

**2018**

**Groupe de travail sur les transports  
et l'environnement**

**Transport actif :  
Enquête sur les politiques,  
les programmes et  
l'expérience**

**Octobre 2018**

## REMERCIEMENTS

Lancé en septembre 2015, le Groupe de travail sur les transports et l'environnement a tenu 37 réunions par téléconférence sur 24 mois. Outre leur participation aux activités du Groupe de travail, les spécialistes externes ont été invités à soumettre de l'information dans ce domaine. Le Groupe de travail a bénéficié de l'aide du ministère des Finances du Manitoba, Technologie et transformation opérationnelle, pour l'administration d'une enquête sur le Web. La Division des services ministériels d'Infrastructure Manitoba a facilité les services en ligne GoToMeeting pour le partage de documents pendant les téléconférences. La Division des politiques des transports et d'amélioration des services d'Infrastructure Manitoba a fourni un soutien supplémentaire au Groupe de travail, au besoin.

Les travaux liés à l'information, l'analyse, la préparation et la présentation du présent rapport ont été exécutés par de nombreux employés des ministères des Transports fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada, qui ont participé aux consultations, à la soumission des informations et à l'examen du sujet, et plus particulièrement grâce à la participation bénévole des personnes suivantes.

|                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Terry Zdan (président) | Teri-Lynn M. Chetwynd     |
| Rebecca Abernethy      | Susan Ampleford           |
| Rupesh Patel           | Robert Dolezel            |
| Dominic Ross           | Marion Gale               |
| Lindsay Vanstone       | Vivian Yuen               |
| Kelly-Dawn Clarahan    | Marc Panneton             |
| Peter Dzikowski        | Olivier Dominic Galarneau |
| Andrew McCoy           | Charles-Albert Morin      |
| Ted Nestor             | Isabelle Gattaz           |
| Rob Thom               | Lyne Chabot               |
| Matt Fournier          | Geneviève St-Arnaud       |
| Jeana Klassen Manning  | Claude Sirois             |
| David Lettner          | Pascal Couillard          |
| Glenn Cuthbertson      | Richard Beauregard-Long   |
| Cathy Worth            | Joe Homsy                 |
| Kathy Tsui             | Alan Callander            |
| Jeannie Stewart-Smith  | Shane Hodgins             |

## Résumé

---

L'Agence de la santé publique du Canada définit le transport actif comme suit : « ...toute forme de transport à propulsion humaine – la marche, le vélo, l'utilisation d'un fauteuil roulant, les patins à roues alignées et la planche à roulettes ».

Les ministères des Transports de l'ensemble du Canada souhaitent comprendre le rôle, le mandat et les possibilités en matière de transport actif sur leur territoire. Le Comité de soutien et de planification des politiques (CSPP) a chargé le Groupe de travail sur les transports et l'environnement d'analyser les cadres stratégiques visant l'intégration du transport actif au réseau de transport du Canada et de produire un rapport sur ce sujet.

Aux fins du présent rapport, l'information et l'analyse sont effectuées et présentées dans le contexte d'une politique ciblée. Les politiques fournissent une structure grâce à l'adoption de lignes directrices et de principes généraux pour la gouvernance qui dirigent l'élaboration des activités gouvernementales, y compris les lois et règlements, les programmes, les lignes directrices techniques et les projets.

Le dictionnaire des affaires (*Business Dictionary*) décrit la [politique publique](#) comme étant les objectifs déclarés de l'État en matière de santé, de moralité et de bien-être des citoyens. Dans l'intérêt de la politique publique, les législatures et les tribunaux cherchent à annuler toute action, tout contrat ou toute fiducie qui va à l'encontre de ces objectifs même s'il n'existe aucune loi qui la déclare expressément nulle.

En matière de gouvernance et de politique, ce dictionnaire définit la [politique](#) comme étant les principes de base par lesquels les gouvernements sont guidés et les objectifs déclarés que les gouvernements cherchent à atteindre et à préserver dans l'intérêt des collectivités nationales, provinciales et territoriales [et municipales].

En effectuant la recherche de base, le Groupe de travail a tenté de clarifier les moteurs de la politique, y compris la sécurité, les changements climatiques, la santé publique et les rôles et programmes d'un éventail choisi de ministères et d'administrations des transports. Le rapport résume les conclusions de cette recherche et présente les facteurs stratégiques de haut niveau pour les ministères des Transports fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada.

Le Groupe de travail a effectué une analyse documentaire, et une enquête a été menée afin de recueillir de l'information sur les politiques, les programmes, les projets et les initiatives de transport actif au Canada et dans d'autres administrations.

L'information recueillie dans le cadre de ce travail indique qu'il existe un éventail d'options, de programmes et de projets stratégiques à l'échelle du pays. L'information provenant d'autres administrations met en lumière les possibilités de leadership en matière de politiques qui facilitent l'intégration du transport actif, particulièrement à l'interface de la gouvernance provinciale et municipale.

Les options stratégiques de transport actif qui doivent être prises en considération sont indiquées ci-dessous.



|                                      | <b>Exemples</b>  | <b>Immédiat</b> | <b>Moyen terme</b> | <b>Long terme</b> |
|--------------------------------------|--|-----------------|--------------------|-------------------|
|                                      | <p>et de programmes provinciaux et territoriaux de TA qui ont fait leurs preuves en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et à l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi qu'à l'échelle internationale au niveau fédéral, comme la politique sur les piétons et les cyclistes du ministère des Transports des États-Unis.</p> <p>Tenir compte de la demande potentielle et des besoins d'entretien pour le cyclisme d'hiver au moment de prendre des décisions concernant les infrastructures routières provinciales et territoriales.</p> <p>Tenir compte des répercussions sur le transport actif lors de la planification de la construction ou de la reconstruction de routes provinciales ou territoriales.</p>  | <b>X</b>        | <b>X</b>           |                   |
| <b>Législation et réglementation</b> | Envisager de revoir la législation et la réglementation en vigueur pour y incorporer le TA.  | <b>X</b>        | <b>X</b>           | <b>X</b>          |
| <b>Programmes</b>                    | <p>Établir un plan quinquennal continu pour atteindre les objectifs stratégiques.</p> <p>Mettre en place un secrétariat, un coordonnateur ou une administration du TA.</p> <p>Établir un centre national pour le développement et la diffusion des ressources de TA.</p>   | <b>X</b>        | <b>X</b>           | <b>X</b>          |
| <b>Projets</b>                       | <p>Envisager l'adoption de normes ou de lignes directrices uniformes pour la conception des installations de TA.</p> <p>Élaborer et classer par ordre de priorité les projets dont la mise en œuvre permet d'atteindre les objectifs stratégiques.</p> <p>Créer et maintenir un répertoire des installations de TA</p> <p>Définir les grands plans et projets provinciaux de TA et s'en servir pour commercialiser et accroître le niveau d'activité du TA, p. ex., la Route bleue.</p> <p>Collaborer avec les autorités scolaires à l'élaboration de programmes complets de formation cycliste.</p> <p>Élargir la planification des déplacements scolaires afin d'inclure les besoins de déplacement de tous les élèves et d'inclure les modes de transport actif.</p> <p>Présenter les possibilités d'information sur le cyclisme pour adultes et le partage des routes.</p> | <b>X</b>        | <b>X</b>           | <b>X</b>          |

|                             | <b>Exemples</b>   | <b>Immédiat</b> | <b>Moyen terme</b> | <b>Long terme</b> |
|-----------------------------|---|-----------------|--------------------|-------------------|
|                             | Établir un programme complet de sensibilisation afin de mieux faire connaître les options de transport actif.   |                 | X                  |                   |
| <b>Crédits budgétaires</b>  | Envisager de fournir un financement à long terme aux administrations locales qui se consacrent aux initiatives de TA, y compris pour les installations et les programmes.<br><br>Établir un budget perpétuel sur cinq ans pour réaliser les priorités en matière de programmes et de projets.<br><br>Financer, construire et concevoir des capacités de transport actif en équilibre avec les autres modes de transport de compétence provinciale et fédérale.  | X               | X<br><br>X         | X                 |
| <b>Consultation</b>         | Établir des groupes de consultation.  | X               |                    |                   |
| <b>Mesures de rendement</b> | Élaborer un système normalisé de collecte de données pour surveiller et signaler les activités des piétons et des cyclistes, p. ex., en réalisant une enquête pancanadienne qui produit des rapports sur l'état du transport actif permettant de comparer les niveaux d'activité au moyen d'enquêtes menées partout au Canada, notamment sur le cyclisme au Québec.<br><br>Établir des cibles directionnelles pour l'utilisation du transport actif (p. ex., augmenter la part modale du transport actif, augmenter le nombre de kilomètres d'installations de grande qualité). | X               | X                  | X                 |

# Table des matières

---

|   |             |
|---|-------------|
| <b>Résumé.....</b>  | <b>ii</b>   |
| <b>Table des matières.....</b>  | <b>vi</b>   |
| <b>Préambule .....</b>  | <b>vii</b>  |
| <b>Observations et conclusions.....</b>   | <b>viii</b> |
| <b>Introduction.....</b>  | <b>1</b>    |
| Transports et changements climatiques au Canada .....   | 1           |
| Avantages potentiels du transport actif au Canada.....  | 2           |
| Obstacles au transport actif au Canada .....  | 4           |
| <b>Résultats de l'enquête .....</b>   | <b>7</b>    |
| Objectif du questionnaire .....   | 7           |
| Profil des répondants.....  | 7           |
| Approche en matière de transport actif .....  | 9           |
| Secteurs d'intervention.....  | 11          |
| Collaboration.....  | 12          |
| Réglementation et législation .....   | 12          |
| Financement .....   | 12          |
| Réussites .....   | 13          |
| Observation.....  | 13          |
| <b>Conclusions de l'analyse des champs d'action des gouvernements – Politiques, programmes et expérience.....</b> | <b>15</b>   |
| Gouvernement du Canada .....  | 15          |
| Alberta.....  | 16          |
| Colombie-Britannique .....  | 17          |
| Manitoba.....   | 19          |
| Nouveau-Brunswick .....   | 20          |
| Territoires du Nord-Ouest.....  | 21          |
| Nouvelle-Écosse .....   | 23          |
| Ontario .....   | 25          |
| Québec .....  | 26          |
| Yukon .....   | 29          |
| <b>TABLEAUX SOMMAIRES .....</b>   | <b>32</b>   |
| <b>ANNEXE 1 ANALYSE DOCUMENTAIRE.....</b>   | <b>38</b>   |
| <b>ANNEXE 2 ÉMISSIONS DE GES SUR LES ROUTES DE 1990 À 2014.....</b>   | <b>62</b>   |

## Préambule

---

Au cours de la période prévue, le Groupe de travail a entrepris la collecte et l'analyse d'informations sur les événements de transport actif qui ont eu lieu partout dans le monde et qui influencent son travail. Au niveau fédéral, la discussion sur le site Web de Transports Canada sur le transport actif souligne le rôle que jouent les municipalités en soutenant le transport actif.<sup>1</sup> Le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* et les accords fédéraux-provinciaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports multiplient les possibilités de transport actif qui peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions. De même, Transport 2030 fait référence au transport vert et efficace, mais ne précise pas le potentiel des réseaux de transport actif ni de la connectivité au sein des réseaux de transport provinciaux et urbains et entre ces réseaux. De même, divers programmes, politiques et projets de transport actif ont été mis en œuvre dans les provinces et les territoires.

Le Groupe de travail a effectué une analyse documentaire internationale et une vaste enquête auprès des administrations canadiennes. L'information tirée de ces travaux illustre une gamme de possibilités qui favorisent l'intégration du transport actif aux réseaux de transport. Le paysage des politiques et des programmes des ministères des Transports varie d'un océan à l'autre au pays.

Les considérations qui suivent sont fondées sur une synthèse des renseignements et des exemples que le Groupe de travail a eu l'occasion d'examiner.

---

<sup>1</sup> Transports Canada, Transport routier <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3021.htm>, **Date de modification** : 2017-03-28

# Observations et conclusions

---

## **Leadership fédéral**

Des fonds sont déjà mis à la disposition des provinces et territoires qui accordent la priorité à ce domaine d'investissement dans l'infrastructure. Il conviendrait également de se demander si le gouvernement fédéral a un rôle supplémentaire à jouer en fournissant du soutien sous forme de leadership, de politiques, de programmes et de fonds aux administrations provinciales et territoriales à l'appui des initiatives de transport actif.

## **Leadership provincial**

Le soutien des politiques et des programmes en matière de transport actif varie énormément d'une province et d'un territoire à l'autre. Bien que l'on reconnaisse que le transport actif est souvent utilisé au sein des collectivités, le cyclisme et la marche sont aussi observés sur les routes rurales provinciales et territoriales. Conscients des préoccupations en matière de sécurité de ces usagers vulnérables de la route, certains ministères provinciaux au Canada ont fourni un appui important en matière de politiques et de programmes de transport actif.

## **Meilleures pratiques**

Des exemples de pratiques exemplaires en matière de politiques, de programmes et de projets de transport actif sont illustrés dans le présent rapport.

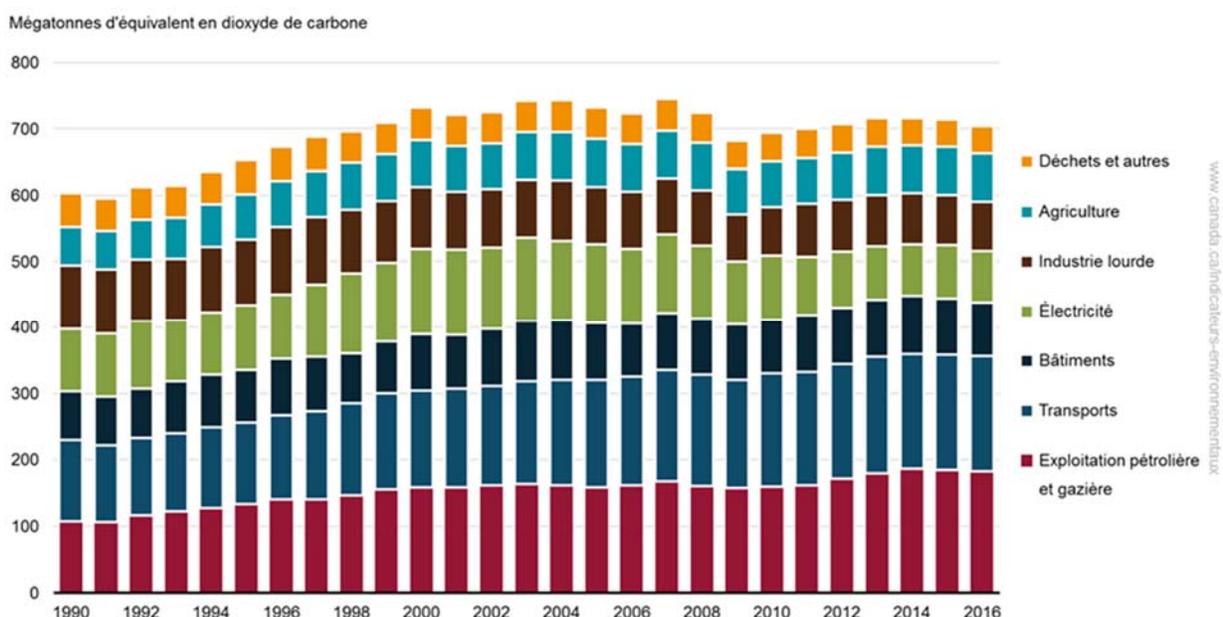
# Introduction

## Transports et changements climatiques au Canada

En 2014, le Canada a émis au total 732 mégatonnes (Mt) de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports était le deuxième plus important émetteur de GES au Canada (après le pétrole et le gaz), représentant 171 Mt ou 23 % des émissions totales de GES. Dans le secteur des transports, le transport de passagers et de marchandises est responsable de 95 % des émissions de GES.

Les émissions de GES du secteur des transports ont augmenté de 32 % de 1990 à 2014. Alors que les émissions totales des modes de transport de passagers ont augmenté de 15 %, les émissions des automobiles ont diminué de 30 % et les émissions des camions légers (p. ex., les camions, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport) ont augmenté de 123 %.

Figure 1. Émissions de GES, Canada, 1990 à 2016



Source : Indicateurs canadiens de la durabilité de l'environnement : Émissions de gaz à effet de serre (<https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/greenhouse-gas-emissions/greenhouse-gas-emissions-fr.pdf>)

Les émissions provenant du transport de passagers et de marchandises dépendent d'un certain nombre de facteurs, notamment la population, la croissance économique, le type de véhicule, le rendement énergétique et le type de carburant. La préférence des conducteurs pour les camions légers plutôt que pour les automobiles plus écoénergétiques a joué un rôle important dans l'augmentation des émissions de GES. Depuis 1990, l'augmentation du nombre de camions légers représente plus de trois fois l'augmentation du nombre d'automobiles.

Au fil des ans, l'efficacité énergétique des automobiles et des camions légers a continué de s'améliorer. Toutefois, ces améliorations n'étaient toujours pas suffisantes pour compenser l'augmentation des émissions de GES.<sup>1</sup>

Le Canada s'est fixé un objectif de réduction des émissions de GES de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif, les gouvernements et les industries doivent collaborer à la mise en œuvre de mesures visant à réduire les émissions de GES dans le secteur des transports - par exemple, des incitatifs à l'achat de véhicules électriques, des investissements dans l'expansion du transport en commun, l'investissement et le développement des infrastructures cyclables, etc.

Le remplacement des déplacements réguliers et courts par des déplacements actifs peut également contribuer à réduire la pollution atmosphérique et les émissions de GES à long terme.

<sup>1</sup>Ressources naturelles Canada (2015) Tableaux d'analyse de l'évolution de l'efficacité énergétique – Secteur des transports – Analyse de la consommation d'énergie.

Le 9 décembre 2016, les premiers ministres ont adopté le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* (le Cadre). Le Cadre adopte une approche de collaboration pour réduire les émissions de GES au Canada et s'articule autour de quatre thèmes : la tarification du carbone, les mesures d'atténuation, l'adaptation et la résilience, et les technologies propres. Une des mesures prévues dans le secteur des transports consiste à *effectuer la transition vers des modes de transport à plus faible émission et à investir dans l'infrastructure*, y compris par l'utilisation du transport en commun ou du cyclisme en remplacement de la conduite automobile. L'amélioration de l'infrastructure de transport en commun contribuerait à cette transition.

### **Avantages potentiels du transport actif au Canada**

En plus de réduire la pollution atmosphérique et les émissions de GES, le transport actif est associé à un certain nombre d'autres avantages. En voici quelques exemples :

- **Santé** - Le transport actif permet aux usagers d'être physiquement actifs sur une base régulière. Même de petites augmentations de l'activité physique peuvent améliorer la santé publique. Bien qu'il existe de nombreuses façons d'être actif physiquement, la marche et le cyclisme sont parmi les plus pratiques et les plus efficaces, car ils peuvent être intégrés à la vie quotidienne. Parmi les problèmes de santé associés au manqué d'activité physique, mentionnons les maladies du cœur, l'hypertension, les accidents vasculaires cérébraux, l'obésité, la dépression, le diabète, l'ostéoporose, le cancer et la démence.
- **Social** - Le transport actif est accessible aux Canadiens et accroît les interactions sociales. L'augmentation de la marche à pied et du cyclisme peut contribuer à accroître l'acceptation sociale des modes de transport de remplacement (Victoria Transport Policy Institute, *Evaluating Active Transport Benefits and Costs*).

**Réduction de la congestion** - Le transport actif réduit la congestion routière en transférant une partie de la demande de déplacements des routes aux trottoirs, pistes cyclables et sentiers piétonniers. Comme le montre la figure 2, les modes de transport actif nécessitent moins d'espace pour assurer le déplacement du même nombre de personnes que les déplacements en véhicule. Un réseau de transport actif élargi ou amélioré peut également augmenter l'achalandage du transport en commun, car la majorité des déplacements commencent ou se terminent à la marche.

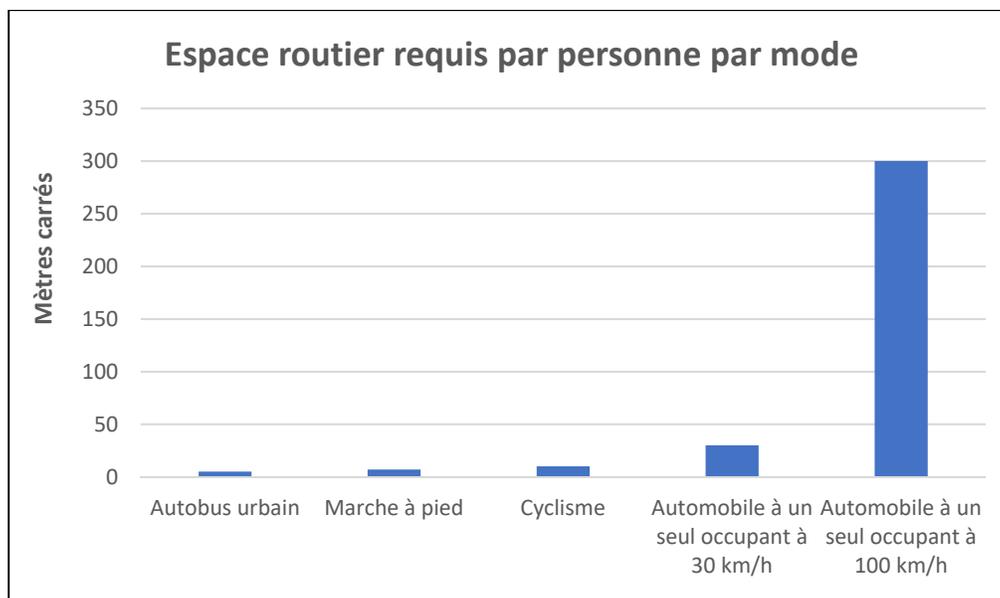
Le passage à des modes de transport actifs peut réduire les coûts associés à la congestion routière, par exemple, en réduisant le temps de déplacement supplémentaire, les coûts d'exploitation des véhicules, le stress et les émissions polluantes qu'un véhicule impose aux autres usagers de la route (*Congestion Costs*, Litman 2009).

Le transport actif peut réduire ou même éliminer les déplacements requis sur de courts trajets dans les zones urbaines. Une partie importante des déplacements en véhicule motorisé (souvent de 10 à 30 %) consiste en de courts trajets qui pourraient être effectués en mode actif (Litman 2010). Lorsque les conditions de marche sont mauvaises, comme le long d'une artère urbaine, les gens ont tendance à conduire même sur de courtes distances, par exemple, de l'autre côté de la route ou d'une entrée à l'autre, ce qui crée des frictions et des embouteillages qui engendrent des retards.

Le transport actif peut réduire les besoins liés aux conducteurs (voyages spéciaux effectués pour transporter un non-conducteur), lesquels comprennent souvent des trajets de retour sans passager qui augmentent la congestion. Par conséquent, un trajet aller-retour de deux kilomètres peut être réduit à un trajet d'un kilomètre à la marche.

Le transport actif peut encourager l'utilisation du transport en commun et le covoiturage (automobile ou fourgonnette), ce qui réduit les longs trajets en véhicule. Par conséquent, l'amélioration des conditions de marche et de cyclisme peut réduire le nombre de déplacements effectués en automobile et, donc, la congestion routière. Ces impacts ont tendance à être plus importants dans les zones commerciales et près des écoles et des centres récréatifs, soit au début et à la fin de nombreux courts trajets.

Figure 2. Espace routier requis, par personne, par mode



- **Économique** – Le transport actif permet la réduction des coûts de carburant et de stationnement. Les coûts d'aménagement et d'entretien de l'infrastructure de transport actif sont également beaucoup moins élevés que ceux des autres infrastructures de transport.

L'amélioration des modes de transport de remplacement peut permettre à certains ménages de réduire le nombre de véhicules qu'ils possèdent. Étant donné que les coûts associés à la possession de véhicules motorisés sont élevés, mais que les coûts d'utilisation sont relativement bas, les ménages qui achètent une automobile ont tendance à l'utiliser, y compris pour des déplacements relativement courts et de faible valeur.

**Tableau 2. Coûts et avantages associés au transport actif (VTPI)**

| Impacts              | Conditions de TNM améliorées  | Activités de TNM accrues   | Réduction des déplacements en automobile  | Collectivités plus compactes   |
|----------------------|---|--|---|--|
| Avantages potentiels | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilité d'utilisation et convivialité accrues</li> <li>• Accessibilité accrue pour les non-conducteurs; appuie les objectifs d'équité</li> <li>• Valeur de l'option</li> <li>• Valeur accrue des propriétés</li> <li>• Sécurité accrue</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaisir des usagers</li> <li>• Condition physique et santé publiques améliorées</li> <li>• Cohésion communautaire accrue (interactions positives entre voisins en raison du nombre accru de piétons dans les rues locales), ce qui peut accroître la sécurité dans la localité</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestion routière réduite</li> <li>• Réduction des coûts des routes et des stationnements</li> <li>• Économies pour les consommateurs</li> <li>• Réduction du fardeau des conducteurs</li> <li>• Sécurité routière accrue</li> <li>• Conservation de l'énergie</li> <li>• Réduction de la pollution</li> <li>• Développement économique</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité améliorée, surtout pour les non-conducteurs</li> <li>• Réduction des coûts de transport</li> <li>• Réduction des coûts de l'étalement</li> <li>• Préservation des espaces verts</li> <li>• Collectivités plus accueillantes</li> <li>• Valeur accrue des propriétés</li> <li>• Sécurité accrue</li> </ul> |
| Coûts potentiels     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts des installations</li> <li>• Vitesse de circulation réduite</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts de l'équipement (chaussures, vélos, etc.)</li> <li>• Risques de collision accrus</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacements plus lents</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hausse de certains coûts de développement</li> </ul>  |

*Divers avantages et coûts peuvent être associés au transport actif.*

- **Sécurité routière** – Tout déplacement effectué à l'aide du transport actif plutôt qu'en automobile améliore la sécurité routière et réduit le nombre de décès et de blessures permanentes.
- **Déplacements plus courts** – Un déplacement actif plus court peut remplacer un déplacement motorisé plus long, par exemple, lorsque la personne choisit un magasin local plutôt que de se rendre en automobile à un magasin plus éloigné.
- **Utilisation accrue du transport en commun** – L'augmentation de la marche et du cyclisme peut favoriser les déplacements en transport en commun, puisque la plupart des déplacements en transport comprennent aussi des déplacements à la marche ou à vélo.
- **Modèles d'utilisation du territoire** – L'augmentation de la marche et du cyclisme contribue à créer des collectivités multimodales plus compactes, ce qui réduit la superficie des terrains requis pour les routes et les stationnements et donc les distances à parcourir.

