
Ontario
#CycleON
Stratégie cycliste de l'Ontario

#CycleON Stratégie cycliste de l'Ontario

Bienvenue

Message du ministre

Avant-propos

La nécessité d'agir : les bienfaits du cyclisme à l'échelle de la province

Vision, principes et objectifs de l'Ontario sur 20 ans

Orientations stratégiques

1 Aménagement de collectivités saines, actives et prospères

2 Amélioration de l'infrastructure cyclable

3 Amélioration de la sécurité des rues et des routes

4 Sensibilisation au vélo et modification des comportements

5 Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme

Des mesures pour concrétiser la vision

Annexe

Participants aux ateliers #CycleON

Ressources en ligne connexes

Notes de fin

Télécharger la version imprimable

Message du ministre

Je suis heureux de vous présenter *#CycleON*, la vision de l'Ontario sur 20 ans en matière de cyclisme. *#CycleON* est une stratégie solide intégrée qui vise à faire de l'Ontario la province canadienne par excellence en ce qui a trait au cyclisme.

Nous ne vivons pas dans un monde composé de cyclistes, d'automobilistes, de piétons, d'utilisateurs de fauteuil roulant et d'usagers du transport en commun. Nous vivons plutôt dans un monde où la population est en mouvement. Qu'il s'agisse d'une fillette de huit ans qui se rend à l'école à pied, d'une mère qui va au travail à vélo ou d'un père qui emprunte l'autoroute 417, nous faisons tous des choix à propos de nos déplacements. Nous prenons nos décisions en fonction du temps de déplacement, de la commodité et, pour beaucoup d'entre nous, de l'éthique et de la responsabilité civique. La présente stratégie constitue un pas de plus pour offrir aux Ontariennes et aux Ontariens des options saines, pratiques et sûres quant à la façon dont ils souhaitent se déplacer.

Les Ontariens nous ont dit qu'ils voulaient des possibilités de transport pratiques et abordables, qui consomment moins de carburant, qui nécessitent une infrastructure moins coûteuse, et qui sont sûres et moins polluantes. Ils souhaitent des transports qui rapprochent les quartiers et qui s'intègrent harmonieusement au milieu bâti de leur collectivité.

Nous croyons que *#CycleON* ajoutera beaucoup à ces options en offrant aux Ontariens et à leur famille une mobilité accrue.

Pour concrétiser notre vision d'un Ontario propice au vélo, nous devons travailler en partenariat – entre les ministères, avec les municipalités, les écoles, les sociétés de transport, les associations cyclistes, les organisations touristiques, les automobilistes, les organismes de promotion de la santé, et de nombreux autres. Tous ont un rôle à jouer.

J'aimerais remercier sincèrement tous nos partenaires ainsi que les Ontariennes et les Ontariens, en particulier le millier de nos concitoyens qui nous ont transmis de précieux conseils et suggestions au cours de l'élaboration de la Stratégie.



Le ministre des Transports et ministre de l'Infrastructure,

Glen Murray



Avant-propos

Le cyclisme a beaucoup d'adeptes en Ontario, comme activité récréative autant que comme moyen de transport quotidien.

Selon de récentes enquêtes du ministère des Transports menées sur les usagers de la route en Ontario, près de 1,2 million d'adultes font du vélo tous les jours au printemps, à l'été et à l'automne, et 2,8 millions en font au moins une fois par semaine. Toutefois, ces chiffres élevés ne révèlent pas tout; en effet, de nombreuses collectivités de la province comptent très peu de cyclistes.

Le cyclisme entraîne un éventail de bienfaits sur les plans de la santé, de l'économie, de l'environnement et de la société, notamment l'amélioration de la santé, la réduction des coûts des soins de santé par la baisse des taux de maladies chroniques grâce à la vie active, la réduction de la congestion routière dans les milieux urbains, l'assainissement de l'environnement et l'accroissement de l'offre touristique dans la province.

Nouvelle stratégie pour accroître le cyclisme en Ontario

Portant sur les 20 prochaines années, *#CycleON : Stratégie cycliste de l'Ontario* offre une réflexion sur les mesures à prendre pour aider la population et les collectivités de l'Ontario à tirer le meilleur parti des avantages du cyclisme. Elle vise à encourager la croissance du cyclisme et à améliorer la sécurité à vélo dans toute la province.

Une vision audacieuse, des objectifs ambitieux et un ensemble d'orientations stratégiques soigneusement ciblées sont au cœur de la Stratégie. Ceux-ci guideront la mise au point des politiques, des programmes et des lois au cours des 20 prochaines années. La concrétisation de la vision de la Stratégie exige un engagement de tous les partenaires en vue de la prise de mesures intégrées pour :

- l'aménagement de collectivités saines, actives et prospères;
- l'amélioration de l'infrastructure cyclable;
- l'amélioration de la sécurité des rues et des routes;
- la sensibilisation au vélo et la modification des comportements;
- la croissance du cyclotourisme en Ontario.

Le cyclisme est une vaste activité touchée par les mesures prises par de nombreuses organisations, y compris les différents paliers de gouvernement, les associations de cyclistes et de transport, les organismes voués à la sécurité, les entreprises et les services de santé. Le gouvernement de l'Ontario désire travailler avec tous les groupes s'intéressant au vélo pour réaliser la vision de la présente Stratégie.

Idées tirées d'un peu partout dans la province

Pour élaborer la meilleure stratégie possible, nous avons demandé au grand public et aux parties intéressées de lui transmettre leurs commentaires, leurs suggestions et leurs idées.

Le taux de réponse a été extraordinairement élevé. En effet, nous avons reçu plus de 1 000 soumissions écrites, la plupart de simples citoyens, en réponse à la version préliminaire de Stratégie cycliste antérieure, publiée à des fins de consultation en novembre 2012.


Référence photographique : © Imprimeur de la Reine pour l'Ontario

Avant-propos (suite)

Nous avons également réuni, à l'occasion d'ateliers d'une journée, des représentants de 24 organisations, notamment des municipalités, des organismes cyclistes, des associations automobiles, des services de santé publique, la Police provinciale de l'Ontario, des experts en infrastructure et des militants cyclistes, en vue d'obtenir leurs commentaires.

Parmi les principaux points de préoccupation mentionnés, citons la nécessité d'améliorer l'infrastructure cycliste, la sécurité et la sensibilisation des usagers de la route.

En outre, en juin 2012, le Bureau du coroner en chef de l'Ontario a publié un examen de tous les décès dus aux accidents de vélo survenus en Ontario de 2006 à 2010[1]. L'examen recommandait notamment que le ministère des Transports (MTO) élabore une nouvelle stratégie sur le cyclisme en Ontario.

Prochaines étapes

#CycleON : *Stratégie cycliste de l'Ontario* sera mise en œuvre par des plans d'action permanents pluriannuels. La Stratégie présente la voie à suivre pour concrétiser la vision sur 20 ans; les plans d'action contiennent un processus étape par étape pour atteindre nos buts. Tous les commentaires, suggestions et idées reçus ont permis de façonner la vision, les objectifs et les orientations stratégiques contenues dans *#CycleON*. La liste des initiatives possibles issues des consultations orientera les plans d'action futurs.

Ces plans d'action, qui seront aussi mis au point en consultation avec nos partenaires, traduiront les objectifs et les orientations stratégiques de la Stratégie cycliste en des projets et initiatives précis. Chacun comprendra des paramètres de mesure et des indicateurs de rendement spécifiques, fera état des progrès réalisés, présentera les nouveaux enjeux et les tendances émergentes, définira les projets et établira les partenariats qui permettront d'atteindre les résultats.

Le gouvernement est déterminé à accroître le nombre de citoyens qui font du vélo dans la province et à améliorer leur sécurité. Mais nous n'y arriverons pas seuls. La force de la Stratégie réside dans la puissance des partenariats et de la collaboration qui l'alimentent. Nous avons besoin du soutien des municipalités, du grand public, des usagers de la route, des entreprises et des organisations non gouvernementales.

Nous sommes impatients de collaborer avec toutes les parties intéressées et de soutenir leur travail pour créer un Ontario où le vélo est largement accepté et reconnu comme un moyen de transport quotidien normal, sûr et pratique par les citoyens de tous les âges.



Référence photographique : Ville de Toronto

Résumé de la Stratégie cycliste de l'Ontario

Vision 2033

En Ontario, le cyclisme est reconnu, respecté et apprécié comme moyen de transport essentiel offrant à la population et aux collectivités des avantages entre autres sur les plans de la santé, de l'économie de l'environnement et de la société.

Principes directeurs

Sécurité + **Accessibilité et interconnexion** + **Partenariats**

Objectifs pour 2033

1

L'Ontario est considéré comme la meilleure province canadienne pour le cyclisme et figure parmi les 10 princi paux endroits dans le monde pour faire du vélo. Au moins une ville ontarienne figure parmi les 10 principales villes cyclistes du monde.

2

L'environnement bâti de la plupart des collectivi-tés de l'Ontario soutient l'utilisation du vélo pour tous les déplacements de moins de 5 km et en fait la promotion.

3

L'environnement cyclable de l'Ontario est sûr pour les gens de tous les âges, en vue d'atteindre zéro décès et un taux de blessures graves très faible.

4

Des réseaux de voies cyclables sûres reliant les villes et les municipalités de l'Ontario permettent aux citoyens de se déplacer à vélo entre le travail, l'école, la maison et leurs principales destinations.

5

L'Ontario est doté d'un réseau de parcours cyclistes intégré couvrant toute la province.

Orientations stratégiques

Collectivités saines, actives et prospères

- Amélioration des dispositions relatives au cyclisme lors du réexamen des politiques, des lignes directrices et des lois en matière de planification
- Conclusion de partenariats avec les municipalités en vue de mettre en œuvre des politiques et d'élaborer des plans de cyclisme ou de transport actif selon les besoins
- Conclusion de partenariats avec les municipalités et les sociétés de transport en vue d'intégrer le vélo au transport en commun
- Amélioration de l'adaptation aux vélos des immeubles institution-nels, résidentiels et commerciaux

Infrastructure cyclable

- Conclusion de partenariats de financement avec les munici-palités et le gouvernement fédéral pour l'aménagement de parcours cyclables municipaux et provinciaux
- Assujettissement du respect des lignes directrices sur l'aménagement à l'obtention d'un financement
- Financement de projets pilotes municipaux et provinciaux touchant l'infrastructure cycliste afin de tester de nouvelles idées et de recueillir des données
- Élimination d'obstacles et simplification des processus d'approbation des nouvelles infrastructures cyclables

Sécurité accrue des rues et des routes

- Réexamen des lois touchant le cyclisme et recommandations de modifications en fonction des dernières recherches
- Poursuite de la sensibilisation des usagers quant aux règles de la route et renforcement des habiletés cyclistes
- Collaboration avec les services de police pour assurer l'uniformité de l'application du Code de la route et ainsi améliorer la sécurité à vélo

Sensibilisation au vélo et changements de comporte-ments

- Campagnes provinciales pour encourager davantage de citoyens à faire du vélo, plus souvent
- Élaboration et partage de pratiques exemplaires, de recherches et de données sur le cyclisme
- Encouragement de la formation cycliste dans les écoles et à l'échelle des collectivités

Cyclotourisme

- Promotion de l'Ontario comme destination de cyclotourisme de premier plan
- Établissement d'un réseau cyclable provincial, qui servira à définir les priorités relativement aux investissements futurs dans les infrastructures sur les routes provinciales
- Amélioration de l'expérience cycliste en Ontario et des liaisons intermodales en collaborant avec nos partenaires pour ainsi offrir des installa-tions à destination, des cartes des parcours cyclables et des applications pour s'orienter

Plans d'action futurs

La nécessité d'agir : *les bienfaits du cyclisme à l'échelle de la province*

Le vélo est un plaisir simple qui attire des adeptes de tous les âges et de toutes les capacités. Pour celui qui la pratique, il s'agit d'une activité saine qui lui permet de réduire ses coûts de transport.

Si nous multiplions les bienfaits du vélo chez chaque cycliste par des millions, nous constatons que les retombées sont énormes sur les plans personnel, social, environnemental et économique.

Des recherches menées un peu partout dans le monde indiquent que l'accroissement du nombre d'adeptes du cyclisme entraîne de nombreux avantages. En effet, la croissance du vélo comme moyen de transport quotidien et comme loisir permettrait d'aborder des enjeux urgents auxquels l'Ontario fait actuellement face.

