accessibilité, modes actifs et inclusion;
- technologie de transport écologique;
- orientation et intégration;
- tourisme, marketing et promotion;
- gestion de l'utilisation par les visiteurs;
- planification des loisirs;
- économie comportementale (en particulier les comportements en matière de déplacements et le choix du mode de transport dans le contexte des loisirs);
- communications.

Au cours de la période de consultation sur le mandat, les membres du public ont eu la possibilité de se porter volontaires pour se joindre au groupe consultatif tout en précisant leurs domaines d'expertise. Plusieurs membres ont été choisis de cette façon. Toutefois, certains secteurs d'intérêt n'étaient pas représentés. Le secrétariat du groupe a mené un processus de recherche pour trouver des personnes susceptibles de remplir ces rôles. Le président et directeur général de Parcs Canada a nommé les membres suivants.

Leslie Bruce

PDG
Banff-Lake Louise Tourism

Bill Fisher

Président
Employé de Parcs Canada à la retraite

Kelly Gibson

Directeur des services municipaux
Ville de Banff

Emily Grisé, Ph.D.

Professeure adjointe
Université de l'Alberta

Kerri Cahill, Ph.D.

Directrice de succursale
Centre de services de Denver, Service des parcs nationaux des États-Unis

Jen Malzer

Ingénieure des transports
Institut canadien des ingénieurs en transport

Jamie McCulloch

Directeur général
Rocky Mountain Adaptive

Selby Thannikary

Chef d'équipe, Planification du transport
Stantec/WSP

Dan Wicklum, Ph.D.

Directeur général
Accélérateur de transition

Objectifs du groupe consultatif

MANDAT

Le **mandat** établit de nombreuses considérations visant à guider l'élaboration d'un cadre de transport durable. Il stipule qu'un cadre de travail sur le transport des personnes pour le parc national Banff :

- tient compte de l'expérience et s'appuie sur le travail des principaux intervenants, des administrations locales, des fournisseurs de transport régional et des partenaires autochtones;
- fait un usage efficace des terres et des autres ressources naturelles, tout en garantissant la préservation de la connectivité, de l'habitat essentiel et des autres conditions nécessaires au maintien de la biodiversité;
- encourage l'utilisation d'énergies de remplacement et renouvelables tout en réduisant les déchets, la consommation de combustibles fossiles, les émissions et les rejets de contaminants dans les eaux de surface et souterraines;
- propose diverses solutions en matière de mobilité, donnant aux gens un plus grand choix pour répondre à leurs besoins en matière d'accès, y compris le transport automoteur ou le microtransport comme solutions de rechange aux voitures;
- mise sur l'engagement clair de Parcs Canada envers le transport en commun;
- ne se limite pas aux modes de transport et étudie d'autres stratégies de gestion de la demande;
- est intégré à la gestion de l'utilisation des terres existante et n'entraîne pas d'effets cumulatifs qui nuiraient de manière importante à la qualité de l'expérience du visiteur, à la sécurité des visiteurs ou aux ressources du parc;
- est adaptable et évolutif;
- fournit un bon rapport qualité-prix en plus de préciser et reconnaître les subventions publiques (cachées ou non) ainsi que les coûts sociaux, économiques et environnementaux;
- propose l'égalité d'accès;
- garantit la prise en compte de solutions de rechange du secteur privé;
- envisage la recherche et le développement de technologies de remplacement innovantes pouvant améliorer l'accès et contribuer à la protection de l'environnement en plus de réduire les émissions de GES;
- est coordonné avec les objectifs touristiques du secteur privé;
- reflète les attentes et les caractéristiques démographiques des visiteurs;
- est intégré aux vastes réseaux de transport régionaux

INTRODUCTION

Le groupe d'experts s'est efforcé de découvrir le parc et a rencontré des représentants de la société de transport en commun Roam et de la Ville de Banff, des gestionnaires du parc et les directeurs des unités de gestion pour mieux comprendre le rôle de chacun et la façon dont leur travail appuie les objectifs du parc. En fin de compte, le but du groupe est d'élaborer une étude de cas exemplaire qui pourra servir de modèle de gestion efficace de l'utilisation par les visiteurs dans un parc national très fréquenté pour d'autres parcs au Canada et ailleurs dans le monde.

En fin de compte, le but du groupe est d'élaborer une étude de cas exemplaire qui pourra servir de modèle de gestion efficace de l'utilisation par les visiteurs dans un parc national très fréquenté pour d'autres parcs au Canada et ailleurs dans le monde.

CRITÈRES DE BASE

Le groupe a établi un **ensemble de principes succincts qui serviront de critères de base** lors de l'examen des différentes stratégies. Notre objectif est de créer un cadre qui :

- réduit les émissions de GES dues au transport des personnes dans le parc national Banff;
- améliore l'intégrité écologique et ne contribue pas à l'altération nette de la fonction écologique;
- fait du transport une partie intégrante et précieuse de l'expérience du visiteur, la clé d'un environnement accueillant, inclusif et accessible pour tous les visiteurs;
- améliore le niveau et la qualité du service dans l'ensemble du réseau de transport;
- fait une utilisation efficace et prudente de tout nouvel aménagement et de toutes nouvelles terres;
- offre un accès efficace, effectif, inclusif et facile à tous les visiteurs et résidents.

Harmonisation avec le nouveau plan directeur du parc national Banff

Pendant que le groupe consultatif entreprenait ses travaux, une nouvelle version du plan directeur du parc national Banff a été achevée et présentée aux Canadiens pour obtenir leurs commentaires. Le groupe a pris soin de tenir compte de l'orientation du nouveau plan directeur proposé lors de l'établissement du contexte de ses réflexions. La stratégie clé 8 du plan directeur, « Transport durable des personnes », cible le besoin d'adopter un plan global de transport des personnes tenant compte de l'offre de transport locale, régionale, municipale et privée, des couloirs et des sentiers existants, des principales attractions ainsi que des niveaux d'affluence et des profils de fréquentation actuels et prévus. Il est précisé dans le plan que :

Pour s'assurer un avenir durable, le parc national Banff ne peut pas se contenter de répondre à la demande croissante des visiteurs en développant l'infrastructure liée à la circulation. Cette stratégie vise plutôt à créer un réseau qui va au-delà des autobus et des terrains de stationnement pour englober toute l'expérience de séjour dans un parc national, c'est-à-dire un réseau où les moyens d'accéder à des destinations et de s'y déplacer font partie intégrante de l'expérience et du legs du parc national au même titre que les paysages, les ressources naturelles et les ressources culturelles. Plutôt que de dépendre exclusivement du transport en commun à grande échelle et de l'infrastructure bâtie, ce réseau compterait plusieurs composantes de petite et de moyenne envergure qui pourraient être réunies, renforcées, accrues ou réduites au gré des préférences des visiteurs, des circonstances et de l'évolution des technologies. Il reconnaîtrait le contexte particulier de l'exploration d'un parc national et le fait qu'une approche unique ne convient pas à tous. Véritable modèle de réflexion globale, de planification intégrée et de transport écologique, ce réseau de transport des personnes contribuerait à assurer au parc un avenir durable tant sur le plan environnemental que sur le plan économique ainsi qu'à consolider la renommée de Parcs Canada comme chef de file de la protection de l'environnement et fournisseur d'expériences patrimoniales.

Le but de cette stratégie est de s'assurer que les visiteurs et les résidents actuels et potentiels du parc sont en mesure de se déplacer confortablement, efficacement et durablement dans le parc, tout en

offrant un maximum d'expériences accessibles et inclusives, compatibles avec la protection des ressources. Le système de transport proposé doit être résilient et capable d'offrir une expérience de qualité confortable tout au long de l'année, tant pendant les beaux mois d'été que pendant les hivers rigoureux de l'Alberta. Il faudra tenir compte de la capacité des infrastructures, de l'expérience du visiteur et des objectifs écologiques, et réduire les conflits possibles entre visiteurs et les problèmes de sécurité. Le groupe consultatif a pris soin d'examiner ses recommandations dans le contexte du plan directeur provisoire. En fin de compte, il considère que son travail s'inscrit directement dans le premier objectif de la stratégie de transport des personnes, qui consiste à élaborer un plan :

> *Parcs Canada élabore un plan complet pour le transport des personnes dans le parc. Ce plan présente des buts, des objectifs et des cibles mesurables pour les dix années à venir, et il tient compte de l'offre de transport locale, régionale, municipale et privée, des allées piétonnières et des sentiers existants, des principales attractions ainsi que des niveaux d'affluence et des profils de fréquentation actuels et prévus. Comme la fiabilité, la fréquence et le caractère abordable sont des atouts connus pour la promotion des transports en commun et leur adoption par le public, le plan présente une approche qui tient manifestement compte de ces facteurs.*

Le groupe estime que son travail peut servir de catalyseur et contribuer à la création d'un plan directeur pour le transport dans la vallée de la Bow.

Le but de cette stratégie est de s'assurer que les visiteurs et les résidents actuels et potentiels du parc sont en mesure de se déplacer confortablement, efficacement et durablement dans le parc, tout en offrant un maximum d'expériences accessibles et inclusives, compatibles avec la protection des ressources.

Ce que nous avons entendu des peuples autochtones, du public et des intervenants

Le groupe consultatif a notamment pour mandat d'établir un plan de consultation et de dresser la liste des intervenants qu'il souhaite rencontrer directement au cours de son examen, y compris les peuples autochtones et un large éventail de groupes, d'organismes et de particuliers intéressés, afin de comprendre les questions et les possibilités liées à son mandat. Le groupe a invité les intervenants à présenter des soumissions écrites et a demandé aux groupes partageant les mêmes idées de joindre leurs efforts pour faire des exposés en personne.

Le groupe a reçu 15 soumissions écrites de divers intervenants, y compris des groupes environnementaux, des stations de ski, des fournisseurs de transport en commun locaux, des associations touristiques et des administrations locales. Quatre groupes clés ont choisi de faire des exposés directement devant le groupe par vidéoconférence. Les experts ont également eu accès aux commentaires de la consultation publique sur l'ébauche du plan directeur. Ces soumissions les ont grandement aidés à comprendre les enjeux actuels ainsi que le contexte de gestion du parc national Banff. Le président et certains membres du groupe se sont également entretenus avec des représentants autochtones de la région métisse no 3 et de la plupart des Premières Nations signataires du Traité no 7.

Les commentaires du public ont révélé un certain consensus sur la plupart des problèmes. Par ailleurs, les visiteurs ont exprimé une réelle préoccupation quant au rapport qualité-prix et à la possibilité d'avoir un accès continu aux lieux qu'ils souhaitent visiter.

THÈMES

Les commentaires des intervenants allaient généralement dans le même sens, et plusieurs thèmes ont émergé des soumissions.

- L'intégrité écologique et la protection du caractère et de la nature du parc national Banff doivent demeurer la priorité absolue.
- On a clairement besoin d'un partenariat continu et d'une intégration accrue des fournisseurs de services de transport en commun et des exploitants d'entreprises touristiques pour offrir des services de transport plus efficaces et efficients.
- Le processus de conception des solutions de transport en commun doit être amélioré. Nous devons définir les problèmes et trouver des solutions.
- Parcs Canada et tous les exploitants doivent envisager une plus grande variété d'outils de gestion pour traiter les questions complexes touchant la gestion de la fréquentation.
- Il est de plus en plus nécessaire d'utiliser des techniques de gestion de la demande à diverses attractions, mais on souhaite moins que cela se fasse pour l'ensemble du parc Banff (on ne souhaite pas voir plafonner le nombre des entrées).
- Les communications, l'orientation, l'impression à l'arrivée et la signalisation pourraient être grandement améliorées, ce qui faciliterait le changement de comportement des visiteurs.
- Le groupe doit tenir compte des effets de débordement vers d'autres endroits et s'assurer que le déplacement des visiteurs ne crée pas de problèmes ailleurs.
- Un cadre de transport des personnes doit tenir compte du transport des visiteurs tout au long de l'année.

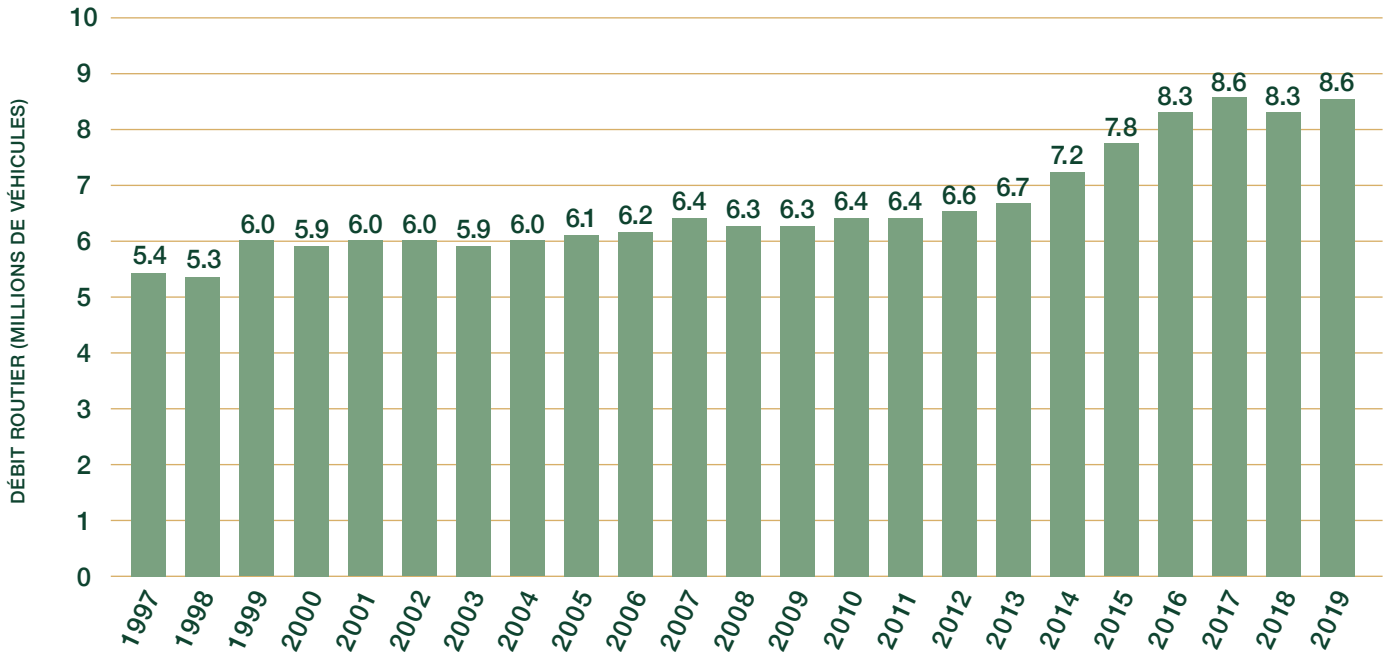
Contexte des problèmes de transport dans le parc national Banff

LE PARC NATIONAL BANFF est le parc national le plus fréquenté au Canada et l'une des destinations touristiques les plus importantes du pays. Plus de quatre millions de personnes s'y rendent chaque année, et le nombre de visiteurs augmente sans cesse. Entre 2010 et 2019, il y a eu une augmentation de 29 % du nombre de visites.

Le parc national Banff est un territoire complexe comprenant deux collectivités, une route nationale, une voie ferrée nationale, trois stations de ski, un terrain de golf, dix terrains de camping en avant-pays et de nombreux établissements commerciaux périphériques. La plupart de ces endroits sont regroupés dans une partie relativement petite du parc, dont 97 % de la superficie est déclarée milieu sauvage (tout développement y est donc interdit). Le paysage qui abrite tout cela présente des enjeux écologiques complexes : espèces en péril, espèces envahissantes, corridors fauniques fragmentés et conflits entre humains et animaux sauvages, notamment. Le parc accueille des groupes diversifiés de visiteurs du monde entier découvrant de façons très différentes un paysage qui continue de changer et d'évoluer.

Certaines routes du parc national et de la ville de Banff sont devenues très encombrées (p. ex., Lake Louise Drive, avenue Mountain jusqu'au mont Sulphur). Avec l'augmentation du nombre de visiteurs dans la dernière décennie est venue une hausse constante du débit routier. Avant la pandémie de COVID-19, les routes du parc accueillaient plus de 8,5 millions de véhicules. On estime que 50 % de tout le débit routier sur la Transcanadienne, dans le parc national Banff, est dû aux automobilistes en transit.

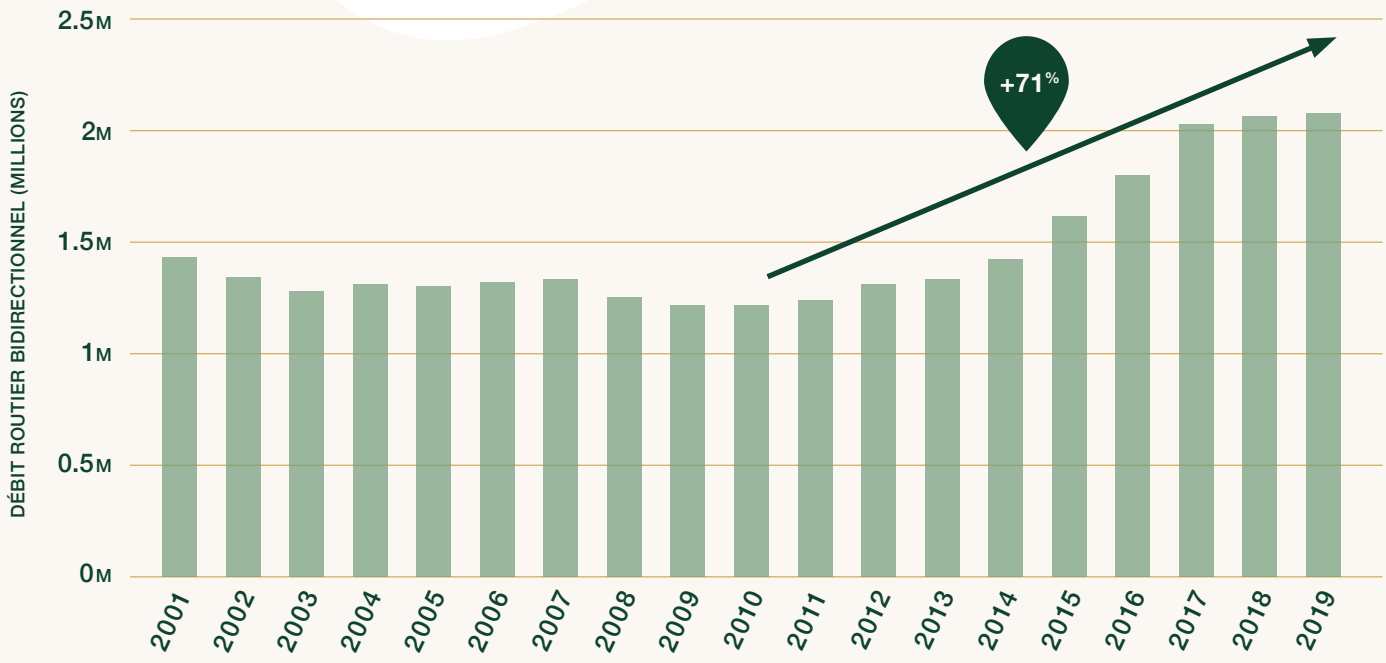
Débit routier annuel au poste d'entrée est du parc national Banff, 1997-2019



La hausse de la circulation est encore plus marquée à certaines des principales attractions du parc. Au lac Louise, par exemple, le débit routier a augmenté de 71 % dans la dernière décennie, ce qui a entraîné d'importants problèmes de congestion. Les aires de stationnement du lac Moraine et du lac Louise sont souvent pleines dès 7 h de juin à septembre. Les automobilistes en font le tour, montent et descendent Lake Louise Drive, dans l'espoir de trouver une place. La situation a également conduit à la prolifération du stationnement le long des routes menant à des destinations populaires, ce qui a des répercussions négatives sur les secteurs écologiques longeant les routes et contribue à la congestion. Les visiteurs vivent une grande frustration, les émissions de GES s'en trouvent augmentées, et la faune a plus de mal à se déplacer dans les environs.