### Obstacles au transport actif au Canada

Les pratiques traditionnelles d'aménagement du territoire ont créé des collectivités qui sont axées sur l'automobile et qui sont dispersées. Ces tendances ont donné lieu à des normes, des politiques et des attentes sociales qui mettent l'accent sur le transport motorisé. Par conséquent, malgré les nombreux avantages du transport actif, il existe plusieurs obstacles à l'augmentation des niveaux de transport actif chez les Canadiens. En voici quelques exemples :

- **Social** – La conduite automobile peut être un signe de statut social et les gens peuvent aspirer à conduire plutôt qu'à marcher ou à faire du vélo, des modes de transport qui peuvent être associés à un signe de statut économique inférieur. Toutefois, on observe que le cyclisme est plus souvent pratiqué par un segment de la population plus scolarisé (61 % ayant un diplôme universitaire) et à revenu plus élevé (70 % ayant un revenu supérieur à 80 000 \$) (*L'état du vélo au Québec*, 2010).
- **Infrastructure routière et matérielle** – L'infrastructure sécuritaire limitée pour la marche et le cyclisme (comme les grandes intersections avec des feux de circulation de courte durée, les voies piétonnes indirectes et le manque de trottoirs, de pistes cyclables et de stationnements pour vélos) constitue un obstacle particulier au transport actif au Canada et en Amérique du Nord où l'étalement urbain et le développement urbain à faible densité créent des routes à capacité plus élevée mal adaptées aux déplacements actifs sur de courte distance.
- **Sécurité** – De nombreux cyclistes et piétons devront interagir avec la circulation automobile ou entre eux. Les préoccupations concernant les risques de collision peuvent décourager les piétons ou les cyclistes. La *Loi sur les transports au Canada* comprend la déclaration suivante sur la sécurité : « Il est déclaré qu'un système de transport national compétitif et rentable qui respecte les plus hautes normes possible de sûreté et de sécurité, qui favorise un environnement durable et qui utilise tous les modes de transport au mieux et au coût le plus bas possible est essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens et favorise la compétitivité et la croissance économique dans les régions rurales et urbaines partout au Canada. »<sup>2</sup>
- **Conditions météorologiques** – Le froid, la pluie ou d'autres intempéries, ainsi que l'obscurité, constituent une barrière supplémentaire pour le bien-être et la sécurité des personnes qui marchent ou font du vélo. Au Canada, l'hiver est un obstacle majeur au transport actif et de nombreuses installations pour piétons et cyclistes ne sont pas entretenues entre novembre et mars. La Conférence sur le cyclisme d'hiver (Winter Cycling Conference) de février 2017 a conclu que le cyclisme d'hiver est possible et efficace dans de nombreux pays d'Europe du Nord.
- **Milieu de travail** – Les employés qui se rendent au travail à bicyclette doivent disposer de vestiaires et d'un endroit sécuritaire pour garer leur vélo; si l'une ou l'autre de ces installations n'est pas fournie, les employés peuvent ne pas vouloir se rendre au travail à vélo. L'absence de stationnement pour vélos est également un obstacle important à la sécurité contre le vol et le vandalisme potentiels.
- **Programmes et politiques** - Les politiques et les programmes établis par divers ordres de gouvernement peuvent créer des obstacles à l'augmentation du transport actif. Par exemple, la priorité accordée à l'automobile dans la planification des transports nuit à la capacité d'offrir un environnement bâti favorable aux piétons et aux cyclistes. Les approches d'aménagement du territoire qui encouragent les services spécialisés (p. ex., les programmes scolaires spéciaux, les centres de santé spécialisés) et les entreprises (p. ex., les détaillants à grande surface) à différents endroits de la ville créent également des obstacles au transport actif. Les quartiers à grande densité urbaine et où la connectivité est bonne présentent un niveau de transport actif plus élevé (1,5 % de déplacements à vélo pour tous les déplacements pour la grande région de Montréal, mais 10,8 % de déplacements à vélo dans le quartier Le Plateau, *Enquête origine-destination de Montréal de 2013*).

## Décrire le rôle des ministères des Transports dans le transport actif

Pour encourager efficacement le transport actif, divers efforts doivent être déployés, notamment sous forme de cadres stratégiques gouvernementaux permettant l'intégration du transport actif aux systèmes et réseaux

<sup>2</sup> <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/page-1.html?txthl=safety#s-5>

de transport, de programmes, de financement de l'infrastructure de transport actif, de lignes directrices techniques, d'organismes sans but lucratif qui sensibilisent les gens, de cadres et de normes d'aménagement du territoire qui appuient les collectivités axées sur le transport en commun et adaptées aux piétons, etc.

Le présent rapport met l'accent sur le rôle des ministères fédéral et provinciaux des Transports dans le transport actif.

## Résultats de l'enquête

---

Le Groupe de travail, avec l'aide du gouvernement du Manitoba, a mené une enquête en ligne et la compilation des résultats en vue d'effectuer une analyse pangouvernementale des résultats obtenus aux fins suivantes :

- répertorier les mandats et les rôles actuels, y compris les politiques, les lois et les règlements des divers ministères des Transports sur le transport actif;
- dresser un portrait des initiatives les plus récentes, entreprises et planifiées, par les ministères fédéraux et provinciaux des Transports et les administrations municipales de partout au Canada qui appuient le transport actif. Ces initiatives comprennent des politiques, des lois, des règlements et des programmes qui appuient l'adoption par les consommateurs du transport actif, encouragent l'intégration du transport actif aux réseaux de transport et incitent le secteur privé à adopter les pratiques de transport actif;
- documenter d'autres initiatives fédérales et internationales portant sur le transport actif, p. ex., des initiatives de Santé Canada, du Partenariat canadien contre le cancer, des ministères des Transports de la Californie et de l'Oregon, de la FHWA des États-Unis, etc.

Le Groupe de travail a rédigé les questions de l'enquête et préparé une invitation par courriel destinée aux gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et aux administrations municipales, aux organismes non gouvernementaux et à d'autres spécialistes connus du Groupe de travail. Infrastructure Manitoba a facilité la distribution des invitations au Manitoba, en Ontario et au Nouveau-Brunswick au moyen d'une adresse électronique spéciale. D'autres membres du Groupe de travail ont géré la distribution de l'invitation dans leur région. Des prolongations de délai et des rappels ont été fournis pour encourager la participation à l'enquête. Les réponses ont été recueillies en ligne et résumées au nom du Groupe de travail.

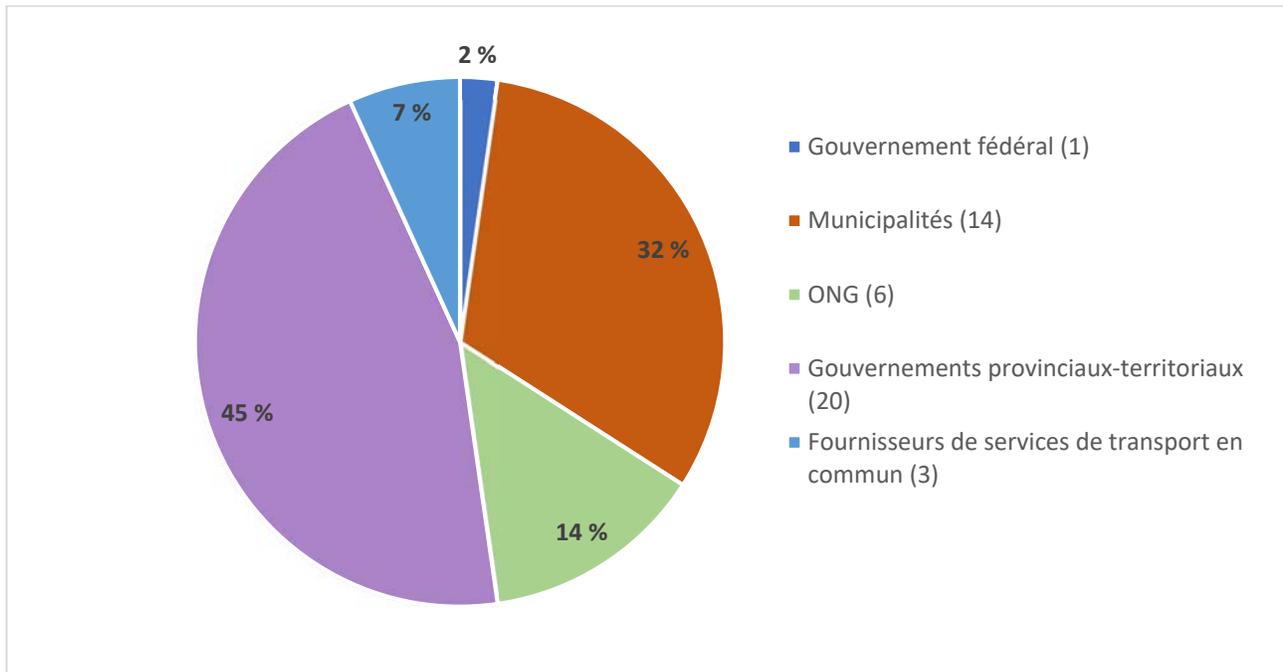
### Objectif du questionnaire

Le Groupe de travail sur les transports et l'environnement a distribué un questionnaire pour recueillir des renseignements détaillés sur les politiques et les programmes de transport actif au Canada. Le questionnaire comportait des questions à choix multiples et des questions ouvertes. Cette analyse examine les différents rôles et responsabilités des organisations dans le domaine du transport actif, les raisons pour lesquelles elles doivent participer au transport actif, les lois et règlements portant sur le transport actif et le financement.

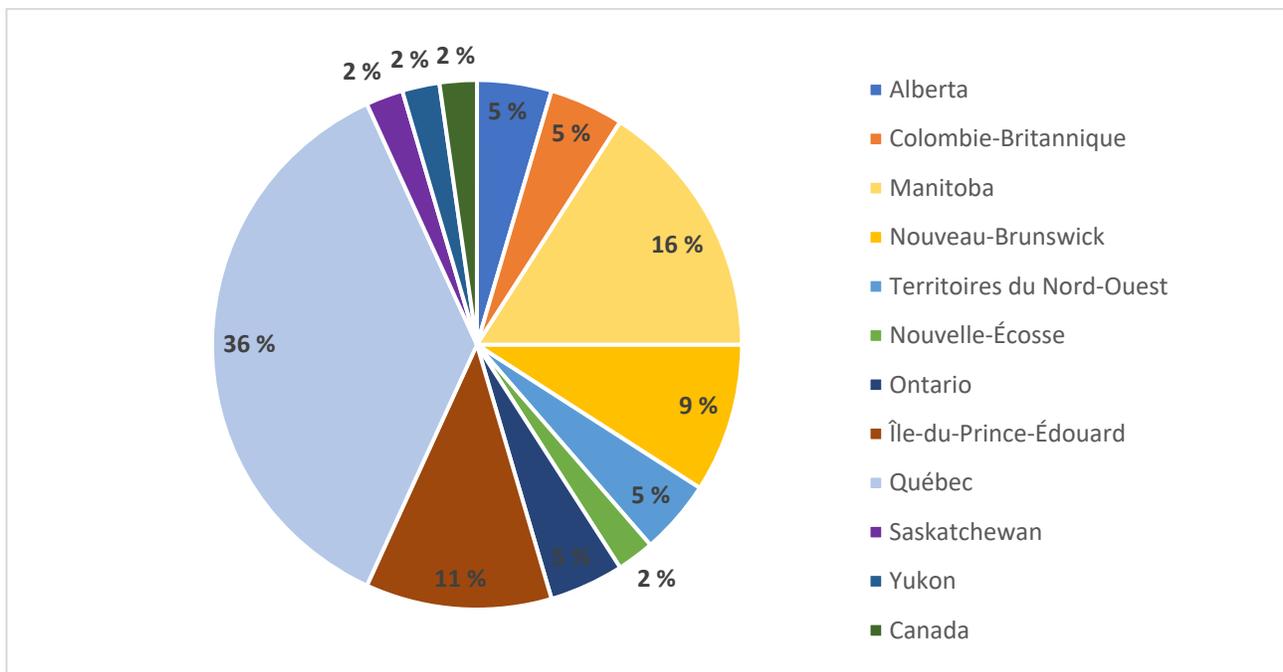
### Profil des répondants

Le questionnaire a été rempli par 44 répondants qui représentaient un ministère fédéral, 14 municipalités, six organisations non gouvernementales (ONG), 20 ministères provinciaux et territoriaux et trois fournisseurs de services de transport en commun. Les répondants provenaient de partout au Canada, la majorité d'entre eux venant du Québec. Il est important de souligner que les répondants du questionnaire représentant de grands centres urbains comme Toronto, Vancouver, Ottawa et Edmonton n'y ont pas répondu; Terre-Neuve n'était pas non plus représentée. De plus, le ministère fédéral des Transports n'y a pas participé. Par conséquent, les initiatives fédérales potentielles en matière de transport actif, comme le projet de loi C-312, qui prévoit une stratégie nationale sur le cyclisme, pourraient ne pas être prises en compte dans les réponses. Une ventilation géographique indique que la majorité des répondants provenaient du Québec, du Manitoba et de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Figure 3. Ventilation des résultats, par province-territoire et organisme**



**Figure 4. Ventilation géographique**



**Tableau 3. Activités principales des organismes**

| Organisme                                      | Nbre de réponses | Transports | Planification des affaires municipales | Énergie  | Environnement | Santé    | Éducation |
|--|------------------|------------|--|----------|---------------|----------|-----------|
| Gouvernement fédéral                           | 1                | 0          | 0                                      | 0        | 0             | 1        | 0         |
| Municipalité                                   | 14               | 9          | 14                                     | 1        | 5             | 0        | 0         |
| ONG  | 6                | 5          | 1                                      | 0        | 3             | 2        | 4         |
| Gouvernement provincial-territorial            | 20               | 12         | 3                                      | 2        | 3             | 2        | 3         |
| Fournisseur de services de transport en commun | 3                | 3          | 0                                      | 0        | 0             | 0        | 0         |
| <b>Grand total</b>                             | <b>44</b>        | <b>29</b>  | <b>18</b>                              | <b>3</b> | <b>11</b>     | <b>5</b> | <b>7</b>  |

### Approche en matière de transport actif

D'après cette enquête, les gouvernements municipaux, provinciaux, territoriaux et fédéral, les ONG et les fournisseurs de services de transport en commun participent tous aux efforts de transport actif. Toutefois, la portée et les raisons de cette participation dépendent du type et du mandat de l'organisation. Les municipalités se concentrent sur l'entretien des infrastructures de transport actif, l'élaboration de politiques, la mise en œuvre de projets et la sensibilisation. Ces aspects sont en harmonie avec le rôle opérationnel des municipalités dans la prestation du transport en commun au Canada. Au niveau des gouvernements provinciaux et territoriaux, les ministères des Transports se concentrent sur l'élaboration de politiques et la mise en œuvre de projets, le financement et la sensibilisation, la recherche, la conception et le maintien de programmes. Les ministères qui s'occupent de transport actif, mais dont l'objectif principal n'est pas le transport, par exemple les ministères de la Santé, de l'Éducation ou du Tourisme, participent plutôt à l'élaboration des politiques, au financement et à la sensibilisation, car ces aspects sont liés à leur mandat. L'éducation étant citée comme leur activité principale, les ONG participent dans une grande mesure à la sensibilisation et à la promotion du transport actif. Enfin, les trois fournisseurs de services de transport en commun qui ont répondu à l'enquête ont pour mandat de fournir des services de transport en commun et ils participent à l'élaboration des politiques, à la mise en œuvre des projets, à l'entretien et au financement.

Différents types d'organismes ont choisi diverses raisons principales qui justifient leur engagement à l'égard du transport actif. Tous les répondants municipaux ont indiqué que les loisirs et le tourisme sont la raison pour laquelle ils facilitent le transport actif, la sécurité et la santé publique étant les autres raisons les plus souvent citées. Bien que tous les ONG aient indiqué que la santé publique est la raison pour laquelle ils facilitent le transport actif, ils citent moins souvent le tourisme. De plus, les ONG ont choisi la congestion beaucoup plus souvent que d'autres types d'organisations. Les provinces et les territoires sont les répondants dont les efforts en matière de transport actif sont les moins motivés par les préoccupations liées à la congestion routière. Les ministères des Transports ont indiqué que la sécurité était la question la plus importante, suivie des loisirs et du tourisme, ainsi que des émissions atmosphériques. Les ministères provinciaux et territoriaux qui participent à des activités non liées au transport, comme la santé, les changements climatiques et l'éducation, ont également indiqué que les émissions atmosphériques, les loisirs et le tourisme, ainsi que la santé publique,

sont les raisons qui motivent leurs efforts dans ce domaine. Les fournisseurs de services de transport en commun ont indiqué que les émissions atmosphériques, la sécurité et la congestion sont les raisons pour lesquelles ils facilitent le transport actif. Bien que tous les répondants consacrent certains efforts au transport actif, les raisons qui justifient ces efforts varient considérablement selon le type et le mandat de l'organisation.

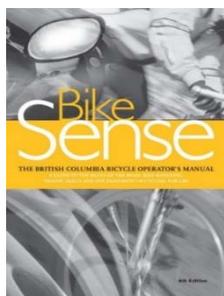
Les objectifs précis en matière de transport actif fournis par les répondants correspondent généralement aux raisons pour lesquelles ils facilitent le transport actif. Le transport actif est considéré comme un moyen d'améliorer la sécurité, d'accroître les avantages pour la santé publique et de réduire les gaz à effet de serre et la congestion. Pour atteindre ces résultats plus généraux, les répondants ont énuméré des objectifs plus précis comme l'augmentation de la connectivité, de l'accessibilité et de l'utilisation du transport actif. Même si les objectifs et les justifications sont en quelque sorte les mêmes, seulement 19 des 44 répondants ont des objectifs précis en matière de transport actif. Quinze de ces répondants ont également des politiques ou plans officiels qui encouragent expressément le transport actif.

**Tableau 4. Résumé des résultats de l'enquête**

| <b>Ordre de gouvernement/organisation</b>              | <b>Portée des efforts en matière de transport actif</b>   | <b>Domaine d'intérêt</b>   |
|--|---|--|
| <b>Gouvernement fédéral</b>                            | Conception de programmes, financement   | Santé publique   |
| <b>Gouvernements provinciaux et territoriaux</b>       | Élaboration de politiques, mise en œuvre de projets, sensibilisation, entretien des infrastructures, financement, recherche, conception de programmes | Sécurité routière, loisirs, tourisme, émissions atmosphériques, santé publique |
| <b>Administration municipale</b>                       | Élaboration de politiques, mise en œuvre de projets, sensibilisation, entretien des infrastructures   | Loisirs, tourisme  |
| <b>Organismes sans but lucratif</b>                    | Sensibilisation, information et promotion   | Santé publique   |
| <b>Fournisseurs de services de transport en commun</b> | Élaboration de politiques, mise en œuvre de projets, entretien des infrastructures, financement   | Émissions atmosphériques, sécurité, congestion routière                        |

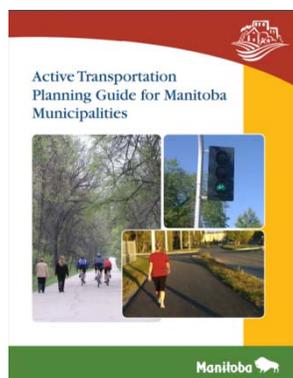
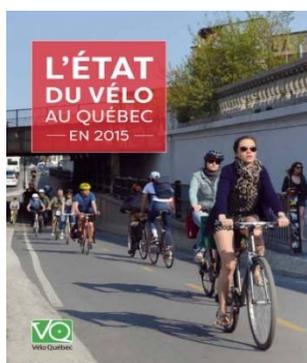
## Politiques et plans

Vingt-cinq répondants ont établi des politiques ou plans officiels qui encouragent précisément le transport actif, notamment les ministères provinciaux de la Colombie-Britannique, du Québec, du Manitoba, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Yukon, les villes de Calgary et Winnipeg, trois municipalités de l'Ontario et quatre municipalités du Québec. Les organismes dont l'objectif principal n'est pas le transport, comme ceux qui s'occupent des changements climatiques, de la santé et des loisirs, n'ont pas établi de plan officiel ni de politique d'orientation favorisant le transport actif. Malgré l'absence de tels documents, ces organismes poursuivent des initiatives de transport actif. Par exemple, Santé Manitoba finance indirectement le transport actif.



## Secteurs d'intervention

Les gouvernements provinciaux et territoriaux encouragent le transport actif dans le cadre de différentes initiatives comme l'élaboration de stratégies régionales, la construction de sentiers polyvalents près des autoroutes, la construction d'infrastructures cyclables et l'octroi de subventions aux municipalités. Les provinces jouent un rôle important dans le développement des installations de transport actif en fournissant du financement et en élaborant des lignes directrices et des règlements. Le Programme ontarien pour le réseau municipal d'infrastructure cyclable est un fonds destiné à aider les municipalités à construire des infrastructures cyclables. Enfin, *La Route Verte* au Québec est un réseau bien établi de sentiers et de voies cyclables qui a été construit grâce à un partenariat entre Vélo Québec, la province et les municipalités.



Les municipalités participent au transport actif par la mise en œuvre de projets, la sensibilisation et l'éducation. Les municipalités encouragent la participation des citoyens, et elles produisent et distribuent du matériel d'information sur les initiatives de transport actif dans la municipalité. Comme les municipalités, les ONG participent activement à la communication, à la promotion, à l'information et à la sensibilisation. Ces similitudes sont peut-être les raisons pour lesquelles les municipalités et les ONG ont généralement plus d'équivalents temps plein (ETP) consacrés au transport actif que leurs homologues provinciaux ou territoriaux. Ces ressources humaines peuvent être nécessaires pour répondre aux exigences organisationnelles associées à

la promotion du transport actif et à la mise en œuvre de programmes au sein des administrations municipales et des ONG.

## **Collaboration**

Le transport actif est un domaine qui a des répercussions sur de nombreux domaines et qui est aussi influencé par de nombreux domaines. Par conséquent, il exige de la collaboration. La collaboration passe par l'élaboration de plans et de programmes régionaux ainsi que par la mise en œuvre et l'élaboration de politiques de transport actif. Certains répondants à l'enquête ont souligné que les municipalités, les ONG, les fournisseurs de services de transport en commun et les gouvernements provinciaux et territoriaux travaillent souvent ensemble au sein de conseils consultatifs sur le transport actif. Par exemple, l'élaboration d'un plan régional de transport actif est le fruit d'une collaboration entre le ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de l'Île-du-Prince-Édouard, la Ville de Charlottetown, la Ville de Cornwall et celle de Stratford. Le Comité consultatif provincial des intervenants du transport actif du Manitoba sert de tribune où la province, les ONG et les municipalités peuvent discuter du transport actif. Enfin, un exemple clé de collaboration entre différents secteurs est *La Route Verte* du Québec. Le gouvernement provincial, les municipalités et les ONG ont collaboré à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'entretien de *La Route Verte*, un réseau provincial de pistes et voies cyclables et de sentiers à usages multiples. En plus de la collaboration intergouvernementale, les répondants représentant les gouvernements provinciaux et territoriaux ont déclaré que la collaboration interministérielle est également une source clé de partenariat dans le secteur du transport actif. Par exemple, la Stratégie ontarienne de promotion du vélo est le fruit d'une collaboration entre le ministère des Transports et le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport. Dans l'ensemble, les réponses reflètent le fait que le transport actif au Canada est un domaine où la collaboration entre les administrations et au sein de celles-ci est très étroite.

## **Réglementation et législation**

Environ la moitié des répondants seulement connaissent les règlements ou les lois qui régissent le transport actif dans leur province ou territoire. Les répondants qui connaissaient l'existence de règlements ou de lois spécifiques œuvrent au sein des administrations municipales et des gouvernements provinciaux ou territoriaux. Des municipalités comme Charlottetown et la Ville de Longueuil ont élaboré des règlements et des lois concernant le transport actif. De plus, des provinces comme le Québec et la Nouvelle-Écosse ont également élaboré des lois régissant le transport actif. Peu d'informations ont été fournies sur les détails de ces règlements et de ces lois.

En ce qui concerne les infrastructures cyclables et récréatives, la plupart des municipalités, des provinces et des territoires acceptent la mise en place d'installations cyclables sur route et de sentiers récréatifs non motorisés. Les critères utilisés pour approuver la mise en place d'installations cyclables sur route et de sentiers récréatifs pour véhicules non motorisés dépendent fortement du contexte local. Plus précisément, les répondants ont indiqué que les projets sont approuvés s'ils sont financièrement réalisables et conformes aux lignes directrices provinciales énoncées dans les plans de transport et le manuel opérationnel.

## **Financement**

La majorité des répondants qui disposent d'un budget d'immobilisations pour le transport actif sont des municipalités. Certains répondants du secteur du transport actif municipal ont un budget d'immobilisations annuel bien établi. D'autres municipalités allouent un financement ponctuel ou « ad hoc » pour l'expansion ou le développement du réseau de transport actif. Les municipalités utilisent leurs budgets pour l'expansion du transport actif, ainsi que pour la construction et l'entretien de l'infrastructure matérielle. Les budgets dédiés au transport actif des municipalités permettent l'aménagement de pistes cyclables, de sentiers récréatifs, ainsi que la promotion de la sécurité à vélo.