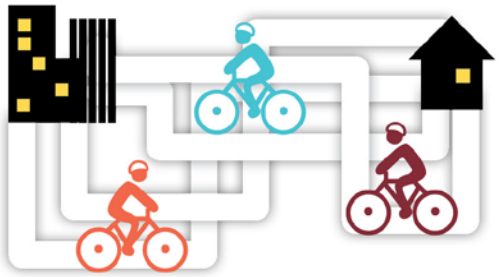
Une multitude de vertus

Si le nombre de déplacements effectués à bicyclette augmentait, quels avantages en tirerions-nous?

Amélioration de la santé publique et individuelle

Le vélo permet de rester actif. L'inactivité physique constitue un important facteur de risque de maladies cardiovasculaires, de maladies osseuses et articulaires, de diabète, de cancer, d'hypertension et de dépression.[2] En faisant du vélo, vous brûlez évidemment plus de calories qu'en étant assis dans une voiture; c'est pourquoi l'Ontario Medical Association recommande de l'intégrer dans nos vies quotidiennes[3]. Bon nombre de citoyens atteindraient le niveau d'activité physique recommandé par leur médecin simplement en se rendant au travail à bicyclette, par exemple.

L'accroissement du cyclisme aurait des bienfaits cumulatifs sur la société. Selon l'Association médicale canadienne, « une augmentation de 10 % de l'activité physique pourrait réduire de 150 millions de dollars par année les dépenses directes en soins de santé. Ce total n'inclut pas les coûts indirects comme la perte de productivité attribuable à la maladie, les décès prématurés et tout un éventail d'autres problèmes facteurs, y compris les maladies mentales et la qualité de vie médiocre.»[4]



19 780

Nombre moyen de Torontoises et de Torontois qui se rendent chaque jour au travail à vélo[13]

La nécessité d'agir : les bienfaits du cyclisme à l'échelle de la province (suite)

Le cyclisme permet également d'améliorer la santé mentale. La maîtrise du stress et un bon équilibre travail-vie personnelle sont des facteurs essentiels de bien-être mental. Selon le ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario, la pratique d'activités physiques comme le cyclisme permet de surmonter le stress, d'accroître sa confiance en soi et de nouer des amitiés.

Assainissement de l'environnement

La consommation d'un litre de carburant produit environ 2,3 kg de dioxyde de carbone (CO_2), le gaz à effet de serre (GES) qui contribue le plus aux changements climatiques[5]. En moyenne, le transport représente environ le tiers des émissions de GES de l'Ontario.[6]

Le vélo ne produit aucune émission significative de GES ni d'autres polluants atmosphériques. Ainsi, une hausse du nombre de gens qui optent pour le vélo entraînerait une baisse des émissions.

Selon une étude du Bureau de santé publique de Toronto, la pollution atmosphérique attribuable à la circulation routière causerait uniquement dans la ville de Toronto quelque 440 morts prématurées et 1 700 hospitalisations chaque année[7]. La diminution de la pollution de l'air grâce au remplacement des déplacements en automobile par des déplacements à vélo contribuerait à faire décroître le nombre de morts prématurées et d'hospitalisations.

Des dollars et des cents

Le cyclotourisme explose. En 2010, deux millions de touristes canadiens ont fait du vélo pendant leurs vacances en Ontario et ont dépensé 391 millions de dollars, une hausse de 18 % par rapport à l'année précédente.[8]



Référence photographique : © Imprimeur de la Reine pour l'Ontario

CAS CONCRET

Viser l'excellence

Une communauté composée de la crème de la crème

La communauté cycliste de l'Ontario est vaste, hétérogène et en croissance. Elle comprend quelque 500 détaillants de vélo[14], en plus de fabricants d'équipement, d'exploitants d'entreprises touristiques et de cyclotouristes provenant de partout dans le monde. Les millions d'adeptes de vélo de la province constituent le cœur de cette communauté. Ces adeptes sont autant des cyclistes du dimanche que des athlètes d'élite de renommée internationale, un groupe que Cervélo Cycles, établie à Toronto, connaît très bien.

Cervélo Cycles a été fondée en 1995 par les ingénieurs Phil White et Gérard Vroomen, qui rêvaient de concevoir des vélos de contre-la-montre à rendement supérieur. Y sont-ils parvenus? Aux Jeux olympiques de Pékin, en 2008, plus de 40 athlètes roulaient en Cervélo, remportant 10 médailles – trois d'or, cinq d'argent et deux de bronze. La même année, Carlos Sastre a gagné le Tour de France sur son Cervélo.

À l'instar des fondateurs de Cervélo Cycles, nous avons la possibilité d'être des chefs de file mondiaux. Si nous concrétisons cette vision, nous changerons la vie de la population de l'Ontario pour des générations.

La nécessité d'agir : les bienfaits du cyclisme à l'échelle de la province (suite)

Un exploitant de gîte touristique de la région de Niagara signalait que les cyclistes formaient la moitié de sa clientèle, ce qui représente une augmentation considérable au cours des 10 dernières années[9]. Le cyclo-tourisme présente un formidable potentiel de croissance dans les régions urbaines et rurales de l'Ontario. La province compte des centaines de parcours cyclables municipaux et provinciaux; leur intégration en un réseau provincial créerait encore davantage d'occasions touristiques.

Les commerces locaux bénéficient également des dépenses quotidiennes des Ontariens à vélo. Dans les zones urbaines, les cyclistes et les piétons dépensent plus dans les commerces locaux que les automobilistes, selon une étude menée par le Clean Air Partnership.[10]

Potentiel cycliste de l'Ontario

Selon le *Road Safety Marketing Attitude and Behaviour Survey 2013* du ministère des Transports, en Ontario, près de 1,2 million d'adultes utilisent le vélo tous les jours au printemps, à l'été et à l'automne, et 2,8 millions font du vélo au moins une fois par semaine.

Malgré des données encourageantes à l'échelle de la province, les chiffres sur le nombre de navetteurs à vélo varient énormément. Ils montrent également l'ampleur du potentiel d'accroissement du vélo comme moyen de transport.

Dans les petites villes, le vélo représente souvent un pourcentage élevé des déplacements en raison des courtes distances entre les destinations. À Espanola, par exemple, 5 % de toutes les navettes se faisaient à bicyclette, alors qu'à Toronto, le chiffre est d'environ 1,7 %.[11]

Les chiffres donnent à penser que le potentiel d'augmentation du nombre d'Ontariens qui se rendent régulièrement au travail ou à l'école à bicyclette est élevé. En effet, dans la province, un habitant sur trois vit à moins de cinq kilomètres de son travail[12]; un adulte peut facilement parcourir cette distance à vélo en 30 minutes ou moins en moyenne. L'un de nos objectifs consiste justement à ce que le milieu bâti de la plupart des collectivités de l'Ontario soutienne l'utilisation du vélo pour tous les déplacements de moins de 5 km et en fasse la promotion.

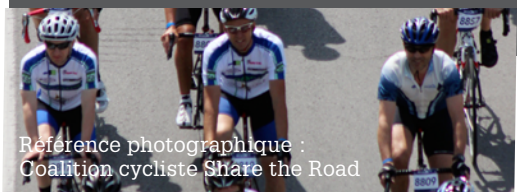
Le cyclisme n'est pas possible pour tous; il n'est pas toujours pratique et n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite. Cependant, il sera avantageux pour nous tous d'en faire une option de transport viable pour davantage d'Ontariens.

CAS CONCRET

Bienfaisance à vélo

Pédaler pour améliorer la vie de tous les Canadiens

La hausse du nombre d'activités de bienfaisance à vélo constitue un signe indéniable de la popularité croissante du cyclisme en Ontario. Leur envergure varie, allant de tours du quartier aux randonnées de deux jours, comme le Vélotour SP, qui va de Grand Bend à London. En 2013, le plus important de ces événements, la Randonnée Becel pour les maladies du cœur, a réuni 13 000 cyclistes qui ont pris d'assaut les rues et les routes express du centre-ville de Toronto, fermées à la circulation, pour recueillir 5,5 millions de dollars en vue de soutenir la recherche et de faire la promotion de la santé. Pour beaucoup, ces activités constituent des événements annuels qui sont des occasions précieuses de redonner à leur collectivité tout en s'amusant.



Référence photographique : Coalition cycliste Share the Road

Vision, principes et objectifs de l'Ontario sur 20 ans

Vision 2033 : Créer un Ontario propice au vélo

L'accroissement du nombre de cyclistes en Ontario pourrait offrir à long terme des bienfaits importants énormes. Mais le chemin sera parsemé d'embûches.

Pour que l'Ontario tire profit des avantages de la croissance du vélo, il faut accroître la compréhension et la sensibilisation en mettant en place des programmes d'information et de diffusion. Il faut accroître les infrastructures cyclables dans les collectivités. Il est nécessaire d'améliorer la sécurité des environnements cyclistes pour encourager la population à enfourcher davantage leur vélo. En outre, les voies cyclables de la province doivent être mieux reliées pour créer de nouvelles possibilités de cyclotourisme.

Cette tâche colossale prendra du temps et regroupera de nombreux partenaires : plusieurs ministères et organismes provinciaux, des municipalités de tout l'Ontario, des groupes d'usagers de la route, des entreprises et des organisations non gouvernementales.

Le ministère des Transports (MTO) jouera un rôle central dans ce processus en se faisant le champion de l'acceptation du cyclisme et de son adoption comme moyen de transport de grande valeur. En outre, il élaborera des lignes directrices et réexaminera les politiques, les pratiques et les lois liées au cyclisme et en recommandera des mises à jour, en s'appuyant sur les dernières recherches. Le gouvernement de l'Ontario soutiendra les travaux de ses partenaires pour que nous puissions créer ensemble un réseau cyclable plus sûr et plus pratique partout dans la province.



Vision 2033

Pour façonner nos collaborations et nos partenariats, nous présentons une vision à long terme de ce que nous arriverons à réaliser en travaillant ensemble. Elle offre un portrait de l'Ontario dans 20 ans, où le cyclisme est largement accepté comme un élément normal de la vie quotidienne.

En Ontario, le cyclisme est reconnu, respecté et apprécié comme moyen de transport essentiel offrant à la population et aux collectivités des avantages entre autres sur les plans de la santé, de l'économie, de l'environnement et de la société.

Vision, principes et objectifs de l'Ontario sur 20 ans (suite)

Principes directeurs

Un ensemble de principes directeurs guide la mise au point de stratégies qui nous permettront de concrétiser la vision. Ils se fondent sur les valeurs communes et s'harmonisent avec les initiatives d'élaboration de politiques publiques et de programmes entreprises par tous les paliers de gouvernement partout dans la province.

Sécurité

La sécurité de tous les usagers de la route, y compris les cyclistes, est primordiale.

Accessibilité et interconnexion

En Ontario, le cyclisme est accessible aux gens de tous les âges et de toutes les capacités. Les réseaux cyclables sont reliés et intégrés aux autres modes de transport.

Partenariats

Les partenariats et la collaboration entre toutes les parties intéressées – les cyclistes, tous les ordres de gouvernement, l'industrie et les chercheurs – sont essentiels à l'accroissement de la part que représente le cyclisme dans l'ensemble des modes de transport en Ontario.

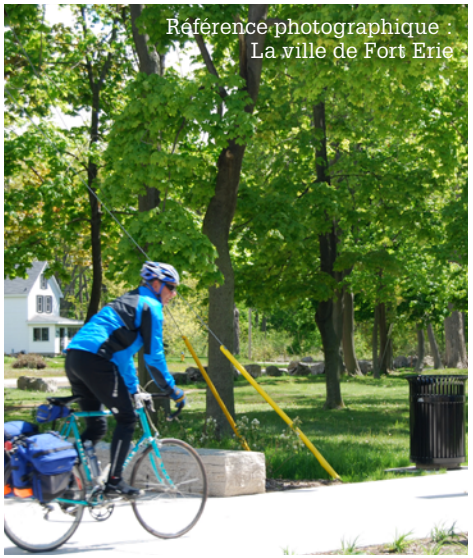
Objectifs pour 2033

Les objectifs fournissent des cibles précieuses afin de mesurer nos progrès, d'ajuster nos priorités et d'évaluer les nouvelles occasions. En choisissant des objectifs ambitieux, nous concevons un Ontario qui offre des occasions de faire du vélo qui figurent parmi les meilleurs du monde.