Parcs Canada a pris des mesures afin de régler ces problèmes à divers endroits du parc. Les visiteurs peuvent emprunter un système de navette payant à destination du lac Louise et laisser leur voiture en fond de vallée, où les stationnements sont plus nombreux. Au cours des dernières années, des mesures ont continuellement été prises pour tenter d'améliorer l'efficacité et l'efficience du système : lancement d'un système de réservation, ajout coûteux de signaleurs pour gérer la circulation, stationnement payant au lac Louise et déplacement, en 2022, du terrain d'interception pour la station de ski de Lake Louise vers un endroit offrant de meilleurs accès et installations. Le réseau de transport en commun Roam a également développé ses services au cours des dernières années, offrant de nouveaux itinéraires qui relient les destinations populaires et les communautés de la vallée de la Bow. Cependant, la mise en œuvre de ces mesures s'est faite indépendamment d'un cadre plus large visant à régler les problèmes de transport et de mobilité dans le parc, ce qui a limité leur efficacité pour résoudre les problèmes de congestion sous-jacents.

Débit routier annuel le long de Lake Louise Drive, 2001-2019



Vision pour le transport en commun dans le parc national Banff

LE GROUPE CONSULTATIF D'EXPERTS envisage, d'ici cinq à dix ans, une situation très différente permettant de se déplacer sans problème dans le parc national Banff. Il s'agit d'une vision à long terme que Parcs Canada pourrait choisir de réaliser par étapes en adaptant son approche à l'évolution des conditions et aux commentaires du public, de l'industrie et des partenaires. Beaucoup de mesures peuvent toutefois être prises dès aujourd'hui pour que cette vision devienne une réalité dans un avenir proche.

VISION À LONG TERME

La plupart des visiteurs d'un jour arrivent dans le parc national Banff en transport en commun, sans véhicule personnel. Ils trouvent facilement des correspondances depuis l'aéroport, le centre-ville ou la périphérie de Calgary. Un trajet confortable, efficace et relaxant est offert fréquemment en train, en autobus ou autrement. Les voyageurs ont de la place pour emporter de l'équipement, des poussettes, des appareils de mobilité et d'autres effets. Ils savent qu'au terme du trajet, ils pourront voir les sites les plus fréquentés sans jamais avoir besoin d'un véhicule privé. Les résidents et les travailleurs utilisent également le système pour se rendre au travail et pratiquer des loisirs. Ils peuvent planifier leur voyage ou faire preuve de spontanéité, et un système d'information centralisé les aide à planifier certains aspects de leur visite et à savoir à quoi s'attendre.

Certains visiteurs choisissent encore de conduire leur véhicule privé parce qu'ils savent qu'ils pourront se stationner à leur emplacement de camping ou à leur hôtel. Ils garent leur véhicule et visitent les attractions en transport en commun ou par des modes de transport actifs. Ils font parfois des déplacements plus longs et plus complexes pour lesquels il est pratique d'utiliser leur propre véhicule, et sont prêts à payer plus cher pour se stationner. Ils savent qu'ils ont accès à un système de transport en commun intégré, public ou privé.

Les visiteurs arrivent dans des carrefours bien desservis, des centres d'accueil où commence leur voyage. Ces lieux sont dotés d'aires de stationnement d'interception, de services d'information (personnel du parc, ambassadeurs et kiosques en libre-service), d'infrastructures pour les visiteurs (location d'équipement, services de restauration, toilettes, Wi-Fi, aires de jeux et autres services) ainsi que d'expériences éducatives. Des correspondances fréquentes sont assurées vers la destination suivante ou finale dans le parc national Banff. Les visiteurs ont plusieurs possibilités de transport pour se rendre à ces carrefours puis regagner leur domicile, leur emplacement de camping ou leur hôtel.

Lors d'une excursion d'une journée, la plupart des visiteurs ont plus d'un moyen de transport durable pour se déplacer. Les navettes, les autocars, les véhicules autonomes, les vélos électriques, les bicyclettes, etc.

utilisent tous le même système de paiement flexible, interconnecté et sans tracas. Des infrastructures pour modes de transport actifs sont offertes aux gens de tous les âges et de toutes les capacités. Qu'ils se dirigent vers une piste de ski, un sentier de randonnée prisé ou simplement une visite panoramique, les visiteurs ont différentes possibilités simples et pratiques. Les services ne sont pas tous offerts par la même entreprise, mais les visiteurs y accèdent au moyen de systèmes de paiement unifié et de réservation intégrée, accessibles par divers outils et offrant diverses possibilités de paiement. Toutes les installations, les technologies, les infrastructures et les services utilisés sont entièrement accessibles et faciles à utiliser pour tous.

Lorsqu'ils arrivent à des destinations très fréquentées comme les lacs Louise et Moraine, les visiteurs constatent qu'il est possible de tisser un lien étroit avec la nature. Même s'il y a beaucoup de monde, les gens n'ont pas l'impression d'être toujours dans une foule. Les véhicules privés ne peuvent plus accéder à ces endroits, où l'on ne trouve plus d'aires de stationnement encombrées. Dans certains cas, la taille des stationnements a été réduite, et le secteur a été remis à l'état naturel. Les plus petits carrefours et les points de départ des sentiers ne sont pas tous initialement accessibles en transport en commun, mais on y trouve des stations de recharge, des stationnements à vélos sécurisés, etc. qui favorisent le transport durable. Les routes sont plus silencieuses, et la faune est plus visible et abondante.

Stratégies clés Aperçu

LES HUIT SECTIONS SUIVANTES donnent un aperçu des principaux concepts dont le groupe de discussion a discuté lors de l'examen de la situation des transports au parc national Banff. En se basant sur leur expertise et sur l'expérience d'autres administrations, les membres du groupe croient que ces grandes idées pourraient faire progresser le cadre. Ils estiment qu'il s'agit d'une feuille de route vers un avenir plus durable, tout en reconnaissant qu'il reste beaucoup à faire. Le cadre peut être envisagé en trois grandes catégories, chacune associée à des stratégies clés.

La section sur chaque stratégie commence par un aperçu de la situation actuelle et du problème que le groupe souhaite régler. S'ensuit une description de la manière dont chaque stratégie peut contribuer à un avenir plus durable. Le groupe de consultation propose une liste de mesures précises que Parcs Canada et ses partenaires pourraient prendre pour contribuer à l'atteinte de l'objectif global. Enfin, on aborde brièvement la faisabilité, le coût, la facilité et l'échéancier envisageable pour chaque solution.

Beaucoup de recherches, d'activités de planification, de consultations et d'aménagements seraient nécessaires à la réalisation de nombre de ces stratégies, en particulier les initiatives majeures. D'autres peuvent être mises en œuvre plus tôt ou faire l'objet de projets pilotes. Ceux-ci donnent l'occasion de présenter des idées au public et de mettre à l'essai des initiatives, puis de les peaufiner avant de procéder à des investissements importants. Les paramètres du succès doivent être définis à l'avance; ils doivent être accompagnés d'une collecte et d'une évaluation des données qui mesurera si les stratégies permettent efficacement d'atteindre les objectifs fixés.

ARRIVÉE AU PARC NATIONAL BANFF

STRATÉGIE CLÉ 1
Réduire les arrivées de véhicules privés

STRATÉGIE CLÉ 2
Créer des carrefours de mobilité

DÉPLACEMENTS DANS LE PARC

STRATÉGIE CLÉ 3
Améliorer et diversifier les possibilités de transport en commun

STRATÉGIE CLÉ 4
Développer et encourager le transport actif

STRATÉGIE CLÉ 5
Créer un réseau de transport complet et unifié

APPUI AU CHANGEMENT

STRATÉGIE CLÉ 6
Établir des partenariats avec les intervenants et les peuples autochtones

STRATÉGIE CLÉ 7
Utiliser la tarification comme un outil pour influencer les comportements

STRATÉGIE CLÉ 8
Mieux comprendre l'expérience des visiteurs et l'utilisation des transports

ARRIVÉE AU PARC NATIONAL BANFF

PHOTO : BANFF TOURISM/DAMIAN BLUNT

STRATÉGIE CLÉ 1 :

Réduire le nombre d'arrivées de véhicules privés au parc national Banff

Situation actuelle

Le nombre de véhicules qui arrivent dans le parc national Banff pendant la saison estivale et bien des fins de semaine tout au long de l'année dépasse les niveaux qui peuvent être gérés de manière durable. La congestion routière dans le lotissement urbain de Banff est fréquente et grave. Des automobilistes mettent plus de 90 minutes à traverser la ville. Dans des endroits comme Lake Louise, la circulation est parfois telle que des voitures souhaitant accéder aux bretelles sur l'autoroute refoulent très loin jusque sur les voies principales, ce qui pose un risque pour les automobilistes en transit. Les stationnements des principales aires de fréquentation diurne débordent, au point où des voitures sont rangées sur un kilomètre ou plus le long des routes.

À l'heure actuelle, les possibilités sont limitées pour les voyageurs qui souhaitent laisser leur véhicule à Calgary ou à Banff. Il n'y a pas non plus d'endroit bien défini où accueillir les visiteurs ou laisser un véhicule pour la durée d'un séjour. Par ailleurs, les possibilités

sont insuffisantes pour parcourir le « dernier kilomètre » à l'intérieur du parc et permettre aux visiteurs de se rendre d'un carrefour de transport à leur hôtel, à leur emplacement de camping ou à une autre destination.

Les possibilités de stationnement actuelles et futures sont par ailleurs très limitées dans le parc et les environs, et la congestion a des répercussions sur des secteurs sensibles sur le plan environnemental. Le groupe de consultation ne voit pas l'intérêt d'aliéner l'habitat montagnard en agrandissant les aires de stationnement à chaque destination, et cette approche ne serait pas compatible avec la protection de l'intégrité écologique du parc. Les personnes qui passent la nuit à l'hôtel ou en camping peuvent généralement se garer, ce qui n'est pas le cas de celles qui viennent pour la journée.

Nous devons offrir un système de transport à fort volume accessible, pratique et bon marché pour encourager les déplacements durables et en faire une solution de rechange privilégiée à l'utilisation du véhicule personnel.

Contribution à un système durable

Si l'on veut rendre le système plus durable, il faudra réduire le nombre d'arrivées au parc en véhicules privés et prendre en compte la gestion du système global en ce qui concerne le rythme et le flux des visites. En réduisant le nombre de véhicules entrant dans le parc, nous diminuerons la congestion en aval, en plus de réduire les émissions de GES.

Le mode de transport doit correspondre au besoin qu'il tente de satisfaire et aux objectifs de gestion des ressources et d'expérience inclusive du visiteur. Dans ce cas, il faut probablement miser sur des services de transport collectif à grande capacité. En ce moment, il n'existe que deux modes de transport susceptibles de réduire les arrivées de véhicules privés en provenance de Calgary, à savoir les autocars ou autobus et les trains de voyageurs. Si ces services de transport étaient alimentés par l'électricité ou l'hydrogène, des réductions supplémentaires seraient réalisées.

Nous devons offrir un système de transport à fort volume accessible, pratique et bon marché pour encourager les déplacements durables et en faire une solution de rechange privilégiée à l'utilisation du véhicule personnel. Le service doit être fréquent aux heures de pointe et tout au long de la journée. Il doit être pratique et accessible pour toutes sortes de visiteurs et de types de visites. Un service bien tarifé est compétitif par rapport à la voiture, en particulier en cette période où le prix de l'essence est élevé. La structure tarifaire doit aussi favoriser les familles et les personnes de toutes capacités.

STRATÉGIE CLÉ 1

ARRIVÉE AU PARC NATIONAL BANFF

PHOTO : BANFF TOURISM/DAMIAN BLUNT

De plus, les fournisseurs de transport partagé doivent comprendre que leurs clients ne sont pas des navetteurs, mais plutôt des visiteurs en route vers un parc national. Les installations fournies à bord d'un train ou d'un autobus doivent être conçues en pensant aux équipements de plein air (skis/planches à neige, grands sacs à dos, paniers de pique-niques, poussettes, vélos, etc.). Même la conception et la disposition des sièges pour les passagers doivent être repensées. La connectivité avec une solution de transport pour le premier et le dernier kilomètre est également essentielle au succès du système. Pour les visiteurs d'un jour venant au parc en provenance de Calgary, l'accès aux services de transport en commun de la ville doit être pratique. Lorsque les visiteurs arrivent à un carrefour dans le parc national Banff, ils ont besoin de correspondances fréquentes, pratiques et abordables vers leur destination finale. Ce mode de transport sera également un atout pour la main-d'œuvre locale s'il est conçu correctement du point de vue des itinéraires et de la fréquence des services. Il élargira en outre l'éventail des possibilités d'hébergement, ce qui sera très utile aux entreprises locales.

Un système de transport en commun évolutif pourrait également offrir des possibilités d'expansion. En Alberta, on parle depuis longtemps de relier Edmonton à Calgary par une voie ferrée, et une liaison ferroviaire de passagers vers le parc national Banff pourrait être un atout. Le prolongement du système ferroviaire jusqu'à Lake Louise pourrait réduire considérablement le débit routier dans le parc et offrir une connexion rapide et facile à la destination la plus populaire du parc. Il serait possible d'étendre les services de transport en commun par autobus à la région de Kananaskis, aux parcs nationaux Jasper, Yoho et Kootenay, mais également à des endroits plus à l'ouest. Il va sans dire que la planification et l'aménagement d'un système de transport en commun seraient complexes et nécessiteraient un investissement considérable. Il faudrait l'approbation de trois ordres de gouvernement (dont plusieurs municipalités) et la délivrance de plusieurs permis. L'évaluation environnementale et les mesures d'atténuation connexes devraient tenir compte de préoccupations importantes liées aux déplacements de la faune et d'autres questions écologiques.

STRATÉGIE CLÉ 1

Il sera possible de miser sur l'apprentissage continu et la gestion adaptative. Il est peu probable que l'on puisse concevoir et aménager immédiatement un système de transport en commun fonctionnel, par exemple un train reliant Calgary à Banff. Il faudra plutôt adopter une approche par étapes qui pourrait d'abord inclure des autobus, des voies réservées aux autobus ou d'autres solutions afin de mettre à l'essai la viabilité du système tout en utilisant l'infrastructure de transport existante. Le système doit être conçu et géré de manière adaptative pour que le rythme et le flux des visites dans les différents secteurs du parc favorisent la réalisation et le maintien des conditions souhaitées sur le plan des ressources et de l'expérience du visiteur. Le service d'autobus offre la flexibilité nécessaire pour une planification adaptative.

Une approche par étapes qui pourrait d'abord inclure des autobus, des voies réservées aux autobus ou d'autres solutions permettrait de mettre à l'essai la viabilité du système tout en utilisant l'infrastructure de transport existante.

Le système conçu devra être adapté aux besoins de nombreux types de visiteurs différents : étrangers, locaux, venus pour la journée ou pour plusieurs jours, pratiquant diverses activités, etc. En fin de compte, un système bien conçu devrait fournir des modes de transport de rechange permettant à un visiteur soit de faire tout son voyage sans véhicule personnel, soit d'arriver à Banff et de ne se stationner qu'une seule fois s'il choisit d'y venir en voiture. Un ensemble approprié de mesures incitatives, telles qu'une réduction du prix du laissez-passer du parc ou des réductions sur d'autres attractions, devra être proposé pour convaincre les visiteurs de choisir cette solution.

Le groupe consultatif croit fermement que la communauté d'intérêts de la vallée de la Bow a l'occasion de faire preuve de leadership et de transformer le parc national Banff en un exemple pour le monde entier. Le parc est l'un des sites touristiques les plus fréquentés au pays. Si nous ne pouvons pas faire en sorte qu'il soit desservi par un réseau de transport public exceptionnel, où arriverons-nous à le faire?

STRATÉGIE CLÉ 1

Résumé des mesures possibles

Le groupe consultatif reconnaît que bon nombre des mesures qui suivent ne relèvent pas seulement de Parcs Canada. Cependant, l'organisme pourrait lancer une vaste conversation avec ses partenaires sur le transport en commun.

Améliorer les mécanismes de tarification →

La tarification joue un rôle crucial dans l'utilisation du transport en commun, et nous en discuterons plus en détail dans une section ultérieure. Il convient de noter ici que le coût pour l'usager doit être logique et tenir compte de considérations d'équité afin de rendre le système attrayant. Cet objectif peut être atteint si l'on fixe un prix suffisamment bas pour les transports en commun en plus de décourager l'utilisation des véhicules privés. Parcs Canada pourrait offrir une tarification variant selon que les visiteurs arrivent en transport en commun ou par véhicule privé. Les frais de stationnement pourraient également être augmentés pour faire des transports en commun une solution beaucoup plus abordable par comparaison. Les droits d'entrée au parc pourraient également être augmentés pour les véhicules transportant un seul voyageur par rapport à ceux en transportant plusieurs afin d'encourager les voyages en groupe. Il faudra recourir à des tactiques différentes pour inciter le public à changer de mode de transport.

Élargir l'offre actuelle dans la mesure du possible →

Il existe actuellement des solutions de transport en commun, comme le système On-It Transit qui transporte les gens de Calgary à Banff. À l'heure actuelle, le nombre d'usagers a augmenté, mais sans suffire à réduire le nombre de véhicules entrant dans le parc. La première mesure à prendre pourrait être d'élargir un tel service en fonction de la demande des visiteurs. Cela réduirait le nombre de véhicules et mettrait véritablement à l'essai un système de transport en commun. L'adoption d'une approche adaptative de l'élargissement des possibilités de transport en commun permettra aux planificateurs de mieux comprendre et concevoir un futur système.

Communiquer les objectifs de transport →

La communication est un outil très utile de modification des comportements. Si l'on élargit l'offre de services, un effort concerté devrait être fait pour diffuser toutes les valeurs du transport en commun, y compris la réduction de la congestion, l'amélioration du temps de déplacement, l'amélioration de la commodité et la réduction des GES.

Envisager une gamme de solutions →

Parcs Canada et ses partenaires régionaux devraient examiner l'éventail des solutions permettant de transporter les gens vers le parc national Banff et à l'intérieur de celui-ci. Le groupe consultatif est au courant de la proposition de construire une voie ferrée réservée au transport de voyageurs entre Calgary et Banff. Si cette solution s'avère réalisable, elle pourrait constituer une solution idéale pour réduire le nombre de véhicules. Le service ferroviaire est efficace, confortable et respectueux de l'environnement; il pourrait grandement réduire le nombre de véhicules sur la route. Le réseau est accessible depuis l'aéroport, le centre-ville et d'autres quartiers de Calgary. Toutefois, l'aménagement d'une voie ferrée pour le transport de passagers pourrait présenter des défis importants sur les plans des politiques, de l'économie et de l'aménagement du territoire.