Au niveau provincial, le transport actif est financé directement et indirectement, selon la province. Le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario consacrent des fonds dédiés au développement du transport actif. Le gouvernement de l'Ontario accorde une subvention ponctuelle de 10 M\$ dans le cadre du Programme ontarien pour le réseau municipal d'infrastructure cyclable Programme d'infrastructures municipales de cyclisme de l'Ontario (PIMCO). Des programmes de subvention tels que BikeBC et le Programme Véloce II maintenant terminé ont été utilisés pour financer directement l'expansion de l'infrastructure de transport actif. Ces deux programmes de subvention sont des modèles de partage des coûts à parts égales conçus qui contribuent au développement du transport actif et au soutien financier des administrations locales. Les répondants qui ont indiqué que leur province ou territoire fournit un financement direct au transport actif sont tous des ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

Les provinces et les territoires contribuent aussi indirectement au transport actif en finançant l'entretien des routes, la construction routière, la lutte contre les changements climatiques et la sécurité routière. Dans certains cas, une partie du budget d'un projet visant à améliorer une route peut être utilisée pour l'infrastructure de transport actif afin d'améliorer la circulation. Par conséquent, le montant investi dans le transport actif peut varier d'un projet à l'autre et peut être difficile à calculer avec exactitude. Par exemple, le budget du ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique pour le transport actif sur les emprises provinciales est intégré aux budgets des projets routiers. Les subventions liées aux changements climatiques et à la santé publique contribuent indirectement au financement du transport actif. En Alberta, les subventions pour l'amélioration de la sécurité routière, de la santé, de l'activité physique et des loisirs peuvent financer des projets de transport actif, mais ces subventions ne sont pas exclusivement destinées aux projets de transport actif. Par exemple, un projet d'installations cyclables ou piétonnes financé par le Fonds de sécurité routière (Traffic Safety Fund) de l'Alberta devrait être axé sur l'amélioration de la sécurité publique. Ce type de financement indirect du transport actif reflète le fait qu'une grande majorité des répondants sont motivés par différents aspects liés au transport actif et que le transport actif présente de nombreux avantages.

## **Réussites**

Le transport actif a connu du succès partout au Canada. *La Route Verte* du Québec est un exemple de réussite qui a créé un vaste réseau de transport actif qui peut être élargi dans la province. Le gouvernement du Québec collabore avec l'ONG Vélo Québec et diverses municipalités à la planification et à la construction d'une piste cyclable de plus de 5 000 km. La collaboration intergouvernementale entre les municipalités et le gouvernement du Québec a été essentielle à la création de ce solide réseau de transport actif. Calgary a connu une augmentation de l'achalandage à la suite de la construction de son réseau de pistes cyclables dans le centre-ville. Un répondant de Winnipeg a déclaré que l'expansion graduelle des pistes cyclables protégées était perçue comme un véritable pas vers la création d'un meilleur réseau de transport actif plus sécuritaire.

## **Observation**

Le transport actif est un domaine composé de divers acteurs, dont les municipalités, les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral, les ONG et les fournisseurs de services de transport en commun. La portée et la justification liées à la contribution de chacun de ces acteurs au transport actif dépendent du type et du mandat de l'organisation. Le transport actif est un domaine de grande collaboration où les acteurs ont des rôles distincts. Les provinces et les territoires élaborent des stratégies régionales, construisent des infrastructures de transport actif et contribuent au financement des initiatives municipales de transport actif. Les municipalités et les ONG participent à la mise en œuvre des programmes et à la communication sous forme d'initiatives de sensibilisation et d'information. Malgré leurs rôles bien définis, la collaboration est essentielle au transport actif. *La Route Verte* et le Plan régional de transport actif de l'Île-du-Prince-Édouard sont des exemples clés de collaboration entre les ONG, les municipalités et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Le transport actif est financé par des contributions provinciales visant directement le transport

actif ou par des fonds destinés à la lutte contre les changements climatiques, à la sécurité routière et à l'infrastructure des véhicules automobiles. Les municipalités sont plus susceptibles de consacrer une partie de leur budget d'immobilisations au transport actif.

La présente analyse démontre que le développement continu de partenariats stratégiques entre les différents secteurs et ordres de gouvernement contribuera à améliorer le transport actif. Les partenariats stratégiques et la collaboration doivent reconnaître la nature multidimensionnelle du transport actif. Enfin, comme de nombreuses sources de financement pour le transport actif sont ponctuelles, l'établissement d'un financement stable pour les immobilisations et le fonctionnement du transport actif pourrait contribuer à accroître le nombre d'initiatives de transport actif.

# Conclusions de l'analyse des champs d'action des gouvernements – Politiques, programmes et expérience

---

## Gouvernement du Canada

### Transport actif – Gouvernement fédéral

Transports Canada, de concert avec d'autres ordres de gouvernement, a mis sur pied un nouveau groupe de travail qui est responsable d'examiner les mesures de sécurité visant à réduire les blessures et les décès causés par des collisions entre les cyclistes et piétons et les camions lourds. Ce groupe de travail, mis sur pied par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, se penchera sur les caméras, les systèmes de capteurs, les dispositifs de protection latérale, ainsi que les programmes éducatifs de sécurité et de sensibilisation. Pour compléter le travail de ce groupe de travail, Transports Canada entreprendra une nouvelle étude afin d'examiner les avantages offerts par les technologies modernes dans le but de réduire les collisions entre les usagers vulnérables de la route (cyclistes et piétons) et les camions lourds.

En plus de collaborer avec d'autres administrations, le gouvernement fédéral cherche également à favoriser la collaboration entre les secteurs pour appuyer le transport actif. Le programme Partenariats multisectoriels pour promouvoir les modes de vie sains et prévenir les maladies chroniques de l'Agence de la santé publique du Canada appuie les projets qui améliorent la santé publique, y compris les projets qui favorisent le transport actif. Ce programme fait la promotion de solutions novatrices aux problèmes de santé publique en fournissant le co-investissement nécessaire pour mettre à l'essai ou à l'échelle des interventions de prévention primaire prometteuses.

À titre d'exemple, dans le cadre du projet de création de liens (Creating Connections), le gouvernement du Canada s'associe au service de santé publique Elgin St. Thomas et à des promoteurs locaux pour améliorer la marche dans la ville de St. Thomas. Les familles, les membres de la communauté et les agents municipaux sont engagés dans un processus d'identification et de priorisation des améliorations à l'infrastructure matérielle qui seront mises en œuvre par les promoteurs dans les quartiers désignés afin d'améliorer le potentiel piétonnier des quartiers et la santé des résidents.

## Alberta

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>Politique</b>                     | <p>En 2011, le gouvernement de l'Alberta a publié la politique <i>Active Alberta</i> de dix ans. La vision de cette politique est que les Albertains jouissent d'une meilleure qualité de vie, d'une meilleure santé et d'un meilleur bien-être, de collectivités fortes, d'avantages économiques et d'épanouissement personnel, grâce aux loisirs, à la vie active et au sport. La politique <i>Active Alberta</i> réorientera les initiatives gouvernementales, mettra les partenaires au défi et encouragera les Albertains à devenir plus actifs. La politique comporte des priorités stratégiques précises en matière de transport actif, notamment les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• collaborer avec des partenaires pour déterminer et mettre en œuvre des pratiques exemplaires en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports afin de faciliter le transport actif (marche, cyclisme);</li> <li>• conformément aux plans régionaux du cadre d'aménagement du territoire (Land-use Framework), travailler avec les partenaires pour cerner les demandes et les tendances régionales en matière de loisirs et y répondre, en tenant compte de l'aménagement du territoire, des normes de conception et de leur influence sur le transport actif.</li> </ul> <p>Le document de politique <i>Active Alberta</i> se trouve ici :<br/> <a href="http://www.culturetourism.alberta.ca/recreation/active-alberta/pdf/Active-Alberta-Policy.pdf">http://www.culturetourism.alberta.ca/recreation/active-alberta/pdf/Active-Alberta-Policy.pdf</a></p> |
| <b>Législation et réglementation</b> | <p>Les bicyclettes assistées, y compris les bicyclettes électriques, sont actuellement assujetties aux règles et règlements s'appliquant aux petits véhicules. Ce document se trouve ici :<br/> <a href="http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType41/Production/small_vehicle_booklet_final.pdf">http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType41/Production/small_vehicle_booklet_final.pdf</a></p>   |
| <b>Programmes et projets</b>         | <p>Le ministère des Transports de l'Alberta collabore avec d'autres municipalités de l'Alberta à l'élaboration d'un guide de conception des installations cyclables de l'Alberta (<i>Bicycle Facility Design Guide</i>) afin d'élaborer des lignes directrices sur la conception des installations cyclables qui pourront être appliquées uniformément dans toute la province.</p>  |
| <b>Pratiques exemplaires</b>         | <p>En reconnaissance et à l'appui de la politique <i>Active Alberta</i>, Transports Alberta a élaboré des politiques, des lignes directrices et des normes complètes pour l'installation, l'exploitation et l'entretien des sentiers dans les emprises routières. Le ministère de la Culture et du Tourisme de l'Alberta encourage également le transport actif, particulièrement en ce qui concerne l'augmentation des possibilités de tourisme récréatif et cyclotouristique.</p>   |
| <b>Crédits budgétaires</b>           | <p>La subvention pour des projets de vie active (Active Living Grant) de l'Alberta et la subvention pour des projets de loisirs et d'activité physique (Recreation and Physical Activity Project Grant) de l'Alberta sont deux subventions administrées par la Division des loisirs et de l'activité physique du ministère de la Culture et du Tourisme de l'Alberta. La subvention pour des projets de vie active de l'Alberta fournit des fonds pour aider les organismes de Partenaires de vie active de l'Alberta et de la société TrailNet de l'Alberta à assumer les coûts annuels du fonctionnement et des programmes. Ces organismes n'ont pas à avoir le transport actif dans leur mandat pour recevoir ces fonds. La subvention pour des projets de loisirs et d'activité</p>   |

|                             |  |
|-----------------------------|--|
|                             | <p>physique appuie des projets qui favorisent la coopération, l'innovation et la recherche en ce qui concerne les programmes de loisirs et d'activité physique. Les projets peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter, le transport actif.</p> <p>Par exemple, le programme SHAPE (Safe Healthy Active People Everywhere) a reçu des fonds de fonctionnement et de projet de la subvention pour des projets de vie active de l'Alberta. Le programme SHAPE appuie et soutient les communautés scolaires qui encouragent leurs élèves à se rendre à l'école à pied ou à vélo.</p> <p>Le fonds ATSF (AlbertaTraffic Safety Fund) de l'Alberta encourage les collectivités et d'autres intervenants du secteur de la sécurité routière à déterminer les priorités en matière de sécurité routière et à y répondre, ainsi qu'à élaborer et à mettre en œuvre des projets de sécurité routière préventifs et concertés. Les projets visant à accroître la sécurité des piétons et des cyclistes sont admissibles au financement du fonds ATSF. Actuellement, il n'y a pas de poste budgétaire distinct consacré au transport actif.</p> |
| <b>Consultation</b>         |  |
| <b>Mesures de rendement</b> | <p>Les résultats du programme Active Alberta pour des collectivités actives sont entre autres les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les collectivités sont conçues et développées pour soutenir les loisirs, la vie active et le sport là où les gens vivent, apprennent, travaillent et jouent;</li> <li>• les collectivités profitent des retombées économiques des loisirs, de la vie active et du sport, y compris la création d'emplois et l'attraction des visiteurs;</li> <li>• un plus grand nombre d'Albertains utilisent le transport actif dans leur vie quotidienne;</li> <li>• les Albertains déclarent que leurs collectivités sont sûres et inclusives.</li> </ul>  |
| <b>Engagements</b>          |  |
| <b>Autres</b>               |  |

## Colombie-Britannique

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>Politique</b>                     | <p>Le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique a adopté une politique provinciale sur le cyclisme conçue pour offrir des installations cyclables sûres, accessibles et pratiques sur les routes de la Colombie-Britannique. La politique stipule que des dispositions seront prises pour les cyclistes sur toutes les routes provinciales nouvelles et améliorées, sauf certaines exceptions qui seront assujetties à une procédure d'évaluation uniforme, et que des consultations avec les intervenants et les administrations locales seront menées. Elle précise également qu'une signalisation et un marquage de route uniformes seront fournis aux cyclistes sur toutes les routes provinciales.</p> |
| <b>Législation et réglementation</b> | <p>Loi sur les véhicules motorisés (<i>Motor Vehicle Act</i><sup>3</sup>) – les cyclistes ont les mêmes droits et responsabilités que les conducteurs de véhicules.</p>  |
| <b>Programmes et projets</b>         | <p>Le ministère des Transports et de l'Infrastructure administre BikeBC, un programme de partage des coûts qui fournit des fonds d'infrastructure cyclable aux administrations locales et aux Premières Nations afin de favoriser un mode de vie</p>   |

<sup>3</sup> [http://www.bclaws.ca/civix/document/id/complete/statreg/96318\\_00](http://www.bclaws.ca/civix/document/id/complete/statreg/96318_00)

|                              |  |
|------------------------------|--|
|                              | <p>sain et de réduire les émissions. BikeBC comporte certains critères de sélection de projets et un processus de demande concurrentiel. En 2017-2018, 9,25 M\$ ont été accordés à 26 administrations locales. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le programme BikeBC, veuillez consulter le site Web suivant : <a href="http://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/funding-engagement-permits/funding-grants/cycling-infrastructure-funding">http://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/funding-engagement-permits/funding-grants/cycling-infrastructure-funding</a>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Semaine du vélo au travail. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure accorde une subvention à la Bike to Work BC Society pour l'organisation d'activités pendant la semaine du vélo au travail et à l'école dans toute la province chaque année.</li> <li>• Panneaux du sentier Transcanadien. Là où aucune autre option de sentier n'est possible, le ministère des Transports et de l'Infrastructure permet à la Société du sentier Transcanadien d'installer des panneaux d'orientation sur les emprises qui seront utilisées par les piétons, les cyclistes et les cavaliers.</li> </ul> |
| <b>Pratiques exemplaires</b> | <p>Le ministère des Transports et de l'Infrastructure a établi un groupe de travail sur les politiques en matière de transport actif et d'action pour le climat au sein du Service des politiques et des programmes de transport. Cette équipe est passée d'un à quatre employés en janvier 2017 (un gestionnaire, deux analystes de politiques et un assistant de programme). Le groupe est responsable de l'élaboration de la politique de transport actif, des modifications réglementaires ainsi que de la conception et de la mise en œuvre du programme. Le groupe assure régulièrement la liaison avec d'autres ministères (p. ex., Ingénierie, Opérations régionales) ainsi qu'avec d'autres ministères de la Colombie-Britannique et des groupes fédéraux, provinciaux et territoriaux.</p>   |
| <b>Crédits budgétaires</b>   | <p>Le budget de BikeBC pour 2017-2018 était de 9,25 M\$.</p> <p>Depuis 2001, le ministère a investi plus de 230 M\$ dans des subventions et des projets d'infrastructures cyclables (y compris le programme de partage des coûts BikeBC ainsi que des investissements dans l'infrastructure provinciale sur les routes).</p> <p>Le Ministère fournit également des fonds à la Bike to Work Week Society pour encourager les cyclistes à se rendre au travail et à l'école dans 53 collectivités chaque année.</p>  |
| <b>Consultation</b>          | <p>La politique ministérielle sur le cyclisme précise que le Ministère consultera les intervenants à propos de l'ajout d'installations cyclables sur les routes provinciales nouvelles et améliorées. Par exemple, l'équipe du projet de l'échangeur McKenzie a consulté les administrations locales et les groupes cyclistes au sujet du volet de transport actif du projet.</p> <p>Les intervenants du secteur du cyclisme ont participé à l'élaboration du plan d'investissement dans les transports pour le Ministère, ainsi qu'à l'élaboration des plans de la Colombie-Britannique sur les changements climatiques.</p>  |
| <b>Mesures de rendement</b>  | <p>Le programme BikeBC permet de suivre les étapes d'avancement et d'achèvement des projets.</p> <p>Le ministère des Transports et de l'Infrastructure commence également à suivre les parts modales dans les transports, dans le but d'accroître la part modale du transport actif au fil du temps.</p>   |
| <b>Engagements</b>           |  |

|               |  |
|---------------|--|
| <b>Autres</b> |  |
|---------------|--|

| <b>Manitoba</b>                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>Politique</b>                     | <p>Infrastructure Manitoba (IM) a désigné une direction générale responsable au sein de la Division de la politique des transports pour élaborer une politique de transport actif. Les travaux sont en cours et l'ébauche de politique est presque terminée. La politique sera axée sur les mesures à prendre par IM aux endroits où le niveau d'activité du TA est élevé.</p> <p>De nombreux ministères s'intéressent au transport actif pour diverses raisons, dont la vie active, les déplacements locaux, l'éducation, la sécurité publique, etc. Dans le cours normal de ses activités, IM collabore avec d'autres ministères au besoin afin de répondre aux besoins en matière de transport actif.</p> <p>IM a produit des lignes directrices à l'intention des organismes qui aménagent des sentiers (<a href="#">Guidelines for the Construction of Recreational Trails on or in Proximity to a Departmental Road</a>) et des administrations municipales (<a href="#">NEW: Active Transportation Planning Guide for Manitoba Municipalities</a>) afin de fournir des directives sur la planification et l'aménagement d'installations de TA.</p> |
| <b>Législation et réglementation</b> | <i>Code de la route, Loi sur la voirie et le transport, Loi sur la protection des voies publiques, Loi sur les municipalités</i>  |
| <b>Programmes et projets</b>         | <p>IM n'a pas mis en place de programme axé spécifiquement sur la construction d'immobilisations ou l'entretien des installations de transport actif.</p> <p>Les projets ci-dessous sont des exemples de projets de transport actif entrepris par IM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un passage souterrain pour le transport actif et les véhicules d'urgence est en construction dans le cadre d'un nouveau projet d'échangeur sur l'autoroute périphérique au nord de Winnipeg (route PTH 101);</li> <li>• passage supérieur de TA sur la route PTH 59 au parc provincial Birds Hill;</li> <li>• IM indique que le transport actif est l'un des nombreux facteurs qui favorisent l'aménagement d'accotements pavés;</li> <li>• la demande de transport actif est le principal facteur d'influence en ce qui concerne l'ajout de trottoirs sur les ponts. IM compte environ 60 ponts avec trottoirs.</li> </ul>   |
| <b>Pratiques exemplaires</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les administrations locales et les organismes qui gèrent les sentiers sont principalement responsables de la propriété et de l'entretien des installations locales de transport actif, ce qui comprend la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien, le financement, la responsabilité et la gérance.</li> <li>• Dans la mesure du possible, les installations qui séparent la circulation automobile des piétons et des cyclistes sont préférables.</li> </ul>   |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
|                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les administrations locales et les organismes qui aménagent les sentiers sont responsables de l'entretien des installations de transport actif hors route ou séparées. Les installations de transport actif sur route sont entretenues par IM afin d'assurer la sécurité sur les routes et la bonne circulation routière.</li> <li>• IM travaillera avec les administrations locales et les aménageurs de sentiers pour que les installations de transport actif soient bien planifiées et conçues afin d'assurer la sécurité sur les routes et la bonne circulation routière.</li> <li>• La priorité première d'Infrastructure Manitoba est la sécurité et l'efficacité des routes pour tous les utilisateurs du réseau, qu'ils soient motorisés ou non motorisés. À cette fin, IM reçoit et examine les demandes relatives au transport actif ou aux sentiers récréatifs qui doivent être aménagés à proximité des routes provinciales. Les demandes sont examinées et les permis sont accordés si les sentiers proposés répondent aux exigences des lignes directrices susmentionnées à l'intention des promoteurs de sentiers.</li> <li>• Si un projet d'immobilisations est proposé à un endroit où le niveau d'utilisation du transport actif est élevé, c'est-à-dire que l'endroit est identifié comme un « point chaud » de TA sur la carte de déclenchement du transport actif du Manitoba (Manitoba Active Transportation Trigger Map), le Ministère évaluera davantage le niveau de priorité d'une option de traitement en fonction du niveau de risque.</li> </ul> |
| <b>Crédits budgétaires</b>  |   |
| <b>Consultation</b>         | IM collabore avec les organismes qui aménagent les sentiers et les administrations municipales en leur fournissant des services d'intendance pour les guider dans la planification et l'aménagement d'installations de transport actif à proximité des routes provinciales.   |
| <b>Mesures de rendement</b> | Jusqu'à maintenant, IM n'a pas établi de mesure de rendement pour l'aménagement et le rendement des installations de transport actif. Le Ministère entreprend un programme visant à recueillir des données sur la circulation et les collisions liées au transport actif afin d'appuyer l'analyse comparative et la mesure du rendement des installations de transport actif.   |
| <b>Engagements</b>          |   |
| <b>Autres</b>               |   |

## Nouveau-Brunswick

|                  |   |
|------------------|---|
| <b>Politique</b> | <p>Le Nouveau-Brunswick n'a pas établi d'énoncé de politique concernant l'intégration du TA au réseau de transport provincial pour le moment. Toutefois, le Nouveau-Brunswick appuie le transport actif dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques de la province :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dans les zones urbaines, et partout ailleurs où cela est possible, placer de préférence les bâtiments publics dans des endroits <b>accessibles par</b> les transports</li> </ul> |
|------------------|---|

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
|                                      | <p>en commun, <b>la marche et le cyclisme;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• collaborer avec les administrations municipales et locales pour offrir un plus grand nombre d'options de transport de remplacement plus propres comme les véhicules électriques, le transport en commun, le covoiturage, le covoiturage, l'autopartage, le cyclisme et la marche;</li> <li>• encourager les pratiques communautaires et régionales d'aménagement du territoire qui intègrent l'efficacité énergétique, la conservation de l'énergie, la séquestration de carbone et la réduction des émissions, qui appuient les environnements bâtis plus sains et qui encouragent les collectivités à améliorer la disponibilité et l'accessibilité d'autres moyens de transport sûrs comme la marche, le vélo et les transports publics.</li> </ul> |
| <b>Législation et réglementation</b> |  |
| <b>Programmes et projets</b>         |  |
| <b>Pratiques exemplaires</b>         |  |
| <b>Crédits budgétaires</b>           |  |
| <b>Consultation</b>                  |  |
| <b>Mesures de rendement</b>          |  |
| <b>Engagements</b>                   |  |
| <b>Autres</b>                        |  |

## Territoires du Nord-Ouest

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>Politique</b>                     | <p>Le ministère de l'Infrastructure a élaboré un plan de sécurité routière pour les Territoires du Nord-Ouest qui identifie les usagers vulnérables de la route, notamment les piétons et les cyclistes, comme un groupe cible clé en matière de sécurité routière et qui présente les tendances en matière de collisions entre véhicules et usagers vulnérables.</p>  |
| <b>Législation et réglementation</b> | <p>La Loi sur les véhicules motorisés (<i>Motor Vehicles Act</i>) des Territoires du Nord-Ouest comporte un certain nombre d'articles qui traitent du transport actif. Les articles 158 à 168 énoncent les devoirs des piétons aux feux de circulation. Les articles 250 à 257 énoncent les fonctions des conducteurs et des piétons ainsi que l'utilisation des passages pour piétons et des trottoirs par les piétons. L'article 246 énonce les devoirs des cyclistes. Le ministère de l'Infrastructure a entrepris le réexamen de sa législation, y compris la Loi sur les véhicules motorisés, en vue de la mettre à jour dans un proche avenir.</p> |
| <b>Programmes et projets</b>         | <p>La construction d'immobilisations et l'entretien des installations de transport actif sont en grande partie assurés par les municipalités. Le financement fédéral pour l'amélioration du transport en commun dans la ville de Yellowknife a été obtenu par le ministère des Affaires municipales et communautaires dans le cadre de la phase 1 du Plan Investir dans le Canada, et 11,1 M\$ supplémentaires sont disponibles pour le transport en commun dans le cadre de la phase 2 du Plan Investir dans le Canada.</p>   |

|                              |  |
|------------------------------|--|
|                              | <p>Le ministère de l'Infrastructure a participé à un certain nombre d'initiatives et de projets au cours des dernières années, notamment aux activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'installation de panneaux « Partageons la route » sur les routes 3 et 4 et sur la route d'accès de Yellowknife à Yellowknife et dans les environs (2008);</li> <li>• le Plan de sécurité routière des T.N.-O. (<i>NWT Road Safety Plan</i>) a été préparé en 2015 pour guider les programmes de sécurité routière au cours des quatre prochaines années dans le but de réduire le nombre de décès et de blessures sur les routes, les routes d'hiver, les routes communautaires, les ponts de glace et les sentiers. Le Plan porte sur la sécurité des usagers vulnérables de la route, y compris les cyclistes et les piétons;</li> <li>• le programme Drive Alive, qui s'est déroulé de 2008 à 2014, comprenait des campagnes de sensibilisation du public axées sur la sécurité des piétons et des cyclistes. Entre 2010 et 2012, le Ministère a distribué des casques de vélo aux enfants d'âge scolaire vivant dans de petites collectivités;</li> <li>• le Ministère a tenu compte des installations cyclables sur la route pour la reconstruction des 7,5 premiers kilomètres de l'autoroute 4 en se fondant sur les commentaires recueillis lors des journées portes ouvertes tenues entre 2007 et 2012. Par conséquent, des accotements pavés de 2 mètres de large ont été incorporés pour accommoder les cyclistes. L'autoroute reconstruite a été ouverte à la circulation en 2014;</li> <li>• en novembre 2016, la ville de Yellowknife a construit un sentier polyvalent parallèle à la route d'accès de Yellowknife pour améliorer la sécurité des usagers du transport actif. Le sentier a été aménagé à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute. Les travaux de construction d'un sentier piétonnier qui sera relié au sentier et qui le prolongera sont en cours et l'installation d'un passage pour piétons au même endroit pour faciliter l'accès sécuritaire au sentier à usages multiples devrait être terminée en novembre 2017;</li> <li>• le ministère de l'Infrastructure a conçu et installé un passage piétonnier zébré muni d'un éclairage rectangulaire à clignotement rapide sur des socles en hauteur dans la ville de Hay River pour permettre aux piétons d'accéder en toute sécurité au nouveau centre de santé de Hay River;</li> <li>• le chapitre 8 du manuel d'étude pour l'obtention d'un permis de conduire de base (<i>Basic Licence Driver's Handbook</i>) contient des renseignements sur le partage de la route avec les piétons et les cyclistes. La dernière mise à jour de ce manuel remonte à 2007. Le Ministère examine actuellement plusieurs guides du conducteur qu'il publie en vue de les mettre à jour dans un proche avenir.</li> </ul> |
| <b>Pratiques exemplaires</b> | <p>En raison de la petite taille de la plupart des collectivités des T.N.-O., le transport actif à l'intérieur des municipalités, comme le cyclisme et la marche, est déjà assez courant. Les longues distances entre les collectivités rendent ces activités moins courantes le long des grands axes routiers. Le ministère de l'Infrastructure s'est efforcé d'accommoder d'autres usagers de la route sur les routes d'accès et les autoroutes près des collectivités en élargissant les accotements, en installant des passages pour piétons ou des allées piétonnes.</p>  |
| <b>Crédits budgétaires</b>   |  |
| <b>Consultation</b>          | <p>Les administrations communautaires sont principalement responsables de la propriété et de l'entretien des installations de transport actif dans les limites municipales d'une collectivité, ce qui comprend la conception, la construction,</p>   |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
|                             | l'exploitation et l'entretien. Le ministère de l'Infrastructure est disposé à collaborer avec les organismes qui aménagent des sentiers et les administrations communautaires et à leur fournir des services d'intendance afin de les guider dans la planification et l'aménagement des installations de transport actif à proximité des routes territoriales. Par exemple, le Ministère a collaboré avec la ville de Yellowknife en novembre 2016 lors de la construction du sentier à usages multiples parallèle à la route d'accès de Yellowknife. |
| <b>Mesures de rendement</b> | Le ministère de l'Infrastructure commencera à publier un rapport annuel sur les mesures du rendement qui reflétera mieux le mandat du Ministère nouvellement fusionné. Les rapports sur les mesures du rendement liées aux installations de transport actif peuvent être envisagés dans ce contexte.  |
| <b>Engagements</b>          |   |
| <b>Autres</b>               |   |