1 L'Ontario est considéré comme la meilleure province canadienne pour le cyclisme et figure parmi les 10 principaux endroits dans le monde pour faire du vélo. Au moins une ville ontarienne figure parmi les 10 principales villes cyclistes du monde.

2 Le milieu bâti de la plupart des collectivités de l'Ontario soutient l'utilisation du vélo pour tous les déplacements de moins de 5 km et en fait la promotion.

3 L'environnement cyclable de l'Ontario est sûr pour les gens de tous les âges, en vue d'atteindre zéro décès et un taux de blessures graves très faible.



Référence photographique : La ville de Fort Erie

4 Des réseaux de voies cyclables sûres reliant les villes et les municipalités de l'Ontario permettent aux citoyens de se déplacer à vélo entre le travail, l'école, la maison et leurs principales destinations.

5 L'Ontario est doté d'un réseau de parcours cyclistes intégré couvrant toute la province.

Vision, principes et objectifs de l'Ontario sur 20 ans (suite)

Orientations stratégiques

Pour un individu, faire du vélo est une simple activité. Cependant, il est plus complexe de rendre le cyclisme sûr et pratique pour des millions d'adeptes chaque jour. Pour atteindre nos objectifs, nous devons agir de façon coordonnée sur plusieurs fronts. Ainsi, pour accroître le nombre de cyclistes en Ontario et leur sécurité, nous proposons les orientations suivantes :

1 Aménagement de collectivités saines, actives et prospères

L'aménagement des collectivités de l'Ontario a évolué depuis l'après-guerre. De nos jours, nous visons à créer des collectivités dans lesquelles les activités résidentielles et commerciales se côtoient dans un environnement qui favorise le transport actif. Il s'agit de bâtir des communautés actives où il fait bon vivre et où les biens, les services et les emplois sont facilement accessibles en vélo. Pour créer des collectivités saines, il est essentiel de tenir compte du cyclisme dans la planification de l'utilisation des terres et du transport.

2 Amélioration de l'infrastructure cyclable

Pour accroître l'utilisation quotidienne du vélo, il faudra accroître le nombre de pistes cyclables, de parcours cyclistes et de correspondances de transport propices aux vélos. Dans la construction de cette infrastructure, il sera essentiel de tenir compte des nouvelles lignes directrices en matière de conception qui profiteront à tous les usagers de la route. Nous pouvons également explorer des modèles innovateurs de financement et d'aménagement qui soutiennent cette croissance.

3 Amélioration de la sécurité des rues et des routes

Nous arriverons à réduire le nombre de cyclistes victimes d'un accident mortel ou de blessures en fondant les lois et les politiques en matière de circulation routière sur les recherches les plus récentes afin qu'elles tiennent compte des différences entre les bicyclettes et les véhicules motorisés. Le renforcement de l'application de la loi, l'amélioration de la formation cycliste et la sensibilisation des usagers de la route contribuent également à rendre les routes et les rues plus sûres.

4 Sensibilisation au vélo et modification des comportements

Pour faire augmenter le nombre de cyclistes, il faudra communiquer les bienfaits de cette activité, partager des données et des recherches liées au cyclisme et faire preuve de leadership quant aux questions qui touchent le vélo.

5 Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme

L'industrie ontarienne du cyclotourisme est en plein essor et offre de nouveaux débouchés économiques pour les collectivités. Les sentiers cyclables sur route et hors route abondent; s'ils étaient reliés à un réseau pan-ontarien, il serait très probable que le cyclotourisme prendrait un nouvel élan.

Orientations stratégiques



1 Aménagement de collectivités saines, actives et prospères

2 Amélioration de l'infrastructure cyclable

3 Amélioration de la sécurité des rues et des routes

4 Sensibilisation au vélo et modification des comportements

5 Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme

Référence photographique : Goh Iromoto/Waterfront Regeneration Trust

1

Aménagement de collectivités saines, actives et prospères

De nombreuses collectivités de toute la province se sont attelées à la planification des changements au cours des 20 prochaines années.

Parmi les principaux enjeux, citons la croissance de la population, les changements démographiques, les mutations industrielles, l'urbanisation, la congestion, la durabilité de l'environnement et la hausse des coûts des soins de santé.

Il est souvent coûteux et complexe de s'attaquer à ces difficultés en raison du mode d'aménagement des collectivités qui a cours depuis 60 ans.

Dans l'après-guerre, la planification et l'aménagement tendaient à séparer les différents types d'utilisation du territoire pour établir des quartiers à fonction unique, comme des quartiers strictement résidentiels ne comptant aucun commerce, ou des quartiers commerciaux où personne n'habite. Cette vision a éloigné les différents endroits où les citoyens se rendent chaque jour, diminuant ainsi la viabilité du vélo comme moyen de transport.

La structure routière d'après-guerre – de larges artères principales droites et rapides, avec, entre elles, des culs-de-sac et des croissants sinueux non reliés – a davantage réduit la viabilité du vélo, puisque les déplacements à bicyclette impliquaient souvent de circuler dans une rue principale très passante.

Parmi les effets de la dépendance envers les véhicules motorisés pour les déplacements quotidiens sur la santé de la population, citons la tendance à l'inactivité physique, qui peut entraîner des maladies chroniques, et l'augmentation de la pollution atmosphérique.

En résumé, l'aménagement de collectivités propices au vélo offre une multitude de bienfaits.

Planification et aménagement de collectivités saines et actives

La bonne nouvelle, c'est que notre vision de l'urbanisme change. Depuis plus de 10 ans, la province et bon nombre de municipalités ont mis les concepts de rues complètes et de collectivités saines et actives au cœur de la planification et de l'aménagement, et elles en font la promotion afin d'accroître le cyclisme.



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario.

Que sont les collectivités saines et actives? Il s'agit de collectivités qui permettent de demeurer actif physiquement et socialement, qui créent des bienfaits pour la santé et qui favorisent le vieillissement au sein de la communauté. Ce sont des collectivités où il est facile de recourir au transport actif pour se rendre au travail ou à l'école, magasiner et visiter des amis. De son côté, le transport actif s'entend du transport à énergie humaine, y compris la marche, le vélo, le fauteuil roulant ou le patin à roues alignées.

1

Aménagement de collectivités saines, actives et prospères (suite)



Référence photographique : www.pedbikeimages.org/ Laura Sandt

Du point de vue de la planification de l'usage du territoire et du transport, les collectivités saines et actives sont généralement compactes, à fonction mixte et plutôt autonome à l'échelle locale. Elles disposent des infrastructures de transport nécessaires pour soutenir autant la marche et le vélo que la conduite automobile.

Les collectivités saines et actives répondent aux besoins quotidiens de leurs habitants pendant une vie entière en offrant un accès pratique aux emplois, aux services locaux, à l'infrastructure résidentielle et communautaire, y compris le logement abordable, les écoles, les lieux de loisirs et les espaces verts. Ces collectivités sont bien desservies par le transport en commun et offrent différentes options de transport sûr non motorisé.

Idéalement, une collectivité saine et active permet le transport actif pour les déplacements quotidiens de 5 km ou moins et en fait la promotion. Pour ce faire, les routes doivent être sûres et pratiques pour les usagers de tous les âges et de toutes les capacités. Elles doivent également être liées au transport en commun et à d'autres moyens de transport, ainsi qu'aux principales destinations et aux grands centres d'activités.

De son côté, le concept des rues complètes sous-tend l'aménagement des routes et des lieux publics adjacents de façon à tenir compte des citoyens de tous les âges et de toutes les capacités, et de tous les modes de déplacement. Bref, les rues complètes sont conçues pour tous les usagers de la route. Elles offrent un accès sûr et confortable aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun. Il ne s'agit pas d'un ajout après coup, mais bien d'une caractéristique faisant partie intégrante de la planification. L'aménagement et la conception des rues complètes prennent également en considération le milieu bâti le long de la route – les types d'utilisations, les fonctions mixtes et l'architecture des bâtiments – et la relation entre le milieu bâti et les espaces publics.

528 sur 1 000 000

Nombre estimatif de morts prématurées qui seraient évitées en 2030 à Londres grâce à une hausse de l'activité physique, si la marche doublait et si l'utilisation du vélo était multipliée par 8[15]



1

Aménagement de collectivités saines, actives et prospères (suite)

En ce qui concerne le vélo, il peut s'agir de différentes formes de voies cyclables, d'éléments d'apaisement de la circulation, d'espaces de stationnement, d'un milieu agréable bordé d'arbres, etc.

Il ne s'agit pas d'une vision cloisonnée de l'aménagement routier. Selon les rues, l'équilibre entre les diverses infrastructures de transport différera, pour répondre aux besoins actuels et futurs de tous les usagers de la route, peu importe leur âge ou leurs capacités. Il s'agit d'intégrer une vaste gamme d'options de transport et d'outils de gestion de la circulation pour soutenir la qualité de vie, la viabilité économique et la durabilité environnementale.

Plusieurs villes ontariennes, notamment Ajax, Ottawa, Toronto et Waterloo, explorent actuellement les principes des rues complètes ou les intègrent à leurs projets en cours.

Tabler sur les progrès réalisés

Le cyclisme joue un rôle de plus en plus important dans le processus de planification du transport en Ontario.

Ce moyen de transport fait partie des modes de locomotion touchés par la Déclaration de principes provinciale (DPP) du ministère des Affaires municipales et du Logement, qui contient les orientations en matière d'aménagement du territoire pour toute la province. La DPP établit une vision visant à encourager l'existence de collectivités saines et actives en planifiant les rues, les installations et les espaces publics afin qu'ils soient sûrs et facilitent la circulation à pied ou à vélo. Différentes sections de la DPP contiennent une orientation précise sur l'infrastructure cycliste, à l'instar d'autres plans régionaux, comme le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.



Référence photographique : Ville de Waterloo

CAS CONCRET

Un projet de rue complète en Ontario

Waterloo transforme une artère à quatre voies

À Waterloo, la rue Davenport, construite dans les années 1970, était une artère collectrice à quatre voies reliant des quartiers résidentiels au réseau d'artères principales et à un grand centre commercial. En 2006, à la suite de plaintes de résidents du secteur, la Ville a commandé une étude qui a confirmé que la vitesse et le nombre de collisions étaient élevés et a révélé que la capacité de l'artère était plus de deux fois supérieure au volume du trafic. De 2010 à 2012, la Ville a donc reconstruit la rue Davenport pour la transformer en artère à deux voies et la doter d'une piste cyclable. Elle y a également apporté diverses améliorations pour les piétons et le transport en commun. Il est incontestable que la rue a été améliorée visuellement, et des indications préliminaires – comme la réduction de la vitesse et des collisions ainsi que la hausse du nombre de cyclistes et de piétons – montrent que bon nombre des objectifs du projet ont été atteints.

1

Aménagement de collectivités saines, actives et prospères (suite)



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario. Référence photographique : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, Ministère de l'Infrastructure

CAS CONCRET

Politiques de rues complètes aux États-Unis.

Aux États-Unis, des collectivités locales et des États adoptent de nouvelles visions en aménagement routier

Aux États-Unis, de nombreux gouvernements d'État et des centaines d'administrations locales ont adopté des politiques de rues complètes.

Le département des Transports de Caroline du Nord, qui a adopté une telle politique en 2009, est l'un de ceux-là. Cette politique comprend un engagement à offrir un réseau efficace de transport multimodal, de façon à tenir compte des besoins en matière d'accès, de mobilité et de sécurité des automobilistes, des usagers du transport en commun, des cyclistes et des piétons, peu importe leur âge ou leurs capacités[16]. Des dérogations sont prévues, en particulier dans les régions rurales.

Pour soutenir la mise en œuvre de la politique, le Département a élaboré des lignes directrices en matière de planification et d'aménagement de rues complètes, *Complete Streets Planning and Design Guidelines*. Il offre également des formations pour fournir des renseignements techniques sur l'application des concepts contenus dans ses lignes directrices.

Toutes les municipalités ontariennes préparent des plans officiels qui orientent leur croissance et leur aménagement à long terme. Ces plans constituent le principal véhicule de mise en œuvre des politiques provinciales, comme la DPP, et des enjeux locaux.