Il existe des solutions de rechange au train. L'aménagement, sur la Transcanadienne, de voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO) pourrait favoriser le covoiturage et réduire le nombre de véhicules. Un service d'autobus élargi, qu'il soit public ou privé, pourrait offrir bon nombre des mêmes avantages qu'un train pour un coût d'infrastructure moindre. Le service d'autobus est également une solution évolutive qui peut être adaptée aux changements du marché. À l'avenir, l'aménagement de voies réservées aux autobus pourrait être envisagé dans l'empreinte actuelle de la Transcanadienne et du réseau routier du parc afin d'accroître l'attrait du service d'autobus et d'assurer un service rapide et fiable en cas de congestion routière.

Lancer de véritables discussions sur les solutions de transport public →

Parcs Canada devrait jouer un rôle actif de premier plan dans la promotion de solutions de transport en commun reliant Banff à d'autres endroits en Alberta. L'organisme doit lancer une véritable conversation avec un éventail de partenaires, d'intervenants, d'administrations locales et de citoyens pour trouver une solution conforme à son mandat. Cela pourrait nécessiter un changement de mentalité de la part des gestionnaires de Parcs Canada. Le groupe consultatif est d'avis que la réduction du nombre d'arrivées de véhicules au parc national Banff, ainsi qu'une meilleure gestion du rythme et du flux des visites dans les différents secteurs, sont des outils essentiels pour protéger l'intégrité écologique du parc, réduire les émissions de GES et améliorer l'expérience du visiteur. Il deviendra nécessaire de changer de tactique pour protéger ces éléments.

Envisager des partenariats →

Parcs Canada ne sera pas en mesure de faire tout ce travail seul. Il n'a pas la capacité de mettre en place un système de transport en commun complet dépassant de beaucoup les limites des terres qu'il administre. L'établissement de partenariats sera essentiel pour faire du réseau une réalité. D'autres administrations locales souhaitent que l'élargissement du réseau inclue leurs résidents et leurs visiteurs. Les exploitants privés sont prêts à investir dans de nouveaux systèmes. Les peuples autochtones sont impatients d'explorer les pistes de solution pour offrir un stationnement et des services près de Calgary dans le cadre d'un nouveau système. Ces partenariats doivent être activement recherchés et encouragés.

STRATÉGIE CLÉ 1

Faisabilité

Les recommandations proposées peuvent être difficiles à mettre en œuvre pour Parcs Canada, mais elles sont fondamentales si l'on veut réduire la congestion routière. Certains éléments des propositions sont complexes des points de vue de l'utilisation des terres et de la conservation écologique, et ne seront réalisables qu'à long terme. S'il peut sembler pour certains que ces mesures dépassent la portée et le mandat de Parcs Canada, elles visent à protéger à long terme le parc et l'expérience qu'y vivent les Canadiens. Elles visent plusieurs administrations et posent des défis importants en matière d'environnement et de politique. Cependant, personne n'est mieux placé que Parcs Canada pour lancer et diriger une discussion avec les partenaires. Il sera difficile, mais possible, de changer les attentes et les comportements des visiteurs. Le prix de l'essence augmente, et les jeunes sont moins nombreux à posséder un véhicule : si l'on se dote d'un excellent système de transport public, nous pouvons supposer avec optimisme que les gens l'utiliseront. Parcs Canada peut prendre activement la parole et encourager une vaste conversation sur le transport en commun à partir de Calgary, conversation à laquelle il doit participer pleinement.

Il sera difficile de changer, mais possible, de changer les attentes et les comportements des visiteurs.

VISITE DE L'AVENIR

Linda et Louise

DATE : 5 OCTOBRE 2024

Linda et Louise font toujours leurs plans à la dernière minute. L'horaire de travail de ces deux quarantenaires coïncide rarement, si bien qu'elles ont du mal à trouver du temps pour se détendre et partir ensemble en randonnée ou en planche à neige à la montagne. Linda a échangé un quart de travail et aimerait aller, demain, faire une randonnée au col Sentinel, dans le secteur du lac Moraine, pour voir les mélèzes. Louise craint qu'il y ait trop de gens. Linda balaye cette préoccupation du revers de la main : « On n'a qu'à partir de bonne heure. » Linda et Louise se lèvent tôt, et le temps semble parfait pour une randonnée automnale. À l'entrée du parc national Banff, un panneau numérique indique que le stationnement du lac Moraine est plein et que toutes les entrées à heures fixes, et toutes les places dans les navettes, sont vendues. Après une discussion animée, elles décident de poursuivre leur chemin jusqu'à la route du Lac-Moraine, mais à l'arrivée, elles constatent que l'accès est effectivement réservé aux navettes, et que les passagers doivent avoir une réservation. Elles croisent un membre du personnel de Parcs Canada, qui les informe de leurs autres options. La préposée ouvre une application mobile et note qu'il y a plusieurs entrées à heures fixes disponibles aux lacs Bourgeau, Boom et Rockbound si elles souhaitent toujours faire une randonnée aujourd'hui. Elle mentionne également qu'il y a plusieurs places libres au col Sentinel plus tard dans la semaine, et ajoute que les mélèzes sont un peu en retard cette année. Linda et Louise, déterminées à mieux planifier leurs activités à l'avenir, s'empressent de télécharger l'application.

ARRIVÉE AU PARC NATIONAL BANFF

PHOTO : BANFF TOURISM/NICK FITZHARDINGE

STRATÉGIE CLÉ 2 :

Créer des carrefours de mobilité

Situation actuelle

Le parc national Banff ne dispose pas, actuellement, de lieux d'accueil bien définis. La plupart des visiteurs passent par une porte d'entrée, mais on y offre peu de services, peu de renseignements et aucun lien vers d'autres services. On trouve des centres d'accueil de Parcs Canada à Banff et à Lake Louise, mais ils ne sont pas particulièrement bien situés pour accueillir les visiteurs et fournir des services multiples comme le stationnement d'interception.

Les carrefours de mobilité seraient des lieux d'accueil; on y offrirait de l'information, des possibilités d'éducation, l'accès à une toilette et une correspondance facile vers la prochaine destination ou la destination finale.

STRATÉGIE CLÉ 2

Contribution à un système durable

Un carrefour de mobilité permettrait de centraliser les services efficacement. Ce serait un lieu d'accueil où l'on offrirait de l'information, des possibilités d'éducation, l'accès à une toilette et une correspondance facile vers la prochaine destination ou la destination finale.

De nombreuses administrations tentent de créer des carrefours de transport efficaces. La nouvelle gare Union à New York est un bon exemple : de nouvelles infrastructures y ont été construites pour accueillir une variété de modes de transport. L'installation relie les usagers des trains arrivant à la gare à une variété de modes de transport et à un vaste réseau de liaisons piétonnes. Les secteurs du centre-ville de Calgary peuvent être considérés de la même manière, les stations de transport en commun donnant accès à des autobus, à des trottinettes électriques, au réseau Plus 15, à des sentiers pédestres, etc.

Le parc national Banff dispose déjà de ce que l'on peut considérer comme un réseau réparti de mini-carrefours abritant, par exemple, des hôtels et des terrains de camping. Il est possible de stationner des véhicules personnels dans ces secteurs, mais on aurait besoin d'une connexion à un vaste réseau pour le premier et le dernier kilomètre.

Le parc national Banff dispose déjà de ce que l'on peut considérer comme un réseau réparti de mini-carrefours abritant, par exemple des hôtels et des terrains de camping.

Les carrefours de mobilité offriraient une variété de services adaptés aux destinations, par exemple :

- accès à un transport en commun multimodal (autobus, navettes, véhicules à la demande, navettes autonomes, etc.);
- stationnement de grande capacité;
- liens vers des modes de transport actif comme le vélo et la randonnée;
- accessibilité complète conformément à la *Loi canadienne sur l'accessibilité* et information sur toutes les activités et destinations accessibles dans l'ensemble du parc;
- accès à des entreprises privées offrant des visites et de guides;
- personnel du parc, ambassadeurs et kiosques libre-service offrant des renseignements d'éducation et d'orientation facilement accessibles;
- points d'accès Wi-Fi;
- abri approprié en toutes saisons;
- contribution à l'expérience de l'utilisateur — les carrefours sont des lieux agréables à fréquenter permettant de préparer un voyage réussi;
- variété de commodités telles que des toilettes, des aires de jeux, des commerces et peut-être des services de restauration;
- borne de recharge pour les voitures et les bicyclettes électriques;
- rangement, achat ou location d'équipement pour des activités telles que le vélo, la planche à pagaie et même le matériel de camping. Les services de restauration et de location d'équipement, de même que les autres commerces, devront respecter les plafonds d'aménagement commercial applicables.

STRATÉGIE CLÉ 2

ARRIVÉE AU PARC NATIONAL BANFF

CANYON JOHNSTON/PHOTO : PARCS CANADA

Les carrefours de transport offrent des solutions qui pourraient faciliter la planification de gestion future. De nombreuses aires de stationnement pour utilisation diurne connaissent une demande supérieure à l'offre. Pour que les carrefours de transport soient efficaces, il faut pouvoir augmenter et diminuer les niveaux de service en fonction de l'afflux de visiteurs désireux de se rendre dans des secteurs tels que le lac Johnson, le canyon Johnston et le lac Helen. En fait, il existe des solutions novatrices que l'on pourrait employer pour gérer stratégiquement le rythme et le flux de la fréquentation à certains points de départ de sentiers et à certaines destinations. Certains de ces secteurs à forte fréquentation pourraient être accessibles uniquement par transports en commun publics ou privés durant les saisons de pointe. Un système de réservation permettrait d'atteindre la fréquentation requise pour respecter les conditions souhaitées. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un exemple parfait, l'accès au lac O'Hara, dans le parc national Yoho, nécessite une certaine planification préalable et des réservations pour la plupart des usagers.

Au cours des deux dernières années, la circulation automobile a fait l'objet de restrictions saisonnières sur le tronçon est de la promenade de la vallée de la Bow en raison de la congestion et de la surfréquentation du canyon Johnston pendant la pandémie. Le groupe consultatif sait que Parcs Canada mène un projet pilote de deux ans visant à étudier les solutions possibles, à vérifier comment les visiteurs ont réagi à ce changement et à comprendre l'incidence qu'a eue cette stratégie sur l'expérience du visiteur dans le secteur et sur l'atteinte des objectifs de protection des ressources.

Certains des secteurs à forte fréquentation pourraient être accessibles uniquement par transports en commun publics ou privés durant les saisons de pointe. Un système de réservation permettrait d'atteindre la fréquentation requise pour respecter les conditions souhaitées.

STRATÉGIE CLÉ 2

Résumé des mesures possibles

Créer une vision pour les carrefours →

À court terme, on pourrait créer une vision de ce à quoi devraient ressembler les carrefours de transport. Plusieurs intervenants pourraient être invités à participer au processus (par exemple, remue-méninges de conception) afin d'envisager où seraient situés ces carrefours et ce qui les rendrait efficaces. Une fois la vision établie, on pourrait entreprendre le travail de conception et, finalement, aménager des éléments temporaires et permanents pour rendre les lieux fonctionnels. La réalisation complète d'un carrefour nécessitera sans doute de nombreuses entreprises et bien des partenariats, de sorte qu'une collaboration précoce améliorera les chances de réussite. La mise à l'essai de conceptions et d'aménagements peut par ailleurs permettre de vérifier les priorités des usagers et d'accélérer les changements de comportement.

Aménager deux carrefours →

Le groupe considère que deux secteurs conviendraient particulièrement bien à l'aménagement d'un carrefour de transport.

Secteur du lotissement urbain de Banff

- Bien que les contraintes écologiques soient un facteur, on pourrait envisager l'aménagement d'un grand carrefour de transport à l'extrémité nord (route du Mont-Norquay) ou est (avenue Banff) de la ville. Idéalement, ce carrefour serait situé à des endroits desservis par des transports en commun publics et privés en provenance de Calgary (train ou autobus).
- Banff offre également de nombreuses possibilités de « carrefours décentralisés » ou d'aires de stationnement. Les hôtels, les logements commerciaux périphériques, les auberges, les terrains de camping, etc. peuvent être considérés comme des « mini-carrefours » s'ils sont bien reliés à d'autres endroits du parc. Idéalement, les visiteurs pourront laisser leur véhicule là où ils dorment et bénéficier d'une liaison avec un vaste système de transport.

Secteur de Lake Louise

- On pourrait considérer comme un carrefour l'ensemble du secteur de Lake Louise, la station de ski de Lake Louise servant de principal stationnement d'interception. L'aire de stationnement de la station de ski peut actuellement accueillir 1 800 véhicules, mais elle sera agrandie pour en accueillir 3 100 dans le cadre d'un plan

Aménager deux carrefours →
(suite)

à long terme approuvé. L'endroit offre déjà de nombreux services (toilettes et services de restauration) qui pourraient être développés pour inclure des modes de transport actifs et collectifs.

- Le parc-o-bus de Parcs Canada, situé à l'est de Lake Louise sur la Transcanadienne, n'était pas un stationnement d'interception efficace ou rentable. Il n'offrait pas les services ou les panneaux d'orientation nécessaires, et était difficile d'accès depuis l'autoroute. Le groupe consultatif appuie le déménagement du parc-o-bus vers la station de ski de Lake Louise et la remise en état de l'ancien emplacement.
- Si l'on offre un jour une liaison ferroviaire, la gare pourrait constituer un autre maillon du système.
- Le carrefour offre des liaisons vers tous les principaux sites du secteur, y compris le hameau/centre commercial Samson Mall, le lac Louise et le lac Moraine. Les modes de transport seront déterminés en fonction des besoins et de la faisabilité technique. Ce carrefour de transport en commun pourrait également être relié, à l'avenir, à d'autres secteurs, comme le lac Emerald et les chutes Takakkaw dans le parc national Yoho, et à des destinations de randonnée prisées le long de la promenade des Glaciers.

Améliorer progressivement l'infrastructure pour soutenir le futur carrefour →

Certains éléments d'infrastructure universels seront nécessaires, peu importe les solutions de mobilité retenues à partir des carrefours. Il faudra notamment des routes d'accès, des couloirs, des lampadaires, et des branchements à l'électricité et à l'eau, indépendamment de la manière dont le carrefour est censé fonctionner. Le groupe reconnaît le travail accompli par Parcs Canada dans des endroits comme Lake Louise, où des mesures progressives ont été prises afin d'améliorer les aires d'arrivée, les arrêts d'autobus, les bretelles d'accès, etc. Si l'on se dote d'une vision plus claire de la conception globale du carrefour, on pourra prendre des décisions encore meilleures à moyen terme. Des efforts similaires sont déployés dans la ville de Banff : approbation d'un stationnement d'interception à la gare de Banff, zones de stationnement payant, signalisation visant à encourager les visiteurs à prendre l'autobus pour se rendre aux attractions du mont Sulphur, etc.

Augmenter les modes de transport offerts à chaque carrefour →

Une partie de l'objectif global consistera à ajouter des possibilités de mobilité à partir de chaque carrefour. Les solutions permettant de transporter un grand nombre de personnes et adaptées au contexte seront particulièrement intéressantes : autocars, trains, véhicules autonomes, transport par les airs, etc. Ces éléments devraient tous être reliés aux carrefours et donner aux visiteurs des moyens d'accéder aux destinations clés.

Mais les carrefours auront également besoin de connexions vers des modes de transport actif ou à petite échelle. Les couloirs doivent être reliés aux carrefours afin que les visiteurs puissent se rendre à pied ou en vélo aux destinations auxquelles ils accèdent présentement en voiture. On devrait donc proposer, aux carrefours, des services de location de modes de transport tels que des vélos, des vélos électriques, des trottinettes ou toute autre technologie appropriée.

Travailler à la connectivité pour le premier et le dernier kilomètre →

Bien que les carrefours permettent une centralisation très efficace des services aux usagers, ils doivent aussi offrir des solutions pour le premier et le dernier kilomètre vers des destinations clés et des établissements d'hébergement pour les visiteurs, sans quoi ils ne seront pas vraiment fiables et fonctionnels. C'est un défi dans le parc national Banff, car pour certaines destinations, on ne parle pas vraiment du « dernier kilomètre », mais des 10 à 50 derniers kilomètres. Si un visiteur arrive à un carrefour comme la ville de Banff ou le hameau de Lake Louise, comment peut-il ensuite gagner le point de départ des sentiers du Lac-Bourgeau ou du Lac-Helen? Y aura-t-il des services publics ou privés à la demande, des navettes nolisées ou des horaires d'embarquement et de débarquement?

Le groupe consultatif recommande que Parcs Canada s'efforce d'abord de relier les secteurs les plus prisés (p. ex., lac Louise, lac Moraine, canyon Johnston et boucle du Lac-Minnewanka), qui sont particulièrement congestionnés et fréquentés. Lorsque les visiteurs se seront habitués à renoncer à leur véhicule et à

Travailler à la connectivité pour le premier et le dernier kilomètre → (suite)

utiliser une variété de transports en commun et d'autres solutions de rechange, on pourra s'attaquer au défi plus complexe du « dernier kilomètre ». En procédant étape par étape, on aura de meilleures chances de réussir à créer une culture de la mobilité durable dans le parc national Banff.

L'accès au mont Sulphur est particulièrement difficile pendant de nombreuses fins de semaine et la plupart des jours de l'été. Parcs Canada doit continuer de travailler avec la Ville de Banff et les intervenants touchés afin d'encourager les visiteurs à laisser leur véhicule privé à un stationnement d'interception, à un hôtel ou à un terrain de camping et à profiter d'autres modes de transport pour accéder à cette attraction.

Gestion adaptative des modes à partir de chaque carrefour →

Le groupe consultatif recommande l'adoption d'une approche mesurée et adaptative à l'égard de tout nouveau mode de transport qui pourrait être envisagé à partir d'un carrefour. Actuellement, dans le secteur de Lake Louise, les autobus sont relativement efficaces pour transporter les gens. Ce service pourrait probablement être développé, et des leçons pourraient être tirées de ce processus, en particulier en ce qui concerne le volume et la fréquence appropriés des autobus pour répondre aux besoins des visiteurs, et les influences connexes sur les ressources et l'expérience du visiteur en raison du flot de visiteurs aux points d'embarquement et de débarquement. Finalement, il pourrait être judicieux d'envisager le passage à des navettes autonomes, à un transport par les airs ou à d'autres systèmes permettant de transporter un grand nombre de personnes.

STRATÉGIE CLÉ 2

Faisabilité

La première étape, cruciale, consiste à établir une vision pour les carrefours et à planifier leur aménagement en collaboration. Ce travail devrait commencer immédiatement. Dans le lotissement urbain de Banff, il faudra procéder à un examen complet des emplacements potentiels le long de l'avenue Banff ou de la route du Mont-Norquay dès que la vision initiale sera terminée. La situation pourrait être plus simple dans le secteur de Lake Louise lorsque le stationnement d'interception sera déplacé vers la station de ski.

Une fois que la vision et le plan établis, les mesures à prendre à moyen terme pourraient inclure l'aménagement d'éléments d'infrastructure qui soutiendront le plan à long terme, c'est-à-dire non seulement des installations matérielles, mais aussi peut-être la mise à l'essai de divers modes de transport à partir de chaque carrefour.