## Nouvelle-Écosse

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Politique</b> | <p>Le cadre stratégique pour le transport actif comprend la stratégie de transport durable de la Nouvelle-Écosse de 2013 (stratégie <i>Choose How You Move</i>), la loi de 2007 sur les objectifs environnementaux et la prospérité durable ou loi EGSPA (<i>Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act</i>) et les modifications de 2012 à cette loi, le plan de 2012 pour une Nouvelle-Écosse plus saine (plan <i>Thrive!</i>) et le plan stratégique de 2015 de l'Agence touristique de la Nouvelle-Écosse (plan de la NSTA).</p> <p>La stratégie <i>Choose How You Move</i> appuie la vision d'un réseau intégré d'infrastructures de transport durable en Nouvelle-Écosse qui relie les gens au sein des collectivités et entre elles. Le gouvernement provincial collabore avec les municipalités à la planification, à l'établissement des priorités, à la conception et au financement de l'infrastructure de transport actif.</p> <p>La loi EGSPA souligne l'importance d'intégrer la durabilité environnementale et la prospérité économique dans le cadre de ses buts et objectifs. Les 25 objectifs de la loi EGSPA concernent la protection des écosystèmes, les émissions atmosphériques, les énergies renouvelables, la qualité de l'eau, les sites contaminés, les déchets solides, les achats durables et l'efficacité énergétique des bâtiments. La loi EGSPA fournit un cadre législatif pour la durabilité de la province.</p> <p>Le plan <i>Thrive!</i> est une approche délibérée et collaborative visant à changer nos milieux de vie, de travail, d'études, de loisirs et de déplacements journaliers pour les rendre plus favorables à une saine alimentation et à l'activité physique. Ce plan comporte quatre volets : appuyer un bon départ pour les enfants et les familles; doter les gens des compétences et des connaissances nécessaires à la santé tout au long de la vie; créer plus d'occasions de bien manger et d'être actif; planifier et bâtir des collectivités en meilleure santé.</p> <p>Le plan stratégique de la NSTA énonce les quatre objectifs suivants : attirer les nouveaux visiteurs en Nouvelle-Écosse; investir dans les marchés les plus rentables; mettre l'accent sur les expériences de classe mondiale; renforcer la confiance des touristes envers la Nouvelle-Écosse. L'infrastructure de transport actif peut jouer un</p> |
|------------------|--|

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
|                                      | rôle clé pour faire de la Nouvelle-Écosse une excellente destination touristique.   |
| <b>Législation et réglementation</b> |   |
| <b>Programmes et projets</b>         |   |
| <b>Pratiques exemplaires</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure (TRI) continue de travailler avec des partenaires clés pour élaborer et promouvoir la Route bleue (Blue Route), un réseau provincial de cyclisme (<a href="http://bicycle.ns.ca/blue-route/">http://bicycle.ns.ca/blue-route/</a>). Une fois terminé, le réseau aura une longueur d'environ 3000 km. Le parcours se fait sur des sentiers et des routes municipales et provinciales. Deux tronçons de la Route bleue sont actuellement ouverts et offerts au public. Ensemble, les tronçons ouverts totalisent environ 111 km dans deux parties de la province.</li> <li>• TRI a établi une politique de signalisation pour les vélos qui sera appuyée par des procédures. La politique décrira les procédures de désignation des routes provinciales comme voies cyclables, des parties de la Route bleue ou des parties du Sentier transcanadien.</li> <li>• Politique sur la largeur des accotements asphaltés pour le transport actif (TRI) - le Ministère s'est engagé à appuyer le transport actif par l'intégration d'accotements asphaltés aux routes provinciales. On déterminera si les accotements peuvent être asphaltés lors du pavage, de la reconstruction ou de la construction des routes provinciales, sous réserve de certaines conditions.</li> <li>• Politique sur les sentiers (TRI) - le Ministère s'est engagé à appuyer l'aménagement du Sentier transcanadien et travaillera avec tous les organismes du Sentier et unités municipales reconnus. Les groupes du Sentier continuent de construire de nouveaux sentiers et d'étendre le réseau de sentiers existant. De plus, le ministère des Ressources naturelles (MRN) a donné aux groupes du Sentier le pouvoir d'utiliser l'ancien corridor ferroviaire dans le cadre de leur réseau de sentiers. Conformément à la présente politique et à la procédure correspondante, TRI peut autoriser des associations du Sentier reconnues ou des unités municipales à aménager des sentiers ou des passages à niveau sécuritaires qui sont conformes aux lois, aux règlements, aux procédures du Ministère, aux buts, aux objectifs et à la gestion des ressources.</li> <li>• Le programme Connect2 (ministère de l'Énergie) est un programme de subventions qui repose sur la vision selon laquelle tous les déplacements de moins de deux kilomètres vers des destinations clés dans les collectivités de la Nouvelle-Écosse peuvent être effectués au moyen de modes de transport durables. Le programme Connect2 remboursera jusqu'à 50 % du coût d'un projet. Les responsables du programme examinent les demandes en vertu des deux catégories ci-dessous. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Infrastructure de transport durable et conception</b> : soutien ou conception d'infrastructures de transport actif (TA), plans de TA ou de transport en commun, modélisation ou conception pour l'amélioration des transports et la gestion de la demande de transport, services de mobilité partagés, ingénierie et études de faisabilité.</li> <li>○ <b>Habilitation du transport durable</b> : information, engagement du public, marketing social, collecte et évaluation de données, soutien informationnel (signalisation, cartes, technologie), idées ou pratiques exemplaires qui nécessitent plus d'études pour faire progresser le</li> </ul> </li> </ul> |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
|                             | <p>transport durable en Nouvelle-Écosse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Au cours du cycle de financement de 2016-2017, la province a accordé 646 188 \$ à divers projets de transport durable. Le cycle de 2017-2018 s'est récemment terminé et 600 000 \$ ont été engagés, sous réserve de l'approbation du budget.</li> </ul>   |
| <b>Crédits budgétaires</b>  |   |
| <b>Consultation</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Comité consultatif de la sécurité routière ou CCSR (Road Safety Advisory Committee ou RSAC) offre une tribune qui permet au gouvernement de travailler en partenariat avec des intervenants de divers secteurs afin de faire progresser les approches de sécurité routière visant à réduire les décès, les blessures et les pertes sur les routes de la Nouvelle-Écosse. Il comprend des représentants de ministères (TRI, Justice, Santé et Mieux-être) et de groupes d'intervenants clés, dont un représentant du transport actif et durable.</li> <li>• Le CCSR a mis sur pied un sous-comité chargé d'examiner la question de la sécurité des usagers du transport actif en Nouvelle-Écosse. Son objectif est d'étudier les modifications pouvant être apportées à la Loi sur les véhicules motorisés afin d'améliorer la sécurité liée au transport actif sur la voie publique. Le sous-comité fera des recommandations au CCSR aux fins d'examen.</li> <li>• Le personnel de TRI représente le Ministère au sein d'un comité interministériel axé sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique et d'un plan provinciaux de transport actif.</li> <li>• Les tronçons du tracé de la Route bleue sont déterminés en fonction des priorités de planification énumérées ci-dessous et ils tiennent compte des résultats des réunions et des consultations avec les intervenants de la province.</li> </ul> |
| <b>Mesures de rendement</b> | <p>Mesures de rendement de la loi EGSPA : <a href="http://novascotia.ca/nse/egspa/">http://novascotia.ca/nse/egspa/</a><br/> Rapport du programme « Thrive! » :<br/> <a href="https://thrive.novascotia.ca/sites/default/files/Thrive-Report2014.pdf">https://thrive.novascotia.ca/sites/default/files/Thrive-Report2014.pdf</a><br/> Indicateurs du transport durable (N.-É.) :<br/> <a href="https://novascotia.ca/sustainabletransportation/tracking-progress.asp">https://novascotia.ca/sustainabletransportation/tracking-progress.asp</a></p>   |
| <b>Engagements</b>          |   |
| <b>Autres</b>               |   |

| <b>Ontario</b>                       |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>Politique</b>                     | La Stratégie ontarienne de promotion du vélo (#VéloOntario) est une vision de 20 ans visant à promouvoir le cyclisme et la sécurité à vélo en Ontario. Cette stratégie est mise en œuvre au moyen de plans d'action pluriannuels.   |
| <b>Législation et réglementation</b> |   |
| <b>Programmes et projets</b>         |   |
| <b>Pratiques exemplaires</b>         | Dans le cadre du plan d'action 1.0 de #VéloOntario, publié en 2014, la province investit 25 M\$ sur trois ans pour construire des infrastructures cyclables, dont 15 M\$ pour l'infrastructure cyclable provinciale et 10 M\$ pour le Programme d'infrastructures municipales de cyclisme de l'Ontario (PIMCO), qui aide 37 municipalités à construire ou à améliorer leur infrastructure cyclable. |

|                             |  |
|-----------------------------|--|
|                             | <p>De plus, afin d'améliorer l'infrastructure cyclable et d'accroître les possibilités de cyclotourisme en Ontario, le ministère des Transports (MTO) s'efforce de définir le réseau à l'échelle de la province et les obstacles aux réseaux cyclables locaux qui sont attribuables à la province. Le plan final du réseau facilitera l'établissement de l'ordre de priorité des investissements futurs dans l'infrastructure sur les routes provinciales. Une fois le réseau provincial défini, le MTO collaborera avec les municipalités et d'autres partenaires à l'élaboration de stratégies de mise en place des tronçons provinciaux et municipaux du réseau.</p> <p>La province appuie également le cyclisme dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques (PACC), publié le 8 juin 2016. Le PACC s'engage à améliorer le vélo de banlieue en accélérant et en améliorant la mise en œuvre de #VéloOntario, la Stratégie ontarienne de promotion du vélo et son plan d'action connexe. Pour assurer l'atteinte des objectifs, le PACC prévoit un investissement de 150 à 225 M\$ provenant des produits du programme de plafonnement et d'échange qui appuiera la création de meilleurs réseaux cyclables, d'un plus grand nombre d'installations cyclables dans les zones urbaines et d'un plus grand nombre de stationnements pour vélos aux gares de transport en commun et dans les installations publiques appartenant aux provinces. L'Ontario met la dernière main aux détails du programme et prévoit le lancer en 2017.</p> |
| <b>Crédits budgétaires</b>  |  |
| <b>Consultation</b>         | <p>En novembre 2016, le MTO a tenu huit séances de mobilisation régionale dans l'ensemble de la province afin d'obtenir de la rétroaction technique sur le concept du réseau. Une consultation plus vaste se tiendra à propos de l'ébauche d'un réseau cyclable à l'échelle de la province sur le Registre environnemental à l'hiver 2017.</p> <p>À l'automne 2016, le MTO a également tenu une consultation publique sur un programme proposé dans le cadre du PACC afin d'améliorer les réseaux cyclables de banlieue. Les commentaires reçus contribueront à l'orientation de la conception du programme et à la transformation des déplacements en automobile en déplacements à vélo grâce aux investissements dans les réseaux de transport en commun.</p>  |
| <b>Mesures de rendement</b> | <p>Pour donner suite à la stratégie #VéloOntario, la province met actuellement en œuvre le Plan d'action 1.0 de #VéloOntario. Le MTO collaborera avec les ministères partenaires aux fins suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• élaborer des mesures de rendement à long terme;</li> <li>• continuer de suivre les progrès des éléments du Plan d'action 1.0 et élaborer de futurs plans d'action.</li> </ul>   |
| <b>Engagements</b>          |  |
| <b>Autres</b>               |  |

## Québec

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Politique</b> | La Politique sur le vélo du Québec « Du loisir à l'utilitaire : le vélo, un moyen de transport à part entière », publié en 2008, vise à favoriser une culture favorable au cyclisme dans la province grâce à une série de mesures visant à promouvoir le |
|------------------|--|

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
|                                      | <p>cyclisme comme activité récréative et, progressivement, comme moyen de transport. Ce faisant, cette politique a contribué au développement durable au Québec.</p> <p>Un nouveau Plan d'action pour le transport actif 2018-2023 a également été annoncé le 17 avril 2018 par le gouvernement du Québec, dans le cadre de la Politique de mobilité durable 2030.</p>   |
| <b>Législation et réglementation</b> | <p>Le Code de la sécurité routière (CSR) a été modifié en 2016 afin de préciser la distance minimale requise pour le dépassement d'un cycliste (1 m sur les routes où la vitesse affichée est de 50 km/h et moins; 1,5 m sur les routes où la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h). De nouvelles modifications au CSR ont également été sanctionnées le 18 avril 2018 (avec le projet de loi n° 165) pour améliorer la sécurité lorsque la route est partagée. Parmi toutes les améliorations apportées aux aspects sécuritaires du cyclisme et de la marche à pied, le CSR comprend maintenant des dispositions spécifiques pour l'aménagement de rues partagées et de boulevards cyclables.</p>  |
| <b>Programmes et projets</b>         | <p>Le ministère des Transports du Québec (MTQ) offre un soutien financier à ses partenaires municipaux pour l'aménagement d'infrastructures de transport actif en milieu urbain (dans le cadre du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains) et pour l'entretien de la Route verte, la véloroute nationale (dans le cadre du Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte). Grâce à la nouvelle Politique de mobilité durable 2030, un budget supplémentaire a été annoncé pour ces programmes et de nouvelles initiatives comme le soutien financier aux partenaires municipaux pour le développement de la Route verte (Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements) et pour la conservation et l'amélioration des infrastructures de transport actif (Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif). La nouvelle politique prévoit également un budget pour le développement des services de vélopartage dans les zones urbaines.</p>   |
| <b>Pratiques exemplaires</b>         | <p>Entre 2018 et 2023, le gouvernement prévoit investir 125 M\$ pour améliorer la mobilité et la sécurité des cyclistes et assurer l'entretien et la durabilité de la Route verte, en collaboration avec les intervenants municipaux.</p> <p>La Route verte est un bel exemple de réseau de pistes cyclables entièrement balisées en Amérique du Nord avec 5 108 kilomètres (à compter de 2017) et sept routes qui sillonnent la province. Deux kilomètres sur cinq (1 884 kilomètres) sont des sentiers hors route. Les 3 224 kilomètres restants sont constitués de pistes cyclables, d'accotements pavés le long d'autoroutes panoramiques ou de routes rurales tranquilles traversant des villes et villages pittoresques. Par ailleurs, sur l'ensemble de ce réseau cyclable ou de ses antennes régionales, 500 établissements d'hébergement touristique et campings certifiés <i>Bienvenue cyclistes!</i> offrent un accueil et des services adaptés aux besoins des cyclistes.</p> <p>Le réseau cyclable national de la Route verte représente 42 % des quelque 12 000 km de pistes cyclables du Québec. Le MTQ est le service gouvernemental responsable de la mise en place de la Route verte depuis 1995.</p> <p>De plus, un comité de ministères provinciaux dirigé par le MTQ supervise le développement de la Route verte et coordonne l'effort conjoint de promotion du transport actif avec plusieurs autres partenaires, dont Vélo Québec. Les ministères membres de ce comité sont indiqués ci-dessous.</p> |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
|                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministère des Transports du Québec (MTQ)</li> <li>• Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)</li> <li>• Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques</li> <li>• Ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur (MEES)</li> <li>• Ministère du Tourisme (TQ)</li> <li>• Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ)</li> <li>• Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MTESS)</li> <li>• Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MRN)</li> <li>• Ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI)</li> <li>• Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)</li> <li>• Secrétariat à la jeunesse</li> </ul> <p>Au niveau municipal, plusieurs municipalités font la promotion du vélo. Par exemple, la ville de Montréal entretient maintenant tout au long de l'année un réseau de pistes cyclables, ce qui favorise l'utilisation du vélo comme moyen de transport à longueur d'année.</p> <p>La sécurité est un élément clé de la Politique sur le vélo du Québec, et ce volet nécessite la participation de plusieurs partenaires et la mise en place de plusieurs types de mesures, dont la promotion auprès des cyclistes de tous âges et des conducteurs.</p> |
| <b>Crédits budgétaires</b>  | Outre les 125 M\$ consacrés aux initiatives de transport actif de 2018 à 2023, le développement du transport actif sur les routes du MTQ est financé par le Fonds des réseaux de transport terrestres, tout comme l'infrastructure routière en général. Ce fonds est financé en partie par la taxe sur l'essence. Certaines des principales initiatives en matière de transport actif s'inscrivent également dans le cadre du Plan d'action de 2013-2020 sur les changements climatiques, dont le budget provient du Fonds vert et qui constitue le principal outil de lutte contre les changements climatiques au Québec.  |
| <b>Consultation</b>         | Les principales activités de consultation du Québec comprennent : <ul style="list-style-type: none"> <li>• enquêtes origine-destination dans les plus grands centres urbains (p. ex. environ tous les 5 ans à Montréal);</li> <li>• étude sur le cyclisme dans la province de Québec avec une enquête auprès des ménages par Vélo Québec (tous les 5 ans; dernière étude en 2015);</li> <li>• certaines villes ont aussi récemment ajouté des compteurs de vélos sur leur itinéraire cyclable le plus achalandé ou ont réalisé un projet pilote avec une application de téléphone intelligent (p. ex., la ville de Montréal, la ville de Québec) pour recueillir des données en temps réel (p. ex., comptage des vélos à différentes heures de la journée, pistes empruntées par les cyclistes de la ville). Le MTQ a mis à la disposition des municipalités 20 compteurs automatiques installés sur la Route verte. Le réseau de compteurs de vélos au Québec totalisent maintenant environ 40 appareils.</li> </ul>   |
| <b>Mesures de rendement</b> | Pour 2030, les objectifs en matière de transport actif sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• augmenter la part modale des déplacements actifs par rapport aux autres modes de transport en doublant les déplacements à vélo et en maintenant la part modale des déplacements à pied à 10,3 %;</li> <li>• réduire de 25 % le nombre de piétons et de cyclistes blessés;</li> <li>• assurer la consolidation et l'expansion de la Route verte en y ajoutant 858 km.</li> </ul>   |
| <b>Engagements</b>          | (Voir les mesures de rendement)   |
| <b>Autres</b>               | <b>Pour un complément d'information</b>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministère des Transports du Québec (MTQ) : <a href="https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/velo/Pages/velo.aspx">https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/velo/Pages/velo.aspx</a> et <a href="https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/pietons/Pages/default.aspx">https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/pietons/Pages/default.aspx</a></li> <li>• Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 : <a href="https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx">https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx</a></li> <li>• Politique sur le vélo du Québec (2008) : <a href="http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0979376.pdf">http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0979376.pdf</a></li> <li>• Vélo Québec – L'état du vélo au Québec en 2015 : <a href="http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec">http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec</a></li> <li>• Route verte : <a href="http://www.routeverte.com">http://www.routeverte.com</a></li> </ul> |
|--|--|

| <b>Yukon</b>                         |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>Politique</b>                     | <p>Le ministère de la Voirie et des Travaux publics du gouvernement du Yukon n'a établi aucune politique visant à tenir compte des enjeux liés au transport actif dans l'infrastructure de transport.</p> <p>En 2014, la ville de Whitehorse a commandé une étude sur le plan gestion de la demande en transport (<i>Transportation Demand Management Plan</i>; <a href="http://www.whitehorse.ca/home/showdocument?id=4250">http://www.whitehorse.ca/home/showdocument?id=4250</a>) pour examiner et envisager des stratégies visant à améliorer l'efficacité avec laquelle les options et ressources de transport de la ville sont utilisées. Ce plan a défini six grandes stratégies, dont l'une qui consiste à améliorer les options de transport actif offertes au public. Dorénavant, un coordonnateur de la gestion de la demande en transport sera responsable de la mise en œuvre et de l'exécution du plan au nom de la Ville, y compris les aspects liés au transport actif.</p>  |
| <b>Législation et réglementation</b> | <p>La Loi sur les véhicules motorisés (<i>Motor Vehicles Act</i>) du Yukon traite de l'utilisation des routes et des autoroutes par les cyclistes et les piétons au Yukon. Plus précisément, les articles 211 à 213 de la partie 13 de la Loi portent sur la conduite des vélos et les articles 220 à 234 de la partie 15 portent sur les piétons et la circulation piétonnière sur les routes du Yukon. De plus, les considérations relatives à la circulation piétonnière sur les routes du Yukon se retrouvent dans l'ensemble de la Loi.</p> <p>La Loi sur les véhicules motorisés donne également aux municipalités la possibilité d'élaborer des règlements administratifs propres à l'utilisation et au fonctionnement des vélos. La Ville de Whitehorse a élaboré et mis en œuvre le règlement sur les vélos (<i>Bicycle Bylaw</i>) de Whitehorse, qui réglemente l'utilisation des vélos dans les limites de la Ville, et le règlement de délimitation des zones (<i>Zoning Bylaw</i>) de Whitehorse, qui réglemente également les exigences de stationnement des bicyclettes pour les nouvelles constructions.</p> |
| <b>Programmes et projets</b>         | <p>Le ministère de la Voirie et des Travaux publics du gouvernement du Yukon n'a établi aucun programme portant, directement ou indirectement, sur la mise en place d'infrastructure ou d'installations de transport actif.</p> <p>Bien que le ministère de la Voirie et des Travaux publics n'ait pas de politique, de</p>  |

pratique exemplaire ou de programme officiel en matière de transport actif, le ministère a participé à certains projets qui tiennent compte du transport actif.

- Lors de la récente reconstruction d'un tronçon du corridor de la route de l'Alaska dans la région de Whitehorse, une structure de sentier à usages multiples recouverte de gravier a été construite dans l'emprise de la route, adjacente à la route, pour accueillir les randonneurs, les cyclistes et autres formes de circulation non automobile.
- Plan fonctionnel du corridor Whitehorse de la route de l'Alaska. Le plan fonctionnel de ce tronçon de la route de l'Alaska tient compte d'options adaptées aux besoins des usagers du transport actif. Il s'agit notamment de l'élargissement de l'accotement de la route pour accommoder les cyclistes, ainsi que de l'option et du potentiel d'aménagement de sentiers à usages multiples dans l'emprise de la route.

Ailleurs sur l'ensemble du territoire, lorsqu'on envisage de reconstruire des routes existantes ou d'en construire de nouvelles, les intérêts en matière de transport actif sont pris en compte lors de la conception et de l'élaboration du projet s'ils sont identifiés. S'il est justifié, recommandé et techniquement et financièrement possible d'inclure des options de transport actif dans la conception du projet, des options comme des pistes cyclables, des sentiers de randonnée pédestre ou des sentiers à usages multiples dans l'emprise pourraient alors être considérées et intégrées à un projet de reconstruction/construction.