Après son adoption par le conseil local, le plan officiel doit être approuvé par le palier supérieur de l'administration municipale ou la province, selon le cas. Ensuite, toute décision liée à la planification devra respecter le plan officiel. Les municipalités intègrent de plus en plus dans leur plan officiel des politiques et des approches de mise en œuvre des concepts de rues complètes et de collectivités saines et actives. En outre, un nombre croissant de municipalités mettent en place des plans directeurs des transports ou du cyclisme au sein de leur cadre stratégique et établissent des stratégies de mise en œuvre.

Partenariats pour la planification des réseaux de transport actif

L'aménagement et la construction de réseaux de transport actif sont une compétence que se partagent le gouvernement provincial et les municipalités. Les partenariats, la collaboration et la coordination sont essentiels à la réussite des projets.

1

Aménagement de collectivités saines, actives et prospères (suite)

Pour aider les municipalités à mettre en place la démarche qui leur convient le mieux en vue d'accroître les occasions de transport sain et actif dans leurs collectivités, la province a également mis au point des lignes directrices en matière de conception technique. Le MTO offre les *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun* afin de faire partager des stratégies, des pratiques exemplaires et des études de cas portant sur l'édification de collectivités qui soutiennent le transport en commun et son intégration au cyclisme et à la marche.

Champs d'action

Pour soutenir l'aménagement de collectivités propices au vélo, la province prendra les mesures suivantes :

- l'amélioration des dispositions relatives au cyclisme lors du réexamen des politiques, des lignes directrices et des lois en matière de planification;
- la conclusion de partenariats avec les municipalités en vue de mettre en œuvre des politiques de rues complètes et d'élaborer des plans de cyclisme et de transport actif selon les besoins;
- la conclusion de partenariats avec les municipalités et les sociétés de transport en vue d'intégrer le vélo au transport en commun;
- l'amélioration de l'adaptation aux vélos des immeubles institutionnels, résidentiels et commerciaux.

Chacun de ces champs d'action clés sera soutenu par des projets, des programmes et des initiatives précis établis dans les plans d'action futurs.



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario. Référence photographique : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, Ministère de l'Infrastructure

2

Amélioration de l'infrastructure cyclable

Pour favoriser la croissance du cyclisme, nous devons revoir la façon dont nous pensons, concevons et construisons l'infrastructure de transport.

Il faudra considérer les routes comme des espaces publics devant être sûrs et efficaces pour les usagers de tous les âges et de toutes les capacités. Il faudra faire les choses autrement.

Il est essentiel que l'infrastructure soutienne la croissance du vélo comme moyen de transport quotidien, et non comme une simple activité physique pratiquée à des fins de santé ou de loisir. Il faut définir les besoins locaux et les satisfaire. Il pourrait s'agir, par exemple, de surmonter les obstacles structurels au cyclisme, notamment, par la construction d'un pont au-dessus d'une autoroute achalandée pour relier deux parcours cyclables.

La conception de liaisons intermodales faciles, efficaces et pratiques, notamment entre le vélo et le transport en commun, constituent un autre aspect crucial. Les installations pour navetteurs actifs (comme les aires de stationnement pour vélos aux gares GO) et les stratégies du dernier kilomètre (comme le vélopartage) permettent aux navetteurs de se rendre à vélo au carrefour de transport en commun, qui les mènera ensuite à leur destination finale.

De nouveaux concepts de cyclisme communautaire apparaissent et sont mis à l'épreuve partout dans le monde. Ils nous fourniront des données et des pratiques exemplaires pour élaborer les solutions cyclistes les mieux adaptées à nos besoins.

Construction d'infrastructures cyclables en cours

Les changements dans la planification du transport pour accroître l'infrastructure cyclable sont déjà en cours dans quelques régions de l'Ontario.

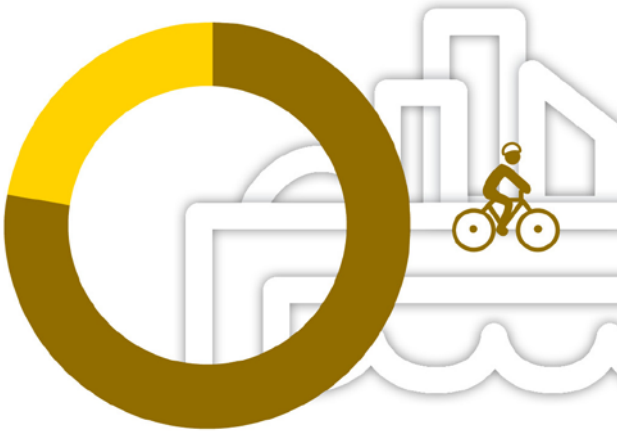
Le grand projet, un plan régional de transport sur 25 ans de Metrolinx pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH), établit une vision pour la mise en œuvre d'un réseau de transport multimodal viable dans toute la RGTH.



Référence photographique : Ville de Toronto

78 %

Pourcentage des résidents de l'Ontario qui sont d'avis qu'il y aurait davantage de cyclistes si les infrastructures étaient améliorées[18]



2

Amélioration de l'infrastructure cyclable (suite)

Le grand projet décrit les objectifs de transport actif et recommande des mesures visant à promouvoir la croissance de collectivités qui soutiennent les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. Ce plan sous-entend qu'il faut établir un réseau pédestre et cycliste intégré dans la RGTH, créer des programmes pilotes de vélopartage dans les grands centres urbains, installer des porte-vélos sur les véhicules de transport en commun et prévoir des stationnements pour vélos aux principales stations de transport rapide.

En outre, Le grand projet imagine un avenir dans lequel les principales gares de transport en commun sont transformées en centres de mobilité, où convergent des moyens de transport, notamment les transports en commun rapides, les transports en commun locaux, les transports en commun spécialisés et les réseaux de pistes cyclables et de voies piétonnières accessibles. En 2011, Metrolinx a publié ses directives en matière de planification et d'aménagement des carrefours de mobilité, qui portent sur l'intégration harmonieuse des différents modes aux gares de transports en commun rapides.

BikeLinx est une initiative de 5 millions de dollars de Metrolinx qui permet aux habitants de la RGTH de combiner facilement le vélo et le transport en commun. Par l'entremise du programme BikeLinx, Metrolinx a offert aux municipalités de la région un financement

CAS CONCRET

Promenade multi-usagers

Un nouveau concept de promenade qui ouvre la voie

La promenade Rt. Hon. Herb Gray offre une combinaison sans précédent d'avantages sur les plans du transport, de l'environnement et de la collectivité. Les avantages pour la collectivité font partie intégrante du projet, et comprennent un réseau de sentiers de 20 km, dont l'aménagement et l'entretien à long terme sont couverts par le contrat global de conception, d'aménagement, de financement et d'entretien de 1,4 milliard de dollars conclu avec le partenaire du secteur privé.

Les piétons et les cyclistes ont accès au réseau de sentiers multi-usagers de la promenade, qui comprend des pistes principales et secondaires ainsi que des liaisons avec les sentiers municipaux existants. L'aménagement inclut des ponts et des tunnels piétonniers qui permettent aux visiteurs de traverser la promenade sans croiser de véhicule sur sa route. Tout au long du chemin, l'éclairage, la signalisation et les panneaux d'interprétation encouragent le transport actif. Situés à chaque extrémité de la promenade, les départs de sentier sont dotés d'une surface granulaire qui sert de point de rencontre et de lieu de repos pour les usagers. On y trouve des cartes des sentiers, des postes téléphoniques d'urgence et des informations sur les règles de conduite dans les sentiers. L'aspect naturel et la couleur des installations sur les sentiers, comme les bancs et les luminaires, s'harmonisent parfaitement au paysage carolinien de 120 hectares (300 acres) de la promenade.



Schéma produit par l'équipe de La Promenade Rt. Hon. Herb Gray

2

Amélioration de l'infrastructure cyclable (suite)

pour équiper chaque autobus de leur parc de véhicules de transport en commun d'un support à vélos extérieur et aménager des aires de stationnement permanentes, sûres et couvertes pour les vélos aux principaux arrêts de transport en commun.

Un peu partout dans la province, des municipalités mettent en place leurs propres plans pour améliorer l'infrastructure cyclable locale. Il est de première importance de définir les pratiques exemplaires de conception et d'entretien des installations pour vélos. Le MTO travaille actuellement avec des municipalités, des sociétés de conseil en génie et en planification ainsi que des organismes touristiques au sein de l'Ontario Traffic Council pour combler cette lacune au moyen de l'*Ontario Traffic Manual Book 18: Bicycle Facilities (OTM Book 18)*.

Actuellement, l'*OTM Book 18* est en aux dernières étapes de préparation et devrait être publié vers la fin de 2013. L'ouvrage contient des lignes directrices touchant les installations cyclistes destinées aux municipalités de l'Ontario. Se fondant sur les pratiques exemplaires actuelles en Ontario, au Canada et à l'étranger, il offre des conseils pratiques sur le type d'installations cyclistes à bâtir compte tenu du contexte local (comme le volume de trafic et la vitesse) et des précisions sur la conception et l'exploitation des installations. L'*OTM Book 18* porte également sur les installations dont l'utilisation n'est pas largement répandue en Ontario, comme les voies cyclables avec dispositifs tampons, les pistes cyclables surélevées et les sas-vélo pour virage à gauche en deux étapes. Le guide permettra aux autorités routières de créer des installations cyclistes de qualité supérieure tout en faisant la promotion d'un environnement routier uniforme et prévisible et en encourageant la sécurité des comportements de tous les usagers de la route.

CAS CONCRET

Infrastructure cycliste innovatrice au Royaume-Uni

Tous les chemins mènent à Londres[19]

Parmi les exemples extraordinaires d'infrastructure innovatrice se démarque le réseau d'autoroutes cyclables Barclays Cycle Superhighways[20]. Le réseau de parcours cyclables à la surface bleu vif relie la périphérie de Londres au centre. Des sas-vélo (c'est-à-dire des zones d'arrêt avancées pour les cyclistes) ont été prévus aux carrefours à feux pour accroître la visibilité des cyclistes. Résultat : des voies cyclables plus sûres, plus directes et plus rapides. En vertu d'une entente de commandite, Barclays versera jusqu'à 50 millions de livres (80 millions de dollars) d'ici 2018 pour contribuer aux coûts de fonctionnement des Superhighways et mettre en place un programme de vélopartage.

Pour beaucoup de Londoniens, ces voies cyclables constituent la façon la plus adaptée et la plus rapide de se rendre au travail. Jusqu'à présent, quatre voies ont été ouvertes, et huit autres le seront d'ici 2015. Lorsque le projet sera terminé, le réseau, qui aura l'aspect d'un cadran, comptera 12 autoroutes cyclables qui convergeront toutes de la périphérie vers le centre de Londres.



2

Amélioration de l'infrastructure cyclable (suite)

Le MTO actualise aussi *les Lignes directrices sur la planification et l'aménagement de voies cyclables en Ontario*, qui fournissent une orientation quant à l'aménagement d'installations cyclistes sur les routes provinciales.

En outre, le MTO évalue actuellement l'effet du pavage de tronçons d'accotements pour accroître la sécurité de tous les usagers de la route. Le suivi de l'utilisation de ces installations éclairera la conception de routes sûres pour les cyclistes qui pourraient notamment relier les parcours cyclistes en un vaste réseau.

Un certain nombre de municipalités ont pris des mesures pour accroître l'infrastructure cycliste. Par exemple, en juillet 2011, Ottawa a inauguré un projet pilote de voies cyclables séparées, qui s'étendent sur 1,4 km le long de l'avenue Laurier Ouest, au cœur de la ville. Le projet a fait l'objet d'une évaluation exhaustive, à l'aide des données recueillies sur la variation du nombre de cyclistes, les coûts d'entretien, les délais de réponse des véhicules d'urgence et d'autres paramètres. Les études ont montré que de trois à quatre fois plus de cyclistes qu'avant circulaient dans la rue, sans ralentir la circulation ni limiter l'accès des véhicules d'urgence. En juin 2013, la Ville a approuvé l'installation permanente des voies cyclables séparées.[17]

Une nouvelle démarche de partenariat

L'accroissement de l'étendue de l'infrastructure cyclable et son intégration au réseau de transport exigera l'établissement de collaborations et de partenariats innovateurs.