VISITE DE L'AVENIR

Fiona et Angus

DATE : LE 15 SEPTEMBRE 15 2028

Fiona et Angus réalisent le rêve qu'ils caressent depuis longtemps de visiter le parc national de Banff. Ils ont quitté le Royaume-Uni il y a une semaine. Leur itinéraire comprenait cinq jours de voyage en groupe, puis cinq autres jours de voyage indépendant. À son arrivée à Calgary, le groupe s'est rendu à pied au nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs reliant l'aéroport à Banff. Pendant les quatre jours suivants, les visiteurs ont pu se rendre aux principales attractions grâce à une gestion habile par la compagnie touristique. Angus a été surpris de constater que l'on s'affairait à restaurer un certain nombre d'anciens grands stationnements. Le guide touristique a déclaré que, grâce aux restrictions imposées sur l'utilisation des véhicules privés, Parcs Canada était en train de remettre ces endroits dans un état plus naturel. Le nombre de visiteurs fréquentant ces sites était similaire à celui enregistré les années précédentes, mais les embouteillages et les problèmes de circulation avaient heureusement disparu.

Fiona et Angus ont préparé leur propre itinéraire pour les jours suivants. Le site Web de Banff-Lake Louise Tourism propose des liens vers plusieurs occasions. Les voyageurs ont pu réserver et payer facilement sur une plateforme sécurisée. Le concierge de l'hôtel, le personnel d'information et des bénévoles locaux ont également fourni de bons conseils pour bonifier leur visite. Après le repas de ce soir, ils prévoient d'assister à un concert au Banff Centre. Demain, ils passeront la journée avec un guide autochtone et découvriront les dernières expositions du musée Whyte.

PHOTO : BANFF TOURISM/DAMIAN BLUNT

STRATÉGIE CLÉ 3

Améliorer et diversifier les possibilités de transport en commun

Situation actuelle

Des progrès considérables ont été réalisés en vue de développer les possibilités de transport public dans le parc national Banff. Actuellement, il existe une variété de solutions de transport motorisé pour les visiteurs, les résidents et les navetteurs, mais il s'agit en grande partie de modes de transport distincts qui ne sont pas interreliés. Il est donc difficile pour les usagers de passer de l'un à l'autre. Le système On It relie Calgary à Banff, le service de transport en commun Roam dessert la vallée de la Bow, et Parcs Canada propose des navettes vers les lacs Louise et Moraine. Ces services ont été élargis et améliorés, par exemple en augmentant les heures de service, en prolongeant les itinéraires, en permettant de réserver des places dans la navette pour le lac Louise et en offrant un service d'autobus électrique (Roam).

Ces services sont offerts par des prestataires des secteurs privé et public qui ne font actuellement aucun effort concerté pour collaborer. La nature disjointe des systèmes de transport public et privé fait peu pour motiver les particuliers à remplacer complètement l'utilisation de leur propre véhicule, ce mode de déplacement demeurant plus pratique et fiable. Pour que la situation change, il faudrait disposer d'un système de transport intégré et accessible incitant les visiteurs à laisser tomber leur voiture pour se rendre

facilement aux principales destinations grâce à des transports en commun interreliés.

Le transport public n'a pas encore atteint son plein potentiel. La diversité des usagers et des besoins connexes n'est pas pleinement prise en compte. Le système actuel n'a pas la capacité d'accueillir tous les visiteurs du parc national Banff et n'a pas été entièrement conçu pour favoriser le rythme et le flux de visiteurs appropriés dans les différents secteurs du parc en coordination avec l'accès en véhicules privés. Certains secteurs ne sont pas desservis par les transports en commun, et on y trouve une congestion importante. Bien que Parcs Canada ait apporté de grandes améliorations au service offert, il n'est pas le mieux placé pour exploiter un réseau de transport en commun. Le modèle hybride actuel de stationnement payant et de transport en commun au lac Louise n'a pas éliminé les embouteillages, et son exploitation coute cher chaque année.

STRATÉGIE CLÉ 3

Contribution à un système durable

Le groupe recommande à Parcs Canada d'adopter une approche faisant des transports en commun le moyen par défaut de visiter les attractions les plus fréquentées du parc national Banff. Dans des endroits comme les lacs Louise et Moraine, l'élimination de l'accès aux véhicules personnels, combinée à une offre de transport en commun efficace et bien gérée, serait un grand pas en avant pour la réduction de la congestion, l'amélioration de l'expérience du visiteur et l'intégrité écologique. Ce concept est applicable dans d'autres secteurs du parc et pourrait devenir nécessaire ailleurs au fil des ans.

À l'avenir, il devrait y avoir une diversité de solutions coordonnées et accessibles pour se déplacer dans le parc après l'arrivée, et l'information sur ces solutions devrait être accessible. Il n'y a pas de solution unique pour transporter les gens dans le parc, mais plutôt une variété de possibilités en fonction des besoins. Les besoins des usagers devraient toujours dicter le choix du mode de transport vers un secteur donné. Le groupe a élaboré un tableau qui peut aider à déterminer quel mode pourrait fonctionner le mieux dans diverses situations et à divers endroits *(annexe 1)*. Les planificateurs pourront utiliser ce tableau pour étayer les recommandations pour chaque secteur et comme outil à utiliser de manière itérative pour la planification future.

Il n'y a pas de solution unique pour transporter les gens dans le parc, mais plutôt une variété de possibilités en fonction des besoins. Les besoins des usagers devraient toujours dicter le choix du mode de transport vers un secteur donné.

Si l'on veut soutenir un système de transport intégré qui motive les utilisateurs à délaisser leur véhicule privé, il faut également mettre en place un système de commodités pour aider les usagers à faire les activités souhaitées. Ainsi, si un pagayeur veut se rendre au lac Two Jack, il est peu probable qu'il prenne les transports en commun s'il ne peut emporter son embarcation. Il faut donc envisager des programmes de partage d'équipement ou des aménagements ponctuels destinés à soutenir une grande variété d'activités. La recherche indique que le changement de la structure familiale (c.-à-d. naissance d'enfants) est un moment crucial où il faut inciter les adultes à passer à l'utilisation des transports en commun. La présence d'enfants (poussettes, équipement, etc.) ajoute de nouveaux défis qui doivent être relevés lors de la conception de l'infrastructure de transport.

Résumé des mesures possibles

Communiquer la nécessité de faire des transports publics le moyen par défaut de se rendre dans les lieux très fréquentés →	Cette recommandation est conceptuelle, mais constituerait une étape importante vers un nouveau cadre pour le parc national Banff. Il faut reconnaître que l'accès par véhicules privés à de nombreux endroits n'est pas viable des points de vue de l'écologie, de la fréquentation et des émissions de GES si l'on veut entraîner un changement de paradigme qui aurait des répercussions sur d'autres endroits du parc et de tout le pays. Cela pourrait contribuer à définir le contexte de la planification et de l'expansion futures d'un système de transport en commun. Cette évolution de la pensée pourrait nécessiter une discussion plus large avec les Canadiens, car elle changerait fondamentalement la façon dont de nombreuses personnes vivent l'expérience des parcs nationaux.
Élimination du stationnement dans certains secteurs →	Le système actuel, qui consiste à autoriser le stationnement payant à des endroits comme le lac Louise tout en offrant un service de navette pour s'y rendre, ne permet pas de réduire suffisamment la congestion dans ces secteurs. La situation est aggravée par le fait qu'actuellement, le prix du stationnement par rapport à celui de la navette n'incite pas à utiliser les transports publics. De plus, si elles ont le choix, de nombreuses personnes continueront à utiliser le stationnement pour accéder au lac, quel qu'en soit le coût. Au fil du temps, le groupe consultatif envisage de limiter l'accès des véhicules au stationnement d'interception ou au carrefour de transport, et d'interdire les véhicules privés aux lacs Moraine et Louise. Cela pourrait devenir nécessaire pour protéger de manière adéquate ces secteurs sensibles sur les plans environnemental et écologique.

Étudier la faisabilité de nouveaux modes de transport en commun →

Parcs Canada devrait envisager d'offrir de nouveaux modes de transport, comme des navettes autonomes (sur demande) et le transport par les airs. Il pourrait s'agir de solutions à long terme, notamment dans des endroits comme le lac Louise. Si elles font partie d'un vaste réseau géré de manière à assurer un rythme et un flux de visites appropriés, ces solutions pourraient, selon le groupe, constituer des modes efficaces de transport de grands volumes de personnes, et non des attractions en soi. Tout nouveau service limitant le recours aux véhicules privés devra être abordable afin de maintenir l'accès des visiteurs.

Les transports par les airs, tels que les télécabines, sont efficaces et ont une faible empreinte par rapport aux routes. On peut aussi facilement en ajuster la capacité et la fréquence. Ce mode de transport est largement utilisé dans le monde entier, notamment dans de nombreux pays d'Asie, d'Europe et d'Amérique latine (Chine, Singapour, Colombie, Bolivie, Mexique, Autriche, Suisse, France, etc.). On trouve des téléphériques à Portland et New York, et des systèmes semblables sont à l'étude à Toronto, Vancouver, Edmonton, Chicago, Londres et Boston. L'utilisation de télécabines urbaines et d'autres formes de transport par les airs présente un certain nombre d'avantages. Il a été prouvé qu'elles sont efficaces et relativement faciles à installer, qu'elles réduisent les besoins en personnel et qu'elles peuvent être alimentées par des sources d'énergie verte. De plus, les télécabines sont accessibles et inclusives pour tous les utilisateurs et les personnes de toutes capacités, et offrent des possibilités d'éducation et d'interprétation. Dans certains secteurs, des télécabines pourraient également améliorer l'intégrité écologique en réduisant les perturbations causées par les véhicules, les cyclistes et les piétons au niveau du sol, mais l'emplacement des structures peut avoir des répercussions. Il y a actuellement trois télécabines dans le parc national Banff (mont Sulphur, station de ski de Lake Louise et Sunshine Village) ainsi que de nombreux télésièges dans les trois stations de ski.

Le secteur du lac Louise se prêterait particulièrement bien à un système de télécabines. Un très grand nombre de visiteurs

Étudier la faisabilité de nouveaux modes de transport en commun → (suite)

fréquentent l'endroit, ce qui entraîne une congestion importante des routes, qui déborde souvent sur la Transcanadienne. Ce débit routier élevé constitue un obstacle important pour la faune. Un mode de transport par les airs permettrait de retirer les véhicules du système, ce qui créerait un corridor faunique comportant moins d'obstacles. Il est par ailleurs déjà prévu de construire de nouveaux passages pour animaux dans le corridor Whitehorn dans le cadre du plan à long terme de la station de ski de Lake Louise.

L'objectif premier de cette télécabine serait de servir de mode de transport de personnes. Cependant, elle présenterait des avantages supplémentaires : on pourrait notamment y offrir des activités d'interprétation et d'éducation, et une expérience de haute qualité aux visiteurs. Une télécabine pourrait assurer la connectivité entre le hameau de Lake Louise et le lac Louise, mais on pourrait également intégrer un service ferroviaire si celui-ci pouvait être étendu au secteur. Il s'agirait également d'une façon vraiment unique pour les visiteurs de découvrir la majesté du parc.

Il resterait toujours, probablement, à relier le lac Moraine par son propre mode de transport, comme des véhicules autonomes ou des autobus. De nombreux exemples de véhicules autonomes ou sans conducteur sont testés en boucle fermée et dans des situations de circulation réelle dans le monde entier. Le groupe a noté que dans certaines situations, une navette autonome pourrait sans doute transporter des visiteurs en toute sécurité le long d'un itinéraire donné. Cela pourrait atténuer la demande de stationnement et minimiser les coûts opérationnels. Cependant, un véhicule privé sans conducteur a probablement des répercussions similaires sur la congestion du débit routier qu'une berline familiale avec un conducteur, et il a toujours besoin d'une place de stationnement. Il existe également des lacunes dans les orientations fédérales sur l'avenir des véhicules autonomes, comme la possibilité pour des particuliers, plutôt que des entreprises et des exploitants de parcs de véhicules, d'en posséder. On ne sait pas non plus s'ils seront autorisés sur toutes les routes, quels critères seront établis pour leur déploiement ni quelles infrastructures de soutien pourraient être nécessaires et où elles devraient être installées.

Étendre les services de manière adaptative →

Parcs Canada et ses partenaires devraient tirer des leçons de chaque étape franchie pour faire progresser le transport en commun ainsi que des améliorations et influences connexes sur la protection des ressources, la réduction des GES, les objectifs et l'offre d'une expérience inclusive et de grande qualité aux visiteurs dans tout le parc. Au cours des dernières années, des mesures progressives ont été prises pour améliorer la prestation du service d'autobus au lac Louise. Il est possible que ce système puisse être continuellement étendu et qu'aucun mode supplémentaire ne soit nécessaire. Bien qu'une télécabine puisse s'avérer à long terme une solution efficace, un service d'autobus amélioré pourrait suffire. Une recherche et un suivi adéquats du système permettront d'améliorer la prise de décision à long terme.

Coordination des services de transport en commun →

Les offres actuelles de transport en commun sont gérées en tant qu'entités distinctes et ne sont pas interconnectées (horaires, tarifs, mécanismes d'achat de billets ou destinations). Pour attirer une variété de groupes d'utilisateurs et dissuader l'utilisation de véhicules privés, il faudrait disposer d'un système unique pour le transport, la réservation et les expériences connexes des utilisateurs et des visiteurs. Ce type de système permettrait de mieux coordonner le rythme et le flux des visites dans l'ensemble du parc afin d'obtenir les conditions souhaitées, et d'offrir une expérience transparente aux utilisateurs en réduisant le stress lié au déchiffrage de plusieurs systèmes et à la manière de passer de l'un à l'autre, ce qui favoriserait leur utilisation.

Développer les services de 5G →

Les navettes autonomes et connectées auraient besoin de la technologie des réseaux 5G pour communiquer en temps réel avec les autres véhicules, le tracé des routes, les feux de circulation, etc. D'après les promotions faites par l'industrie, les petites stations de base cellulaires, une caractéristique majeure des réseaux 5G, sont conçues pour se fondre dans le paysage existant et occuper un minimum de place, et sont distribuées en grappes dans les zones denses en appareils pour assurer une connexion continue et ainsi compléter le réseau macro qui fournit une couverture étendue. Les stations reposent sur de nombreuses petites antennes qui transmettent et reçoivent les données de nombreux appareils.

Les visiteurs et les voyageurs en transit qui passent par le parc national Banff supposent souvent qu'ils vont y trouver un réseau mobile fiable. Les réseaux existants ne sont ni complets, ni étendus, ni fiables. De nombreuses attractions touristiques (par exemple le lac Moraine) sont au bout d'une longue route sans réseau mobile, et l'alimentation électrique se fait « hors réseau ». Certains visiteurs aiment l'absence d'accès au réseau mobile et considèrent que cela fait partie de l'expérience d'une visite dans un lieu sauvage et éloigné, tandis que d'autres partent simplement du principe qu'il y a toujours un service cellulaire.

STRATÉGIE CLÉ 3

Faisabilité

Une grande partie des travaux préparatoires ont été effectués pour améliorer les transports en commun. L'entreprise Roam a fait un excellent travail en développant les services offerts localement et est bien placée pour élargir le rôle qu'elle joue en tant qu'exploitante de transport en commun régional. Les mesures mentionnées ci-dessus visent la planification à long terme et nécessiteront probablement des partenariats. La conception et la consultation pourraient commencer à court terme.

VISITE DE L'AVENIR

Amara et Bruni

DATE : LE 19 MAI 2027

Amara et son fils Bruni, âgé de trois ans, sont arrivés au Canada il y a près de deux ans. Parrainés par un groupe communautaire local, ils louent maintenant un petit appartement entièrement accessible dans une cité-dortoir à l'extérieur de Calgary. Amara a d'importants problèmes de mobilité et doit utiliser un fauteuil roulant lorsqu'elle sort de chez elle. Elle a trouvé un emploi, et Bruni s'adapte à une garderie à proximité. Grâce à ses parrains, Amara a l'occasion d'emmener Bruni au parc national Banff avec un groupe de personnes récemment arrivées au Canada. Le groupe communautaire a demandé à Parcs Canada une réduction importante des droits d'entrée pour le groupe en vertu de son programme d'accès équitable. L'autorité régionale de transport, plusieurs entreprises et la municipalité de Banff se sont associées à Parcs Canada pour offrir une visite guidée du parc de même qu'un sac-repas et tout l'équipement nécessaire pour la saison. Amara a reçu l'assurance que les autobus et les navettes qu'elle empruntera, ainsi que les installations et les attractions publiques et privées qu'elle utilisera dans le parc, respectent ou dépassent les exigences énoncées dans la Loi canadienne sur l'accessibilité et ses règlements d'application. Ce qui n'était au départ qu'un programme pilote est désormais proposé sur une base hebdomadaire, tout au long de l'année et à différents jours de la semaine, pour tenir compte des horaires de travail et des obligations familiales.

PHOTO : BANFF TOURISM/DAMIAN BLUNT

STRATÉGIE CLÉ 4

Développer et encourager le transport actif

Situation actuelle

Le parc national Banff est immense, et l'ensemble des points de départ des sentiers, des aires de pique-nique et des autres attractions ont été conçus et construits de manière à en faciliter l'accès aux automobilistes. Le transport actif désigne l'utilisation de ses propres moyens pour se déplacer dans le parc. Or, les réseaux de transport actif sont mal aménagés, faiblement reliés les uns aux autres et peu compris. L'information à leur sujet est limitée, tout comme la mise en valeur des possibilités qu'ils offrent. À l'heure actuelle, les moyens de transport actif comme le vélo ou la marche sont vus comme des activités en soi, mais pas comme des façons de se déplacer dans le parc.

De nombreux groupes d'utilisateurs souhaiteraient se déplacer par ces moyens de transport actif, mais les infrastructures existantes mettent un frein à cette possibilité. La boucle du Lac-Minnewanka, par exemple, est une route bidirectionnelle accessible à tous les moyens de transport (c.-à-d. autobus, véhicules privés, véhicules récréatifs, vélos et piétons). Il s'agit d'une destination prisée par tous les types d'utilisateurs, mais actuellement, le réseau de circulation est limitée pour les piétons et les cyclistes, principalement pour des raisons de sécurité imputables aux autres types de véhicules partageant une voie de circulation peu large.

STRATÉGIE CLÉ 4

Contribuer à un système durable

En reliant par des couloirs les destinations de la vallée de la Bow, dans le parc national Banff, on offrirait des solutions de rechange à une clientèle et à des groupes d'utilisateurs variés, et on faciliterait l'accès à de nombreuses destinations tout au long de l'année. Le groupe consultatif aimerait que Parcs Canada envisage le concept suivant : « Si l'on peut s'y rendre en véhicule, un couloir adjacent devrait s'y rendre également » (si l'état des ressources et les conditions de sécurité le permettent). Dans le cadre de ce concept, on entend par « couloirs » des chemins asphaltés, et non des sentiers de randonnée. Ils sont donc accessibles à différents appareils de mobilité personnelle (trottinettes, fauteuils roulants, poussettes et vélos, p. ex.). Enfin, ils sont sécuritaires (séparés des véhicules), et leur aménagement repose sur des normes minimales de conception.