Sur le plan municipal, la ville de Whitehorse a élaboré le Plan de gestion de la demande en transport afin d'atteindre son objectif de devenir un chef de file du transport durable. Ce plan aide la Ville à planifier et à mettre en place des quartiers autonomes et des infrastructures municipales qui favorisent le transport actif et le transport en commun. Le Plan de gestion de la demande en transport définit un certain nombre d'initiatives à entreprendre pour promouvoir et encourager le transport actif dans la ville, notamment comme suit :

- élaboration d'un plan de sentiers et de transport actif qui répondra aux besoins et aux demandes des usagers du réseau de trottoirs, de sentiers et de pistes cyclables de Whitehorse dans un avenir prévisible de 25 ans;
- amélioration des itinéraires prioritaires entre le centre-ville et les quartiers de Whitehorse; cela permettra de déterminer les liens existants entre les pistes et les sentiers, de répertorier leur état actuel et de cerner les lacunes et les travaux nécessaires pour compléter le réseau de sentiers entre le centre-ville et les quartiers voisins;
- examen des pratiques d'entretien; examen et promotion des pratiques d'entretien des voies de transport actif prioritaires à l'intérieur de la ville. Ces pratiques pourraient comprendre l'entretien des sentiers et routes d'hiver, la peinture des lignes et des routes au printemps, l'enlèvement des entraves dans les sentiers pendant toute l'année, le balayage et le déblaiement des débris et des gravillons dans les sentiers;

|                              |  |
|------------------------------|--|
|                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• agrandissement des installations de fin de voyage à vélo; cela comprendrait l'aménagement de casiers d'entreposage de vélos, de douches, de vestiaires et de casiers et l'amélioration de l'accès à ces installations;</li> <li>• participation des groupes communautaires; la Ville coordonnerait et mobiliserait les groupes communautaires lors de la planification et de la conception de l'infrastructure publique afin d'assurer une approche de « rues complètes » pour la conception des routes.</li> </ul> |
| <b>Pratiques exemplaires</b> | Le ministère de la Voirie et des Travaux publics du gouvernement du Yukon n'a établi aucune pratique exemplaire en ce qui concerne l'intégration des considérations relatives au transport actif à l'infrastructure de transport.  |
| <b>Crédits budgétaires</b>   |  |
| <b>Consultation</b>          | À ce jour, aucune consultation n'a eu lieu entre le ministère de la Voirie et des Travaux publics, le gouvernement du Yukon et les autres parties prenantes.   |
| <b>Mesures de rendement</b>  | À ce jour, le ministère de la Voirie et des Travaux publics du gouvernement du Yukon n'a élaboré aucune mesure du rendement.   |
| <b>Engagements</b>           |  |
| <b>Autres</b>                |  |

## TABLEAUX SOMMAIRES

|                  | <b>Politique</b>  | <b>Législation</b>   | <b>Financement</b>  | <b>Programmes, promotion et information</b>  | <b>Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception</b>   | <b>Développement du réseau</b>  | <b>Relations intergouvernementales</b>   |
|------------------|---|--|---|--|--|---|--|
| <b>Australie</b> | La stratégie nationale australienne sur le cyclisme (2011-2016) vise à faciliter le cyclisme en tant que mode de transport viable, sûr et agréable, grâce au développement du réseau, aux activités de planification des transports et de l'aménagement du territoire, au suivi et à l'évaluation, aux investissements et aux pratiques nationales uniformes. | Les États et les territoires ont établi des lois qui définissent les règles de la route s'appliquant aux cyclistes et aux automobilistes lorsqu'ils partagent la route. Lois sur le port du casque obligatoire adoptées dans chaque État et territoire entre 1990 et 1992. | 112,8 M\$ investis dans l'infrastructure, l'éducation et les programmes promotionnels liés au cyclisme en 2013-2014. En 2009, 40 M\$ ont été offerts dans le cadre du plan de relance du gouvernement du Commonwealth pour investir dans les infrastructures de cyclisme. | Chaque État et territoire est responsable de l'élaboration de programmes visant à accroître l'utilisation des modes de transport actif et à améliorer la sécurité. | Les guides d'Austroroads sur les aspects du cyclisme contiennent des informations relatives à la planification, à la conception et à la gestion de la circulation sur les installations cyclables. | La planification et le développement des réseaux relèvent des gouvernements municipaux; les gouvernements des États et des territoires sont responsables des réseaux à l'extérieur des limites municipales. | Le conseil australien du cyclisme (Australian Bicycle Council) travaille en collaboration avec l'Association des administrations locales de l'Australie (Australia Local Government Association) afin de coordonner les efforts des autorités locales en vue d'encourager la croissance du cyclisme. |

|                 | <b>Politique</b>   | <b>Législation</b>   | <b>Financement</b>   | <b>Programmes, promotion et information</b>   | <b>Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception</b>  | <b>Développement du réseau</b>   | <b>Relations intergouvernementales</b>  |
|-----------------|--|--|--|---|---|--|---|
| <b>Finlande</b> | La stratégie nationale sur la marche et le cyclisme 2020 ( <a href="#">Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020</a> ) a été publiée en 2011 par le ministère des Transports et des Communications. | En cours de révision. En <a href="#">avril 2016</a> , la Finlande a confirmé que les dispositions juridiques relatives au marché des transports seront regroupées dans une seule loi, le code des transports, qui couvrira tous les modes de transport et visera une meilleure interopérabilité des différentes parties du réseau de transport, pour les personnes et les entreprises. | Les réseaux piétonniers et cyclables sont principalement la responsabilité des municipalités. Au niveau national, le financement vise principalement à entretenir les réseaux existants, à financer des campagnes de promotion locales, à organiser des séminaires et à publier des documents sur diverses questions pour promouvoir le transport actif. | Il existe en Finlande diverses campagnes favorisant la modification des comportements et visant différents groupes d'âge et groupes cibles. | Au niveau national, le ministère des Transports et des Communications et l'agence finlandaise des transports sont deux des principales organisations participant à la promotion du transport actif. Au niveau régional, de nombreuses municipalités sont également très proactives (p. ex., la Ville d'Oulu). | Le réseau cyclable de la Finlande est subdivisé en <a href="#">routes régionales</a> , <a href="#">routes nationales</a> et en routes <a href="#">EuroVelo</a> . | La Finlande collabore à diverses initiatives européennes liées au transport actif et à la santé, notamment avec <a href="#">l'Organisation mondiale de la santé (OMS)</a> . En 2015, la <a href="#">Déclaration sur le vélo comme moyen de transport respectueux du climat et de l'environnement</a> a été adoptée au Luxembourg par les ministres et secrétaires d'État responsables des transports de l'Union européenne. |

| Politique  | Législation  | Financement  | Programmes, promotion et information  | Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception | Développement du réseau  | Relations intergouvernementales  |
|--|--|--|---|---|--|--|
| Un plan d'action national pour la mobilité active ( <a href="#">Plan d'action mobilités actives (PAMA)</a> ) a été publié en 2014 (le PAMA 2 devrait être publié en 2016). | La <a href="#">sécurité</a> des cyclistes et des piétons est une priorité du Code de la rue national.<br><br>D'autres règles nationales et régionales portant sur le <a href="#">développement durable et la mobilité</a> , notamment sur <a href="#">l'aménagement du territoire, la transition de l'énergie et la croissance verte</a> , ont également des répercussions positives sur le cyclisme et la marche. | Pour l'année 2009, on a estimé et indiqué à la <a href="#">Fédération européenne des cyclistes (ECF)</a> qu'environ 470 M€, provenant principalement d'administrations régionales et locales, ont été investis dans les stratégies de cyclisme en France (7,1 € par habitant). | Les programmes, la promotion et l'information sont des efforts conjoints du gouvernement français, au niveau national, et des territoires, des villes, du secteur éducatif, des associations et d'autres partenaires. | Plusieurs ministères français fournissent de l'information au niveau national.            | Planification du développement du <a href="#">réseau national et régional de cyclisme</a> en collaboration avec le <a href="#">réseau Vélos &amp; Territoires</a> (qui regroupe 71 régions et collectivités, dont 59 départements, 6 régions et 6 <a href="#">EPCI</a> ), ce qui représente plus de 75 % de la population de la France). | Collaboration aux niveaux national, régional et local en France, ainsi qu'avec l'Union européenne. |

**États-Unis (gouvernement fédéral)**

| <b>Politique</b>  | <b>Législation</b>   | <b>Financement</b>  | <b>Programmes, promotion et information</b>   | <b>Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception</b>   | <b>Développement du réseau</b>  | <b>Relations intergouvernementales</b>   |
|---|--|---|---|--|---|--|
| La politique exige que les organismes de transport améliorent la sécurité et l'utilité des installations pour les cyclistes et les piétons, qui font partie intégrante de leurs réseaux de transport. | La législation garantit que les vélos et les piétons sont intégrés aux projets financés par le gouvernement fédéral, pris en compte dans les processus de planification des États et des métropoles, et protégés contre les perturbations du réseau. | Investissement total (1992-2015) : 11 229,64 M\$; investissement moyen (2011-2015) : 794,98 M\$ par année; partage des coûts : généralement 80 % ou plus des coûts des projets. | Les États sont responsables de la coordination des programmes, de la promotion et de l'information relativement au cyclisme et à la marche, qui visent à augmenter le nombre d'utilisateurs et à améliorer la sécurité. | Élaborées au niveau fédéral par la FHWA et d'autres organisations nationales, dont l'American Association of State Highway and Transportation Officials et la National Association of City Transportation Officials. | Exige que les métropolitaines et les États tiennent compte du cyclisme et de la marche dans leurs processus de planification des transports. La planification des réseaux est une responsabilité des États et des métropoles. | La FHWA offre les services d'une personne-ressource aux cyclistes et aux piétons, et chaque division de la FHWA offre de tels services; chaque État a également un coordonnateur pour le cyclisme et la marche. Le partage des coûts permet également aux administrations de collaborer à des projets. |

|               | Politique  | Législation   | Financement   | Programmes, promotion et information   | Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception   | Développement du réseau                         | Relations intergouvernementales  |
|---------------|--|---|---|--|---|---|--|
| <b>Oregon</b> | Le plan sur le cyclisme et la marche vise à permettre aux personnes de tous âges, de tous revenus et de toutes capacités, tant en milieu rural qu'en milieu urbain, d'avoir accès à des réseaux sûrs et reliés efficacement. | L'aménagement d'installations pour les piétons et les cyclistes dans tous les projets de construction de routes urbaines et rurales est nécessaire; la législation traite aussi des installations pour les cyclistes et les piétons, de la circulation, des dérogations au code de la route et des comités et programmes. | Principalement offert par l'entremise du programme de financement amélioré des projets (Enhance Project Funding ) du département; des fonds supplémentaires sont également offerts. | L'État offre des programmes et des ressources pour les activités scolaires, le tourisme et les loisirs, ainsi que le cyclisme. | L'État a produit un guide de conception de voies cyclables et piétonnières ( <i>Bicycle and Pedestrian Design Guide</i> ) en 2011 – qui présente entre autres des lignes directrices en matière de conception géométrique et de régulation de la circulation. | Des cartes cyclistes sont disponibles en ligne. | Le ministère fournit en ligne les coordonnées du représentant local du cyclisme et de la marche; le comité consultatif du cyclisme (Bicycle Advisory Committee) de l'Oregon assure la liaison entre le public et le département. |

**Colorado**

|  | <b>Politique</b>   | <b>Législation</b>  | <b>Financement</b>  | <b>Programmes, promotion et information</b>  | <b>Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception</b>   | <b>Développement du réseau</b>  | <b>Relations intergouvernementales</b>   |
|--|--|---|---|--|--|---|--|
|  | Les besoins des cyclistes et des piétons sont régulièrement pris en compte dans les projets de transport par l'entremise d'initiatives d'information et d'application de la loi, dans la planification, des programmes, dans la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des installations, ainsi que dans l'utilisation de ces installations. | L'État réglemente la circulation piétonnière et les responsabilités des conducteurs envers les cyclistes, les piétons et les personnes handicapées, ainsi que la conduite des bicyclettes et autres véhicules à propulsion humaine. | Des programmes généraux de financement pour le transport sont offerts pour les projets de cyclisme et de marche. Les fonds sont accordés en priorité aux projets qui améliorent la sécurité et la mobilité pour tous les modes de transport, qui mettent l'accent sur les couloirs cyclables hautement prioritaires ou qui répondent à des besoins d'amélioration ou d'entretien coûteux. | L'État fournit aux cyclistes, aux piétons et aux planificateurs d'événements de l'information, des ressources et des liens sur la santé, les réseaux, la promotion, la sécurité et l'économie. | L'État fournit des conseils en matière de conception et de planification dans le chapitre sur les installations cyclables et piétonnières du guide de conception des routes ( <i>Roadway Design Guide</i> ), qui comprend des conseils sur la géométrie et la régulation de la circulation pour diverses installations dans les contextes ruraux et urbains, tout en reposant sur d'autres lignes directrices américaines. | Nécessite que les cyclistes et les piétons soient pris en considération tout au long des activités de planification, de programmation, de conception, de construction et d'entretien; des exceptions peuvent s'appliquer dans certaines situations. | Ressource pour les régions rurales de planification; fournit du soutien technique et informatif. |

**ANNEXE 1**  
**ANALYSE DOCUMENTAIRE**

## Australie

### Politique

La stratégie nationale australienne sur le cyclisme (2011-2016) vise à faciliter le cyclisme grâce à six objectifs prioritaires : i) promouvoir le cyclisme en tant que mode de transport viable et sûr et qu'activité récréative agréable; ii) créer un réseau complet et continu d'itinéraires sûrs et attrayants jusqu'aux installations cyclables et de fin de trajet; iii) tenir compte des besoins des cyclistes dans toutes les activités pertinentes de planification des transports et d'aménagement du territoire, et répondre à ces besoins; iv) permettre aux gens de circuler en toute sécurité; v) améliorer la surveillance et l'évaluation des programmes cyclables et élaborer un processus décisionnel national pour les investissements dans le cyclisme; et vi) appuyer la création de directives nationales uniformes permettant aux intervenants de partager les meilleures pratiques et de les appliquer sur les divers territoires.

Source :

Stratégie nationale australienne sur le cyclisme (*Australian National Cycling Strategy*) (2011-2016)  
<http://www.bicyclecouncil.com.au/files/publication/National-Cycling-Strategy-2011-2016.pdf>

### Législation

Tous les États et territoires ont adopté des lois qui énoncent : i) les droits et les devoirs des cyclistes lorsqu'ils utilisent la route, les installations cyclables ou les pistes à usage partagé; ii) les devoirs des automobilistes lorsqu'ils partagent la route avec les cyclistes, y compris la distance minimale de 1 m dans les rues urbaines (1,5 m sur les routes rurales); et iii) les équipements de sécurité des cyclistes (y compris les feux et les réflecteurs).

Des lois sur les casques obligatoires ont été introduites pour la première fois à Victoria en juillet 1990, suivies en janvier 1991 par des lois pour les cyclistes adultes en Nouvelle-Galles du Sud et pour tous les groupes d'âge en Tasmanie. En juillet 1991, la Nouvelle-Galles du Sud a étendu la portée de la loi aux enfants cyclistes. Au cours du même mois, des lois s'appliquant à tous les cyclistes ont été adoptées en Australie-Méridionale et dans le Queensland, où la loi n'a été appliquée que le 1er janvier 1993. En janvier 1992, des lois sur le port du casque ont été adoptées dans le Territoire du Nord et en Australie-Occidentale, et en juillet 1992 sur le territoire de la capitale australienne.

Sources :

- Wikipedia – Casques de vélo en Australie (*Bicycle Helmets in Australia*) : [https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle\\_helmets\\_in\\_Australia](https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_helmets_in_Australia)
- Règles sur le cyclisme en Australie-Occidentale (*Cycling Rules : Rules Affecting Cyclists and Motorists in Western Australia*) : [http://www.transport.wa.gov.au/mediaFiles/active-transport/AT\\_P\\_CyclingRulesWABooklet.pdf](http://www.transport.wa.gov.au/mediaFiles/active-transport/AT_P_CyclingRulesWABooklet.pdf)
- Règles de la route et sécurité pour les cyclistes en Australie-Méridionale (*Cyclist Road Rules and Safety – South Australia*) : <https://www.sa.gov.au/topics/transport-travel-and-motoring/cycling/cyclist-road-rules-and-safety>

### Financement

En 2013-2014, 112,8 M\$ ont été investis par tous les États et territoires dans des programmes d'infrastructure, d'éducation et de promotion liés au vélo. En 2009, 40 M\$ ont été réservés dans le cadre du plan de relance du gouvernement du Commonwealth pour des investissements dans les

infrastructures cyclables. En 2011, le conseil du cyclisme de l'Australie (Australian Bicycle Council) et l'association australienne des administrations locales (Australia Local Government Association) ont interrogé les autorités locales australiennes sur leurs efforts pour encourager davantage le cyclisme. Les conseils qui ont répondu au sondage ont dépensé plus de 72 M\$ dans des programmes de cyclisme en 2009-2010.

Sources :

- Stratégie nationale de cyclisme ([National Cycling Strategy: Implementation Report 2014](#))
- <https://www.onlinepublications.austroads.com.au/items/AP-C93-15>
- Rapport sur le vélo du gouvernement de l'Australie de 2011 ([Australian Local Government Bicycle Account 2011](#))

### **Programmes, promotion et information**

Chaque État et territoire est principalement responsable de l'élaboration de programmes visant à accroître l'utilisation des modes de transport actifs et à améliorer la sécurité; toutefois, le ministère fédéral de l'Infrastructure et des Transports a un rôle à jouer. Par exemple, le rapport sur la [marche, le cyclisme et l'accès au transport public](#) énonce la façon dont le gouvernement fédéral s'y prendra pour accroître la proportion d'Australiens vivant en milieu urbain et suburbain qui utilisent la marche et le vélo pour leurs courts trajets, ainsi que pour améliorer le réseau de transport en commun.

### **Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception**

Le guide d'Austroads sur les aspects du cyclisme (*Cycling Aspects of Austroads Guides*) contient des informations relatives à la planification, à la conception et à la gestion de la circulation des installations cyclables. Les guides les plus pertinents sont le guide de conception des routes (*Guide to Road Design*), le guide de gestion de la circulation (*Guide to Traffic Management*) et le guide de la sécurité routière (*Guide to Road Safety*). Ce sont des guides destinés aux ingénieurs, planificateurs et concepteurs qui participent à la planification, à la conception, à la construction et à la gestion des installations cyclables. Tout au long du document, les praticiens sont invités à consulter les guides d'Austroads pertinents pour obtenir de plus amples renseignements.

### **Développement du réseau**

La planification et le développement des réseaux relèvent des gouvernements municipaux et des gouvernements des États et des territoires pour ce qui est des réseaux situés à l'extérieur des limites municipales.

### **Relations intergouvernementales**

Le conseil du cyclisme de l'Australie (Australian Bicycle Council) travaille en collaboration avec l'association australienne des administrations locales (Australia Local Government Association) pour coordonner les efforts des autorités locales en vue d'encourager le cyclisme.

Austroads est un groupe intergouvernemental et interdisciplinaire chargé d'élaborer des guides de politiques, de planification et de conception pour le transport actif. Ce groupe est dirigé par un conseil d'administration composé du chef de la direction (ou d'un autre membre de la haute direction) de chacune de ses 11 organisations membres, qui sont les suivantes :

- Administration des routes et de la circulation de la Nouvelle-Galles du Sud
- Corporation des routes de Victoria
- Ministère des Transports et des Routes principales du Queensland
- Ministère des Routes principales de l'Australie-Occidentale
- Ministère des Transports, de l'Énergie et de l'Infrastructure de l'Australie-Méridionale

- Ministère de l'Infrastructure, de l'Énergie et des Ressources de la Tasmanie
- Ministère des Terres et de l'Aménagement du territoire du Nord
- Ministère du Territoire et des Services municipaux du territoire de la capitale australienne
- Ministère de l'Infrastructure et des Transports du Commonwealth
- Association australienne des administrations locales
- Agence néo-zélandaise des transports

Austroroads a élaboré la stratégie nationale sur le cyclisme (*Australian National Cycling Strategy*) 2011-2016. Ce document est conçu pour mettre l'accent sur les domaines où il est essentiel que toutes les administrations maintiennent leur élan et où une stratégie nationale peut ajouter une valeur réelle, en coordonnant et en prenant des mesures à l'échelle nationale. La stratégie établit un cadre de six priorités clés : (1) promotion du cyclisme; (2) infrastructures et équipements; (3) planification intégrée; (4) sécurité; (5) suivi et évaluation; et (6) orientation et meilleures pratiques. Ces priorités clés comprennent des actions génériques qui peuvent être appliquées au sein des États, des territoires et des administrations locales en fonction des aspirations, des priorités et des ressources disponibles des communautés. Ce document reconnaît que la majorité des infrastructures, des services et des événements cyclistes sont fournis par les États, les territoires et les administrations locales, dans le cadre de leurs activités habituelles.

Le conseil australien du cyclisme (Australian Bicycle Council) a publié le rapport de mise en œuvre de 2015 de la stratégie nationale sur le cyclisme ([National Cycling Strategy: Implementation Report 2014](#)) en 2015 afin de décrire les progrès réalisés vers la mise en œuvre de la stratégie nationale sur le cyclisme. Voici quelques-uns des résultats obtenus en 2013-2014 :

- les intervenants des États et des territoires ont investi 112,8 M\$ dans les infrastructures, l'éducation et les programmes promotionnels liés au cyclisme en 2013-2014;
- 1,3 million de bicyclettes ont été vendues en Australie, la quinzième année consécutive où les ventes de bicyclettes ont dépassé les ventes d'automobiles;
- de nombreux plans d'action et campagnes de sécurité ont été mis en place.

Au niveau des États et des territoires, les gouvernements fixent des objectifs en matière de marche et de cyclisme, mettent en œuvre des programmes visant à encourager la marche et le cyclisme, et investissent dans les infrastructures. Des exemples sont donnés ci-dessous.

- Le territoire de la capitale australienne a créé le bureau du transport actif ([Active Transport Office](#)) pour permettre à un plus grand nombre de résidents de Canberra de choisir la marche et le cyclisme comme mode de transport et assurer une meilleure intégration des modes de transport à travers la ville. Le nouveau bureau du transport actif servira de point de contact unique pour les questions relatives à la marche et au cyclisme et comprendra la nomination d'un coordonnateur du transport actif, qui sera un contact public de premier plan sur ces questions.
- La section 3 sur les déplacements actifs ([Active Travel](#)) de la politique sur le transport actif de Canberra, fournit des objectifs en matière de cyclisme et de marche à pied pour le gouvernement du territoire. Le territoire de la capitale australienne collabore également avec les écoles par l'intermédiaire du programme [Ride or Walk to School](#) afin de sensibiliser les élèves aux déplacements actifs.
- Le ministère des Transports du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud a investi 33 M\$ dans l'infrastructure cyclable en 2013-2014, principalement dans la région métropolitaine de Sydney et dans tout l'État (voir le document [Sydney's Cycling Future: Cycling for everyday transport](#)).
- Le ministère des Transports du gouvernement du Territoire du Nord dispose d'informations en ligne sur la marche à pied et le cyclisme dans le territoire. Le site Web du Ministère contient

également des cartes des sentiers pédestres et cyclables de Darwin et des régions environnantes, d'Alice Springs, de Katherine et de Tennant Creek.

- La Nouvelle-Galles du Sud et le Queensland ont quantifié les coûts et les avantages du cyclisme et de la marche à pied pour faciliter la prise de décision et les investissements (voir le document [Walking for travel and recreation in NSW: What the data tells us; Cost and health benefit of active transport in Queensland](#))
- Le ministère des Transports et de l'Infrastructure du gouvernement de l'Australie-Méridionale a créé le site Web [Cycle Instead](#). L'objectif du gouvernement est de doubler le nombre de cyclistes en Australie-Méridionale d'ici 2020.
- Le site Web sur le plan stratégique de l'Australie-Méridionale ([South Australia's Strategic Plan](#)) contient de l'information sur les programmes, les projets d'infrastructure, les subventions et les ressources pour la communauté cycliste.
- Le ministère de l'Aménagement du territoire, des Transports et de l'Infrastructure du gouvernement de l'Australie-Méridionale a conçu le compendium des pratiques de l'Australie-Méridionale ([Streets for People: compendium for South Australian practice](#)) en 2012 pour faciliter et guider l'aménagement de milieux favorables aux piétons et aux cyclistes qui favorisent la santé et renforcent les collectivités.
- Le gouvernement de la Tasmanie a mis sur pied le programme de financement des sentiers pédestres et des pistes cyclables qui fournit 4 M\$ en fonds de contrepartie aux conseils et aux organismes communautaires pour des projets de pistes cyclables et de sentiers pédestres (voir [Tasmania Walking and Cycling for Active Transport Strategy](#)).
- Le guide [Measuring Walking: a Guide for Councils](#) explique les enjeux et les options pour mesurer l'activité des piétons et il examine les avantages et les inconvénients de diverses méthodes. Le rapport propose également des approches recommandées à l'égard de scénarios courants et présente une gamme d'études de cas de Victoria.
- Le ministère des Transports du gouvernement de l'Australie-Occidentale a produit des lignes directrices sur la planification et la conception d'infrastructures piétonnes ([Planning and designing for pedestrians: guidelines](#)) en 2012, lesquelles fournissent des conseils détaillés aux autorités locales sur la prise en charge des piétons dans l'environnement routier.
- Le ministère des Transports du gouvernement de l'Australie-Occidentale a créé le site Web [Cycling](#) pour fournir des informations et des ressources aux personnes qui font leurs déplacements journaliers en vélo ou qui souhaitent explorer Perth et la région de l'Australie-Occidentale à vélo.
- Le ministère des Transports du gouvernement de l'Australie-Occidentale offre une gamme d'initiatives pour promouvoir le transport actif à l'école. L'autobus scolaire pédestre et le programme [TravelSmart to Schools](#) sont deux exemples de telles initiatives.

En 2011, le conseil australien du cyclisme (Australian Bicycle Council) et l'association australienne des administrations locales (Australia Local Government Association) ont interrogé les autorités locales australiennes sur leurs efforts pour encourager le cyclisme ([Australian Local Government Bicycle Account 2011](#)). L'enquête était une initiative de la stratégie nationale australienne sur le cyclisme 2011-2016, qui vise à doubler le nombre de cyclistes australiens d'ici 2016. Ci-dessous sont présentés les principaux résultats de cette enquête.

- Les conseils qui ont répondu à l'enquête ont dépensé plus de 72 M\$ pour des programmes liés au cyclisme en 2009-2010.
- Les participants à l'enquête ont indiqué avoir reçu 26 M\$ du gouvernement australien et 26 M\$ des gouvernements des États et territoires pour des projets de cyclisme.
- Plus des deux tiers des conseils qui ont répondu ont une stratégie pour le cyclisme ou travaillent à l'élaboration d'une telle stratégie.

