

Plan d'action contre le changement climatique : Secteur des transports

Document de travail : Promotion du vélo

ontario.ca/changementclimatique

Table de matières

1. Message du ministre des Transports	3
2. Introduction	5
3. Survol du secteur et promotion des infrastructures cyclables en Ontario	6
Survol du secteur	6
Promotion des infrastructures cyclables en Ontario	7
4. Proposition concernant la conception du programme	10
Composantes proposées.....	11
Infrastructures cyclables locales.....	12
Infrastructures cyclables provinciales.....	13
Stationnements pour vélos	14
5. Mode de participation	15
6. Prochaines étapes et conclusion	15
7. Récapitulatif des questions à débattre	16
Plan d'amélioration des réseaux cyclables pour les navetteurs	16
Infrastructures cyclables locales	16
Infrastructures cyclables provinciales	17
Stationnements pour vélos	17

1. Message du ministre des Transports

Le changement climatique constitue l'une des plus importantes menaces à laquelle sont confrontés le monde dans lequel nous vivons ainsi que notre province.

En raison de la croissance de la population et de l'étalement des régions urbaines, les émissions des véhicules de transport sont l'un des principaux défis que la province doit relever pour que nous puissions atteindre nos objectifs en matière de réduction de la pollution provoquée par les gaz à effet de serre.

À vrai dire, les émissions des véhicules de transport représentent plus d'émissions que celles produites par des industries comme l'industrie sidérurgique, cimentière et chimique mises ensemble.

Notre gouvernement a un plan pour changer tout cela.

[Le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique](#) est un plan quinquennal qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15 pour cent en-deçà des niveaux de 1990 d'ici 2020, de 37 pour cent d'ici 2030, et de 80 pour cent d'ici 2050.

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) est prêt à faire sa part pour appuyer le Plan d'action contre le changement climatique (PAOCC).

En fait, le MTO a déjà mis en œuvre un certain nombre d'initiatives qui contribuent à réduire les émissions des véhicules de transport.

Dans le cadre du plan Faire progresser l'Ontario, nous allons consacrer 31,5 milliards de dollars sur 10 ans qui seront investis dans les transports, le transport en commun et d'autres projets infrastructurels prioritaires à l'échelle de la province, dont environ 16 milliards de dollars qui seront octroyés à des projets de transport en commun prioritaires au sein de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). The new Electric Vehicle Chargers Ontario (EVCO) program and the modernized Electric Vehicle Incentive Program (EVIP) will also help Ontario achieve greenhouse gas pollution reductions from vehicles.

Nous avons identifié le service régional express (SRE) du réseau GO comme étant une priorité absolue en matière d'investissements dans la RGTH. Le SRE offrira un service plus rapide et plus fréquent sur le réseau ferroviaire GO, avec l'électrification de segments de base du réseau.

Le MTO a également présenté des initiatives provinciales, à l'instar de #VéloOntario : Stratégie ontarienne de promotion du vélo et des programmes connexes, comme le Programme des trains routiers de l'Ontario, et le Plan pour le réseau des voies réservées aux véhicules multi-occupants, qui aident à réduire les émissions, tout en offrant d'autres avantages à la population ontarienne.

En outre, le partage des recettes fiscales provinciales sur l'essence avec les municipalités dans le cadre du Programme de financement par la taxe sur l'essence contribue à améliorer le transport en commun local, à convaincre les personnes de délaissé leur voiture au profit du transport en commun, et à réduire la congestion routière, et ce, tout en conservant notre air pur.

Le nouveau Programme ontarien des bornes de recharge pour véhicules électriques (BRVE) et la modernisation du Programme d'encouragement pour les véhicules électriques (PEVE) aideront aussi l'Ontario à atteindre ses objectifs de réduction de la pollution consécutive aux gaz à effet de serre provoquée par les véhicules.

Le MTO a également permis le programme pilote pour le réseau des voies réservées aux véhicules multi-occupants aux véhicules électriques à occupant unique munis d'une plaque d'immatriculation verte, afin d'encourager l'utilisation de technologie à bord plus propre et durable.