Il faut considérer les couloirs comme un moyen de déplacement complémentaire aux routes.

DÉPLACEMENTS DANS LE PARC

CYCLISME DANS LA VALLÉE DE LA BOW/PHOTO : PARCS CANADA

Il faut considérer les couloirs comme un moyen de déplacement complémentaire aux routes. Ils pourraient relier le réseau actuel de carrefours et les sentiers existants, notamment dans la ville de Banff. Si le concept des couloirs est bien appliqué, les utilisateurs devraient être en mesure de passer facilement d'un mode de déplacement à un autre, par exemple des couloirs aux autobus ou aux télécabines et vice-versa. L'offre de commodités, notamment des centres de location et de dépôt d'équipement, et des options de restauration, pourrait bonifier encore davantage l'expérience. Comme mentionné précédemment, le secteur de la boucle du Lac-Minnewanka est un endroit idéal où faire l'essai d'un nouveau réseau de couloirs dans le parc national Banff. Il serait relié aux réseaux de sentiers adjacents, comme ceux des étangs Cascade, des lacs Vermilion, du sentier de l'Héritage et de la ville de Banff.

Parcs Canada a déjà constaté une réaction favorable du public après l'introduction et la mise à l'essai du transport actif ainsi que de restrictions d'accès aux véhicules privés dans la section est de la promenade de la Vallée-de-la-Bow.

Résumé des mesures possibles

Procéder à un examen de l'accessibilité des installations dans le parc national Banff →

La réalisation d'un examen de l'accessibilité des installations actuelles dans le parc national Banff permettrait de mettre en évidence les secteurs où des améliorations immédiates et futures pourraient être apportées. Un tel examen s'attarderait aux aménagements actuels pour le transport actif dans le parc et à la possibilité qu'ont les visiteurs d'utiliser ces aménagements, peu importe leurs capacités. Il devrait traiter de l'offre pour chacune des quatre saisons.

Développer les infrastructures en vue de favoriser le transport actif →

Lorsque l'état des ressources et les conditions de sécurité le permettent, il est possible d'apporter des améliorations aux infrastructures pour contribuer au réseau de transport actif. À court et à moyen terme, des investissements sont envisageables pour la location de vélos, de vélos électriques et de trottinettes, notamment. Des partenariats avec des entreprises locales peuvent faciliter ce type d'activités. Ces compléments rendront aussi nécessaire l'aménagement d'infrastructures de soutien, comme des supports à vélo et des bornes de recharge pour vélos électriques.

À plus long terme, on pourrait aménager des couloirs séparés pour le transport actif. Une stratégie de la sorte est déjà en place à Banff. En effet, une route est fermée pendant une partie de l'année pour offrir aux utilisateurs une expérience exempte de véhicules à moteur. On pourrait envisager la création de nouveaux couloirs comparables au sentier de l'Héritage, qui relie la ville de Banff à Canmore. Au sein même du tracé actuel de certaines routes, le concept pourrait aussi permettre la séparation des automobilistes et des utilisateurs de modes de transport non motorisés. Le groupe consultatif sait, notamment, qu'on a envisagé de séparer les vélos des véhicules en imposant la circulation à sens unique sur la boucle du Lac-Minnewanka. Enfin, pour rendre l'expérience plus agréable aux utilisateurs de modes de transport actif, on pourrait réduire les limites de vitesse et prendre d'autres mesures pour ralentir la circulation sur certaines routes secondaires.

Améliorer la signalisation et la sensibilisation dans le parc →

En donnant plus d'information sur les itinéraires et les possibilités de transport actif, on rendra celles-ci plus attrayantes pour davantage de gens. Nombre de visiteurs choisiraient des modes de transport actif s'ils en connaissaient l'existence et les savaient efficaces pour éviter les embouteillages et les stationnements encombrés. Il faudrait toutefois améliorer la signalisation, les cartes des itinéraires publiées et les ressources en ligne. De plus, la mise sur pied de campagnes de sensibilisation pourrait encourager visiteurs comme résidents à délaisser leurs véhicules pour utiliser des modes de transport actif. En terminant, l'organisation d'activités de groupe permettrait d'attirer l'attention sur ces modes de transport et de susciter la participation de nouveaux utilisateurs.

Explorer les possibilités relatives aux quatre saisons →

Le transport actif ne se limite pas à l'été; il est possible à longueur d'année. Ainsi, les réseaux de sentiers pourraient être adaptés à la pratique du vélo à pneus surdimensionnés ou du ski nordique. D'autres itinéraires pourraient être déneigés pour qu'on puisse s'y déplacer à pied, en fauteuil roulant ou avec une poussette en hiver.

STRATÉGIE CLÉ 4

Faisabilité

Le développement du transport actif est l'une des mesures les plus immédiates et les moins coûteuses qui pourraient être prises pour réduire la circulation routière. Une partie du réseau est déjà en place, mais on pourrait tirer profit d'un accroissement de la communication et de la mobilisation du public ainsi que de l'aménagement de nouveaux liens entre les sentiers. La collaboration avec des partenaires pour augmenter le nombre d'options de transport actif pourrait aussi être entreprise rapidement et à faible coût. Pour ce qui des solutions à long terme, comme l'ajout de couloirs et de vois d'accès séparées, la planification peut, elle aussi, se mettre en branle.

L'offre de services commerciaux comme la location d'équipement aux aires de fréquentation diurne très prisées devra faire l'objet de discussions stratégiques sur leurs avantages et leurs inconvénients par rapport à l'utilisation de véhicules privés et à l'encombrement des stationnements qu'elle occasionne.

PHOTO : BANFF TOURISM/DAMIAN BLUNT

STRATÉGIE CLÉ 5

Créer un service de transport complet et unifié

Situation actuelle

Comme il en a été question préalablement, plusieurs possibilités de transport collectif terrestre sont actuellement offertes dans la vallée de la Bow, au parc national Banff (c.-à-d. service Roam, entreprise Pursuit, Parcs Canada). Leur gestion est toutefois assurée par des entités distinctes; les horaires, les tarifs, les processus d'achat de billets et les destinations ne sont donc pas coordonnés. Dans l'optique d'administrer de manière cohérente le rythme et le flux des visites, d'attirer des groupes d'utilisateurs variés et de décourager l'utilisation de véhicules privés, il est essentiel de se doter d'un réseau unique pour le transport, les réservations ainsi que les autres expériences connexes des utilisateurs et des visiteurs. Un tel système, en plus de constituer un incitatif à l'utilisation des services, contribuerait à l'offre d'une expérience optimale pour les utilisateurs en leur enlevant le stress de devoir déchiffrer plusieurs systèmes et comprendre la manière de les concilier.

Il est essentiel de se doter d'un réseau unique pour gérer le transport, les réservations ainsi que les autres expériences connexes des utilisateurs et des visiteurs.

STRATÉGIE CLÉ 5

Contribuer à un système durable

Il serait très avantageux de créer un réseau de transport unifié dans la vallée de la Bow, au parc national Banff. De plus, la mise en place d'un réseau de transport collectif efficace, coordonné et unifié constituerait un atout important pour les visiteurs, qui l'utiliseraient alors davantage. Si l'on souhaite réduire le nombre de véhicules dans le parc, il s'agit d'une pièce essentielle du casse-tête. Les spécialistes de la planification doivent donc réfléchir à l'ensemble du cycle de déplacement et se rapporter à la vision exposée au début du présent document. Quelle que soit la manière dont les visiteurs arrivent au parc national Banff, ce sera un gros pas dans la bonne direction s'ils peuvent avoir accès à un réseau optimal capable de les conduire aux endroits incontournables.

La mise en place réussie d'un réseau unifié fonctionnel exigera l'attention d'un organisme responsable ou une collaboration entre plusieurs intervenants des secteurs public et privé pour assurer la gestion de l'ensemble des solutions de transport interreliées dans le parc national Banff et dans la région. Un certain nombre de questions doivent donc être prises en considération, notamment :

- Qui devrait faire partie d'une telle collaboration, qui choisirait les entités responsables de la gestion du réseau, et de quelle façon ce choix serait-il fait?
- De quelle manière les coûts seraient-ils répartis et les recettes, partagées?
- Comment peut-on concevoir un réseau unique rentable qui favorise l'égalité entre les groupes d'utilisateurs et qui rend les transports en commun attrayants, pour ainsi encourager une diminution de l'utilisation des véhicules personnels?

En plus d'une collaboration à la gestion des transports, il est primordial de créer des occasions d'établir des partenariats avec des entreprises privées qui offriront des services de soutien à la mise en œuvre d'un réseau unifié, notamment des services de partage d'équipement dans les carrefours ainsi que des services de restauration. Par conséquent, il faudrait également déterminer quelles seraient les modalités des contrats et quels seraient les besoins à satisfaire.

DÉPLACEMENTS DANS LE PARC

SERVICE DE TRANSPORT ROAM/PHOTO : PARCS CANADA

Le réseau unifié exigera l'attention d'un organisme responsable ou une collaboration entre plusieurs intervenants des secteurs public et privé pour assurer la gestion de l'ensemble des solutions de transport interreliées dans le parc national Banff et dans la région.

Résumé des mesures possibles

Articuler une vision et établir des partenariats en vue de la mise sur pied d'un nouvel organisme →

Le groupe consultatif envisage la première étape du processus comme un exercice d'établissement de la vision à réaliser de pair avec les partenaires afin de déterminer les possibilités dans l'avenir. Parmi ces partenaires, on compte non seulement les principaux fournisseurs de transport en commun, mais aussi les exploitants privés des stations de ski, des services de navettes des hôtels, des services de navettes privés et des services de guide privés, entre autres. Un entrepreneur spécialisé en planification des déplacements pourrait assurer la gestion de cette stratégie. Parcs Canada ne dispose pas d'une telle expertise. Un entrepreneur externe qui possède de l'expérience dans le domaine pourrait donc favoriser la mise en œuvre d'une stratégie unifiée. Nul besoin de réinventer la roue : d'autres régions ont connu du succès en la matière (p. ex., transport en commun dans la région de Washington).

Créer ou modifier un organisme indépendant →

L'élaboration d'un réseau unifié requiert également un organisme indépendant ou un organisme de réglementation général qui sera responsable du réseau de transport collectif dans son ensemble et qui aura le pouvoir d'appliquer les règlements et de veiller à leur respect. Parcs Canada n'est pas bien placé pour assumer ce rôle, mais il agirait en tant que partenaire d'importance. Un réseau unifié pourrait, par exemple, offrir divers moyens de déplacement comme des routes, des couloirs, des itinéraires d'autobus ou le transport par les airs. Si un organisme de réglementation est en place, il pourra s'assurer que les lois, notamment la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, sont mises en œuvre et respectées. Dans ce cas précis, l'organisme veillerait à ce que le transport en commun soit adapté à une vaste gamme d'utilisateurs et qu'il tienne compte des capacités variables de ceux-ci. En outre, un organisme de réglementation s'assurerait que l'ensemble des exploitants indépendants ayant signé un contrat pour offrir leurs services adhèrent à des politiques uniformes en matière de tarifs, de valorisation de la marque et de qualité des services.

Plutôt que de constituer un nouvel organisme, on pourrait plutôt envisager de changer le champ d'application de la Bow Valley Regional Transit Services Commission. La Commission exploite

Créer ou modifier un organisme indépendant → (suite)

le service d'autobus Roam et entretient une bonne relation avec de nombreux partenaires du domaine. On pourrait donc considérer une refonte de son fonctionnement et de sa stratégie afin de coordonner ses activités avec le service de navette de Parcs Canada et d'explorer la possibilité d'intégrer d'autres exploitants privés au service de transport régional, p. ex. les services de navettes offerts par les stations de ski.

À l'avenir, une telle façon de faire pourrait permettre à certains partenaires de cesser complètement leurs propres activités de transport pour plutôt contribuer financièrement à un réseau unifié. Pour quelques-uns des exploitants privés, cette solution revêtirait un certain attrait, car elle leur permettrait de se concentrer sur leurs propres activités sans avoir à assurer les déplacements des clients. Des gains d'efficacité sont sans doute possibles grâce à une réduction du nombre de fournisseurs et à une centralisation des services de coordination et de planification des horaires.

Concevoir de nouveaux outils numériques →

Une autre condition à la mise en place d'un réseau de transport collectif unifié est la création et l'utilisation de systèmes de soutien proactifs destinés à faciliter l'exploitation du réseau par les utilisateurs pour rendre celui-ci plus attrayant. En concevant des outils comme une application ou un site Web où seraient centralisés tous les renseignements afin que les utilisateurs y aient accès et puissent y effectuer des réservations, on éliminerait plusieurs des étapes qui sont actuellement nécessaires à la planification d'un voyage. De plus, un système centralisé où tous les paiements seraient effectués au moyen d'une carte dans une même application réduirait les difficultés que vivent les utilisateurs faisant des réservations. Il resterait néanmoins difficile de déterminer à quel moment et de quelle manière ces paiements sont effectués pour qu'ils soient acheminés au bon endroit. Il faudra aussi établir si un système de ce type peut fonctionner sans organisme de réglementation. Pour garantir une expérience pleinement inclusive, il faudra aussi se doter de systèmes numériques à accès universel.

Un des objectifs généraux de l'instauration d'un réseau unifié est d'offrir une expérience de renommée mondiale bien reçue

Concevoir de nouveaux outils numériques →
(suite)

des utilisateurs, dont ils feront la publicité par le truchement du bouche-à-oreille et d'autres moyens de communication. Grâce à ce bouche-à-oreille, tous les types d'utilisateurs seraient outillés pour prendre de bonnes décisions et choisir leur mode de déplacement préféré (p. ex., utilisation du transport en commun) en fonction des expériences rapportées par d'autres utilisateurs auxquels ils peuvent s'identifier. Pour ce faire, la qualité de l'expérience et des produits offerts aux utilisateurs doit surpasser la quantité. On peut arriver à un tel résultat en allégeant le fardeau qui pèse sur les utilisateurs lorsqu'ils doivent décider de leurs dates d'arrivée et de départ, des produits à utiliser et des expériences auxquelles participer, ou encore en réduisant ou en éliminant le stress que peut provoquer leur expérience globale.

De plus, les outils numériques profiteraient au parc, car les informations sur la réservation et l'utilisation des services donnent des renseignements utiles au sujet des périodes de forte demande à venir. Les fournisseurs pourraient ainsi revoir leurs services à la hausse lorsque des périodes de pointe sont prévues plutôt que de réagir à l'environnement, comme c'est le cas actuellement, afin de maintenir une expérience de visite positive. Ainsi, ils pourraient accroître rapidement leur offre de service de transport ainsi que leur niveau de main-d'œuvre, au besoin. Au fil du temps, ces outils numériques permettront ainsi à Parcs Canada de mieux prévoir la fréquentation, de rehausser celle-ci et de mettre en œuvre d'éventuelles mesures d'atténuation afin de continuer à protéger l'environnement tout en augmentant le nombre de visiteurs. En outre, Parcs Canada sera en mesure d'assimiler la demande à venir dans des secteurs précis du parc et d'adapter sa stratégie en conséquence sur le plan des services offerts dans des endroits particuliers, de l'utilisation des commodités et des préférences de transport. Par exemple, les réservations pourraient laisser entrevoir une demande accrue de services de transport par les airs au cours de la fin de semaine à venir. Le fournisseur pourrait dès lors revoir ses services à la hausse de façon préventive afin de réduire au minimum les temps d'attente et les retards à l'arrivée des visiteurs du parc.

Mobiliser les intervenants →

Le groupe consultatif est d'avis qu'il sera positif d'élaborer un réseau de transport collectif unifié offrant une multitude de possibilités et de services à une grande diversité de groupes d'utilisateurs afin de leur permettre de se déplacer efficacement dans la vallée de la Bow et au sein du parc national Banff, dans l'objectif de concrétiser une vision partagée et de maintenir les conditions souhaitées relativement aux ressources et à l'expérience du visiteur. Pour y arriver, il est essentiel de prendre des mesures appropriées, de consacrer assez de temps à écouter et à comprendre, dans les moindres détails, les besoins et les désirs particuliers de ces groupes, et de veiller à ce qu'aucun groupe démographique ne soit mis à l'écart. Les questions suivantes doivent donc être posées :

- À quoi ressemble la situation pour les gens qui vivent et doivent se déplacer dans le parc national Banff, à Canmore et dans la région? Faut-il en tenir compte (et comment, le cas échéant) lorsqu'on mettra en œuvre des changements relatifs aux moyens de transport?
- Quels sont les types de possibilités qui permettraient aux utilisateurs de tisser des liens véritables avec la vallée de la Bow, dans le parc national Banff, et donc de vivre une expérience de meilleure qualité?
- En quoi consistent les lacunes actuelles en matière d'équité, et quelles solutions peut-on adopter pour y remédier?
- En quoi les liaisons et les possibilités récréatives régionales, en plus des autres possibilités, peuvent-elles favoriser le développement, l'infrastructure de même que les tendances économiques et les habitudes de transport?
- Comment peut-on nouer un dialogue avec les peuples autochtones pour mieux comprendre s'ils souhaitent participer aux activités économiques, culturelles et sociales, et le cas échéant, de quelle façon?
- Quels sont les défis à surmonter si l'on veut parvenir à une inclusion et à une accessibilité totales?
- Comment faut-il soutenir collectivement la gestion de la fréquentation pour obtenir les conditions voulues?

STRATÉGIE CLÉ 5

Faisabilité

La création d'un fournisseur unique offrant des services coordonnés est un objectif à long terme. Il faudra des années pour concevoir et mettre en œuvre concrètement ce projet. À court terme, le travail d'élaboration de la vision et de mobilisation des partenaires peut toutefois commencer.

VISITE DE L'AVENIR

Preeya et Raj

DATE : 22 AOÛT 2026

Preeya et Raj sont fervents de camping. À la retraite depuis quelques années, ils se sont déjà plu à faire la tournée des parcs nationaux des montagnes en camping chaque été, mais les embouteillages et l'encombrement des stationnements au parc national Banff ont fini par les inciter à éviter le parc… du moins c'était le cas auparavant. Cette année, Preeya a réservé tous leurs emplacements de camping au moyen du nouveau système unifié de réservation et de paiement. Quand leurs plans de voyage se sont précisés, elle est retournée dans son dossier d'itinéraire de voyage et a réservé des places à bord d'une navette offerte par une entreprise privée ainsi qu'un billet d'accès à heure fixe au point de départ du sentier du Lac-Helen pour le couple ainsi que pour leur fille et les membres de sa famille, qui viendront les y rejoindre. La fille de Preeya a décidé de prendre son véhicule privé à partir de Calgary pour retrouver ses parents au carrefour de mobilité de Lake Louise. Elle sait que les places de stationnement sont limitées au point de départ du sentier, mais grâce à la décision de sa mère de se procurer un billet d'accès à heure fixe et de recourir à des services privés de navette, personne n'a à se soucier de se voir refuser l'accès au point de départ du sentier du Lac-Helen. L'entreprise de navette conduira tout le groupe sur place, puis repassera le prendre quatre heures plus tard. Par la suite, Preeya et Raj profiteront de la soirée à leur emplacement de camping, tandis que leur fille et sa famille reprendront la route vers l'ouest pour se rendre à leur condominium situé à Golden.