- En juin 2010, les conseils qui ont répondu à l'enquête ont déclaré avoir construit environ 11 700 km d'infrastructures cyclables. Lorsque les réseaux cyclables actuellement prévus seront achevés, l'infrastructure totalisera plus de 17 800 km.

**Bibliographie/sources d'information :**

*Australian National Cycling Strategy 2011-2016 :*

<http://www.bicyclecouncil.com.au/files/publication/National-Cycling-Strategy-2011-2016.pdf>

*Walking, Riding and Access to Public Transport – Supporting Active Travel in Australian Communities – Énoncé ministériel, gouvernement australien, ministère de l'Infrastructure et des Transports (2013).*

[https://infrastructure.gov.au/infrastructure/pab/active\\_transport/files/infra1874\\_mcu\\_active\\_travel\\_report\\_final.pdf](https://infrastructure.gov.au/infrastructure/pab/active_transport/files/infra1874_mcu_active_travel_report_final.pdf)

*Australian Sports Commission Clearing House for Sport – Active Transportation :*

[https://www.clearinghouseforsport.gov.au/knowledge\\_base/organised\\_sport/sport\\_and\\_government\\_policy\\_objectives/active\\_transport](https://www.clearinghouseforsport.gov.au/knowledge_base/organised_sport/sport_and_government_policy_objectives/active_transport)

*An Australian Vision for Active Transport, prepared by Australian Local Government Association, Bus Industry Confederation, Cycling Promotion Fund, National Heart Foundation of Australia and International Association of Public Transport :*

<https://heartfoundation.org.au/images/uploads/publications/Active-Vision-for-Active-Transport-Report.pdf>

*Benefits of Investing in Cycling in New Zealand Communities :*

<http://www.nzta.govt.nz/assets/Walking-Cycling-and-Public-Transport/docs/benefits-of-investing-in-cycling/cyclelife-benefits-booklet.pdf>

*Growing Cycling Tourism in Victoria :*

[http://tra.gov.au/documents/srr/DVS\\_Growing\\_Cycling\\_Tourism\\_in\\_Victoria\\_FINAL.pdf](http://tra.gov.au/documents/srr/DVS_Growing_Cycling_Tourism_in_Victoria_FINAL.pdf)

*National Cycling Strategy: Implementation Report 2014 :*

<https://www.onlinepublications.austroads.com.au/items/AP-C93-15>

*Australasian Pedestrian Facility Selection Tool :*

<https://www.onlinepublications.austroads.com.au/items/AP-R472A-15>

*Safer Journeys for People Who Cycle: Cycling Safety Panel Final Report and Recommendations :*

<http://www.saferjourneys.govt.nz/assets/Panel-Report-Safer-cycling.pdf>

*Pedestrian and Road Safety :*

[http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is\\_070.pdf](http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is_070.pdf)

*Australian Cycling Safety: Casualties, Crash Types and Participation Levels :*

[http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is\\_071\\_ph.pdf](http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is_071_ph.pdf)

*Australian Cycling Participation 2015 :*

[http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is\\_071\\_ph.pdf](http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is_071_ph.pdf)

*Cycling Aspects of Austroads Guides :*

[http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is\\_071\\_ph.pdf](http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is_071_ph.pdf)

*Assessment of the Effectiveness of On-road Bicycle Lanes at Roundabouts in Australia and New Zealand :*  
[http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is\\_071\\_ph.pdf](http://bitre.gov.au/publications/2015/files/is_071_ph.pdf)

*Naturalistic Cycling Study: Identifying Risk Factors for Cyclists in the Australian Capital Territory* (bulletin électronique du TRB du 14 octobre 2014) :  
[http://www.monash.edu/\\_data/assets/pdf\\_file/0019/217306/muarc322.pdf](http://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0019/217306/muarc322.pdf)

*Cycling Infrastructure: Selected Case Studies :*  
<https://www.onlinepublications.austroads.com.au/items/AP-T282-14>

*Low Cost Interventions to Encourage Cycling: Selected Case Studies :*  
<https://www.onlinepublications.austroads.com.au/items/AP-T281-14>

*Injured Cyclist Profile: An In-Depth Study of a Sample of Cyclists Injured in Road Crashes in South Australia :*  
[http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International Research News](http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International+Research+News)

*Evaluation of the C-Roundabout an Improved Multi-Lane Roundabout Design for Cyclists :*  
<http://www.nzta.govt.nz/assets/resources/research/reports/510/docs/510.pdf>

*The Conspicuity of South Australian Cyclists: Implications for Safety :*  
<http://casr.adelaide.edu.au/publications/list/?id=1347>

*Improving the Cost-Benefit Analysis of Integrated PT, Walking and Cycling :*  
[http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International Research News](http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International+Research+News)

*Minimum Design Parameters for Cycle Connectivity :*  
[http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International Research News](http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International+Research+News)

*Cycling on Higher Speed Roads :*  
[http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International Research News](http://www.trb.org/Main/Blurbs.aspx?fields=ENewsletterType|International+Research+News)

## Finlande

### Politique

La stratégie nationale sur la marche et le cyclisme 2020 ([Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020](#) (voir [résumé en anglais](#))) a été publiée en 2011 par le ministère des Transports et des Communications en étroite collaboration avec l'Agence finlandaise des transports, les centres pour le développement économique, les transports et l'environnement, les villes et municipalités, le ministère de l'Environnement et le troisième secteur. Les objectifs de cette stratégie sont les suivants :

- augmenter la part des déplacements effectués à pied ou à bicyclette de 20 % d'ici 2020, soit 300 millions de déplacements (une diminution correspondante devrait avoir lieu dans les déplacements courts en automobile), par rapport à 2005;
- veiller à ce que la marche à pied et le cyclisme aient leurs propres emplacements dans le réseau de transport et que ces emplacements soient reconnus aux côtés des autres modes de transport;
- encourager la coopération étroite de différents types d'organisations et ordres de gouvernement pour promouvoir le transport actif et les avantages pour la société et les gens.

Le plan d'action national pour la marche et le cyclisme 2020 ([Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020](#)) a également été publié en 2012 par l'Agence finlandaise des transports. Il vise à encourager et à autoriser les gens à choisir la marche ou le cyclisme pour au moins une partie de leurs déplacements, à augmenter la part modale de la marche et du cyclisme grâce à des mesures destinées aux municipalités de toutes tailles et à tous les groupes de population. Il traite également de la sécurité et de la sûreté routière. Le plan d'action met l'accent sur les quatre thèmes principaux suivants : 1) changer les attitudes, 2) infrastructure, 3) structure communautaire, et 4) structure administrative et législation.

En outre, en 2013, le ministère des Affaires sociales et de la Santé a adopté la stratégie nationale [On the Move](#), afin de promouvoir l'activité physique pour la santé et le mieux-être, y compris le cyclisme et la marche (jusqu'en 2020).

### Législation

En [avril 2016](#), la Finlande a confirmé que les dispositions juridiques relatives au marché des transports seront regroupées dans une loi unique, le code des transports, qui couvrira tous les modes de transport et visera une meilleure interopérabilité des différentes parties du réseau de transport, pour les personnes et les entreprises. Le code des transports continuera d'ouvrir la voie au concept de service de mobilité (voir [Mobility as a Service](#)) de la Finlande, avec les réformes en parallèle de l'administration régionale et départementale. Le ministère des Transports et des Communications a diffusé le projet proposé pour commentaires (date limite en juin 2016) pour le code des transports sur le transport routier. Des consultations sur la réglementation du marché, les autres modes de transport et d'autres questions sont également prévues pour les étés 2017 et 2018.

D'après la présentation de 2014 effectuée par la [Tampere University of Technology](#), en Finlande, la loi stipule que l'entretien et l'assainissement public des rues et de certains espaces publics relèvent de la municipalité. Le propriétaire d'une parcelle a le devoir de s'occuper de l'entretien de la chaussée à côté de la parcelle en la gardant libre de neige et en s'occupant, par exemple, de l'épandage de sable et de sel. (...) Il est également possible pour la municipalité de prendre en charge l'entretien des chaussées appartenant au propriétaire du terrain.

## Financement

En Finlande, les réseaux piétonniers et cyclables les plus importants relèvent des municipalités. Par exemple, pour la ville d'Oulu, le coût d'entretien de 800 km de pistes cyclables et piétonnes a été estimé en 2014 à 1,5 M€ (des fonds utilisés à 85 % pour l'entretien hivernal et le reste pour de petites réparations et le nettoyage en été).

Au niveau national, l'objectif principal du financement est actuellement l'entretien des réseaux existants, le financement des campagnes de promotion locales, l'organisation de séminaires et la publication de documents sur diverses questions pour promouvoir le transport actif.

## Programmes, promotion et information

Il existe en Finlande diverses campagnes visant à modifier les comportements et à atteindre différents groupes d'âge et groupes cibles (par exemple, les initiatives de l'[Agence finlandaise des transports](#), de l'[Ambassade finlandaise du cyclisme](#) et du [Réseau des municipalités finlandaises pour le cyclisme](#), ainsi que la compétition [Kilometrikisa](#), la [base de données finlandaise sur la marche et le cyclisme](#), les [ateliers ThinkBike et le festival de cyclisme d'Europe](#), etc.).

## Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception

- Fiche de renseignement sur l'activité physique en Finlande ([Finland Physical Activity Factsheet](#)), Commission européenne, Organisation mondiale de la santé – Bureau régional pour l'Europe, 2015
- Étude nationale sur le cyclisme en hiver ([Talvi pyöräilyn laajuus, sen esteet ja motiivit sekä terveystvaikutukset](#)), ministère des Transports et des Communications, 2003 (en finlandais)
- Affiche sur la sécurité des piétons et des cyclistes ([Safety for pedestrians and cyclists](#)), Guide sur la marche à pied et le cycliste ([On foot and by bicycle](#)) et questionnaire [Liikenneturva](#), 2014
- Présentation sur les pratiques d'entretien des sentiers cyclables en hiver ([Best practices for cycle path winter maintenance processes](#)), Tampere University of Technology, 2014
- Présentation sur les pratiques européennes de promotion du cyclisme et de la marche ([Best European Practices in Promoting Cycling and Walking](#)), Tampere University of Technology, 2012
- Présentation sur la mobilité en tant que service ([Mobility as a Service](#)), [Tekes](#)- Agence finlandaise du financement pour l'innovation, 2015
- Présentation sur les meilleures pratiques d'entretien hivernal des voies piétonnes et cyclables ([Jalankulku- ja Pyöräilyväylien talvikunnossapito](#)), Agence finlandaise des transports, 2014 (en finlandais)
- Présentation sur le cyclisme en hiver ([Cool winter cycling](#)), Fédération du cyclisme d'hiver, 2013 et 2014
- Publication sur la promotion du cyclisme et de la marche à pied en Finlande ([Promoting pedestrian and bicycle traffic in Finland](#)), ministère des Transports et des Communications, 2005
- Publication sur le niveau de service des voies piétonnes et cyclables ([Kevyen liikenteen väylien kunnossapitotaso](#)), Administration finlandaise des routes, 2000 (en finlandais avec résumé en anglais)
- Publication sur l'aménagement des voies piétonnes et cyclables ([Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu](#)), Agence finlandaise des transports, 2013 (en finlandais)
- Publication sur le transport et les mesures d'efficacité énergétique tenant compte des cibles sur le climat et l'énergie de l'UE de 2030 - réalisation des effets, des coûts et de la division du travail pour la Finlande ([Liikenteen energiatehokkuustoimenpiteet osana EU:n 2030 ilmasto ja](#)

[energiatavoitteiden saavuttamista: vaikutukset, kustannukset ja työnjako](#)), gouvernement finlandais, 2015 (en finlandais avec résumé en anglais)

- Publication sur la marche et le cyclisme ([Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi joensuussa](#)), Agence finlandaise des transports, KKI et Joensuu, 2013 (en finlandais)

### Développement du réseau

Les routes du réseau cyclable de Finlande peuvent être classées dans les catégories suivantes : [routes régionales](#), [routes nationales](#) et [routes EuroVelo](#). Certaines villes ont également des plans formels pour développer leurs réseaux piétonniers et cyclables :

- La ville d'Oulu a établi des plans piétonniers, des plans de cyclisme et des [plans de cyclisme d'hiver](#). La Ville estime aussi que [près de 20 % de tous les déplacements à Oulu sont effectués en vélo](#), alors que le chiffre correspondant pour le reste du pays est d'environ 11 %. Pendant l'hiver, l'entretien des itinéraires piétonniers et cyclables est prioritaire par rapport aux itinéraires automobiles. L'éclairage public est également présent sur toutes les voies piétonnes et cyclables. ([2013](#))
- L'[administration régionale des transports d'Helsinki](#), au niveau régional, vise dans sa [vision 2025](#) à augmenter l'utilisation des transports publics, de la marche à pied et du vélo. Son [plan de 2015](#) met également l'accent sur les efforts visant à rendre l'environnement piétonnier plus attrayant et plus sûr, à développer les services de stationnement, d'information et d'entretien pour les cyclistes, à définir une méthode de surveillance du vélo et à développer les parc-o-bus pour automobiles et vélos dans le réseau des transports publics. Le site Web de l'organisation fournit également un planificateur de trajet pour les piétons et les cyclistes ([Journey Planner for Walking and Cycling](#)), une carte interactive avec les points d'intérêt, les itinéraires panoramiques, les stationnements pour vélos, les liaisons d'autobus, les pentes abruptes, etc.

### Relations intergouvernementales

La Finlande collabore à diverses initiatives européennes liées au transport actif et à la santé, notamment avec l'[Organisation mondiale de la santé \(OMS\)](#). En 2015, une [Déclaration sur la bicyclette comme mode de transport respectueux du climat et de l'environnement](#) a été adoptée à Luxembourg par les ministres et secrétaires d'État chargés des transports de l'Union européenne.

## France

### Politique

Un plan d'action national pour la mobilité active ([Plan d'action mobilités actives – PAMA](#)) a été publié en 2014 et comprenait six priorités :

- développer l'intermodalité avec les transports publics et les modes actifs;
- partager l'espace public et sécuriser les modes actifs;
- renforcer les enjeux économiques liés au cyclisme;
- envisager des politiques actives de mobilité dans le domaine de l'urbanisme et du logement, y compris le logement social;
- développer les itinéraires de loisirs et le cyclotourisme;
- promouvoir les avantages de la marche et du vélo.

On a estimé en [septembre 2015](#) que plus de 80 % des 25 mesures du PAMA ont été achevées ou mises en œuvre comme suit :

- des modifications au code de la sécurité routière pour faciliter le cyclisme et la marche à pied, ainsi que pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons;
- l'adoption d'une indemnité de kilométrage à vélo pour les entreprises privées, à la suite des résultats d'un projet pilote;
- la possibilité de réserver une place pour un vélo lors de l'achat de billets de train en ligne;
- l'obligation pour les gares ferroviaires de définir des plans de stationnement sûrs pour les vélos;
- la promotion du cyclisme, y compris auprès des écoles et des collèges;
- la préparation de nouveaux outils pédagogiques sur les risques liés au partage des routes avec les cyclistes, les piétons et les véhicules lourds.

Le PAMA 2 devrait être publié en 2016.

### Législation

Les mesures ci-dessous ont été prises pour réglementer le cyclisme et la marche à pied au niveau national.

- En 1996, une loi sur l'utilisation rationnelle de l'énergie et la pollution de l'air a rendu obligatoire en zone urbaine, pour toute nouvelle route urbaine ou pour la reconstruction d'une route urbaine existante, de fournir une infrastructure cyclable (piste cyclable, voie cyclable, zone de 30 km/h, etc.). Les villes ont commencé à l'appliquer au début de l'an 2000, et des réseaux se forment progressivement dans de nombreuses villes.
- En 2005, une loi sur l'accessibilité universelle a rendu obligatoires, lors de la construction ou de la reconstruction d'une rue, l'aménagement de trottoirs accessibles dans les zones urbaines et l'examen d'un itinéraire de marche continu et ininterrompu (« rendre accessible et continuer la chaîne de déplacement voirie transport »).
- En 2008, le [décret 2008-754 du Code de la route](#) a introduit le « principe de prudence » pour tous les usagers de la route, en imposant à l'usager le plus protégé d'être vigilant vis-à-vis des moins protégés, le concept de nouvelles « zones de rencontres piétonnes prioritaires », ouvertes à tous les modes de transport, mais où les piétons ont priorité sur tous. Elle a également introduit le principe du cyclisme à contre-courant généralisé dans toutes les zones piétonnes

prioritaires et dans les zones de 30 km/h. Cette mesure, qui favorise les modes actifs, est devenue courante dans les zones urbaines.

Trois notions ont été renforcées :

- le respect mutuel de toutes les parties prenantes utilisant la voie publique, qui rappelle que les automobilistes doivent être vigilants à l'égard des personnes les plus vulnérables;
- le renforcement de la sécurité par une signalisation claire, le code de la route et des stationnements à vélos, mais aussi par le port obligatoire d'un gilet de sécurité pour les cyclistes dans certaines situations;
- le design environnemental, la promotion des méthodes de modération de la circulation dans les villes.

Depuis 2008, d'autres décrets ont été adoptés pour le transport actif, dont les suivants :

- le décret n° 2010-1390 de novembre 2010 a introduit de nouvelles dispositions pour donner la priorité aux piétons aux passages à niveau et pour permettre aux cyclistes de céder le passage aux feux rouges lors d'un virage à droite (articles 17 et 18);
- en janvier 2012, on a mis en place des panneaux de direction pour les piétons, et aucune circulation de transit n'est permise, sauf pour les piétons et les cyclistes (arrêté sur la signalisation routière);
- le décret sur le partage de la voirie de juillet 2015 indiquait que le stationnement d'un véhicule sur un passage pour cyclistes ou piétons est passible d'une amende de 135 € (contre 35 € auparavant). Il présentait également des lignes directrices pour les nouveaux aménagements urbains et les marquages routiers pour les installations cyclables en continu (une installation cyclable en continu ne contient aucune brèche sur une piste cyclable sur une rue achalandée, les emplacements des passages à niveau sont faciles à trouver et sans détour important, le passage des routes est facilité et protégé, les réparations des rues prennent en considération la sécurité des cyclistes, etc.);
- le décret de septembre 2015 a permis aux autorités locales d'introduire de nouvelles règles de signalisation routière. Par exemple, l'utilisation accrue de la voie de passage aux feux rouges (dans n'importe quelle direction tant qu'il y a peu de conflits avec les autres véhicules) et les marquages sur la chaussée ont été utilisés pour améliorer la perceptibilité de la « zone prioritaire piéton et de la zone de 30 km/h » (arrêté relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives).

De plus, au niveau national :

- la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, publiée en 2015, définit les éléments stratégiques clés pour le développement d'une mobilité propre, y compris la transition modale de l'automobile vers le transport en commun, le cyclisme et la marche à pied (article 40), en mettant en évidence le contexte juridique comme suit :
  - l'indemnité kilométrique vélo fournie par les employeurs privés à leurs employés (article 50) indique le kilométrage aux employés qui voyagent à vélo ou à vélo électrique entre leur domicile et leur lieu de travail. Le montant est fixé par décret. En janvier 2016, cette mesure se faisait sur une base volontaire par les entreprises privées (projet pilote). L'indemnité pour l'employé s'élevait à 0,25 €/km, un maximum de 200 €/année étant exempt de la taxe sociale;
  - les plans de mobilité pour les entreprises (obligatoires en 2018, pour toutes les entreprises de plus de 100 employés situées en zone urbaine), pour optimiser l'efficacité des déplacements liés à leurs activités, et pour promouvoir des modes de transport de remplacement pour les employés (article 51);

- la [Loi sur la réforme ferroviaire](#), introduite en 2014, présente l'obligation pour SNCF Mobilités d'établir un plan de stationnement sécurisé des vélos dans les gares de voyageurs désignées.

D'autres règlements nationaux et régionaux relatifs au [développement et à la mobilité durables](#), y compris l'aménagement du territoire (p. ex., [loi MAPAM](#), [loi ALUR](#)) peuvent aussi avoir un impact positif sur le cyclisme et la marche :

- les organisations de transport, qui ne tenaient habituellement compte que des véhicules motorisés, tiennent maintenant compte de la mobilité multimodale, notamment en adoptant des stratégies de cyclisme et de marche à pied. Par exemple, en 2016, Lyon Métropole a publié son premier plan de mobilité active (piétons et cyclistes).

## Financement

Le financement du transport actif provient de diverses sources, à divers niveaux (national/territorial/municipal), ainsi que de collaborations au sein de l'Union européenne. Par exemple :

- la Ville de Paris prévoit investir plus de 150 M€ entre 2015 et 2020 pour doubler la longueur de ses pistes cyclables, de 700 km à 1400 km, avec de nouveaux aménagements cyclables, des stationnements, ainsi que des aides à l'achat de vélos électriques, scooters et vélos cargo ([Plan Vélo 2015-2020](#));
- la métropole Lyon prévoit investir plus de 160 M€ pour 400 projets visant à développer la marche et le cyclisme en six ans. La piste cyclable passera de 600 km en 2015 à 1000 km en 2020, 100 stations vélo'v seront ajoutées pour 1000 vélos. Le projet [Bike2Work](#) est cofinancé par le programme « Énergie intelligente » de l'Union européenne;
- une piste cyclable entre la France et la Suisse (40 kilomètres) a été financée par l'Union européenne (voir le [programme Interreg IV A France – Suisse](#)).

Pour l'année 2009, on a estimé et indiqué à la [Fédération européenne de cyclisme](#) qu'environ 470 M€, provenant pour la plupart des collectivités régionales et locales, ont été investis dans des stratégies cyclistes en France (7,1 € par habitant).

## Programmes, promotion et information

Les initiatives du gouvernement français, des villes et des régions, du secteur de l'éducation et des associations, incluent :

- des séances d'apprentissage sur la réparation de vélos et sur le marquage de vélos, ainsi que d'autres cours adaptés à différents types de groupes de discussion en France (par exemple, avec les associations [Vive le vélo](#) et [FUB](#));
- des conseils aux entreprises privées, implantées dans plusieurs villes, dans le cadre du projet pilote d'indemnité kilométrique vélo (avec l'[Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie – ADEME](#));
- des campagnes de promotion Bike2Work (p. ex., avec [Nantes Métropole](#)), la [Semaine européenne de la mobilité](#) (en collaboration avec ADEME et d'autres pays) et la [Semaine nationale du vélo à l'école et au collège, pour des mobilités citoyennes](#) (en collaboration avec le gouvernement français, qui comprend ministères);
- le portail Web de [documentation et d'information](#) du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema);

- le concours des [talents du vélo 2016](#) qui récompense une personne ou une équipe pour ses actions et engagements exemplaires en faveur de la promotion du cyclisme urbain au quotidien (organisé par le [Club des villes et territoires cyclables](#));
- un outil interactif pour comparer les émissions de GES produites par le cyclisme et autres modes de transport ([Compareur EcoDéplacement](#) – ADEME).

### Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception

Au niveau national, plusieurs ministères et organismes gouvernementaux français sont concernés, notamment :

- le [ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie](#) (MEDDE) (p. ex., ressources sur la mobilité durable);
- le [ministère des Affaires sociales et de la Santé](#) (p. ex., documentation portant sur les avantages pour la santé);
- l'[Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie](#) (p. ex., ressources en matière de mobilité durable, programmes et promotion);
- le [ministère de l'intérieur](#) (p. ex., ressources en matière de sécurité).

Autres manuels et sources d'information :

- fiche de renseignements ([Disabilities and practices – Mental, cognitive and psychological disabilities](#)), Cerema, 2014;
- ligne directrice [Élaboration de plans nationaux d'action pour les transports, la santé et l'environnement. Manuel pas à pas destiné aux décideurs et planificateurs](#), initiative européenne avec l'organisation mondiale de la santé, France, Suisse et Autriche, 2014;
- ligne directrice ([Signs and signals for cyclists and pedestrians - Comparison of rules and practices in 13 countries](#)), (y compris pour la France), Cerema, MEDDE et l'Organisation mondiale de la santé, 2013;
- guide pratique [Utiliser le vélo au quotidien](#), ADEME, 2014;
- guide pratique [Optimiser ses déplacements](#), ADEME, 2015;
- recommandations - [Note pour le développement des modes actifs en zones peu denses](#), Cerema, 2016.

### Développement du réseau

L'aménagement du [réseau national et régional de cyclisme](#), en collaboration avec le [réseau cyclable des départements et des régions](#), qui regroupe 71 collectivités (59 départements, 6 régions et 6 EPCI), représentant 51 millions de personnes en France (plus de 75 % de la [population](#)), vise à améliorer la connectivité des villes et des territoires. Le rapport d'étape de 2015 du plan d'action ([Schéma national des véloroutes et voies vertes \(SN3V\)](#)) indique ce qui suit :

- au niveau national : un réseau de 11 000 km est aménagé (l'objectif à long terme est d'atteindre 21 000 km avec le SN3V). Entre 2010 et 2015, plus de 4800 km de pistes cyclables et de voies vertes ont été ajoutés.
- au niveau régional : les routes d'intérêt régional complètent les routes spécifiées dans la SN3V, (ajoutant 9000 km supplémentaires aux 21 000 km de la SN3V).

L'[Observatoire national des véloroutes et voies vertes \(ON3V\)](#) présente des outils pour visualiser le réseau cyclable national et régional. Il fournit également une analyse de son compte de vélos (moyenne de [+ 12 % en 2014](#) du compte de vélos sur sept itinéraires surveillés).

Au niveau national, la [priorité no 5 du PAMA](#) vise également à faire passer la part des vacances à vélo dans l'ensemble des séjours touristiques de 3 % en 2014 à 6 % en 2020. On estime que cela pourrait créer 12 000 emplois dans le secteur du tourisme, dont la moitié dans le secteur de l'hébergement touristique et la restauration, et générer 2 G€ de recettes supplémentaires.

Des cartes interactives des pistes cyclables en France sont également proposées par l'[Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes](#) et [Vive le vélo](#).