Dans le présent document de travail, le MTO propose un plan visant à mettre en œuvre les mesures identifiées dans le Plan d'action contre le changement climatique dans le but de faire la promotion du vélo dans l'ensemble de la province. Le gouvernement s'engage ainsi à améliorer le réseau cyclable pour les navetteurs en accélérant et en accroissant la mise en œuvre de [#VéloOntario : Stratégie ontarienne de promotion du vélo](#) et de son [Plan d'action](#). L'objectif est de financer ces mesures grâce au produit du programme provincial de plafonnement et d'échange.

Le MTO sollicite l'avis du public sur l'approche qu'il préconise pour nous aider à atteindre les objectifs énoncés dans le Plan d'action contre le changement climatique.

Je me réjouis à la perspective de connaître votre avis sur cette initiative palpitante.

2. Introduction

L'une des mesures préconisées dans le cadre du domaine d'action des Transports figurant dans [le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique](#) (PAOCC) consiste à « encourager le cyclisme et la marche ». Cette mesure vise à améliorer le réseau cyclable pour les navetteurs et elle contribue à renforcer [#VéloOntario : Stratégie ontarienne de promotion du vélo](#) et de son [Plan d'action](#). En proposant plus de possibilités aux Ontariennes et aux Ontariens de privilégier le vélo et la marche au lieu de la voiture, ces investissements peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), tout en améliorant, en même temps, la santé publique et en augmentant le dynamisme des collectivités de l'Ontario.

Le présent document de travail a pour but de consulter sur l'approche proposée par le MTO au sujet de la mise en œuvre des mesures contenues dans le PAOCC. Les mesures suivantes figurent dans le PAOCC, étayées par des investissements prévus de 150 millions de dollars à 225 millions de dollars provenant des produits du programme de plafonnement et d'échange :

Meilleur réseau cyclable :

- Des réseaux cyclables pour navetteurs seront créés partout en Ontario, plus particulièrement là où le volume de navetteurs est élevé, par exemple le long des routes reliant les quartiers résidentiels et les principales stations de transport en commun ainsi que les grands centres d'emploi. Des voies cyclables seront aménagées sur les routes municipales ou à leurs abords et, là où il est sécuritaire et possible de le faire, sur les autoroutes et les ponts de la province qui constituent actuellement des obstacles aux réseaux cyclables locaux.

Sécurité des cyclistes :

- Il y aura davantage d'installations cyclables dans les zones urbaines, notamment des pistes cyclables surélevées et des feux de signalisation pour les cyclistes.

Commodité du cyclisme :

- Il y aura davantage de stationnements pour les vélos aux stations de transport en commun ainsi qu'aux installations de propriété provinciale qui sont accessibles au public.

Le présent document de travail cerne les principaux défis auxquels est confronté le nombre accru de cyclistes en Ontario et la manière dont la province propose d'y répondre. Le MTO

sollicite des commentaires sur cette proposition. Ce document de travail est jalonné de questions à débattre destinées à éclairer la rétroaction sur l'approche préconisée. Les questions sont également récapitulées à la fin du document de travail. Nous vous invitons à en prendre connaissance et à nous formuler vos commentaires.

3. Survol du secteur et promotion des infrastructures cyclables en Ontario

Survol du secteur

Les cyclistes sont de plus en plus nombreux dans les agglomérations urbaines à travers le pays et l'Ontario n'y fait pas exception. Une enquête mandatée en 2013 par le MTO a conclu que 1,2 million d'adultes en Ontario (plus de 10 pour cent de la population adulte) se déplaçaient tous les jours à vélo au printemps, en été et en automne, et que 2,8 millions (plus de 25 pour cent) le faisaient au moins une fois par semaine.