Le financement constitue une question cruciale. Les pratiques exemplaires d'autres pays offrent un certain nombre de méthodes créatives de financement que tous les paliers de gouvernement pourraient explorer.

L'accroissement de l'infrastructure demandera également une coopération et une collaboration accrues entre les parties intéressées. Une coordination étroite permettrait de faire tomber des obstacles aux projets et de simplifier les processus d'approbation des nouvelles infrastructures cyclables.

Les nouvelles idées sont les bienvenues. Elles doivent être mises à l'épreuve et évaluées. Le gouvernement de l'Ontario soutiendra les projets pilotes qui permettront de recueillir des données en vue de bâtir de meilleures infrastructures cyclables; il élaborera et diffusera des pratiques exemplaires, des recherches et des informations sur le cyclisme.

CAS CONCRET

Partage des coûts entre les ordres de gouvernement

La région de York offre trois millions de dollars pour stimuler l'infrastructure cyclable locale

En juin 2007, le conseil régional de York a avalisé le Pedestrian and Cycling Municipal Partnership Program (Programme municipal de partenariats pour le cyclisme et la circulation piétonnière.)[21] Par le truchement de ce programme, la région de York couvrira jusqu'à 50 % des coûts de construction de projets piétonniers et cyclables admissibles qui ont un contexte régional et qui contribuent à l'atteinte des objectifs de durabilité du plan officiel de la région, du Plan directeur des transports et du Plan directeur sur le cyclisme et la circulation piétonnière. Le programme, assorti d'un budget d'immobilisations annuel de 500 000 $, soutient l'aménagement d'un réseau d'infrastructure piétonnière et cyclable pour les navetteurs à l'échelle régionale. Depuis le lancement du programme en 2007, la région de York a approuvé 22 projets et attribué quelque 3,5 millions de dollars à des municipalités pour la mise en place d'installations de transport actif.

2

Amélioration de l'infrastructure cyclable (suite)

CAS CONCRET

Partage des coûts entre les paliers de gouvernement

Le Québec adopte une démarche pluridimensionnelle

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) partage les coûts de l'infrastructure cycliste avec les municipalités du Québec par le truchement d'une variété de programmes qui font actuellement l'objet d'un examen et qui seront probablement remplacés. Ils comprennent ce qui suit.

- Le Programme d'aide aux modes de transport alternatifs à l'automobile, un programme d'infrastructure quinquennal de 40 millions de dollars, vise à égaler les dépenses des municipalités dans des projets de transport actif approuvés.
- VÉLOCE, un programme de 15 millions de dollars visant à offrir davantage de soutien à l'infrastructure cycliste.
- Le MTQ a couvert 25 % des coûts d'immobilisation de tronçons de la Route verte sur les routes municipales ainsi que de pistes cyclables reliées à la Route verte, un réseau de parcours cyclables de 4 700 km qui sillonnent le Québec.
- En outre, le MTQ couvre 50 % des coûts d'entretien de tronçons de la Route verte sur les routes et sentiers municipaux.



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario. Référence photographique : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, Ministère de l'Infrastructure

Champs d'action

Pour accroître et améliorer l'infrastructure cyclable en Ontario, la province prendra les mesures suivantes :

- la conclusion de partenariats de financement avec les municipalités et le gouvernement fédéral pour l'aménagement de parcours cyclables municipaux et provinciaux;
- l'assujettissement du respect des lignes directrices sur l'aménagement à l'obtention d'un financement;
- le financement de projets pilotes municipaux et provinciaux touchant l'infrastructure cycliste afin de tester de nouvelles idées et de recueillir des données;
- l'élimination d'obstacles et la simplification des processus d'approbation des nouvelles infrastructures cyclables.

Chacun de ces champs d'action clés sera soutenu par des projets, des programmes et des initiatives précis établis dans les plans d'action futurs.

3

Amélioration de la sécurité des rues et des routes

La sécurité de tous les usagers de la route, y compris les cyclistes, est primordiale. Nous visons donc à assurer la sécurité de toutes les routes pour tous les usagers.

Les questions de sécurité constituent souvent une source de conflits entre les automobilistes et les cyclistes. Ces derniers sont très vulnérables sur les routes, et sont bien conscients du danger lorsqu'un automobiliste néglige de céder le passage ou effectue un virage inapproprié. D'un autre côté, certains cyclistes ne respectent pas les règles de la route, ce qui ternit l'image du vélo. Comme tous les usagers de la route, les cyclistes sont tenus de se conformer aux règles et de se montrer respectueux des autres. La sécurité routière est l'affaire de tous.

De 2006 à 2010, en Ontario, il y a eu 129 morts accidentelles de cyclistes en Ontario.[22] Au cours de la même période, plus de 12 000 cyclistes ou passagers à bicyclette ont été blessés dans une collision ayant impliqué au moins un véhicule motorisé en mouvement et ayant été déclarée en vertu du *Code de la route*.[23] C'est pourquoi l'un de nos objectifs est de nous assurer que l'environnement cyclable de l'Ontario est sûr pour les gens de tous les âges, en vue d'atteindre zéro décès et un taux de blessures graves très faible.

Pour bon nombre de cyclistes potentiels, les préoccupations de sécurité constituent le principal obstacle qui les empêche de faire du vélo. La croyance que le vélo n'est pas sûr, en particulier chez ceux qui manquent de confiance en leurs capacités cyclistes, réduit l'accessibilité de l'activité. L'accroissement de la sécurité routière (réelle ou perçue) encouragerait davantage de gens à enfourcher leur vélo plus souvent.

Accroître la sécurité de l'environnement routier

Plusieurs éléments concourent à la création d'un environnement routier sûr pour les cyclistes.

La loi constitue un élément fondamental. Le *Code de la route* prévoit les règles de la route, qui visent principalement à définir et à faire respecter la sécurité des comportements des usagers de la route. Le *Code de la route* a été mis à jour à plusieurs reprises au cours des 90 dernières années pour répondre à certains enjeux de sécurité routière, persistants ou émergents. L'une des dernières modifications portait sur l'utilisation du téléphone cellulaire tenu en main au volant. Au fur et à mesure que le cyclisme gagnera en importance en Ontario, le *Code de la route* pourrait être modifié pour tenir compte des nouveaux enjeux de sécurité.



Référence photographique : www.pedbikeimages.org/ Mike Cynecki

En vertu du *Code de la route*, une bicyclette est un véhicule, ce qui signifie que les cyclistes ont le droit d'utiliser la route, sauf interdiction expresse, et qu'ils ont la même responsabilité que les autres usagers de la route quant au respect des lois. Cependant, tous les cyclistes et automobilistes ne comprennent ou ne reconnaissent pas ces droits et responsabilités.

3

Amélioration de la sécurité des rues et des routes (suite)

Sécurité à vélo et amélioration des infrastructures : l'un ne va pas sans l'autre, affirment des médecins ontariens

« Si nous incitons les jeunes à faire du vélo plutôt que de s'asseoir devant un écran de télévision ou d'ordinateur, nous avons tous la responsabilité de veiller à ce que les routes où ils iront pédaler soient sûres. Il est temps de prendre un engagement ferme à l'égard de l'infrastructure cycliste. Tout le monde tirera profit de la sécurité du réseau cycliste, y compris les automobilistes et les usagers du transport en commun. » [traduction]

Dr Scott Wooder,
président de l'Ontario Medical Association

La sensibilisation constitue également une autre composante essentielle. Le MTO continue de faire la promotion des pratiques de cyclisme sûres en organisant des activités de sensibilisation du public destinées à la fois aux automobilistes et aux cyclistes afin de promouvoir le partage de la route; il soutient également les organismes qui offrent des formations de cyclisme.

La sécurité est liée à la compréhension et au respect du *Code de la route*. Souvent, les usagers de la route ont une meilleure opinion de leur propre comportement que de celui des autres. Dans un récent sondage mené en Ontario, 61 % des répondants ont indiqué qu'ils respectaient les règles de la route dans une vaste mesure, et 18 % ont signalé qu'ils les respectaient autant que les autres automobilistes.[24] En outre, seuls 16 % des cyclistes ont affirmé que les autres cyclistes respectaient les règles de la route dans une vaste mesure. Cela indique qu'une application accrue et plus uniforme pour les cyclistes et les automobilistes permettrait d'accroître la réalité et la perception du cyclisme comme activité sûre.



129

Nombre de décès accidentels de cyclistes en Ontario, 2006-2010[25]

3

Amélioration de la sécurité des rues et des routes (suite)

Les programmes de formation et de sensibilisation en sécurité routière peuvent toujours être améliorés, parfois en apprenant de ce qui se fait ailleurs. Au Danemark, par exemple, on enseigne aux automobilistes à ouvrir leur portière de la main droite, ce qui les oblige à regarder par-dessus leurs épaules et à vérifier l'approche d'un véhicule. Cette recommandation a été incluse dans la nouvelle édition du *Guide officiel de l'automobiliste* du MTO, qui pourrait réduire le nombre d'accidents subis par les cyclistes en raison de l'ouverture d'une portière par inadvertance.

Partenariats pour accroître la sécurité routière

Au sein du gouvernement de l'Ontario, le MTO joue un rôle de premier plan dans la création d'un environnement routier sûr pour tous les usagers. Il travaille en collaboration avec d'autres ministères, les municipalités et des organismes communautaires pour améliorer la sécurité des rues et des routes de la province.

CAS CONCRET

Accroître la sécurité en changeant les attitudes

Partager la route, sauver une vie

En 2012, le MTO s'est associé à la coalition cycliste Share the Road et à l'Association canadienne des automobilistes (CAA) pour mettre sur pied une campagne publicitaire provinciale visant à encourager les cyclistes et les automobilistes à partager la route et à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route. Des publicités télévisées et radiophoniques ont été diffusées dans les médias et affichées sur des sites sociaux comme YouTube et Facebook. Des publicités imprimées sont apparues dans le magazine de la CAA South Central Ontario, qui compte plus de 1,2 million de membres. Des messages sur la sécurité à vélo ont été publiés dans le bulletin électronique de la CAA, qui compte plus 400 000 abonnés.

La campagne publicitaire visait principalement à transmettre le message que bon nombre de cyclistes sont également des automobilistes (et vice versa), et qu'ils sont aussi des parents, des époux, etc. La campagne Share the Road (Partagez la route) a même traversé la frontière : en effet, en mai 2013, l'American Automobile Association et la League of American Bicyclists ont lancé une campagne nationale sur le partage de la route à l'occasion du mois national de la bicyclette. Au cours de la croissance du réseau cycliste ontarien, nous en avons appris beaucoup des expériences menées à l'extérieur de la province. Il est gratifiant de constater que nous avons également aidé les autres à rendre leurs environnements cyclables plus sûrs.



Référence photographique : Ville d'Ottawa

3

Amélioration de la sécurité des rues et des routes (suite)

Par son Programme de partenariats communautaires pour la sécurité routière, le MTO soutient les efforts déployés par des organismes locaux du domaine de la sécurité routière, les services de police et les services de santé publique en vue de mener des campagnes de sensibilisation et des activités visant à informer la population et à promouvoir une culture de sécurité à vélo dans les collectivités.

Par exemple, mentionnons une campagne de sensibilisation publique organisée par l'organisme EnviroCentre et la Ville d'Ottawa. La campagne comportait une série de vidéos faisant la promotion de la formation des cyclistes et des pratiques de conduite sûre et responsable à vélo.

En 2013, le MTO a mené une nouvelle initiative pilote avec les distributeurs de bicyclettes visant à fournir au point de vente des renseignements de sécurité aux acheteurs d'une bicyclette neuve.

Il est essentiel d'informer les usagers de la route par des moyens différents si l'on veut atteindre tous les groupes. De façon très élémentaire, il faut que les documents et les directives tiennent compte de la réalité multiculturelle de la plupart des collectivités de l'Ontario. Par exemple, la publication *Le guide des cyclistes de Toronto* de Cycle Toronto est offerte en 17 langues.



Champs d'action

Pour améliorer la sécurité de l'environnement cyclable pour les cyclistes de tous les âges et de toutes les habiletés, la province prendra les mesures suivantes :

- le réexamen des lois touchant le cyclisme et des recommandations de modifications en fonction des dernières recherches;
- la poursuite de la sensibilisation des usagers quant aux règles de la route et le renforcement des habiletés cyclistes;
- la collaboration avec les services de police pour assurer l'uniformité de l'application du Code de la route et ainsi améliorer la sécurité à vélo.