### **Relations intergouvernementales and Collaboration**

Des groupes de travail auxquels participent des ministères français et d'autres organisations, les régions locales, les usagers, les fabricants de vélos et les associations soutiennent la promotion de la mobilité active. Par exemple, ces groupes coordonnent la mise au point d'un plus grand nombre de pistes cyclables ([Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo – CIDUV](#)), élaborent le [PAMA](#) et mettent en œuvre ses mesures, assurent le [partage de données](#) pour améliorer le rendement du réseau cyclable, se penchent sur le [marquage des vélos](#) contre le vol et pour la récupération des vélos volés (programme Bicycode de la Fédération française des usagers de la bicyclette), analysent le rendement de l'indemnité kilométrique vélo (avec l'[Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo](#)) et collaborent avec le programme pan-européen ([PEP](#)) de partenariat sur la promotion du cyclisme ([Partnership on the promotion of cycling](#)).

### Politique

La politique sur les bicyclettes et les piétons du ministère des Transports des États-Unis (DOT) exige que les organismes de transport améliorent la sécurité et la commodité des installations pour cyclistes et piétons, en tant que partie intégrante de leurs réseaux de transport. Les énoncés de politique ci-dessous sont des mesures recommandées aux États, aux administrations locales, aux associations professionnelles, aux organismes communautaires, aux organismes de transport en commun et aux autres organismes gouvernementaux.

- Considérer la marche et le cyclisme comme des modes de transport égaux aux autres.
- Veiller à ce que différents modes de transport soient offerts aux personnes de tous âges et de toutes capacités, en particulier les enfants.
- Adopter des normes supérieures aux normes minimales de conception.
- Intégrer des voies cyclables et piétonnes aux ponts neufs, réhabilités et à accès limité.
- Recueillir des données sur les déplacements à pied et à vélo.
- Fixer des objectifs communs pour la marche et le cyclisme et en assurer le suivi dans le temps.
- Dénéiger les trottoirs et les sentiers à utilisation partagée.
- Améliorer les installations non motorisées pendant les projets d'entretien.

Source : énoncé de politique sur le cyclisme et la marche, règlements et recommandations ([Policy Statement on Bicycle and Pedestrian Accommodation Regulations and Recommendations](#)), ministère des Transports des États-Unis.

### Législation

La législation garantit que les cyclistes et les piétons sont intégrés aux projets financés par le gouvernement fédéral, pris en compte dans les processus de planification des États et des métropoles, et protégés contre les perturbations du réseau. La législation relative aux cyclistes et aux piétons est incluse dans le titre 23 du code des États-Unis (United States Code), qui traite des points ci-dessous.

- Financement : accessibilité des programmes de financement fédéraux pour les projets pour cyclistes et piétons.
- Ponts : aménagement d'installations cyclables sur les ponts pendant les projets de remplacement ou de réhabilitation financés par le gouvernement fédéral, lorsque les vélos sont autorisés à circuler de part et d'autre du pont et que les coûts sont raisonnables.
- Planification et conception : les organismes d'urbanisme métropolitains et les États doivent tenir compte des cyclistes et des piétons dans les plans généraux de transport, ainsi que dans les nouveaux projets de construction et de reconstruction, à moins que les cyclistes et les piétons ne soient pas autorisés à circuler; les plans et projets de transport doivent également tenir compte de la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Restrictions relatives aux véhicules motorisés : les sentiers et les trottoirs piétonniers permettent la circulation des véhicules motorisés dans des conditions particulières.
- Transport : l'utilisation de vélos pour le transport, et non pour les loisirs, est considérée comme un moyen de transport.
- Définitions : les termes suivants sont définis : installation de transport cyclable, vélo électrique, piéton et fauteuil roulant.

- Protection des usagers du transport non motorisé : les projets qui nuisent à la sécurité des corridors non motorisés ou qui la réduisent, sans offrir une solution de rechange, ne sont pas approuvés par le secrétaire.

Source : loi sur le transport cycliste et piétonnier, titre 23 du code des États-Unis ([Bicycle and Pedestrian Legislation - Title 23 - United States Code](#))

## Financement

Le ministère des Transports des États-Unis, l'administration fédérale de transport en commun (Federal Transit) et le fonds fédéral du transport routier (Federal Highway Funds) ont soutenu l'infrastructure cyclable et piétonnière avec un investissement total de 11 229,64 M\$ entre 1992 et 2015, soit un investissement moyen de 794,98 M\$ par an de 2011 à 2015. Les programmes d'aide fédérale pour le financement des routes couvrent généralement 80 % ou plus des coûts des projets et les fonds restants sont la responsabilité de l'État ou de l'administration locale.

Les fonds fédéraux ci-dessous s'appliquent à la planification, aux installations, à la sécurité, à l'accessibilité, à l'aménagement des rues, à la collecte et à la surveillance des données, à l'orientation et aux ressources, ainsi qu'aux postes de coordonnateur d'État ou local et de sécurité (les pourcentages indiquent le pourcentage total du financement pour les projets cyclables et piétonniers qui provenait de cette source entre 1992 et 2015).

- Programme d'atténuation de la congestion et d'amélioration de la qualité de l'air (11 %)
- Programme des solutions de rechange en matière de transport (3 %)
- Programme des transports de surface (54 %), qui comprend les éléments suivants :
  - activités d'amélioration des transports;
  - programme d'amélioration de la sécurité routière.
- Routes scolaires sécuritaires et programmes pilotes de transport non motorisé (9 %)
- Programme de sentiers récréatifs (2 %)
- Loi américaine sur la reprise économique et le réinvestissement (*American Recovery and Reinvestment Act* (6 %))
- Autres (14 %), y compris les sources suivantes et d'autres :
  - investissements dans les transports générateurs de reprise économique;
  - administration fédérale de transport en commun (Federal Transit Administration);
  - amélioration connexe du transport en commun;
  - programme national de rendement routier/réseau routier national;
  - planification à l'échelle de l'État ou métropolitaine;
  - programme de subventions de l'État et de la collectivité pour la sécurité routière;
  - programmes sur le territoire domaniale et le transport dans les tribus.

### Sources :

- Aide financière du fédéral 1992-2015 ([1992-2015 Federal-Aid Funding](#))
- Possibilités de financement des installations cyclables et piétonnières ([Bicycle and Pedestrian Funding Opportunities](#)) : ministère des Transports des États-Unis, administration fédérale de transport en commun et fonds fédéral pour les routes
- Guide de la FHWA ([FHWA Guidance: Bicycle and Pedestrian Provisions of Federal Transportation Legislation](#)).

## Programmes, promotion et information

Les programmes pour les cyclistes et les piétons sont la responsabilité des coordonnateurs de l'État pour les cyclistes et les piétons. Les programmes de promotion et d'information visent à augmenter le nombre d'utilisateurs et à améliorer la sécurité.

Source : guide de la FHWA ([FHWA Guidance: Bicycle and Pedestrian Provisions of Federal Transportation Legislation](#))

## Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception

La FHWA et d'autres organismes nationaux, dont l'AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) et la National Association of City Transportation Officials, élaborent au niveau fédéral des normes, des lignes directrices et des ressources en matière de planification et de conception d'installations cyclables et piétonnes. Les normes, lignes directrices et ressources ci-dessous sont approuvées par le ministère des Transports des États-Unis pour la planification et la conception des installations cyclables et piétonnes. Les États peuvent également élaborer des normes, des directives et des ressources.

### Normes

- *Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD)*, FHWA (requis pour toutes les rues et routes publiques).
- *A Policy on Geometric Design of Highways and Streets*, 2011, AASHTO (normes requises pour les routes du réseau routier national).

### Lignes directrices

- *A Policy on Geometric Design of Highways and Streets*, 2011, AASHTO (pour les routes ne faisant pas partie du réseau routier national).
- *Small Town and Rural Multimodal Networks*, 2016, FHWA
- *Designing Walkable Urban Thoroughfares: A Context Sensitive Approach*, 2010, Institute of Transportation Engineers (ITE) et Congress for the New Urbanism. [Conforme à l'article 508]
- *Guide for the Development of Bicycle Facilities*, 2012, AASHTO.
- *Guide for the Planning, Design, and Operation of Pedestrian Facilities*, 2004, AASHTO.
- *Proposed Guidelines for Pedestrian Facilities in the Public Right-of-Way*, 2011 et 2013, U.S. Access Board.
- *Roadside Design Guide*, 2011, AASHTO.
- *Urban Bikeway Design Guide*, 2012, National Association of City Transportation Officials.
- *Urban Street Design Guide*, 2013, National Association of City Transportation Officials.

### Ressources

- *A Guide for Maintaining Pedestrian Facilities for Enhanced Safety*, 2013, FHWA.
- *Bicycle and Pedestrian Design Guidance*, FHWA (liens vers de nombreuses ressources).
- *Bicycle and Pedestrian Funding, Design, and Environmental Review: Addressing Common Misconceptions*, 2015, DOT et FHWA.
- *BIKESAFE*, 2014, FHWA.
- *Context Sensitive Solutions*, FHWA (liens vers de nombreuses ressources).
- *Handbook for Designing Roadways for the Aging Population*, 2014, FHWA.
- *Highway Capacity Manual*, 2010, Transportation Research Board.
- *Highway Safety Manual*, AASHTO (liens vers de nombreuses ressources).
- Pedestrian and Bicycle Information Center, appuyé par la FHWA (liens vers de nombreuses ressources).
- *PEDSAFE*, 2013, FHWA.

- Page Web *Performance Based Practical Design*, FHWA (liens vers de nombreuses ressources).
- *Policy Statement on Bicycle and Pedestrian Accommodation Regulations and Recommendations*, 2010, ministère des Transports des États-Unis.
- *Proven Safety Countermeasures*, FHWA (liens vers de nombreuses ressources).
- *Road Diet Informational Guide*, 2014, FHWA.
- *Separated Bike Lanes Planning and Design Guide*, 2015, FHWA.
- *Urban Street Geometric Design Handbook*, 2008, ITE.

Sources :

- Guide de la FHWA ([FHWA Guidance: Bicycle and Pedestrian Provisions of Federal Transportation Legislation](#))
- Ressources de la FHWA ([FHWA Resources](#))

### **Développement du réseau**

Les aménagements pour les cyclistes et les piétons sont obligatoires dans le cadre des processus de planification des transports, conformément à la loi fédérale. Le ministère des Transports des États-Unis exige en outre que les ministères des Transports des États et les organismes de planification métropolitaine produisent des plans de transport pour au moins les 20 prochaines années et des programmes d'amélioration des transports pour au moins les quatre prochaines années. Les coordonnateurs de l'État contribuent au développement de réseaux cyclables et piétonniers reliés entre eux et coordonnent les efforts entre d'autres administrations et organismes.

### **Relations intergouvernementales**

La FHWA dispose d'un point de contact pour les cyclistes et les piétons, et chaque division de la FHWA dispose d'un point de contact; chaque État a également un coordonnateur pour les cyclistes et les piétons. Le financement pour les coordonnateurs d'État et locaux et les postes de sécurité est offert disponible par l'entremise du ministère des Transports des États-Unis. Le partage des coûts permet également aux administrations de collaborer à des projets.

Les coordonnateurs de l'État jouent le rôle de point de contact au sein de l'État, coordonnant les activités entre les bureaux de l'État, avec les autres États, avec les organisations locales et avec les groupes d'utilisateurs, fournissant l'expertise technique nécessaire et cherchant à améliorer les conditions des cyclistes et des piétons. On s'attend à ce que les coordonnateurs de l'État contribuent à la croissance du cyclisme et de la marche grâce à l'élaboration de politiques, à la mise en œuvre et à la promotion des installations, ainsi qu'à des programmes d'information et de sécurité publique. De plus, les coordonnateurs de l'État conçoivent des réseaux piétonniers et cyclables reliés, recueillent des données sur les utilisateurs et évaluent le rendement des installations.

Le coordonnateur est un poste à temps plein, bien que certains États emploient plus d'un membre du personnel ou utilisent des bureaux pour les cyclistes et les piétons pour remplir ces fonctions.

Source : guide de la FHWA ([FHWA Guidance: Bicycle and Pedestrian Provisions of Federal Transportation Legislation](#))

## Oregon

### Politique

Le plan du ministère des Transports de l'Oregon pour les cyclistes et les piétons vise à permettre aux personnes de tous âges, de tous revenus et de toutes capacités, en milieu rural et urbain, d'accéder à des réseaux sécuritaires et bien raccordés. Le cyclisme et la marche à pied sont des moyens appréciés pour admirer la beauté des paysages, contribuer à la diversité et au dynamisme des collectivités et améliorer la santé et la qualité de vie. Les politiques énoncées appuient les objectifs suivants : sécurité, accessibilité et connectivité, mobilité et efficacité, vitalité communautaire et économique, équité, santé, durabilité, investissements stratégiques, ainsi que coordination, coopération et collaboration.

Source : plan pour les cyclistes et les piétons de l'Oregon ([Oregon Bicycle and Pedestrian Plan](#))

### Législation

En 1971, la loi ORS 366.514, ou la loi sur les vélos, a été adoptée, exigeant l'intégration d'installations pour piétons et cyclistes à tous les projets de construction de routes urbaines et rurales. Ces installations sont requises à l'intérieur des emprises routières et non sur des sentiers de parc ou d'autres installations. On s'attend à ce que le financement des routes d'État serve à financer des installations pour les piétons et les cyclistes.

Les lois supplémentaires ci-dessous traitent de sujets relatifs aux piétons et aux cyclistes.

- Aménagement d'installations cyclables et piétonnes
- Règlement sur la circulation cycliste et piétonne
  - Responsabilités des piétons
  - Responsabilités des cyclistes
  - Responsabilités des automobilistes envers les cyclistes et les piétons
- Exemptions des cyclistes et des piétons aux règles de la route
- Comités et programmes d'État

Sources :

- Règles s'appliquant aux piétons et aux cyclistes ([Statutes Pertaining to Pedestrians and Bicycles](#))
- Loi sur le vélo et utilisation du fonds pour les routes ([Bike Bill / Use of Highway Funds](#))

### Financement

Le financement est principalement accessible pour les projets concernant les cyclistes et les piétons par l'entremise du fonds pour les projets d'amélioration du Ministère. Des fonds supplémentaires sont accordés par l'entremise du programme d'amélioration de la marche et du vélo, du programme de sentiers récréatifs, du programme d'amélioration des transports et du programme de transport scolaire sécuritaire. La division du transport actif du ministère des Transports de l'Oregon administre le financement et la gestion stratégique de divers programmes de transport multimodaux, axés sur la collectivité et à l'échelle de l'État. Dans ce contexte, le transport actif comprend le cyclisme, la marche à pied et transport en commun.

Sources :

- Subventions pour programmes de cyclisme et de marche ([Bicycle and Pedestrian Program Grants](#))
- Division du transport actif ([Active Transportation Section](#))

## **Programmes, promotion et information**

Le ministère des Transports de l'Oregon offre des programmes et des ressources pour les écoles, le tourisme/les loisirs et les cyclisme.

Sources :

- Routes sécuritaires – Déplacements scolaires sécuritaires en Oregon ([Safe Routes – Oregon Safe Routes to School](#))
- Cyclotourisme/loisirs ([Bicycle touring/recreation](#))
- Publications du programme de cyclisme et de marche à pied ([Bicycle and Pedestrian Program](#))

## **Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception**

En 2011, le ministère des Transports de l'Oregon a élaboré le guide de conception des installations cyclables et piétonnes (*Bicycle and Pedestrian Design Guide*), dont les sujets portent sur les lignes directrices en matière de géométrie et de régulation de la circulation.

Source : guide de conception des installations cyclables et piétonnes ([Bicycle and Pedestrian Design Guide](#))

## **Développement du réseau**

Les cartes de cyclisme du ministère des Transports de l'Oregon sont disponibles en ligne.

Source : cartes du programme de cyclisme et de marche à pied ([Bicycle and Pedestrian Program](#))

## **Relations intergouvernementales**

Le ministère des Transports de l'Oregon fournit en ligne les coordonnées des représentants locaux des cyclistes et des piétons pour les comtés, les villes et les organismes de planification métropolitaine. Les citoyens sont encouragés à communiquer avec ces personnes pour leur faire part de leurs préoccupations et de leurs suggestions, et certaines administrations recueillent également les commentaires des comités consultatifs de citoyens.

Le comité consultatif sur le cyclisme de l'Oregon sert de lien entre le public et le ministère, tout en conseillant le ministère sur la réglementation de la circulation cycliste et piétonnière et l'aménagement d'installations. Ce comité recueille les commentaires des citoyens, des fonctionnaires locaux et du personnel régional du Ministère. Le comité comprend un représentant des organismes suivants : un planificateur de l'aménagement du territoire d'une administration locale, un groupe environnemental, une entreprise qui vend ou répare des vélos, le conseil consultatif sur les sentiers récréatifs de l'Oregon, un jeune de moins de 21 ans au moment de sa nomination et trois membres à titre individuel.

## Colorado

### Politique

La politique du ministère des Transports du Colorado vise à améliorer la sécurité et la mobilité des cyclistes et des piétons par l'information et l'application de la loi, la planification, la programmation, la conception, la construction, le fonctionnement et l'entretien des installations et leur utilisation. Les besoins des cyclistes et des piétons sont régulièrement pris en compte dans les projets de transport, et de la documentation est requise si les bicyclettes et les piétons ne sont pas pris en compte.

Source : directive stratégique du ministère des Transports du Colorado ([Colorado Department of Transportation Policy Directive](#))

### Législation

Les sujets ci-dessous sont abordés dans le code modèle de circulation du Colorado pour le Colorado (*Model Traffic Code for Colorado*).

- Réglementation sur la circulation piétonnière et responsabilités du conducteur envers les piétons et les personnes handicapées
- Équipement de vélo et d'aide à la mobilité personnelle
- Automobilistes encombrant ou menaçant les cyclistes
- Conduite d'un vélo ou d'un véhicules à propulsion humaine

Source : code modèle de circulation du Colorado ([Model Traffic Code for Colorado](#))

### Financement

Des programmes généraux de financement des transports sont offerts pour les projets de cyclisme et de marche. Les fonds sont accordés en priorité aux projets qui améliorent la sécurité et la mobilité pour tous les modes de transport, qui mettent l'accent sur les couloirs cyclables hautement prioritaires ou qui répondent à des besoins d'amélioration ou d'entretien coûteux. Pour ce faire, on établit la portée du projet, lorsque les aménagements pour cyclistes et piétons sont un facteur à prendre en considération. Le programme d'amélioration des transports à l'échelle de l'État exige une estimation du nombre de cyclistes et de piétons. Les objectifs et les critères de décision d'investissement ci-dessous guident le Ministère.

- Renforcer la sécurité.
- Augmenter l'activité à vélo et à pied.
- Accroître les possibilités de loisirs et améliorer la qualité de vie.
- Améliorer la santé publique.
- Améliorer l'environnement, la qualité de l'air et l'indépendance vis-à-vis des combustibles fossiles.
- Assurer l'équité en matière de transport.
- Maximiser les investissements dans les transports.
- Améliorer l'économie de l'État/la région.

Source : plan de cyclisme et de marche à pied à l'échelle de l'État ([Statewide Bicycle and Pedestrian Plan](#))

## Programmes, promotion et information

Le ministère des Transports du Colorado fournit aux cyclistes, aux piétons et aux planificateurs d'événements des renseignements, des ressources et des liens sur la santé, les réseaux, la promotion, la sécurité et l'économie. Les domaines des programmes mis en place sont indiqués ci-dessous.

- Renseignements sur la santé
- Carte de cyclisme du Colorado
- Mois du vélo au Colorado
- Journée vélo au travail
- Campagne de partage de la route
- Ligne directrice de l'État sur les événements routiers spéciaux
- Économie du cyclisme/de la marche à pied
- Informations et ressources sur la sécurité

Source : programme de cyclisme et de marche à pied du ministère des Transports du Colorado ([Colorado Department of Transportation Bicycle and Pedestrian Program](#))

## Normes, lignes directrices et sources d'information sur la planification et la conception

Le ministère des Transports du Colorado fournit des conseils en matière de conception et de planification dans le chapitre sur les installations cyclables et piétonnes du guide de conception des routes (*Roadway Design Guide*), tout en approuvant d'autres directives américaines. Ce chapitre comprend des conseils sur la géométrie et la régulation de la circulation sur divers aménagements pour cyclistes et piétons, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. En tant qu'outil local et régional, le ministère des Transports du Colorado fournit le guide du Colorado pour l'élaboration de plans locaux et régionaux de cyclisme et de marche à pied (*Colorado Guide for the Development of Local and Regional Bicycle and Pedestrian Plans*).

Le ministère des Transports du Colorado a établi également un programme de collecte de données pour les vélos et les piétons. Les nouveaux projets et les projets de reconstruction s'appuient sur des comptages continus ou de courte durée.

Sources :

- Guide de conception des routes, chapitre 14 ([Roadway Design Guide Chapter 14: Bicycle and Pedestrian Facilities](#))
- Guide du Colorado pour l'élaboration de plans locaux et régionaux de cyclisme et de marche à pied ([Colorado Guide for the Development of Local and Regional Bicycle and Pedestrian Plans](#))
- Programme de cyclisme et de marche à pied du ministère des Transports du Colorado ([Colorado Department of Transportation Bicycle and Pedestrian Program](#))

## Développement du réseau

Le ministère des Transports du Colorado exige que l'on tienne compte des cyclistes et des piétons dans la planification, la programmation, la conception, la construction et les opérations d'entretien. Une carte du réseau cyclable actuel de l'État est disponible en ligne.

Un projet d'État peut ne pas tenir compte des bicyclettes et des piétons dans un projet si l'utilisation de la chaussée est interdite, si le coût d'établissement de l'installation est supérieur à 20 % du coût du projet ou si la population est faible et qu'il n'y a aucune demande. Les motifs justifiant l'exclusion des

cyclistes et des piétons doivent être fournis au directeur régional des transports et au coordonnateur régional pour les cyclistes et les piétons.

Sources :

- Programme de cyclisme et de marche à pied du ministère des Transports du Colorado ([Colorado Department of Transportation Bicycle and Pedestrian Program](#))
- Directive stratégique du ministère des Transports du Colorado ([Colorado Department of Transportation Policy Directive](#))
- Carte des routes cyclables et détournées du Colorado ([Colorado Bicycle and Byways Map](#))

### **Relations intergouvernementales**

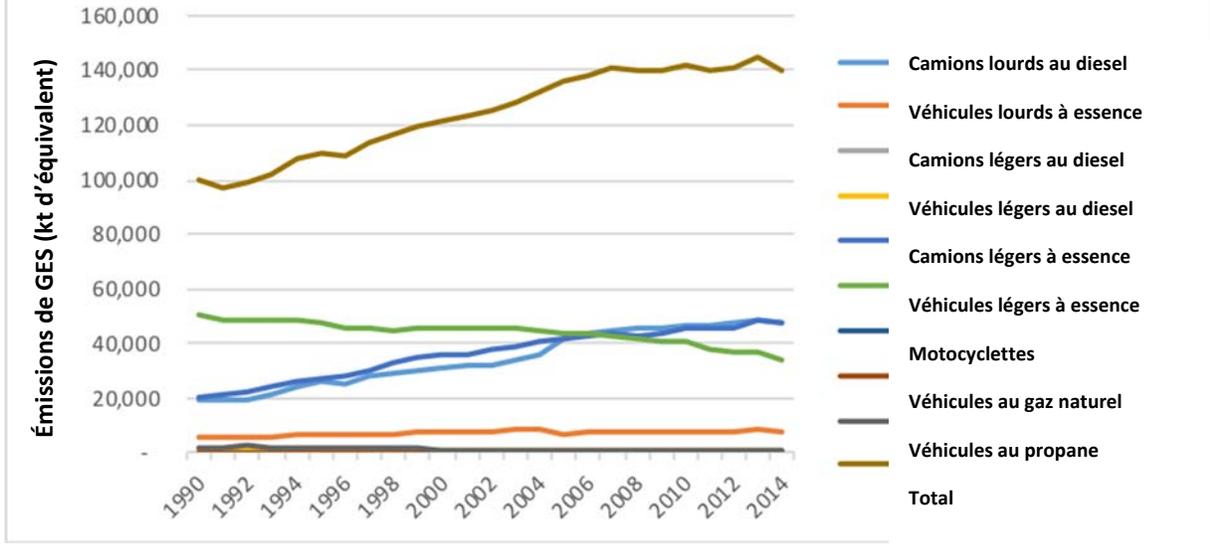
Le ministère des Transports du Colorado est une ressource pour les régions rurales de planification des transports et fournit un soutien technique et éducatif. Les organismes de planification métropolitaine doivent tenir compte des cyclistes et des piétons. En tant qu'outil local et régional, le ministère des Transports du Colorado fournit également le guide du Colorado pour l'élaboration de plans locaux et régionaux de cyclisme et de marche à pied (*Colorado Guide for the Development of Local and Regional Bicycle and Pedestrian Plans*).