On constate également un engouement accru en faveur du cyclotourisme et du cyclisme récréatif. Depuis 2010, Ontario by Bike Network a accrédité 435 lieux aménagés pour des vélos et 650 autres lieux favorables aux vélos dans l'ensemble de l'Ontario. Le Sentier riverain polyvalent longeant les Grands Lacs s'étend désormais sur plus de 1 600 kilomètres et part de la frontière avec le Québec jusqu'au lac Huron.

Les navetteurs semblent aussi privilégier de plus en plus l'utilisation du vélo. De nombreux déplacements actuellement faits par les navetteurs à bord d'une voiture particulière peuvent être effectués à vélo. Un tiers de la population ontarienne parcourt un trajet aller quotidien de moins de cinq kilomètres¹ – c'est une distance qu'un adulte moyen peut parcourir à vélo en moins de 30 minutes – le fait d'accroître le nombre de cyclistes et de faire la promotion du vélo peut donc aider à réduire les émissions de GES et à gérer la congestion routière. De plus, les Ontariennes et les Ontariens ont de plus en plus de possibilités de se rendre à leur travail ou de rentrer chez eux à vélo plutôt qu'en voiture, en empruntant le transport en commun, tout comme de se rendre à d'autres endroits où ils se vont régulièrement comme les centres commerciaux ou les installations de loisirs.

¹ Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages de 2011.

Ce sont 54 pour cent des habitants de l'Ontario qui disent vouloir faire plus de vélo qu'ils n'en font actuellement, dont 42 pour cent qui songent à se rendre plus souvent au travail ou à l'école à vélo². En Ontario, les obstacles au cyclisme sont semblables à ceux rencontrés ailleurs, notamment des questions de sécurité, des besoins en matière d'infrastructures, le climat, le choix de style de vie, et la longueur des distances.

Le milieu cycliste nous a confié qu'il aimerait voir plus d'investissements consacrés sur la durée aux infrastructures cyclables. Ajoutez à cela le fait que 67 pour cent des habitants de l'Ontario disent qu'ils se déplaceraient sans doute plus souvent à vélo si leur communauté disposait d'un plus grand nombre d'infrastructures cyclables et en meilleur état, comme des pistes cyclables séparées et des accotements asphaltés³.

Les municipalités tiennent aussi à tirer profit des avantages liés aux modes de transport actif, parmi lesquels le vélo. Ce sont 52 pour cent des municipalités de l'Ontario qui disposent désormais de politiques sur le transport actif qui font partie intégrante de leur plan officiel, et de plus en plus de collectivités à travers la province – petites et grandes, urbaines et rurales, du Nord et du Sud – élaborent des plans pour des parcours cyclables. Au moins six municipalités ontariennes ont déjà une piste ou un sentier cyclable séparé. Des villes comme Ottawa et Toronto ont commencé à entretenir des installations cyclables pour qu'elles soient utilisables en hiver et, depuis 2010, 28 collectivités ont reçu un prix Bicycle Friendly Community décerné par la coalition cycliste Partagez la route (Share the Road). En outre, plusieurs municipalités ont mis en place un système de vélos en libre-service, grâce auquel le public peut avoir accès, à sa guise, à un parc de bicyclettes dans l'ensemble de la collectivité. Développer les infrastructures cyclables peut contribuer à la croissance du nombre de systèmes de vélos en libre-service.

Promotion des infrastructures cyclables en Ontario

Le MTO a entrepris un certain nombre de mesures et de politiques faisant la promotion du vélo en Ontario. En août 2013, le MTO a rendu public [#VéloOntario : Stratégie ontarienne de promotion du vélo](#), une vision sur 20 ans pour encourager le développement de la pratique du vélo et améliorer la sécurité des cyclistes partout dans la province. Cette stratégie a été

² Stratcom. Sondage d'opinion publique « Partagez la route » (2014).

³ Stratcom. Sondage d'opinion publique « Partagez la route » (2014).