Chacun de ces champs d'action clés sera soutenu par des projets, des programmes et des initiatives précis établis dans les plans d'action futurs.

4

Sensibilisation au vélo et modification des comportements

Pour que le cyclisme soit accepté comme élément normal, sûr, pratique et précieux de la vie quotidienne, il faut une compréhension commune de la fonction des routes.

Les routes sont des espaces publics servant à de multiples usagers : piétons, cyclistes, passagers du transport en commun et automobilistes. Certaines routes, comme les rues des galeries marchandes, sont destinées principalement aux piétons et aux cyclistes, alors que d'autres, comme les autoroutes, sont conçues pour les automobilistes. Dans l'ensemble, les lois prévoient un impératif de sécurité pour tous les usagers.

Pour beaucoup, cette vision de la route comme un espace public partagé constitue une nouvelle perspective. Toutefois, c'est sur ce fondement que nous construisons un réseau de transport moderne, intégré et efficace qui inclut le vélo comme moyen de transport valorisé.

Pour modifier les perspectives, il faudra aller au-delà de la communauté cycliste pour inclure le grand public, lui faire comprendre la place du vélo au sein d'un Ontario sain et prospère, et le sensibiliser à cette réalité. Il faudra également informer les cyclistes, les automobilistes, les dirigeants des collectivités, les urbanistes, les ingénieurs, les policiers et d'autres sur la création et le maintien d'un environnement cycliste sûr.

Renforcer la compréhension et déboulonner les mythes

L'information peut faire changer les attitudes et les comportements.

Et si le grand public comprenait mieux les avantages du cyclisme en termes très concrets et quantifiables? À Copenhague et à Ottawa, des compteurs automatiques situés aux intersections affichent en temps réel le nombre de bicyclettes qui y sont passées.

Et s'il était mieux connu que 19 % des cyclistes, selon une enquête de Statistique Canada auprès des navetteurs, disent que leurs déplacements pour se rendre au travail sont l'activité la plus agréable de la journée, alors que seuls 2 % des autres navetteurs sont de cet avis?[26]



Et si les urbanistes et les ingénieurs comprenaient mieux les coûts relatifs de l'infrastructure par mode de transport, ce qui leur permettrait de concevoir des solutions efficaces répondant aux besoins particuliers des lieux?

4

Sensibilisation au vélo et modification des comportements (suite)

Voilà le type de connaissances qui inspire de nouvelles idées.

En outre, il faut parallèlement corriger plusieurs idées erronées sur le cyclisme.

En tête de liste, le mythe « automobilistes contre cyclistes ». Le mythe part du principe qu'il existe une relation antagoniste entre eux, mais il ne s'agit pas de deux groupes distincts. En vérité, beaucoup d'automobilistes pédalent et beaucoup de cyclistes conduisent. Si les urbanistes, les ingénieurs et les dirigeants des collectivités percevaient tous les usagers de la route comme des individus qui se servent de plusieurs moyens de transport, ils pourraient se pencher véritablement sur les besoins réels pluriels des collectivités, puis concevoir des infrastructures de transport qui les satisfassent.

Un deuxième mythe est la croyance que l'aménagement de pistes cyclables fera perdre des clients aux commerçants locaux. En réalité, partout dans le monde, il a été constaté dans bon nombre de collectivités que les piétons et les cyclistes dépensent plus d'argent dans les commerces locaux que les automobilistes. À Fort Worth, au Texas, à la suite de l'installation de porte-vélos et de l'aménagement de nouvelles pistes cyclables dans la rue Magnolia, le commerce a fait un bond de près de 200 %[27]. Par ailleurs, une étude du Clean Air Partnership a confirmé les retombées positives des cyclistes et des piétons dans le quartier Annex de Toronto, ce qui a encouragé les commerçants locaux à soutenir la diminution des espaces de stationnement sur rue[28].

CAS CONCRET

Les cyclistes comme consommateurs

La réaffectation de l'espace routier dope le commerce dans un quartier de Toronto

La croyance selon laquelle le retrait d'espace de stationnement sur rue nuira aux commerces locaux est bien répandue, mais de récentes études ont montré qu'elle n'était pas nécessairement vraie. En 2008, le Clean Air Partnership a réalisé une étude au sujet de la rue Bloor, dans le quartier Annex au centre-ville de Toronto, pour déterminer les éventuelles conséquences économiques de la réaffectation de l'espace routier, à la suite de la réduction du nombre de places de stationnement sur rue pour élargir les trottoirs et aménager des voies cyclables[30].



Référence photographique : Gil Penalosa, 8-80 Cities

Selon cette recherche, seuls 10 % des clients des commerces se rendent dans ce secteur en voiture. En outre, les piétons et les cyclistes visitent les commerces plus souvent et y dépensent plus d'argent que ceux qui s'y rendent en voiture.

4

Sensibilisation au vélo et modification des comportements (suite)

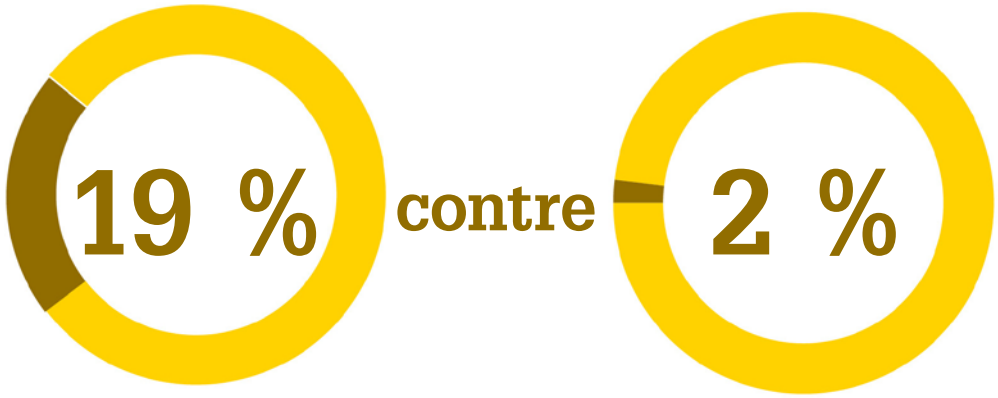
Le rôle croissant des partenariats de promotion du cyclisme

Au cours des dernières décennies, des objectifs sociaux comme l'économie d'énergie et la diminution du tabagisme ont été atteints grâce à des changements réglementaires, législatifs et stratégiques. Ces initiatives gouvernementales ont également été soutenues par des campagnes de sensibilisation à grande échelle.

Une telle démarche pourrait être employée en vue de faire augmenter le nombre de cyclistes en Ontario. Une campagne vaste et soutenue de sensibilisation et de promotion du cyclisme accroîtrait la valeur des investissements actuels dans les infrastructures cyclistes en encourageant davantage de citoyens à faire du vélo, plus souvent, à emprunter les sentiers et les parcours cyclables de leur communauté ou à faire du cyclotourisme.



Référence photographique :
Photo offerte gracieusement par la Police provinciale de l'Ontario



Nombre de navetteurs à vélo (19 %) qui disent que leurs déplacements pour se rendre au travail sont l'activité la plus agréable de la journée contre le nombre de navetteurs non cyclistes (2 %) qui sont de cet avis[29]

L'expérience montre que les campagnes visant à changer les attitudes et les comportements sont les plus efficaces lorsqu'elles partent de la collectivité. Le ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario (MSSLD) reconnaît depuis de nombreuses années les bienfaits du cyclisme sur la santé. Par l'entremise de divers programmes, il finance divers projets de promotion du cyclisme organisés par des services de santé publique, des organismes communautaires et des groupes de cyclistes.

4

Sensibilisation au vélo et modification des comportements (suite)

Par le truchement du volet « programme » du Fonds pour les communautés en santé, le MSSLD a fourni un financement à des organismes pour mettre au point des programmes visant à garder les Ontariens en santé, en favorisant l'accès à l'activité physique et en soutenant le transport actif.

Au titre du volet « partenariats » du Fonds pour les communautés en santé, des services de santé publique et des organismes hôtes ont élaboré des politiques sur la saine alimentation et l'activité physique, y compris le transport actif.

Actuellement, le cursus Éducation physique et santé en Ontario offre aux élèves des occasions d'en apprendre sur le cyclisme et la sécurité routière ainsi que d'acquérir les habiletés nécessaires pour prendre des décisions marquées par la sécurité lorsqu'ils font du vélo. Nos partenaires de la santé publique travaillent couramment avec les écoles au sujet de la sécurité à vélo en vertu de son vaste mandat visant la réduction de la fréquence, de la gravité et des impacts des blessures évitables. Certaines écoles offrent une formation cycliste, et le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport (MTCS) soutient des programmes de cyclotourisme et de loisir.

CAS CONCRET

La culture du cyclisme pousse à Copenhague

Construisez et ils viendront… à vélo toute l'année

Au cours des dernières décennies, Copenhague s'est affairée à réaménager et à reconstruire ses routes afin qu'elles soient propices au cyclisme, et elle a remporté un vif succès. De nos jours, 36 % de tous les déplacements des résidents de la ville s'effectuent à vélo, comparativement à 10 % en 1970[31].

La ville est traversée par 400 km de pistes cyclables, séparées de la route par une barrière physique. Dans les rues principales, les feux de circulation pour les cyclistes deviennent verts avant les feux principaux, ce qui réduit les conflits avec les automobiles. Cet environnement cycliste plus sûr et plus pratique a nourri la croissance d'une culture au sein de laquelle pratiquement tout le monde fait du vélo, les enfants comme les aînés, les gens d'affaires, les étudiants, les parents et leurs jeunes enfants, les députés et les maires… même l'hiver.

Maintenant, 80 % des cyclistes copenhagois font toujours du vélo en janvier, même s'il y tombe en moyenne plus de 4 cm de neige au cours de ce mois. Le déneigement des pistes cyclables est prioritaire. Le service de police de la ville exige en effet qu'elles soient déneigées avant les voies automobiles, à l'exception des quatre plus grandes routes, qui sont déneigées en même temps que les pistes cyclables[32].



Référence photographique : Gil Penalosa, 8-80 Cities

4

Sensibilisation au vélo et modification des comportements (suite)

À la suite de ces programmes, de nombreuses collectivités et bon nombre d'organismes partout dans la province ont mis en place des projets fructueux pour promouvoir le cyclisme, qu'il s'agisse d'initiatives portant exclusivement sur le cyclisme ou faisant partie d'une vaste campagne sur la vie active ou le transport actif.

En plus des campagnes de promotion, l'on peut changer la perception du public relativement au cyclisme en donnant l'exemple. Lorsqu'une municipalité intègre le vélo comme mode de transport pour ses propres services, par exemple en mettant sur pied une patrouille policière à vélo, elle favorise l'acceptation du cyclisme comme moyen de transport normal et utile au sein de sa population.

Puisque le vélo fait de plus en plus partie de la vie quotidienne en Ontario, il est opportun de sensibiliser les usagers de la route et d'inclure les habiletés cyclistes dans le système d'éducation. L'apprentissage des règles de sécurité à un jeune âge se traduit en habitudes durables.

Tous ces éléments – diffusion, sensibilisation, recherche et leadership – pourraient avoir des répercussions formidables sur le nombre de cyclistes et la fréquence des déplacements à vélo, pour ainsi créer des avantages à long terme pour toute la population ontarienne sur les plans économique, environnemental, social et personnel.

Champs d'action

Pour susciter le soutien au cyclisme comme moyen de transport sain et valorisé, la province prendra les mesures suivantes :

- des campagnes provinciales pour encourager davantage de citoyens à faire du vélo, plus souvent;
- l'élaboration et le partage de pratiques exemplaires, de recherches et de données sur le cyclisme;
- l'encouragement de la formation cycliste dans les écoles et à l'échelle des collectivités.

Chacun de ces champs d'action clés sera soutenu par des projets, des programmes et des initiatives précis établis dans les plans d'action futurs.