APPUI AU CHANGEMENT

PHOTO : MICHELLE MACULLO

STRATÉGIE CLÉ 6

Établir des partenariats avec les intervenants et les peuples autochtones

Situation actuelle

Un thème important du présent rapport, mis en évidence dans différentes sections, est l'occasion ratée d'établir une meilleure coordination avec les intervenants et les peuples autochtones. La prestation de certaines possibilités et de certains services s'en trouverait améliorée si elle était assurée par des exploitants privés. De plus, les Autochtones ne participent pas beaucoup au transport des personnes dans le parc national Banff, même s'ils auraient beaucoup à offrir.

> **Un thème important du présent rapport [...] est l'occasion ratée d'établir une meilleure coordination avec les intervenants et les peuples autochtones.**

STRATÉGIE CLÉ 6

Contribuer à un système durable

Le système de transport ne peut être efficace que s'il passe par des partenariats. Parcs Canada ne peut pas créer un tel système durable à lui seul. La réelle coordination d'un éventail de fournisseurs permettra d'offrir la meilleure expérience possible aux visiteurs et aux résidents de la vallée de la Bow. En outre, certaines possibilités de collaboration avec les peuples autochtones demeurent inexplorées. Des Autochtones vivent sur ces terres depuis des millénaires; ils ont une vision particulière de la manière d'en prendre soin pour qu'elles perdurent pendant des générations.

PHOTO : MICHELLE MACULLO

Des Autochtones vivent sur ces terres depuis des millénaires; ils ont une vision particulière de la manière d'en prendre soin pour qu'elles perdurent pendant des générations.

Résumé des mesures possibles

Mobiliser des fournisseurs tiers →

Même si cette mesure a déjà été recommandée, le groupe consultatif encourage Parcs Canada à établir des partenariats pour l'offre d'une panoplie de possibilités. Celles-ci pourraient être aussi simples que l'approvisionnement en vélos électriques aux carrefours de transport en commun ou aussi complexes qu'une liaison par train de voyageurs entre Banff et Calgary.

Le groupe n'a pas réfléchi en profondeur à la question du financement, mais il est prévu que certaines recommandations du présent rapport requièrent des investissements multipartites du secteur privé et de tous les ordres de gouvernement ou de certains d'entre eux.

Explorer un éventail de partenariats avec des Autochtones →

Le président et les membres du groupe consultatif ont rencontré plusieurs Autochtones et ont été frappés par leurs connaissances et par les liens étroits qu'ils entretiennent avec la région du parc national Banff. Des discussions intéressantes ont eu lieu sur les possibilités de croissance économique, quoiqu'elles étaient moins axées sur les investissements dans des initiatives de transport ou la propriété de telles initiatives. À noter que les peuples autochtones s'attendent à bénéficier de réelles possibilités d'emploi étant donné les problèmes de recrutement actuels dans la vallée de la Bow et la nécessité pour leurs citoyens de trouver un emploi hors réserve. D'ailleurs, un train ou un autobus reliant Banff à Calgary pourrait encourager les résidents de Calgary à travailler au parc national Banff. Aussi, certaines Premières Nations situées près de Calgary estiment que des partenariats seraient pertinents advenant que leur territoire serve d'aire de rassemblement pour les services de transport. Elles croient aussi pouvoir faire rayonner leur histoire et leur culture grâce aux solutions de transport en commun.

Les peuples autochtones sont désireux de poursuivre la conversation sur le transport durable avec Parcs Canada au fil de l'évolution des travaux. Ils étaient reconnaissants d'avoir pu discuter de leurs intérêts avec le groupe consultatif, mais sont d'avis que la conversation à long terme devra éventuellement se faire avec les représentants des parcs. Bref, ils croient que des possibilités et des partenariats véritables peuvent naître du dialogue et de la collaboration.

Faisabilité

Le groupe consultatif n'a aucun doute que Parcs Canada ne perdra jamais de vue l'importance de son rôle dans la création et, qui plus est, le maintien de relations durables avec une variété de partenaires. Il reconnaît que l'organisme joue aussi un rôle de réglementation. Ainsi, il encourage Parcs Canada à mobiliser des partenaires potentiels et à leur préciser que s'il participe au processus, il devra aussi prendre des décisions stratégiques et réglementaires. Rien n'empêche de poursuivre et d'élargir ces travaux. Ceux-ci, peu coûteux, pourraient même débuter immédiatement. Des tribunes de conversation avec les peuples autochtones ont déjà été établies dans le cadre de mécanismes comme le Cercle consultatif autochtone.

VISITE DE L'AVENIR

Tom

DATE : FÉVRIER 2029

Thomas travaille au parc national Banff depuis neuf mois. Diplômé d'un programme de tourisme et d'accueil, il aime bien les différents rôles qu'il a assumés. Il souhaite poursuivre une carrière en tourisme tout en restant près de sa famille autochtone, qui vit à Calgary. Il n'aurait pu qu'en rêver il y a quelques années, mais il peut maintenant se déplacer en train ou en autobus. Le trajet en transport en commun prend plus d'une heure, mais il lui permet de se détendre, de travailler aux cours qu'il suit à distance et de ne pas avoir à conduire ni à acheter une voiture. L'employeur de Thomas et sa Première Nation subventionnent ses coûts de transport.

APPUI AU CHANGEMENT

PHOTO : BANFF TOURISM/NICK FITZHARDINGE

STRATÉGIE CLÉ 7

Utiliser la tarification comme un outil pour influencer les comportements

Situation actuelle

Le système de tarification actuel de Parcs Canada ne tient pas bien compte des coûts de fonctionnement et n'induit pas les comportements souhaités. Ainsi, une famille paie plus cher pour prendre la navette à Lake Louise que pour stationner au lac Louise. Cette tarification décourage les visiteurs d'emprunter le transport en commun plutôt que d'essayer de trouver une place de stationnement. De plus, la stratégie de tarification fait fi des niveaux de revenu, ce qui peut créer des problèmes d'équité et dissuader les personnes à faible revenu de visiter le parc.

La tarification ne reflète pas non plus l'incidence des différents types de transport sur le parc. Un visiteur arrivant seul dans un gros VUS ou une caravane motorisée, par exemple, paie le même prix qu'un visiteur arrivant en autobus. Les activités au sein du parc suivent la même logique : les droits d'entrée sont les mêmes peu importe la manière dont une personne se déplace dans le parc (transport actif, public ou privé).

De plus, les prix des différents fournisseurs manquent de cohérence. Par conséquent, les divers modes de transport, tant publics que privés, ont des structures de prix très divergentes.

STRATÉGIE CLÉ 7

Contribuer à un système durable

PHOTO : PARCS CANADA

D'après les recherches et l'expertise du groupe consultatif, l'une des meilleures façons de lutter contre la congestion est d'influencer les comportements et les attentes des visiteurs et d'instaurer des outils de gestion connexes. On peut entraîner des changements de comportement en s'intéressant notamment au coût total d'une visite au parc pour une personne ou une famille. À ce titre, le groupe recommande la réalisation d'un examen critique du laissez-passer de Parcs Canada. De nombreuses innovations technologiques (reconnaissance de plaque d'immatriculation, données [cellulaires] de services basés sur la localisation, données de Strava, données liées au trafic grâce au système GPS des cellulaires, système de paiement unifié, applications mobiles et lecteurs de codes QR) pourraient remplacer le laissez-passer de parc physique et, peut-être, la nécessité des postes d'entrée, où l'on trouve souvent des files qui causent de l'attente. Ces systèmes pourraient aussi constituer une mesure de rechange pour la vérification de la conformité. Également, ils permettraient de recueillir des données de sciences sociales qui aideraient à mieux comprendre les visiteurs et donc à concevoir de meilleures expériences. Soulignons que le groupe consultatif est conscient des préoccupations du public à l'égard des données recueillies à partir des téléphones cellulaires. Cependant, il faut savoir que les fournisseurs anonymisent régulièrement ces données par souci de confidentialité, et qu'une multitude d'entreprises utilisent déjà ces technologies pour bonifier leurs offres de service.

Un tout nouveau laissez-passer de parc assorti d'avantages multiples est une possibilité intéressante. D'ailleurs, certaines destinations touristiques offrent déjà des laissez-passer comparables. Ainsi, en plus de permettre l'entrée au parc, le laissez-passer pourrait servir de clé pour la chambre d'hôtel ou de carte de transport en commun, ou donner accès à certaines attractions. Il pourrait même servir pour les entrées à heure fixe et pour la gestion de la circulation dans les secteurs très congestionnés. Ainsi, le laissez-passer pourrait être utilisé pour réserver une plage horaire à un sentier très fréquenté, comme celui du Lac-Helen. De surcroît, de l'information pourrait être téléchargée sur les laissez-passer à des kiosques d'information, ce qui permettrait aux visiteurs de rapporter chez eux un souvenir du parc et de poursuivre leur expérience bien après leur départ. Ils pourraient ainsi transmettre l'information à d'autres personnes, et ce service égayerait leur souvenir du parc, ce qui les inciterait à y revenir. On trouve des kiosques semblables dans certains musées Smithsonian au centre-ville de Washington.

Le groupe consultatif recommande que Parcs Canada examine sa structure tarifaire en vue de déterminer les modifications qu'il pourrait y apporter afin d'encourager et de décourager certains comportements. Plus précisément, les tarifs doivent encourager l'utilisation du transport en commun et décourager le recours aux véhicules personnels. Une tarification adéquate est le meilleur moyen d'inciter des changements de comportement, et elle est essentielle à l'efficacité du système dans son ensemble.

Résumé des mesures possibles

Passer en revue les politiques et les dispositions législatives sur la tarification →

Bien que Parcs Canada ait récemment modifié sa structure tarifaire, le groupe consultatif lui recommande d'examiner plus en profondeur les politiques et les dispositions législatives actuelles pour trouver d'autres possibilités d'assouplissement. Il pourrait y avoir d'autres solutions à considérer dans la tarification, comme la modification ou le rejet de la *Loi sur les frais de service*. En tant qu'organisme, Parcs Canada a plus de contrôle que les ministères sur sa structure de prix, et un examen approfondi des responsabilités et des pouvoirs légaux pourrait être utile.

Tenir compte des coûts réels dans la tarification →

Le groupe consultatif recommande d'analyser un éventail de structures de prix variables. Un principe important à respecter est que le prix d'entrée au parc doit tenir compte de l'incidence d'un visiteur. Ainsi, une personne arrivant au parc en transport en commun et utilisant uniquement le système coordonné du parc paierait beaucoup moins cher qu'une personne qui se rend au parc en véhicule privé. Cet aspect pourrait être reflété dans le laissez-passer de parc ou les droits d'entrée et même dans le coût d'un billet pour tout transport en commun qui sera offert à partir de Calgary dans l'avenir.

Des tarifs variables pourraient aussi être offerts en vue d'induire des comportements qui réduiraient la congestion. Les tarifs pourraient varier selon les dates et les périodes des visites (fins de semaine par rapport aux jours de semaine ou été par rapport à la saison intermédiaire).

Les frais de stationnement doivent aussi être ajustés. Par exemple, au lac Louise, il coûte moins cher à deux personnes d'utiliser le stationnement plutôt que le transport en commun. Des mécanismes de tarification à taux variable permettraient aux prix de changer de manière à refléter le coût réel du stationnement à cet endroit. Les prix pourraient être augmentés jusqu'à ce que le stationnement compte toujours quelques espaces libres. Les frais additionnels ainsi perçus contribueraient à compenser le coût d'exploitation du système.

Tenir compte des coûts réels dans la tarification →
(suite)

Le groupe consultatif juge qu'il serait utile que Parcs Canada montre la proportion des coûts de fonctionnement et d'immobilisation recouvrés grâce aux droits d'entrée au parc par rapport à la proportion tirée des recettes foncières. Autrement dit, on pourrait montrer le fardeau des contribuables lié à une visite au parc national Banff. Cela pourrait aider à justifier la création d'une catégorie distincte de prix propre à ce parc étant donné les problèmes de congestion qui y persistent.

Récompenser la planification →

À l'avenir, les visiteurs risquent de plus en plus d'avoir à planifier leur voyage au parc national Banff. Par ailleurs, la navette du lac Louise a montré la valeur et l'acceptabilité des réservations, et a réduit les temps d'attente, ce qui rend les déplacements plus plaisants. L'utilisation des réservations rendra les déplacements plus prévisibles et constituera pour Parcs Canada un autre outil de gestion des volumes. Les réservations permettent de garantir qu'aucune place n'est disponible lorsqu'un endroit est considéré comme complet.

Les nouveaux systèmes de réservation exigeront une bonne communication. Il s'agira d'un véritable changement culturel, et la planification devra tenir compte de nombreux visiteurs, particulièrement ceux de la région.

Adopter des technologies pour la tarification →

Il existe de nouvelles technologies pouvant simplifier le laissez-passer annuel et éliminer les cartes physiques, et même peut-être les postes d'entrée du parc. En effet, des lecteurs de plaque d'immatriculation et des applications mobiles pourraient facilement remplacer le laissez-passer du parc. Ces technologies correspondent davantage aux expériences typiques des clients et pourraient s'avérer un mécanisme de prestation plus efficace pour Parcs Canada.

La refonte du modèle de laissez-passer de parc offrirait aussi la chance de créer un système de guichet unique lié à d'autres composants du système de transport. Ainsi, un laissez-passer

Adopter des technologies pour la tarification ➔ (suite)	numérique pourrait donner accès au transport en provenance de Calgary, aux navettes dans le parc et même aux vélos en location ou à d'autres modes de transport. Il pourrait aussi servir à réserver une plage horaire aux sentiers ou aux autres destinations achalandées nécessitant une réservation. Ces fonctions contribueraient à offrir une expérience harmonieuse aux visiteurs et un système de transport unifié.
Établir des partenariats avec le secteur privé ➔	La fonctionnalité du nouveau système de laissez-passer pourrait être élargie grâce à des partenariats avec des exploitants privés. Un outil numérique serait tout aussi facile à utiliser pour accéder au nécessaire : chambres d'hôtel, navettes privées et autres types de location.

STRATÉGIE CLÉ 7

Faisabilité

La *Loi sur l'Agence Parcs Canada* confère à Parcs Canada le pouvoir de mettre au point les mécanismes de tarification les plus appropriés. Or, des modifications réglementaires seraient requises pour soustraire Parcs Canada à l'application de la Loi sur les frais de service et ainsi débloquer ces pouvoirs. Cette contrainte ne doit aucunement être perçue comme une raison pour éviter d'explorer sérieusement et vigoureusement, puis d'instaurer, des solutions de tarification. Les lois et les règlements ne sont pas immuables; ils représentent les conditions et le contexte dans lesquels ils ont été créés. Conséquemment, si ce contexte change, les gouvernements ont la responsabilité de réviser ces textes pour veiller à une administration et une prestation de services efficaces et responsables.

VISITE DE L'AVENIR

James et sa famille élargie

DATE : 15 JUILLET 2025

James et sa famille, en plus de ses parents et de la famille de son frère, veulent venir faire un pique-nique au parc national Banff. Après de longues discussions entamées en avril, ils décident enfin de venir un samedi vers la fin de juillet. Si tout le monde participe, le groupe en provenance de Calgary comptera 14 personnes. James est allé au parc national Banff quelques fois, mais il lui est toujours difficile de trouver une place de stationnement. Son fils de 20 ans lui dit que le compte de médias sociaux de Banff-Lake Louise Tourism fait la promotion d'un nouvel autobus rapide partant de la station CTrain à Calgary pour se rendre au carrefour de transport de Banff. Il revient moins cher de payer les frais d'autobus et les droits d'entrée au parc que de conduire deux camionnettes jusqu'au parc avec sept adultes et sept enfants. De plus, les parents de James peuvent emprunter un autobus Roam gratuitement jusqu'aux étangs Cascade. Son fils ajoute qu'il peut louer un vélo-cargo électrique au carrefour de transport de Banff pour transporter leurs articles de pique-nique, et les jeunes enfants peuvent aussi louer des vélos. Quoique sceptique, James trouve que l'aventure en vaut la peine.

APPUI AU CHANGEMENT

PHOTO : BANFF TOURISM/DAMIAN BLUNT

STRATÉGIE CLÉ 8

Mieux comprendre l'expérience des visiteurs et l'utilisation des transports

Situation actuelle

Bien que le programme de sciences sociales de Parcs Canada ait été rigoureux par le passé, il met aujourd'hui l'accent sur de vastes études de marché et la compréhension des visiteurs selon une vision globale du parc. Aucune ressource, au parc national Banff, ne recueille de données d'ordre social. Les facteurs de fréquentation sont désuets, n'ayant pas été mis à jour depuis 2003. On manque souvent d'information pour comprendre les habitudes d'utilisation, les motivations et les comportements des visiteurs.

Les données et les renseignements sur les utilisateurs sont insuffisants pour déterminer les préférences de ces derniers. Au vu du manque de données d'ordre social, il y a lieu d'examiner les politiques de Parcs Canada et du gouvernement du Canada en matière de collecte de données, et d'utiliser des ressources telles que des applications de transport pour recueillir des données et fournir des renseignements sur les utilisateurs du parc afin d'orienter les recommandations faites.

Aucune ressource, au parc national Banff, ne recueille de données d'ordre social.

STRATÉGIE CLÉ 8

Contribuer à un système durable

Il est indispensable de se doter de renseignements récents et exacts pour comprendre les visiteurs actuels et potentiels ainsi que leurs préférences, leurs besoins et leurs attentes. Ces renseignements permettront de nous doter de systèmes mieux conçus et de faire une gestion adaptative des besoins. En plus de l'utilisation de sources de données et de renseignements sur les utilisateurs, des exercices comme la comparaison des coûts des options de transport et des dynamiques de groupe connexes devraient être réalisés afin d'établir ce qui est le plus économique pour l'utilisateur. Il faudra également définir des paramètres pour évaluer et orienter la mise en œuvre du plan afin de garantir l'atteinte des objectifs. De bonnes données d'ordre social sont nécessaires au suivi, à la mise à l'essai des programmes pilotes et à la gestion adaptative.

PHOTO : PARCS CANADA

En plus de l'utilisation de sources de données et de renseignements sur les utilisateurs, des exercices comme la comparaison des coûts des options de transport et des dynamiques de groupe connexes devraient être réalisés afin d'établir ce qui est le plus économique pour l'utilisateur.

Résumé des mesures possibles

Élaborer une stratégie de sciences sociales →

S'il serait avantageux de doter le parc national Banff d'une stratégie de sciences sociales globale, il le serait tout autant de mettre en œuvre une telle stratégie visant précisément l'élaboration d'un plan à long terme sur le transport durable des personnes. Cela exigerait une analyse des sources de données existantes pour comprendre l'information que Parcs Canada et ses partenaires recueillent déjà en vue d'améliorer l'offre des solutions de transport. Ensuite, un plan pourra être élaboré selon un format structuré pour combler les lacunes. Les questions suivantes pourraient aider à orienter l'élaboration du cadre :

- Que savons-nous de la fréquentation actuelle en ce qui a trait à la portée du projet : **volumes, types, période et distribution spatiale?**
- Que savons-nous des caractéristiques des visiteurs en ce qui a trait à la portée du projet : **taille du groupe, origine, données démographiques, antécédents d'utilisation?**
- Quels renseignements s'inscrivant dans la portée du projet possédons-nous sur la **qualité de l'expérience du visiteur actuelle?**
- Que savons-nous sur les **publics que nous ne rejoignons pas complètement** en ce qui a trait à la portée du projet?
- Quelles informations s'inscrivant dans la portée du projet avons-nous sur **la façon dont l'utilisation par les visiteurs influence actuellement les ressources naturelles et culturelles?**
- Selon les questions précédentes, les besoins et les perspectives de ce projet, **est-ce que de nouvelles données doivent être recueillies, ou les données existantes suffisent-elles à la prise de décision?** Si de nouvelles données sont nécessaires, peuvent-elles être obtenues grâce aux ressources existantes, ou une assistance technique ou externe est-elle requise?