Sources :

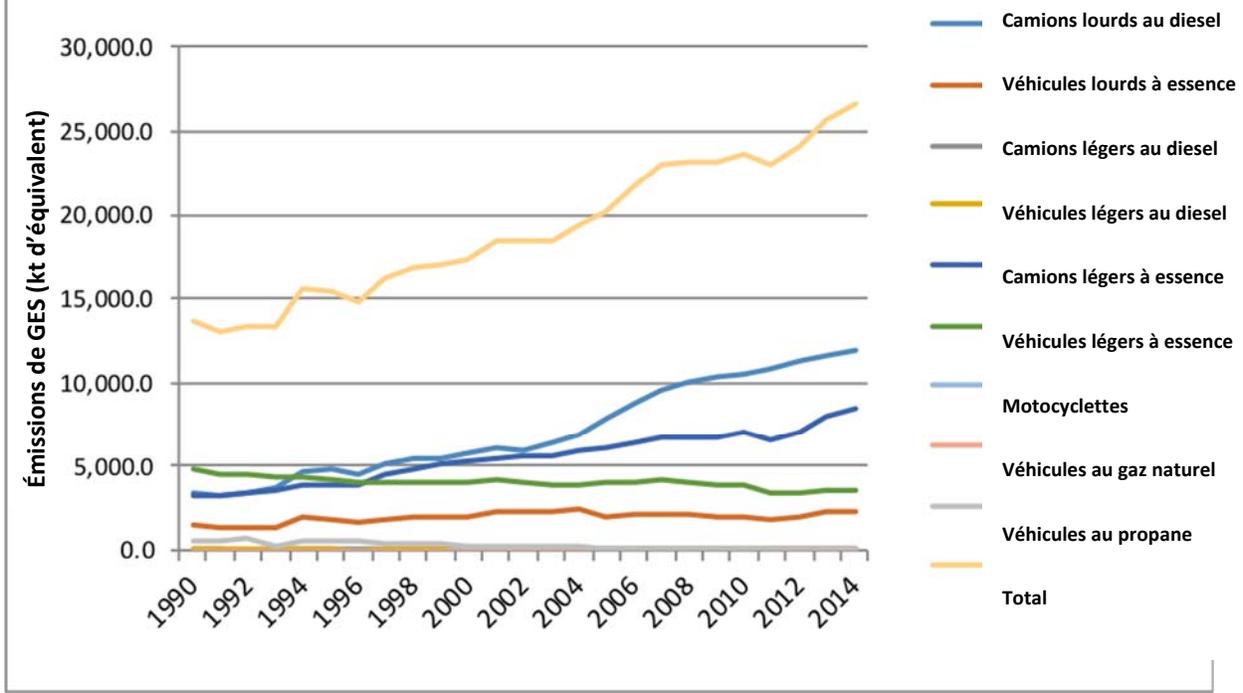
- Directive stratégique du ministère des Transports du Colorado ([Colorado Department of Transportation Policy Directive](#))
- Guide du Colorado pour l'élaboration de plans locaux et régionaux de cyclisme et de marche à pied ([Colorado Guide for the Development of Local and Regional Bicycle and Pedestrian Plans](#))

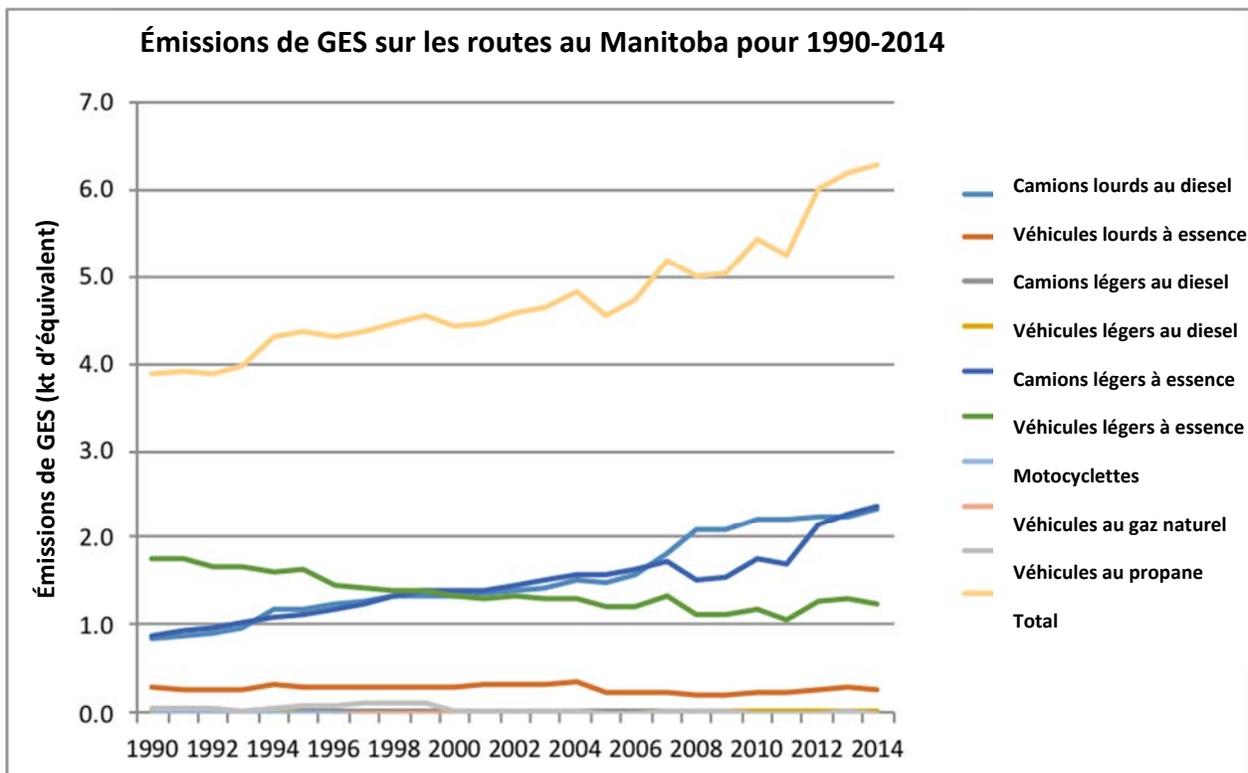
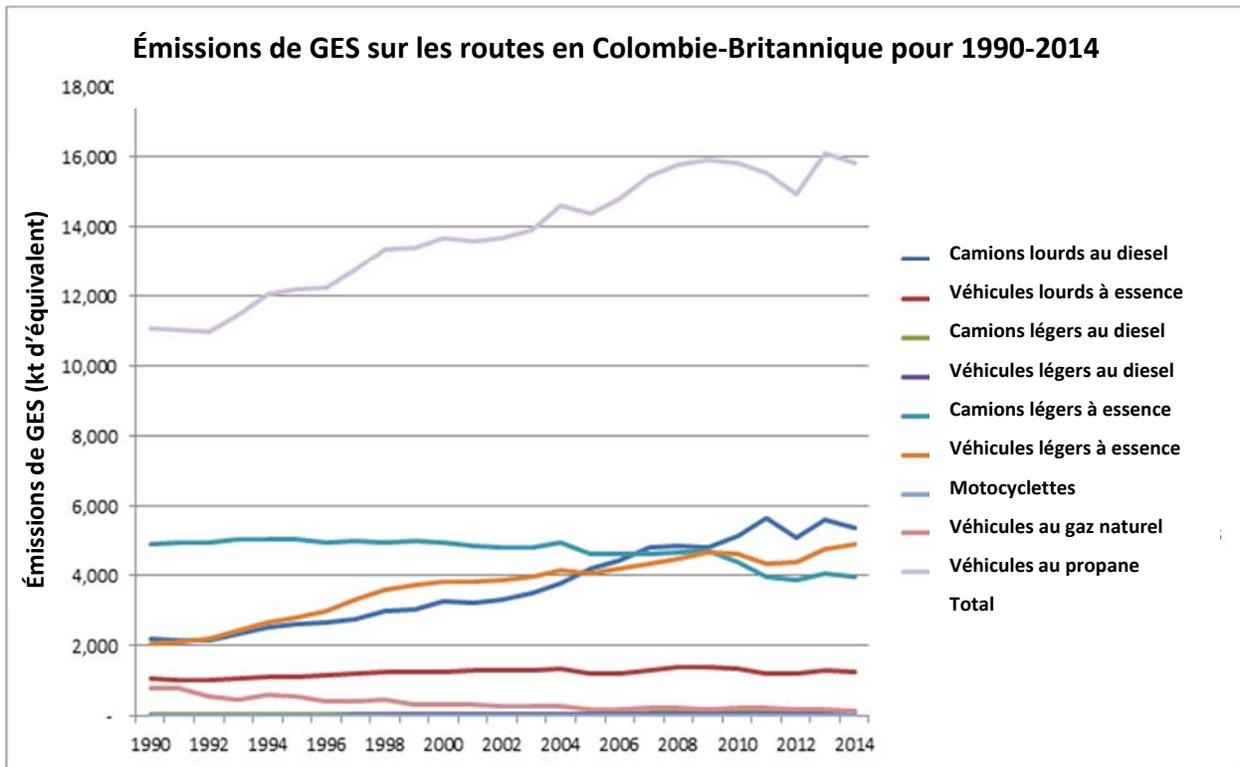
**ANNEXE 2**  
**ÉMISSIONS DE GES SUR LES ROUTES DE 1990 À 2014**

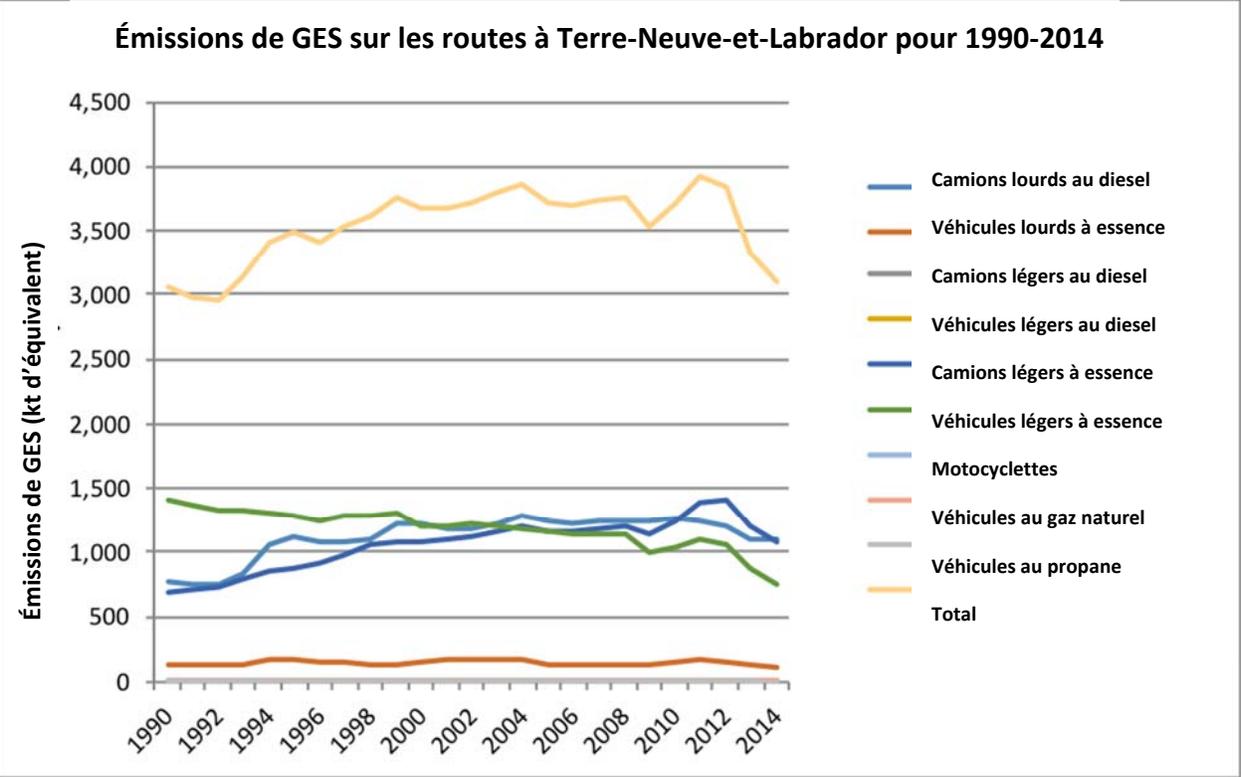
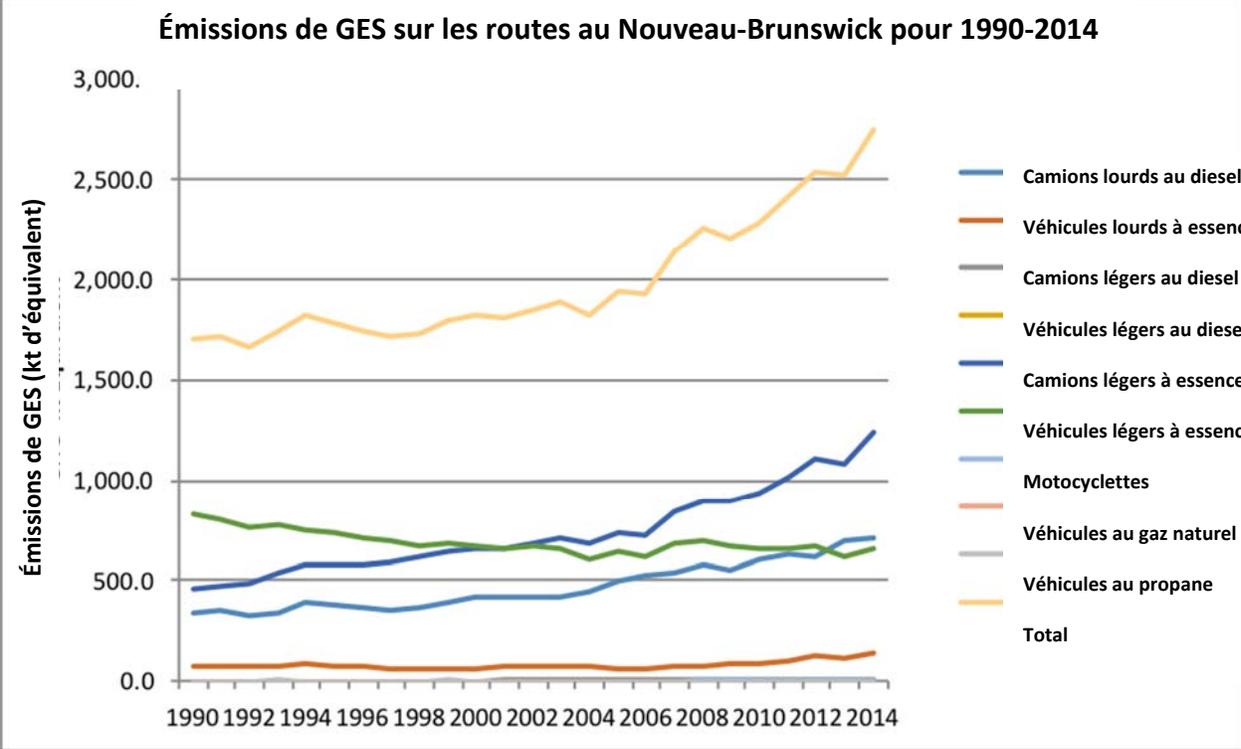
**Émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport routier :  
Canada (1990-2014)**



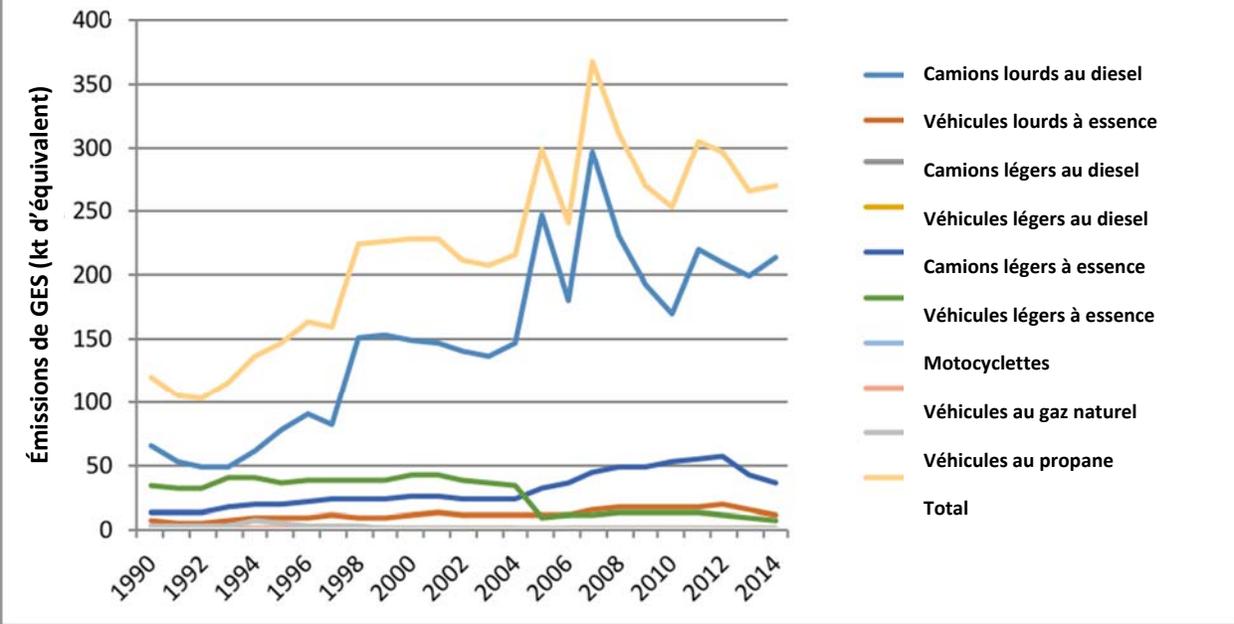
**Émissions de GES sur les routes en Alberta pour 1990-2014**



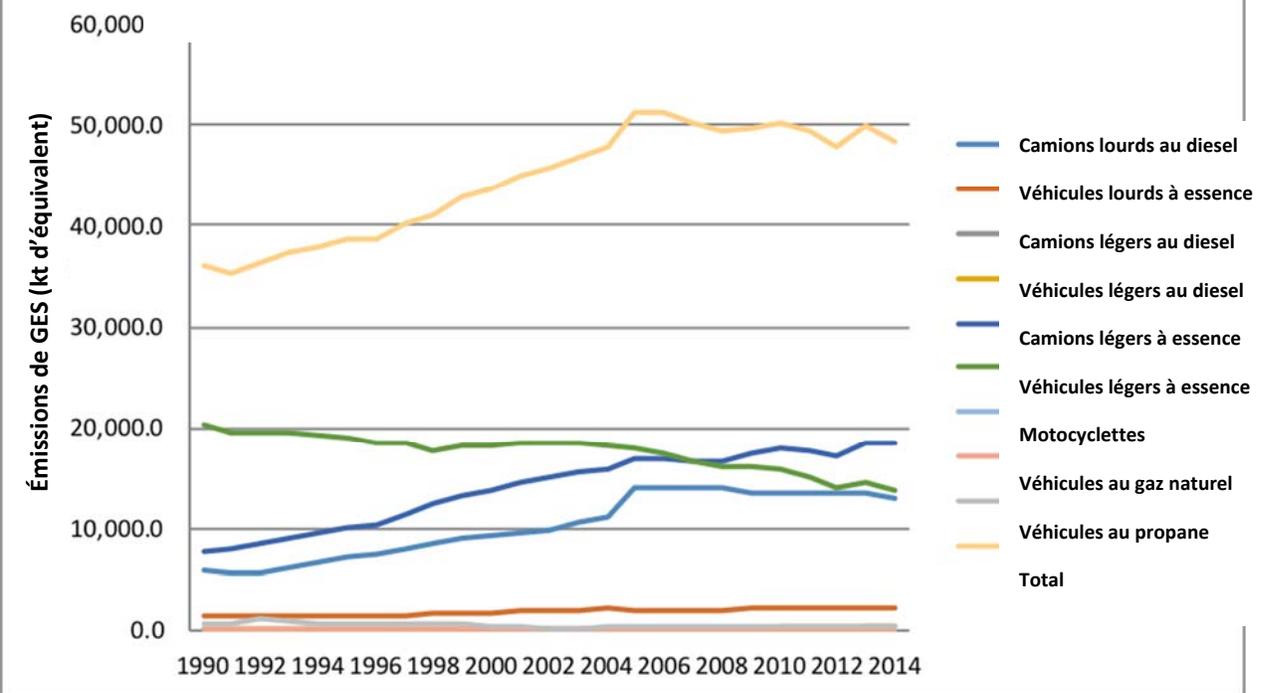




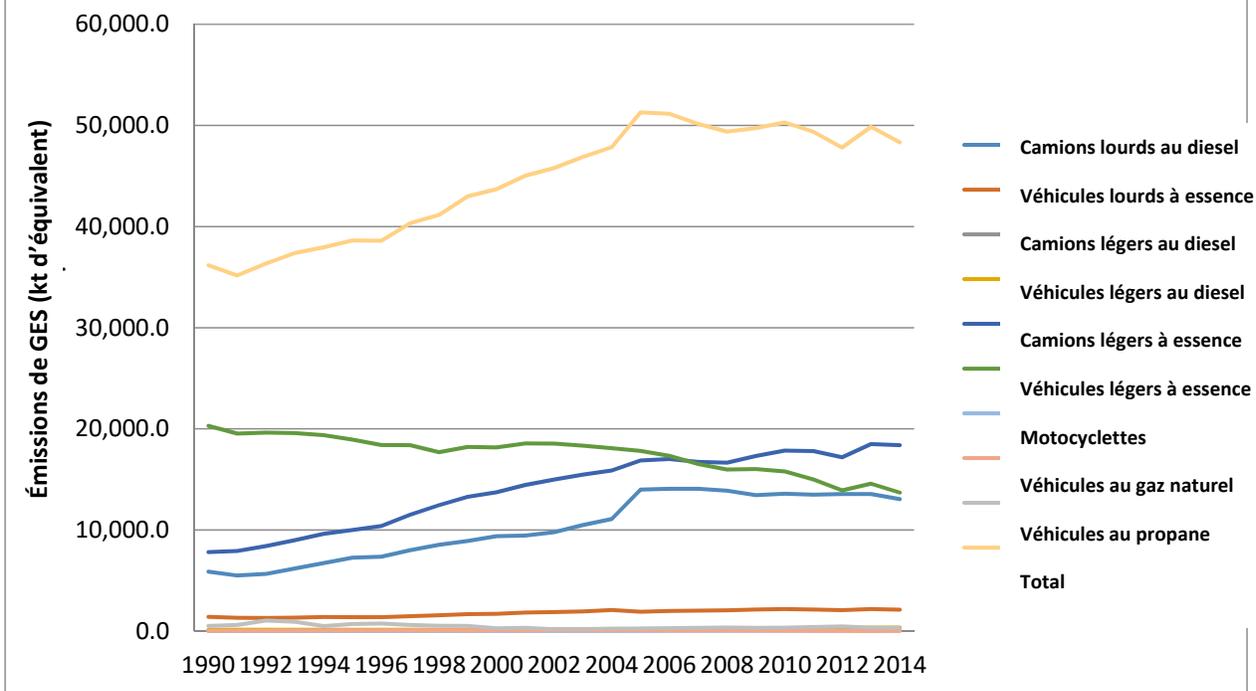
### Émissions de GES sur les routes des Territoires du Nord-Ouest pour 1990-2014



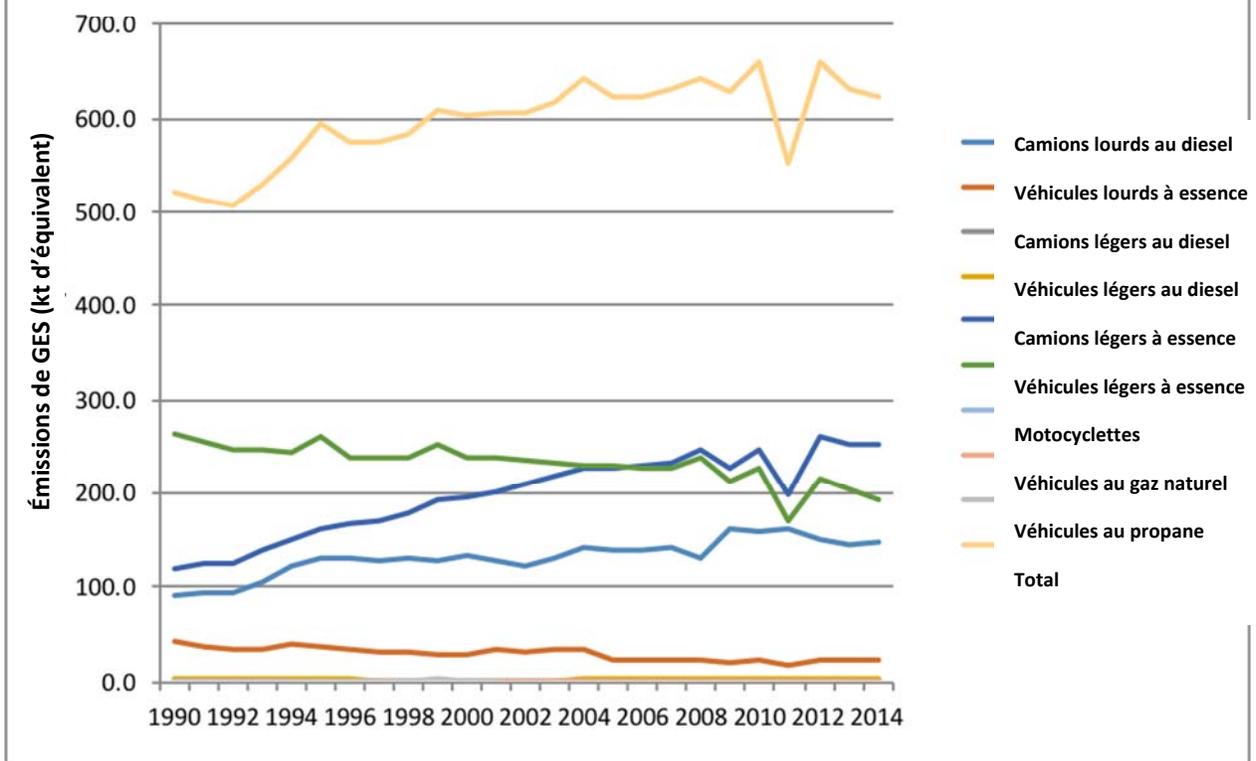
### Émissions de GES sur les routes de la Nouvelle-Écosse pour 1990-2014



### Émissions de GES sur les routes en Ontario pour 1990-2014



### Émissions de GES sur les routes à l'Île-du-Prince-Édouard pour 1990-2014



Émissions de GES sur les routes de la Saskatchewan pour 1990-2014