CAS CONCRET

Formation en cyclisme pour les enfants allemands

Une formation en bas âge pour créer des habitudes de sécurité qui durent toute la vie

En Allemagne, où a été lancé un plan national de cyclisme en 2002, 80 % de la population possède un vélo[33]. Quelque 95 % des enfants allemands reçoivent une formation sur la sécurité cycliste à l'école primaire. En première et en deuxième année, l'accent est mis sur la coordination des habiletés mentales et motrices au moyen d'exercices dans la cour d'école ou au gymnase. En troisième et en quatrième année, la formation est théorique et pratique. Le volet théorique fait partie du programme scolaire, et le volet pratique est généralement supervisé par des policiers. Dans la plupart des Länder, le volet pratique comporte des exercices dans des conditions de circulation réelles. À la fin de la quatrième année, les enfants doivent passer une épreuve d'habiletés. Certaines écoles ne permettent pas aux enfants de se rendre à l'école à vélo sans supervision des parents s'ils n'y ont pas réussi.

5

Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme

À l'instar du cyclisme qui a progressé au cours des 20 dernières années, le nombre, la longueur et la variété des parcours cyclables ont également augmenté partout en Ontario.

Récemment, le MTO a réalisé un recensement des principaux parcours cyclables municipaux, actuels et prévus, de toute la province. La recherche a montré qu'il y en a des centaines, sur route et hors route. Ces parcours se trouvent dans tous les coins de la province, des paysages nordiques de Thunder Bay aux corridors urbains du centre-ville de Toronto, en passant par les douces collines du comté de Prince Edward.

Le cyclotourisme est en plein essor. Selon une étude du ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport (MTCS), en 2010,



Référence photographique :
© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario



CAS CONCRET

La Route verte

Le parcours cyclable primé du Québec

Au Québec, la Route verte, reconnue par le *National Geographic* comme la première véloroute du monde, est un réseau de 5 300 km d'accotements pavés, de sentiers hors routes, de voies désignées partagées dans les rues peu passantes, de voies cyclables et de pistes cyclables séparées par une barrière, qui s'étend de la péninsule gaspésienne jusqu'à la frontière ontarienne, et de la frontière américaine jusqu'à l'Abitibi.

L'aménagement du réseau a débuté en 1995, grâce à un engagement de 88,5 millions de dollars sur 10 ans du ministère des Transports du Québec. Inauguré officiellement en 2007, le réseau est actuellement en expansion, et 900 km supplémentaires y seront ajoutés. La Route verte est maintenant achevée à 95 %, et 5 000 km sont ouverts. C'est l'organisme à but non lucratif Vélo Québec qui est chargé de la coordination de la planification, de la coopération interrégionale, des communications et de la promotion.

5

Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme (suite)

deux millions de touristes canadiens ont fait du vélo pendant leurs vacances en Ontario et ont dépensé 391 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 25 % du nombre de visiteurs et de 18 % des dépenses par rapport à 2009[34].

Les usagers des parcours cyclables ne sont pas que les touristes. Dans les régions urbaines, bon nombre de cyclistes utilisent leur vélo pour faire leurs achats, se rendre au travail et visiter leurs amis. Selon le recensement de 2006, le vélo est le premier moyen de transport pour se rendre au travail pour près de 20 000 Torontois, une hausse de 32 % au cours des cinq dernières années.[35]

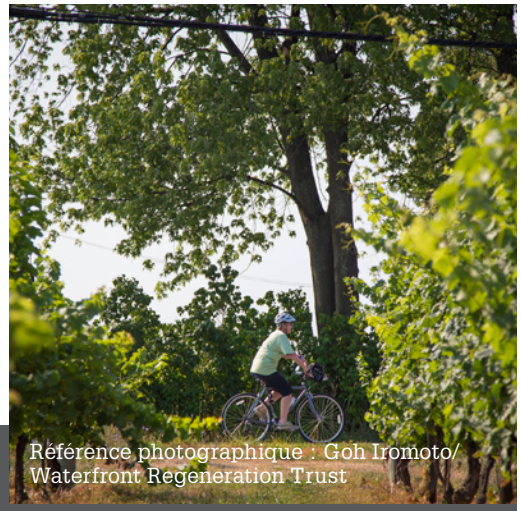
Partenariats de collaboration pour bâtir un réseau provincial

En Ontario, la plupart des parcours cyclables ont été aménagés par des municipalités ou des organismes locaux pour répondre aux besoins des cyclistes de la région et pour récolter les fruits économiques de l'accroissement du tourisme. Pour la plupart, ces parcours ne sont pas coordonnés ni reliés d'une collectivité à l'autre.

Au gouvernement, le MTCS est le responsable de l'aménagement et de la coordination des pistes et des sentiers. Il s'emploie actuellement à mettre en œuvre la *Stratégie ontarienne pour l'aménagement des pistes et des sentiers* (2005), qui vise à

391 $ million

Somme dépensée par les cyclotouristes en Ontario en 2010[36]



Référence photographique : Goh Iromoto/ Waterfront Regeneration Trust

CAS CONCRET

Le Waterfront Trail

Parcours cycliste polyvalent

La plupart des parcours cyclables sont utilisés pour une variété de fonctions, et le Waterfront Trail n'y fait pas exception. Le sentier s'étend sur 730 km le long de la rive du lac Ontario, de Niagara-on-the-Lake à la frontière québécoise, et relie 41 collectivités. Si la plupart des cyclistes utilisent le sentier à des fins récréatives, une étude du Waterfront Regeneration Trust indique que 24 % des usagers l'utilisent régulièrement pour se rendre au travail[37].

Signe de la popularité croissante du vélo en Ontario, le Waterfront Trail a été prolongé vers l'ouest le long du lac Érié en 2013. Le sentier longe maintenant un deuxième Grand Lac, compte 620 km supplémentaires et dessert 27 autres collectivités, le long d'un sentier fléché, principalement sur route. Aujourd'hui, le Waterfront Trail atteint près de 1 400 km.

Le Waterfront Regeneration Trust travaille aussi en partenariat avec la Fondation des amis de la ceinture de verdure pour créer un parcours cyclable et ainsi mettre en vedette les collectivités de cette région et les relier entre elles. Des gens d'affaires et des partenaires du secteur du tourisme participeront au projet par l'entremise du programme Welcome Cyclists de Transportation Options.

5

Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme (suite)

CAS CONCRET

Iowa Trails 2000

L'Iowa crée son réseau de sentiers

Iowa Trails 2000 est un projet de réseau multimodal de sentiers reliés, facilement accessible, de 7 853 km à l'échelle de l'État, qui relie des collectivités, des parcs, des magasins, des emplois et d'autres services. La première étape de la préparation des plans a consisté en la réalisation d'un inventaire des sentiers existants et prévus, ce qui a été complété par la collecte d'information sur les lieux



culturels, archéologiques, patrimoniaux, récréatifs et autres. Après la cartographie, des corridors conceptuels ont commencé à surgir. Ceux-ci ont été présentés à l'occasion d'une série de journées portes ouvertes et ont été améliorés selon les commentaires reçus.

Le Plan de transport (2012) du département des Transports de l'Iowa comprend un engagement d'axer l'investissement sur les sentiers couvrant tout l'État et de continuer à investir dans les sentiers régionaux et locaux. Un plan distinct en matière de vélo et de marche est en cours d'élaboration[38].

encourager le cyclisme sur les voies publiques et sur les pistes hors route en tant qu'activité récréative et touristique et mode de transport actif. Ce ministère soutient un éventail de projets liés au cyclisme par l'entremise de ses divers programmes de financement.

La hausse constante de l'usage du vélo par les résidents et les touristes exigera la mise en place d'infrastructures de soutien, notamment des liaisons intermodales, des programmes de vélopartage et des possibilités de transport entre les parcours.

Il arrive que des partenariats de financement permettent d'accélérer l'établissement de liens et la disparition des écarts. Pour maximiser les investissements municipaux actuels, le gouvernement de l'Ontario s'emploiera, relativement à ses investissements dans les infrastructures cyclables, selon les fonds disponibles, à réduire les disparités entre les parcours existants, dans le but de créer un réseau provincial de parcours cyclables.

Champs d'action

Pour encourager l'essor du cyclotourisme, la province prendra les mesures suivantes :

- la promotion de l'Ontario comme destination de cyclotourisme de premier plan;
- l'établissement d'un réseau cyclable provincial, qui servira à définir les priorités relativement aux investissements futurs dans les infrastructures sur les routes provinciales;
- l'amélioration de l'expérience cycliste en Ontario et des liaisons intermodales en collaborant avec nos partenaires pour ainsi offrir des installations à destination, des cartes des parcours cyclables et des applications pour s'orienter.

Chacun de ces champs d'action clés sera soutenu par des projets, des programmes et des initiatives précis établis dans les plans d'action futurs.

Des mesures pour concrétiser la vision

Le rythme des changements s'accélère en Ontario. Le nombre de cyclistes est en hausse. De nouvelles infrastructures cyclables sont conçues et construites. Nous progressons rapidement.

La présente Stratégie cycliste vise à poursuivre sur cette lancée. Elle fournit une vision sur 20 ans et un ensemble d'objectifs qui offrent une orientation claire. Elle établit également une série d'orientations stratégiques reliées et suffisamment vastes pour offrir la flexibilité nécessaire pour saisir toutes les occasions au moment où elles se présentent.

Le gouvernement de l'Ontario est pleinement engagé envers la Stratégie mais, en définitive, c'est la solidité des partenariats qui en déterminera le succès. Le cyclisme en Ontario touche à de nombreuses organisations.

Le gouvernement de l'Ontario a mené de vastes consultations au cours de l'élaboration de la présente Stratégie pour s'assurer qu'il comprenait les objectifs, les plans et les préoccupations des parties intéressées en matière de cyclisme. Par la présente Stratégie, le gouvernement présente aux intervenants un portrait clair des intentions de la province à l'égard du vélo pour les 20 prochaines années. Maintenant, le gouvernement demande aux municipalités, aux conseils scolaires, au grand public, aux usagers de la route, aux entreprises et aux organisations non gouvernementales de s'associer à lui pour créer un avenir propice au cyclisme pour l'Ontario.

La mise en œuvre de la présente Stratégie cycliste est en cours. Le premier plan d'action sera lancé au cours des prochains mois. Il établira des projets, des programmes, des initiatives et des partenariats précis qui nous permettront d'avancer vers l'atteinte de nos objectifs.

Chaque année, le gouvernement rencontrera les parties intéressées afin d'échanger sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie et de veiller à ce que ses priorités et celles des intervenants y soient prises en considération.



Référence photographique : Gil Penalosa, 8-80 Cities

Annexe :

Participants aux ateliers #CycleON

- **Gil Penalosa**, 8-80 Cities
- **Craig Reid**, conseiller principal, Association des municipalités de l'Ontario
- **Michael Jacek**, conseiller principal, Association des municipalités de l'Ontario
- **Jay Paleja**, conseiller en politiques, Association des municipalités de l'Ontario
- **Christine Allum**, spécialiste des relations avec la communauté, Association canadienne des automobilistes (CAA)
- **David Chernushenko**, éducateur en pratiques durables, réalisateur de BikeCity, GreatCity, conseiller municipal, Ville d'Ottawa
- **Zlatko Krstulic**, planificateur en transports, Ville d'Ottawa
- **Adam Krupper**, coordonnateur du transport actif, Ville de Thunder Bay / EcoSuperior Environmental Programs
- **Daniel Egan**, gestionnaire, Infrastructure et programmes cyclistes, Ville de Toronto
- **Mike Layton**, conseiller municipal, Quartier 19 Trinity-Spadina, Ville de Toronto
- **Jane Mustac**, gestionnaire de la planification du transport, comté d'Essex
- **Jared Kolb**, directeur administratif, Cycle Toronto
- **Andy Wilson**, coordonnateur de Paracyclisme et de CAN-BIKE, Canada Cyclisme
- **Chris Drew**, co-capitaine, Bike 27, Ward 27 Advocacy Group de Cycle Toronto
- **Ken Greenberg**, directeur, Greenberg Consultants Inc.
- **Dave Richardson**, gestionnaire principal de projets et associé, MMM Group
- **Jackie Gervais**, promotrice de la santé, Bureau de santé publique de la région du Niagara
- **Sgt Brett Carson,** coordonnateur provincial, Infractions provinciales et dispositifs, Division de la sécurité de la circulation, Opérations provinciales de circulation, Police provinciale de l'Ontario
- **Marco Beghetto**, vice-président, Communications et nouveaux médias, Ontario Trucking Association
- **Eleanor McMahon**, directrice générale et fondatrice, Coalition cycliste Share the Road
- **Nancy Smith Lea**, directrice, Toronto Centre for Active Transportation
- **Trudy Ledsham**, Toronto Cycling Think and Do Tank, Université de Toronto
- **Marlaine Koehler**, directrice administrative, Waterfront Regeneration Trust
- **Association canadienne de l'industrie du vélo**
- **Hans Moor**, président, Citizens for Safe Cycling
- **Yvonne Bambrick**, consultante en cyclisme en milieu urbain