Une première analyse et une suggestion de stratégie sont présentées à *l'annexe II*.

Chercher à établir des partenariats →

Parcs Canada n'a pas à combler seul les lacunes dans les connaissances. Il y a probablement des partenaires intéressés qui recueillent déjà ce genre d'information ou qui pourraient adapter leur travail pour combler les lacunes. Cette tâche serait facilitée par un plan d'accompagnement bien bâti. Les organisations de commercialisation, les entreprises et les organisations non gouvernementales partenaires locales doivent toutes participer à la collecte de ces renseignements. L'étude de cas propre au parc national Banff est susceptible de retenir l'attention et d'attirer des partenaires universitaires ainsi que de nouvelles sources de financement pour la recherche. Parcs Canada doit se préparer à travailler en partenariat en établissant des accords officiels de communication de données afin d'appuyer la collecte de données.

Explorer de nouvelles méthodes de collecte de données →

Il existe plusieurs nouvelles méthodes rentables et novatrices que Parcs Canada peut explorer. Certaines d'entre elles ne relèvent pas du domaine traditionnel des sciences sociales, mais peuvent offrir des informations de qualité sur le transport des personnes. À cette fin, Parcs Canada a notamment commencé à utiliser des compteurs Bluetooth. De plus, beaucoup de données de téléphones cellulaires deviennent de plus en plus accessibles et économiques. Des entreprises comme Streetlight et Cellint font partie des grandes entreprises qui offrent ces services.

STRATÉGIE CLÉ 8

Faisabilité

La recherche en sciences sociales est essentielle si l'on veut que Parcs Canada offre des solutions de transport durables et exécute le mandat du parc. L'organisme recueille actuellement des renseignements de base sur les visiteurs. Or, il est tout à fait possible d'élargir ce programme. En établissant des partenariats et en faisant certains investissements, Parcs Canada pourrait grandement perfectionner son programme de recherche et améliorer l'expérience du visiteur.

En établissant des partenariats et en faisant certains investissements, Parcs Canada pourrait grandement perfectionner son programme de recherche et améliorer l'expérience du visiteur.

Assurer une gestion à l'appui de la réussite

LE GROUPE CONSULTATIF a fourni la structure générale d'un cadre sur le transport durable des personnes. Ces travaux visent à susciter des discussions plus approfondies et à favoriser l'exploration de certains concepts. Des recherches supplémentaires seront requises pour vérifier la validité de certaines idées. Parcs Canada devra franchir certaines étapes pour arriver à traduire les concepts en mesures concrètes. Certains cadres de planification existants pour les aires protégées pourraient s'avérer utiles au fil de l'avancement des travaux.

Nombre des sections précédentes soulignent la possibilité d'opter pour une gestion adaptative, ce qui consiste à essayer de nouvelles stratégies de gestion, à faire le suivi des résultats, puis à rajuster le tir pour la suite. Six organismes fédéraux américains qui gèrent les loisirs et l'utilisation par les visiteurs ont formé l'Interagency Visitor Use Management Council (IVUMC) et ont collaboré à l'élaboration d'un cadre de planification qui s'inspire de ces concepts. En raison de la nature dynamique de la gestion de la fréquentation, le cadre commun de gestion sur l'utilisation par les visiteurs se veut un outil servant à orienter les discussions, à cerner les enjeux et les conditions souhaités, à trouver des solutions de gestion pertinentes et créatives, et à faire un suivi continu pour guider la gestion adaptative. Il pourrait également s'agir d'une méthode utile pour approfondir la discussion sur le transport durable.

Le cadre de gestion sur l'utilisation par les visiteurs s'appuie sur quatre éléments principaux pour analyser et gérer la fréquentation. Ces éléments sont illustrés dans le schéma ci-dessous (IVUMC, 2016). Les

Cadre de gestion sur l'utilisation par les visiteurs (IVUMC, 2016)

Étapes

1. Préciser l'objectif et le besoin du projet.
2. Examiner l'objectif du secteur et la législation applicable, les politiques de Parcs Canada et les autres orientations en matière de gestion.
3. Évaluer et résumer les renseignements existants et les conditions actuelles.
4. Élaborer un plan d'action pour le projet.

Résultat : Comprendre pourquoi le projet est nécessaire et élaborer l'approche du projet.

Étapes

5. Définir les conditions souhaitées pour le secteur du projet.
6. Définir les activités, les installations et les services appropriés pour les visiteurs.
7. Choisir des indicateurs et établir des seuils.

Résultat : Décrire les conditions à atteindre ou à maintenir et la façon dont les conditions seront respectées au fil du temps.

Étapes

8. Comparer et consigner les différences entre les conditions actuelles et souhaitées et, en ce qui a trait aux répercussions liées à l'utilisation des visiteurs, préciser les liens précis avec les caractéristiques de l'utilisation par les visiteurs.
9. Définir les stratégies et les mesures de gestion de l'utilisation par les visiteurs pour atteindre les conditions souhaitées.
10. Au besoin, définir les capacités d'accueil des visiteurs et les stratégies supplémentaires pour gérer les niveaux d'utilisation selon les capacités.
11. Élaborer une stratégie de suivi.

Résultat : Définir les stratégies de gestion de l'utilisation par les visiteurs pour atteindre et maintenir les conditions souhaitées.

Étapes

12. Mettre en œuvre des mesures de gestion.
13. Assurer et consigner un suivi continu, et évaluer l'efficacité des mesures de gestion pour atteindre les conditions souhaitées.
14. Ajuster les mesures de gestion, si nécessaire, pour atteindre les conditions souhaitées, et consigner la justification.

Résultat : Mettre en œuvre des stratégies et des mesures de gestion, et ajuster celles-ci en fonction du suivi et de l'évaluation.

ASSURER UNE GESTION À L'APPUI DE LA RÉUSSITE

gestionnaires se servent du cadre pour comprendre les conditions existantes, définir les objectifs, déterminer les stratégies de gestion et mettre en œuvre, surveiller, évaluer et ajuster ces stratégies. Le programme, variable, peut être adapté à diverses questions de gestion. Des directives additionnelles peuvent être données concernant les pratiques exemplaires de certains éléments du cadre, comme le suivi et l'évaluation des capacités en matière de visiteurs. Parcs Canada a commencé à instaurer ce cadre dans certaines des aires protégées qu'il gère, et son application s'avère fructueuse.

Les gestionnaires des parcs nationaux des États-Unis intègrent activement le cadre de gestion sur l'utilisation par les visiteurs aux activités de planification et de gestion. Ils ont également découvert plusieurs stratégies de gestion uniques pour composer avec les problèmes de congestion dans les parcs nationaux et ont effectué de nombreuses évaluations de la congestion afin d'établir la stratégie appropriée en fonction de l'emplacement et du problème[1].

Le groupe consultatif croit qu'au moment de planifier le cadre de transport des personnes, il faut passer d'une approche de gestion qui s'adapte à la demande à une approche de gestion qui améliore la qualité et l'inclusion de l'expérience du visiteur. En établissant de manière collaborative les conditions souhaitées pour les ressources et l'expérience du visiteur, et en s'appuyant sur ces conditions pour orienter l'évaluation et la mise en œuvre des stratégies de gestion, on obtiendra une vision commune et une feuille de route qui mèneront à des résultats fructueux. Cela s'applique à l'expérience du visiteur et à l'intégrité écologique.

PHOTO : PARCS CANADA

Le groupe consultatif croit qu'au moment de planifier le cadre de transport des personnes, il faut passer d'une approche de gestion qui s'adapte à la demande à une approche de gestion qui améliore la qualité et l'inclusion de l'expérience du visiteur.

[1] https://www.nps.gov/orgs/1548/upload/Congestion_Management_2021-508.pdf

Expérience du visiteur

Le groupe consultatif reconnaît que l'expérience du visiteur, au parc national Banff, est de calibre mondial et devrait débuter avant même l'arrivée des visiteurs au parc. De la planification à l'offre d'expériences inclusives de grande qualité, il est nécessaire de comprendre ce qui définit une visite de grande qualité pour un éventail de personnes. L'un des principaux défis demeure le fait que tous les utilisateurs n'ont pas la même définition de ce concept. Il faut donc offrir toute la gamme des expériences désirées ainsi que différents modes de transport vers les destinations du parc. Le groupe consultatif est conscient du besoin de recueillir de meilleurs renseignements plus précis au moyen de consultations publiques, d'études d'observation et de sondages auprès des visiteurs, ainsi que du besoin de miser sur ces processus pour mieux comprendre les attentes des utilisateurs d'aujourd'hui et de demain, et la manière de fournir un environnement accueillant et inclusif pour tous, peu importe les capacités physiques, les moyens financiers et les traditions culturelles.

De la planification à l'offre d'expériences inclusives de grande qualité, il est nécessaire de comprendre ce qui définit une visite de grande qualité pour un éventail de personnes.

ÉLÉMENTS CONTRIBUANT À UNE EXPÉRIENCE DE QUALITÉ

Les éléments dont on considère qu'ils contribuent à une expérience de qualité s'inscrivent dans une grande variété de catégories :

- Conditions météorologiques
- Sécurité
- Expérience sans tracas
- Commodité
- Accessibilité
- Satisfaction physique
- Satisfaction mentale
- Satisfaction spirituelle
- Satisfaction et dépassement des attentes

Alors que l'on essaie de trouver comment offrir une expérience du visiteur inclusive de grande qualité en matière de transport des personnes au sein du parc national Banff, il faut continuer de protéger et d'améliorer les ressources culturelles et naturelles du parc.

ASSURER UNE GESTION À L'APPUI DE LA RÉUSSITE

Intégrité écologique

Le groupe consultatif considère que l'intégrité écologique et la protection de la nature et des caractéristiques du parc national Banff doivent demeurer la priorité absolue de Parcs Canada.

PRINCIPALES CONTRIBUTIONS AUX AVANTAGES ÉCOLOGIQUES

Voici les principales contributions aux avantages écologiques qui ont été découvertes :

- remise des secteurs perturbés à leur état naturel;
- amélioration du fonctionnement des corridors fauniques;
- prévisibilité de la présence de personnes et de véhicules sur le terrain;
- réduction et, au final, élimination des espèces envahissantes (autant végétales qu'animales);
- présence d'une biodiversité indigène saine et florissante;
- attention particulière aux espèces en péril.

Cela dit, les recommandations du groupe prennent en compte la capacité limitée du parc à supporter les effets de la fréquentation et le fait que les effets cumulatifs de l'activité humaine et des installations ne devraient pas nuire à cette capacité. Des recherches complémentaires seront nécessaires pour cerner les répercussions d'un nouveau cadre sur, entre autres, les déplacements de la faune, le milieu aquatique, les collisions entre véhicules et animaux sauvages, les déversements de matières dangereuses et le bruit.

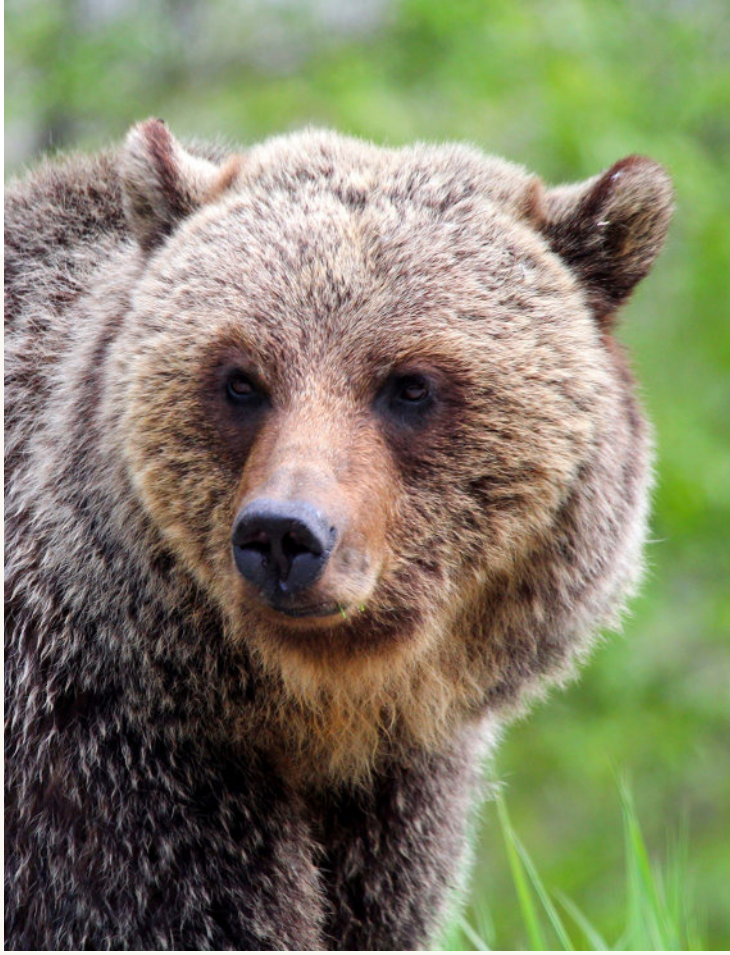


PHOTO : A. DIBB

Des recherches complémentaires seront nécessaires pour cerner les répercussions d'un nouveau cadre sur, entre autres, les déplacements de la faune, le milieu aquatique, les collisions entre véhicules et animaux sauvages, les déversements de matières dangereuses et le bruit.

Conclusion

LES MODES DE TRANSPORT ACTUELS causent des problèmes comme la congestion routière. Les solutions mises à l'essai au parc national Banff pour remédier à la situation se sont avérées peu fructueuses. Mentionnons que les visiteurs viennent au parc pour plusieurs raisons : visite touristique, randonnée pédestre, ski, camping ou pique-nique en famille et entre amis. Leur expérience idéale n'inclut pas les embouteillages ni la chasse au stationnement. L'agrandissement des aires de stationnement pourrait être une solution à court terme, mais il ne serait ni durable, ni judicieux à long terme, ni pratique à certains endroits. De plus, dans un parc national chéri par des millions de visiteurs et par la population canadienne, veut-on vraiment que les générations futures se plaignent que nous avons « asphalté le paradis et construit un stationnement » (pour reprendre les paroles de la chanson *Big Yellow Taxi* de Joni Mitchell)?

Le groupe consultatif d'experts a passé les douze derniers mois à étudier les problèmes, notamment en menant des visites sur place, en examinant les observations du public et en écoutant les commentaires et les suggestions des peuples autochtones locaux, des intervenants et de représentants de Parcs Canada. L'expertise collective et le dévouement des membres du groupe consultatif et du secrétariat ont débouché sur un rapport final soumis à Parcs Canada, conformément au mandat qui leur avait été confié. Les observations, analyses et recommandations, qui sont très vastes et même audacieuses dans certains cas, doivent être soumises à l'examen du public et faire l'objet d'une évaluation environnementale appropriée. Le groupe consultatif laisse à Parcs Canada le soin d'envisager ces processus et d'éventuellement les exécuter.

Même si le groupe consultatif s'est surtout intéressé au transport durable dans la vallée de la Bow au parc national Banff, nombre des recommandations pourraient être appliquées dans d'autres aires protégées achalandées au Canada et possiblement ailleurs dans le monde. Le groupe a heureusement eu accès au plan directeur du parc national Banff, qui devrait être approuvé sous peu. Celui-ci a fait l'objet de multiples consultations publiques et examens. Alors même que le groupe consultatif menait ses travaux, on élaborait un tout nouveau plan directeur du tourisme pour le parc national Banff. D'ailleurs, certains membres du groupe ont pris part aux étapes préliminaires de l'autre processus. Ces deux processus de planification ont éclairé la rédaction du rapport sur le transport durable des personnes.

Le plus grand défi à surmonter pour mettre en œuvre plusieurs des recommandations du présent rapport consiste à changer les comportements des visiteurs, des intervenants, des résidents et même du personnel de Parcs Canada.

Le plus grand défi à surmonter pour mettre en œuvre plusieurs des recommandations du présent rapport consiste à changer les comportements des visiteurs, des intervenants, des résidents et même du personnel de Parcs Canada. Si l'infrastructure et les services actuels de transport dans la vallée de la Bow, au parc national Banff, sont efficaces pendant la basse saison, cette période se fait de plus en plus courte au fil des ans. Le transport durable nécessite des solutions novatrices,

CONCLUSION

qui ne seront fructueuses que si elles sont mises en œuvre de manière concertée à longueur d'année et si des leçons sont tirées et des mesures, prises en fonction de la rétroaction et du suivi des indicateurs écologiques et sociaux. La mise en œuvre de certaines recommandations pourrait prendre de cinq à dix ans, mais le groupe consultatif est d'avis que d'autres travaux peuvent et doivent commencer immédiatement (p. ex., analyse et collecte de données d'ordre social). En outre, changer les comportements des particuliers, des entreprises et de la société exigera du temps et ne se fera pas en ligne droite. Vu la panoplie de modèles de changement du comportement à analyser, le groupe consultatif exhorte Parcs Canada à examiner les modèles pertinents et à réfléchir aux interventions possibles sur les plans, notamment, des politiques, des prix, des communications et des mesures incitatives recommandées dans le présent rapport. Bien que Parcs Canada doive assumer le leadership pour la mise en œuvre de certaines des recommandations, il devra aussi être un partenaire déterminé et actif. Les Autochtones, les intervenants, les visiteurs et les résidents ont tous beaucoup à offrir dans l'établissement d'un système de transport durable au parc national Banff, dans la vallée de la Bow et ailleurs. Il faudra élargir les structures de gouvernance et les ententes de financement multipartites ou en négocier de nouvelles. Le présent rapport fait souvent mention de services de transport, mais le groupe consultatif ne croit pas que Parcs Canada doive exploiter ces services.

PHOTO : PARCS CANADA

Le parc national Banff a connu de nombreuses embûches au cours des 137 dernières années. Sa création et son aménagement se sont répercutés sur les peuples autochtones, et son histoire reflète l'évolution de la société et des valeurs canadiennes au fil des décennies. Nous voici maintenant devant un nouveau défi : transporter les personnes de manière durable dans la vallée de la Bow, au parc national Banff. Il est temps pour Parcs Canada, les intervenants et la population canadienne de s'attaquer de front à ce problème, en faisant preuve de courage et en demeurant ouverts à l'essai de solutions inédites. La réputation internationale du parc en tant qu'aire protégée spectaculaire et destination touristique majeure faiblira si aucune mesure n'est prise pour régler les problèmes de congestion. Maintenir le statu quo ne bénéficiera ni aux animaux, ni aux plantes, ni aux visiteurs, ni aux résidents.