Annexe :

Ressources en ligne connexes

1 Aménagement de collectivités saines, actives et prospères

- *Le grand projet*
  www.metrolinx.com/thebigmove/fr/index.aspx
- *Investir dans notre région. Investir dans notre futur*
  www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/funding/IS_Executive_Summary_FR.pdf
- *Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*
  https://www.placestogrow.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=359&Itemid=12
- Déclaration de principes provinciale. Politiques provisoires
  www.mah.gov.on.ca/AssetFactory.aspx?did=9882
- *Lignes directrices de l'Ontario en matière d'aménagement axé sur les transports*
  www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/
- Directives pour les centres de mobilité
  www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/mobilityhubs/mobility_hub_guidelines.aspx
- *L'urgence d'agir : Stratégie pour des enfants en santé*
  www.health.gov.on.ca/fr/common/ministry/publications/reports/healthy_kids/healthy_kids.pdf
- *Esprit ouvert, esprit sain : Stratégie ontarienne globale de santé mentale et de lutte contre les dépendances*
  www.health.gov.on.ca/fr/common/ministry/publications/reports/mental_health2011/mentalhealth_rep2011.pdf

2 Amélioration de l'infrastructure cyclable

- *Ontario Traffic Manual Book 18* (préliminaire)
  www.otc.org/Book18FinalDraft.pdf
- Mise à jour des *Lignes directrices sur la planification et l'aménagement de voies cyclables en Ontario*
  Publication prévue à l'automne 2013.
  www.mto.gov.on.ca

3 Amélioration de la sécurité des rues et des routes

- *Examen des décès dus à un accident de vélo du Bureau du coroner en chef de l'Ontario*
  www.mcscs.jus.gov.on.ca/french/DeathInvestigations/office_coroner/PublicationsandReports/accidentdevelo/DI_Cycling_Death_Review_fr.html
- *Guide officiel de l'automobiliste*
  www.mto.gov.on.ca/french/dandv/driver/handbook/
- *L'Art du cyclisme : Guide du cyclisme sécuritaire en Ontario et Guide du jeune cycliste*
  www.mto.gov.on.ca/french/pubs/cyclingguide/safecycling.shtml

Annexe :

Ressources en ligne connexes (suite)

5 Création de nouvelles possibilités de cyclotourisme

- *Stratégie d'investissements touristiques et plan de mise en œuvre* (en anglais) www.mtc.gov.on.ca/fr/invest/strategy.shtml

★ Perspectives internationales

- *Chicago's Cycling Plan for 2020* www.chicagobikes.org/pdf/2012%20Projects/ChicagoStreetsforCycling2020.pdf
- *City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025* https://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/~/media/A6581E08C2EF4275BD3CA1DB951215C3.ashx
- *Politique sur le vélo (Québec)* www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/v%E9lo/velo_politique2008.pdf

Annexe :

Ressources en ligne connexes (suite)

Autres ressources : pour débuter

Le Web offre une mine de données et d'informations supplémentaires sur le cyclisme. La plupart des municipalités publient des cartes cyclistes et des listes d'événements cyclistes sur leurs sites Web, et bon nombre de services de santé publique affichent des nouvelles et des renseignements sur la vie active et le cyclisme sur leur site Web.

Si vous souhaitez explorer le vaste monde du cyclisme, voici quelques sites pour commencer.

Ontario

- Metrolinx www.metrolinx.com
- Ontario Cycling Association www.ontariocycling.org
- Ministère des Affaires municipales et du Logement www.mah.gov.on.ca
- Ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport www.mtc.gov.on.ca
- Ministère des Transports www.mto.gov.on.ca
- Coalition cycliste Share the Road www.sharetheroad.ca
- The Ontario Trails Council www.ontariotrails.on.ca
- Toronto Centre for Active Transportation (TCAT) www.torontocat.ca
- Trans Canada Trail Ontario www.tctontario.ca
- Transportation Options www.transportationoptions.org/
- Cycling Think and Do Tank de l'Université de Toronto www.torontocycling.org
- Waterfront Trail www.waterfronttrail.org

Canada

- Association canadienne des automobilistes (CAA) www.caa.ca
- Canada Cyclisme www.cyclingcanada.ca
- Association des transports du Canada www.tac-atc.ca
- Transports Canada www.tc.gc.ca
- Vélo Québec www.velo.qc.ca

International

- Barclays Cycle Superhighways (Royaume-Uni) www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/11901.aspx
- Cycling Denmark http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture/
- League of American Bicyclists www.bikeleague.org

Annexe :

Notes de fin

1. Bureau du coroner en chef de l'Ontario, « Examen des décès dus à un accident de vélo » (2012), http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/french/DeathInvestigations/office_coroner/PublicationsandReports/accidentdevelo/DI_Cycling_Death_Review_fr.html, p. 21.
2. Darren E.R. Warburton, Crystal Whitney Nicol et Shannon S.D. Bredin, « Health benefits of physical activity: the evidence », Canadian Medical Association Journal, 14 mars 2006; 174(6): 801–809, http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1402378/
3. Ontario Medical Association, « Enhancing Cycling Safety in Ontario » (2011), https://www.oma.org/Resources/Documents/OMACyclingPaper09-08-2011.pdf, p. 2.
4. Katzmarzyk PT, Gledhill N, Shephard RJ. « The economic burden of physical inactivity in Canada », CMAJ (2000) 163(11) : 1435-40, cité dans Association médicale canadienne, « Active Transportation » (2009), http://policybase.cma.ca/dbtw-wpd/Policypdf/PD09-04F.pdf, p. 1.
5. Ressources naturelles Canada, Les effets des émissions produites par la marche au ralenti, http://oee.rncan.gc.ca/transports/ralenti/704.
6. Environnement Canada, Données sur les émissions de gaz à effet de serre, http://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?n=BFB1B398.
7. Bureau de santé publique de Toronto, « Air Pollution Burden of Illness from Traffic in Toronto : Problems and Solutions » (2007). http://www.toronto.ca/health/hphe/pdf/air_pollution_burden.pdf.
8. Statistique Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et Enquête sur les voyages internationaux, 2006, colligées par le ministère du Tourisme et de la Culture de l'Ontario.
9. Niagara Region, Economic Value: Active Transportation and Tourism, http://healthylivingniagara.com/content/ActiveTransportation.aspx.
10. Clean Air Partnership, « Bike Lanes, On-Street Parking and Business: A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood », (2009), http://www.cleanairpartnership.org/pdf/bike-lanes-parking.pdf.
11. Statistique Canada, Recensement 2006.
12. Statistique Canada, Recensement 2006.
13. Statistique Canada, Recensement 2006, cité dans les statistiques de la Ville de Toronto, http://www.toronto.ca/cycling/reports/statistics/statistics-tables.htm#mode.
14. Source : Bill Yetman, Association canadienne de l'industrie du vélo.
15. Woodcock, et al., « Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: urban land transport », dans Lancet, 2009; 374(9705):1930-43.
16. North Carolina Department of Transportation, « Complete Streets Planning and Design Guidelines », juillet 2012, http://www.completestreetsnc.org/wp-content/themes/CompleteStreets_Custom/pdfs/NCDOT-Complete-Streets-Planning-Design-Guidelines.pdf, p. 4.
17. Ville d'Ottawa, « Laurier Segregated Bike Lane Pilot Project: July 2013 update », (2013), présentation PowerPoint au Comité des transports, http://app05.ottawa.ca/sirepub/mtgviewer.aspx?meetid=6095&doctype=AGENDA; Ville d'Ottawa, « Laurier Avenue Segregated Bicycle Lanes Pilot Project », Report to Transportation Committee and Council (2013), http://app05.ottawa.ca/sirepub/mtgviewer.aspx?meetid=6095&doctype=AGENDA; Ottawa Citizen, « Laurier bike lanes here to stay », 17 juillet 2013, http://www.ottawacitizen.com/travel/Laurier+bike+lanes+here+stay/8673198/story.html.
18. Coalition cycliste Share the Road, « Provincial Bicycling Organization Releases Polling Data Highlighting Support for Active Transportation in Metrolinx's The Big Move » (27 mai 2013), communiqué de presse, http://www.sharetheroad.ca/files/Media_Release___OBS_Metrolinx___FINAL.pdf.
19. Transport for London, « Barclays Cycle Superhighways FAQs », 2012. http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/roadusers/barclays-cycle-superhighways-faq.pdf.

Annexe :

Notes de fin

20. Transport for London, http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/11901.aspx
21. Région de York. http://www.york.ca/Departments/Transportation+Services/Creating+Complete+Streets/Pedestrian+and+Cycling+Master+Plan.htm.
22. Bureau du coroner en chef de l'Ontario, « Examen des décès dus à un accident de vélo » (2012), http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/french/DeathInvestigations/office_coroner/PublicationsandReports/accidentdevelo/DI_Cycling_Death_Review_fr.html.
23. Ministère des Transports de l'Ontario, « Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario 2010 », http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/orsar/orsar10/special-vehicles.shtml#bicycles.
24. Ministère des Transports de l'Ontario, « 2013 Road Safety Marketing Attitude and Behaviour Survey ».
25. Bureau du coroner en chef de l'Ontario, « Examen des décès dus à un accident de vélo » (2012), http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/french/DeathInvestigations/office_coroner/PublicationsandReports/accidentdevelo/DI_Cycling_Death_Review_fr.html
26. Statistique Canada. Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne (2006), http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2006004/pdf/9516-fra.pdf.
27. Elly Blue, "Bikenomics: The Economic Case for On-Street Bike Parking. Grist," http://grist.org/biking/2011-04-11-the-economic-case-for-on-street-bike-parking/; Niagara Region, Active Transportation and Local Businesses (2011), http://healthylivingniagara.com/content/ActiveTransportation.aspx
28. Clean Air Partnership, « Bike Lanes, On-Street Parking and Business: A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood », (2009), http://www.cleanairpartnership.org/pdf/bike-lanes-parking.pdf.
29. Statistique Canada. Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne (2006), http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2006004/pdf/9516-fra.pdf.
30. Clean Air Partnership, « Bike Lanes, On-Street Parking and Business: A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood », (2009), http://www.cleanairpartnership.org/pdf/bike-lanes-parking.pdf.
31. Ville de Copenhague, « Copenhagen City of Cyclists. Bicycle Account » (2012), http://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/CityAndTraffic/~/media/4ADB52810C484064B5085F2A900CB8FB.ashx; Ville de Copenhague, « Good, Better, Best: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025 », http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/823_Bg65v7UH2t.pdf; Grid Chicago, « Danish History: How Copenhagen Became Bike-Friendly Again », http://gridchicago.com/2012/danish-history-how-copenhagen-became-bike-friendly-again/.
32. Danemark, Le site officiel du Danemark, « Cycling in Copenhagen – The easy way », http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture/cycling-in-copenhagen---the-easy-way/.
33. Verkehrswacht (Sécurité routière allemande), « Radfahrausbildung – Kernstück schulischer Verkehrserziehung » (Formation cycliste — éducation de base sur la sécurité routière), traduit par Philip Hartung, http://www.verkehrswacht-medien-service.de/radfahrausbildung_kern.html.
34. Statistique Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et Enquête sur les voyages internationaux, 2006, colligées par le ministère du Tourisme et de la Culture de l'Ontario
35. Statistique Canada, Recensement 2006, cité dans les statistiques de la Ville de Toronto. http://www.toronto.ca/cycling/reports/statistics/statistics-tables.htm#mode.
36. Statistique Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et Enquête sur les voyages internationaux, 2006, colligées par le ministère du Tourisme et de la Culture de l'Ontario.
37. Waterfront Regeneration Trust, « Fast Facts about the Trail », http://www.waterfronttrail.org/trail-facts.html.
38. Iowa Department of Transportation, « Iowa in Motion: State Transportation Plan », 2012, http://www.iowadot.gov/iowainmotion/files/IowaInMotion_final.pdf.