Le groupe consultatif tient à remercier Parcs Canada de lui avoir accordé la chance d'élaborer un cadre et de formuler des recommandations sur le transport durable des personnes dans la vallée de la Bow, au parc national Banff. Plusieurs discussions stimulantes et animées ont ainsi pu avoir lieu. Certaines recommandations sont audacieuses, et le groupe est convaincu qu'elles sont réalisables. Il a hâte de voir comment Parcs Canada répondra au rapport. Il s'agit là d'une autre occasion de montrer que le parc national Banff a été créé pour le bienfait, l'agrément et l'enrichissement des connaissances de la population canadienne, et doit être entretenu et utilisé de façon à rester intact pour les générations futures.

Remerciements

LE GROUPE CONSULTATIF a mobilisé une variété de personnes et de groupes pour acquérir une meilleure compréhension des problèmes de déplacement, et recueillir leurs commentaires et suggestions de solutions. Nous vous remercions de votre participation et de l'intérêt que vous portez à ce projet.

Le personnel de Parcs Canada a aussi offert des exposés, des visites et des discussions au groupe consultatif. Sans cela, jamais le groupe n'aurait pu comprendre entièrement l'ampleur et la portée de certaines des difficultés, et la manière dont le personnel s'attaque à ces problèmes sur le terrain. Nous remercions également le personnel qui lui a fourni un soutien logistique, administratif et financier au cours des 14 derniers mois.

MERCI À VOUS TOUS ET TOUTES

Courtney Abbott, Banff & Lake Louise Tourism

Bobbie Axe, Nation des Siksika

Stuart Back, Association for Mountain Park Protection and Enjoyment (AMPPE)

Martin Bean, Roam Public Transit

Dwight Bourdin, Parcs Canada

Reg Bunyan, Bow Valley Naturalists

Stacie Calf Robe, Nation des Siksika

Andrew Campbell, Parcs Canada

Seth Cherry, Parcs Canada

Jed Cochrane, Parcs Canada

Katheline Conway, Parcs Canada

Chelsey Dawes, Parcs Canada

Sarah Elmeligi, Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP)

Adrian Field, Ville de Banff

Tao Gui, Parcs Canada

Stefanie Jones, Travel Alberta

Yannis Karlos, AMPPE

Michaela Kent, Parcs Canada

Jenny Klafki, Parcs Canada

Rick Kubian, Parcs Canada

Charlie Locke, Lake Louise Ski Resort and Summer Gondola

Sheila Luey, Parcs Canada

Michael Maguinis, Nation des Tsuut'ina

Violet Maguinis, Nation des Tsuut'ina

Scotty Manyguns, Nation des Siksika

Dave McDonough, Parcs Canada

Dani McIntosh, Parcs Canada

Katie Morrison, SNAP

Michael Nadler, Parcs Canada

Mike Oka, Nation des Kainai

Kirk Poitras, Nation métisse de l'Alberta, région 3

Ira Provost, Nation Piikani

Darren Reeder, Banff & Lake Louise Hospitality Association

Dave Riley, Banff Sunshine Village

Daniella Rubeling, Parcs Canada

Dave Schebek, District d'amélioration no 9

JJ Shade, Nation des Kainai

Cedric Solway, Nation des Siksika

Whitney Smithers, Ville de Canmore

Joe Stepaniuk, Nation des Stoney Nakoda

Mike Tailfeathers, Nation des Kainai

Christie Thomson, Parcs Canada

Jan Waterous, Banff Net Zero 2035

Jesse Whittington, Parcs Canada

Patti Youngberg, Parcs Canada

Enfin, le groupe consultatif n'aurait pu se passer des conseils et du leadership de Michael den Otter. M. den Otter a eu la lourde tâche de gérer les activités quotidiennes du groupe tout en assumant le rôle de liaison principal avec ses collègues de Parcs Canada. Merci de nous avoir gardés sur la bonne voie.

Annexe I : Tableau sur les modes de transport

CARACTÉRISTIQUE	MODE DE TRANSPORT PARTAGÉ							MODE DE TRANSPORT PRIVÉ						
	PETIT AUTOBUS/NAVETTE	AUTOBUS STANDARD	AUTOCAR	TRAIN DE VOYAGEURS OU TRAIN À GRANDE VITESSE	TÉLÉCABINE/ TÉLÉPHÉRIQUE	TAXI/COVOITURAGE	AUTOPARTAGE	FOURGONNETTE/CAMIONNETTE/VÉHICULE PRIVÉ	MOTOCYCLETTE	TROTTINETTE	VÉLO PERSONNEL	PARC DE VÉLOS PARTAGÉS	VÉLO ÉLECTRIQUE	MARCHE/COURSE/SKI
APPLICABILITÉ GÉNÉRALE AU SECTEUR VISÉ (ENSEMBLE DU PARC, AIRE DE FRÉQUENTATION DIURNE, PROMENADE, ETC.)														
CAPACITÉ ÉCOÉNERGÉTIQUE AUJOURD'HUI														
CAPACITÉ ÉCOÉNERGÉTIQUE DANS 2 À 3 ANS														
VÉHICULE AUTONOME/SANS CONDUCTEUR														
Échéancier														
MISE EN ŒUVRE À COURT TERME (1 À 5 ANS)														
MISE EN ŒUVRE À MOYEN TERME (6 À 10 ANS)														
MISE EN ŒUVRE À LONG TERME (10 À 20 ANS)														
Planification avant le départ														
CE MODE DE TRANSPORT PERMET-IL LE TRANSPORT D'ÉQUIPEMENT?														
CONVIENT-IL AUX DÉPLACEMENTS L'HIVER?														
À QUEL POINT FAUT-IL S'Y PRENDRE D'AVANCE POUR CE MODE DE TRANSPORT?														

ANNEXE I

CARACTÉRISTIQUE	MODE DE TRANSPORT PARTAGÉ							MODE DE TRANSPORT PRIVÉ						
	PETIT AUTOBUS/NAVETTE	AUTOBUS STANDARD	AUTOCAR	TRAIN DE VOYAGEURS OU TRAIN À GRANDE VITESSE	TÉLÉCABINE/ TÉLÉPHÉRIQUE	TAXI/COVOITURAGE	AUTOPARTAGE	FOURGONNETTE/CAMIONNETTE/VÉHICULE PRIVÉ	MOTOCYCLETTE	TROTTINETTE	VÉLO PERSONNEL	PARC DE VÉLOS PARTAGÉS	VÉLO ÉLECTRIQUE	MARCHE/COURSE/SKI
Arrivée au parc national banff														
CE MODE DE TRANSPORT PEUT-IL PERMETTRE À UNE MAJORITÉ D'UTILISATEURS DE VENIR AU PARC NATIONAL BANFF DEPUIS CALGARY?														
PEUT-IL ÊTRE MIS EN ŒUVRE SANS AUTRE PLANIFICATION/INFRASTRUCTURE/ COORDINATION AVEC CALGARY?														
PEUT-IL ÊTRE UTILISÉ POUR SE RENDRE AU PARC ET S'Y DÉPLACER?														
EST-CE UN SERVICE QUI DEMANDE QUE LES UTILISATEURS RETOURNENT DE L'ÉQUIPEMENT?														
Déplacements dans le parc national banff														
CE MODE DE TRANSPORT AMÉLIORE-T-IL L'ACCESSIBILITÉ OU RÉPOND-IL AUX BESOINS D'ACCESSIBILITÉ?														
QUEL EST SON RAYON DE MOBILITÉ RELATIF?														
L'ABSENCE D'UNE HAUTE FRÉQUENCE DE SERVICE, LE CAS ÉCHÉANT, AURAIT-ELLE UNE INCIDENCE SUR LE NOMBRE D'UTILISATEURS?														
LE MODE DE TRANSPORT PEUT-IL TRANSPORTER UN GRAND NOMBRE DE PERSONNES?														
PEUT-IL FACILEMENT ÊTRE ADAPTÉ EN PÉRIODES DE FORT ACHALANDAGE?														
Réalisation/obstacles structurels à surmonter														
CE MODE DE TRANSPORT EXIGE-T-IL L'AMÉNAGEMENT D'UNE NOUVELLE ROUTE OU EMPRISE?														
FAUT-IL UN RÉSEAU CELLULAIRE OU 5G SANS FIL DANS LE PARC NATIONAL BANFF POUR FAIRE FONCTIONNER CE MODE DE TRANSPORT?														
NÉCESSITE-T-IL UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE (P. EX., STATIONNEMENT) OU DES TERRES SUPPLÉMENTAIRES?														
QUELS SONT LES COÛTS DE CONSTRUCTION OU D'ACQUISITION?														
LA MISE EN ŒUVRE DE CE MODE DE TRANSPORT EST-ELLE AVANTAGEUSE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL OU RÉGIONAL?														

ANNEXE I

CARACTÉRISTIQUE	MODE DE TRANSPORT PARTAGÉ							MODE DE TRANSPORT PRIVÉ						
	PETIT AUTOBUS/NAVETTE	AUTOBUS STANDARD	AUTOCAR	TRAIN DE VOYAGEURS OU TRAIN À GRANDE VITESSE	TÉLÉCABINE/ TÉLÉPHÉRIQUE	TAXI/COVOITURAGE	AUTOPARTAGE	FOURGONNETTE/CAMIONNETTE/VÉHICULE PRIVÉ	MOTOCYCLETTE	TROTTINETTE	VÉLO PERSONNEL	PARC DE VÉLOS PARTAGÉS	VÉLO ÉLECTRIQUE	MARCHE/COURSE/SKI
Réalisation/obstacles structurels à surmonter (suite)														
QUELS SONT LES COÛTS DE FONCTIONNEMENT?														
SA MISE EN ŒUVRE NÉCESSITE-T-ELLE LA MODIFICATION DE POLITIQUES FÉDÉRALES?														
NÉCESSITE-T-ELLE L'APPUI DE PARCS CANADA, DE LA VILLE DE BANFF OU DES MUNICIPALITÉS AVOISINANTES?														
Avantages pour l'expérience du visiteur														
CE MODE DE TRANSPORT PEUT-IL CONTRIBUER À OFFRIR UNE EXPÉRIENCE DU VISITEUR DE CLASSE MONDIALE?														
RESPECTE-T-IL LA CULTURE DES MONTAGNES?														
PEUT-IL AMÉLIORER LES SERVICES D'INFORMATION ET D'INTERPRÉTATION?														
PEUT-IL AMÉLIORER LES ENSEIGNEMENTS AUTOCHTONES?														
À QUEL POINT SERAIT-IL FACILE POUR LES UTILISATEURS D'UTILISER OU D'APPRENDRE À UTILISER CE MODE DE TRANSPORT?														
Avantages écologiques														
QUELLE QUANTITÉ D'ÉMISSIONS DE GES CE MODE DE TRANSPORT PRODUIT-IL HABITUELLEMENT?														
L'EXPLOITATION À LONG TERME DE CE MODE DE TRANSPORT AURA-T-ELLE DES BIENFAITS ÉCOLOGIQUES?														
L'EXPLOITATION À LONG TERME DE CE MODE DE TRANSPORT AURA-T-ELLE DES IMPACTS ÉCOLOGIQUES?														
EST-CE UN MODE DE TRANSPORT DURABLE OU À ÉNERGIE PROPRE?														
LES TRAVAUX REQUIS CRÉERONT-ILS DES AMÉLIORATIONS ÉCOLOGIQUES?														
LES TRAVAUX REQUIS AURONT-ILS DES IMPACTS ÉCOLOGIQUES?														

Annexe II : Cadre de sciences sociales potentiel

RENSEIGNEMENTS REQUIS	UTILITÉ	MÉTHODES EXISTANTES ET NOUVELLES MÉTHODES POSSIBLES
Fréquentation des lieux		
• Nombre • Type (accès en véhicule, en vélo, à pied; permis, activités de loisirs, activités commerciales et non commerciales) • Distribution temporelle au cours de la journée, de la semaine, du mois et de l'année • Distribution spatiale	• Comprendre les conditions actuelles (c.-à-d. améliorer la compréhension du volume et du type d'activités, des comportements des visiteurs, des caractéristiques de l'utilisation par les visiteurs) et les problèmes • Établir une base de référence et suivre les tendances au fil du temps • Éclairer l'établissement des conditions souhaitées • Orienter les stratégies de gestion possibles et estimer leurs effets • Cerner de nouvelles activités et des activités émergentes	• Données sur les permis et l'utilisation • Utilisation par les partenaires ou rapports financiers • Données de surveillance (y compris les observations du personnel sur le terrain) • Historique du site (c.-à-d. nombre d'utilisateurs d'un site Web) • Plateformes de médias sociaux (p. ex., Twitter, Strava) • Compteurs de trafic additionnels (routes ou sentiers) • Caméras (p. ex., caméras de gibier) • Stations d'inscription en libre-service • Rapports de patrouille • Rapports volontaires et obligatoires additionnels des partenaires (possibilité)

ANNEXE II

RENSEIGNEMENTS REQUIS	UTILITÉ	MÉTHODES EXISTANTES ET NOUVELLES MÉTHODES POSSIBLES
Caractéristiques des visiteurs		
• Taille du groupe • Origine des visiteurs • Données démographiques • Antécédents d'utilisation personnelle	• Éclairer l'établissement des conditions souhaitées • Orienter des stratégies de gestion possibles	• Sondages auprès des visiteurs • Plateformes de médias sociaux (p. ex., Twitter, Strava) • Données sur les permis et l'utilisation • Rapports sur l'utilisation commerciale • Commerce électronique (c.-à-d. achat de laissez-passer de parc ou flux de travail du système de réservation) • Partenariats avec des administrations et des organismes de commercialisation locaux
Caractérisation et qualité de l'expérience du visiteur		
	• Comprendre les motivations actuelles, les attentes et les expériences souhaitées	• Sondages auprès des visiteurs • Groupes de discussion • Médias sociaux
Sécurité des visiteurs		
	• Évaluer les risques • Cerner les causes principales de blessures ou de décès chez les visiteurs afin que le parc puisse prioriser les dangers à atténuer • Cerner le type de visiteur (sexe, âge, État et pays de résidence) le plus à risque de blessures, y compris les blessures mortelles, pour cibler les interventions	• Suivi du type, de la nature et de l'emplacement des appels à la police (relativement au parc) • Avertissements et contraventions de la police, et assistance aux visiteurs • Données sur les blessures subies par les visiteurs • Rapports annuels du parc • Plaintes validées

ANNEXE II

RENSEIGNEMENTS REQUIS	UTILITÉ	MÉTHODES EXISTANTES ET NOUVELLES MÉTHODES POSSIBLES
Niveau de dotation et de budget		
	• Évaluer les risques • Comparer la fréquentation historique au niveau de dotation et de budget historique au fil du temps	• Financement et revenus • Nombre d'employés à temps plein et d'employés saisonniers
Transport		
• Nombre de véhicules, utilisation du stationnement, taux de roulement du stationnement • Temps d'attente (entrée, arrêts des navettes) • Origine et mode de transport des visiteurs (et possiblement modes de déplacement disponibles ou envisagés par les visiteurs) • Données sur l'utilisation du service Roam (outre les embarquements et les débarquements) et paires origine-destination • Déplacements au sein du parc : modes utilisés et modes que les visiteurs utiliseraient, comme des services partagés (trottinettes ou vélos électriques) ou le transport à la demande	• Comprendre les tendances actuelles de l'utilisation par les visiteurs • Comprendre l'intensité de l'utilisation • Comprendre le changement du choix de mode de transport par les visiteurs au parc • Estimer les émissions de GES associées aux déplacements jusqu'au parc si des renseignements détaillés sur les véhicules sont recueillis (marque, modèle et année) (possibilité) • Déterminer qui sont les utilisateurs du service Roam, quand et comment les personnes se déplacent (voyageurs locaux ou visiteurs, familles ou utilisateurs seuls, personne apportant une poussette dans l'autobus, etc.)	• Déploiement de compteurs de trafic • Étude des plaques d'immatriculation • Surveillance des temps d'attente en plaçant un objet à un endroit significatif et en recueillant des données lorsque la file dépasse l'objet • Enquêtes par interrogation au passage aux entrées du parc, aux attractions principales, aux arrêts de Roam et aux destinations principales en ville (possibilité d'établir des partenariats avec des universités pour recueillir les données) • Données cellulaires (avantages : gros échantillons, possibilité de recueillir des échantillons longitudinaux; inconvénients : manque de données démographiques, généralement dispendieux)

RENSEIGNEMENTS REQUIS	UTILITÉ	MÉTHODES EXISTANTES ET NOUVELLES MÉTHODES POSSIBLES
Transport (suite)		
	• Envisager de réaliser une analyse de rentabilité des services de transport dans la ville de Banff, comme les trottinettes et vélos électriques, pour permettre aux visiteurs de se déplacer aisément en ville sur de courtes distances OU développer le service Roam pour y inclure un service de transport à la demande • Mesurer les émissions de GES et suivre les tendances de diminution des émissions	• Sondages en ligne pour interroger les visiteurs récents et le public général sur divers sujets relatifs au transport (avantages : économique, possibilité de joindre les visiteurs et les non-visiteurs, et de recueillir un large éventail de renseignements; inconvénients : possibilité que l'échantillon soit surtout composé de jeunes et de personnes maîtrisant bien la technologie, quoique cette population est changeante)
Installations		
	• Évaluer les risques • Exigences juridiques	• Utilisation de l'eau • Utilisation de l'énergie
Interprétation, éducation et bénévoles		
	• Déterminer comment le financement et le temps du personnel sont alloués à l'offre de programmes d'interprétation et d'éducation (ce qui inclut le nombre de contacts avec les visiteurs) • Créer des documents et des ensembles de données sur les ressources naturelles et culturelles dans le parc	

RENSEIGNEMENTS REQUIS	UTILITÉ	MÉTHODES EXISTANTES ET NOUVELLES MÉTHODES POSSIBLES
Ressources naturelles et culturelles		
	• Recueillir des données à l'échelle internationale sur le moment et l'endroit où une espèce est repérée (exige nécessairement qu'un visiteur déclare son observation, donc cette déclaration offre des données sur les visiteurs en plus des espèces)	
Conditions socioéconomiques de la collectivité à l'entrée		
	• Comprendre le contexte économique et social • Prédire les effets des décisions de gestion au-delà des limites du parc	• Municipalités de la vallée de la Bow • Chambre de commerce de la vallée de la Bow • Banff & Lake Louise Hospitality Association • Banff Canmore Community Foundation
Visites aux possibilités récréatives à proximité		
	• Brosser un portrait régional de l'importance de l'expérience du visiteur dans le parc • Éclairer les stratégies de gestion possibles (dispersion coordonnée, p. ex.)	• Parcs provinciaux de l'Alberta/ région de Kananaskis • Parcs provinciaux de la Colombie-Britannique • Parcs nationaux Jasper, Yoho et Kootenay

RENSEIGNEMENTS REQUIS	UTILITÉ	MÉTHODES EXISTANTES ET NOUVELLES MÉTHODES POSSIBLES
Participation aux activités de loisir et tendances		
	• Décrire les conditions actuelles (p. ex., expérience du visiteur souhaitée par les résidents locaux, visiteurs exclus par le passé et autres visiteurs) • Éclairer les stratégies de gestion pour accroître la pertinence, la diversité et l'inclusion • Éclairer l'établissement des conditions souhaitées • Anticiper les tendances	
Tendances du tourisme régional		
	• Accroître la connaissance des liens entre le parc et les habitudes de déplacement; comprendre les caractéristiques des visiteurs	• Banff & Lake Louise Tourism • Tourism Canmore Kananaskis • Calgary Tourism • Tourism Jasper • Travel Alberta • Destination BC • Destination Canada