élaborée en consultation avec un groupe de travail ministériel sur la promotion du vélo (le Groupe de travail) composé d'employés municipaux et de représentants de groupes d'utilisateurs de la route, d'organismes chargés de l'exécution de la loi, du secteur de la santé, d'ingénieurs et de spécialistes de la planification, de l'industrie touristique et d'autres secteurs. Les investissements en infrastructures sont au nombre des priorités qui ont été identifiées par ce Groupe de travail en vue de leur concrétisation.

En 2014, le MTO a rendu public le [Plan d'action #VéloOntario 1.0](#), le premier d'une série de plans d'action pluriannuels portant sur la mise en œuvre de la Stratégie de promotion du vélo. Le gouvernement de l'Ontario a également annoncé qu'il allait de l'avant avec les mesures clés contenues dans le plan en investissant 25 millions de dollars sur trois ans dans le but de bâtir des infrastructures cyclables. Ces investissements comprennent 15 millions de dollars consacrés à de nouvelles infrastructures cyclables provinciales et 10 millions de dollars dédiés au Programme ontarien pour le réseau municipal d'infrastructure cyclable.

Le 1^{er} avril 2015, le ministère des Transports a rendu publics les détails relatifs aux investissements de 15 millions de dollars consacrés aux infrastructures cyclables provinciales. Ces investissements contribuent à la mise en œuvre de projets-phares dans ce domaine, à savoir :

- L'autoroute 33 à l'ouest de Kingston, qui fait partie du Sentier riverain;
- La structure de la Promenade des Mille-Îles sur l'autoroute 137, qui fait partie du Sentier riverain;
- L'autoroute 6 sur l'île Manitoulin et au sud de l'autoroute 17 à Espanola, ce qui fait partie du parcours cyclable de la baie Georgienne; et
- L'autoroute 17B et l'autoroute 17 entre Sault Ste. Marie et Espanola, ce qui fait partie du parcours cyclable North Channel du lac Huron.

Le travail de conception est en cours à plusieurs de ces endroits et la construction de certains projets a débuté. Les principaux facteurs de sélection des projets comprennent des lieux qui se situent sur de grands axes cyclables régionaux ainsi que sur des parcours retenus en vertu de l'actuel programme provincial de remise en état des autoroutes. Le fait de se concentrer sur les grands axes cyclables existants contribuera à assurer une harmonisation avec le futur réseau cyclable panprovincial, que le ministère s'attelle à identifier pour aider à orienter les futurs investissements consacrés aux autoroutes provinciales et épauler les municipalités lors de la planification de leurs propres investissements en matière d'infrastructures cyclables.

Le Programme ontarien pour le réseau municipal d'infrastructure cyclable a été lancé le 3 juillet 2015 afin d'aider les municipalités à bâtir de nouvelles infrastructures cyclables ou à améliorer celles qui existent déjà. Cela a suscité un vif intérêt à l'échelle de la province, avec près de 150 municipalités qui ont transmis une déclaration d'intérêt. En avril 2016, le MTO a dévoilé le nom des 37 municipalités retenues qui recevront un financement en fonction de la manière dont leur projet cadre étroitement avec les objectifs du programme, notamment en ce qui concerne la mise en place de meilleurs réseaux cyclables et la promotion de la sécurité.

Le MTO s'attelle également à identifier un réseau cyclable panprovincial et les obstacles provinciaux aux réseaux cyclables locaux. Des contacts ont été établis avec des municipalités, des communautés métisses et des Premières nations, et des intervenants clés au cours de l'été 2016, dans le but de compiler des données sur les parcours cyclables existants et prévus, les destinations et les obstacles provinciaux. Les données recueillies contribuent à l'élaboration du plan relatif au réseau cyclable.

Metrolinx⁴ s'est engagé à améliorer les installations pédestres et cyclables ainsi que les liaisons aux abords des gares du réseau GO. La plupart des gares disposent de lieux d'entreposage couverts pour les vélos et plusieurs d'entre elles ont prévu des abris pour le stationnement des vélos ou des cases à vélos. Metrolinx investit également 4,9 millions de dollars pour aider à étendre le système Bike Share Toronto. De plus, Metrolinx a contribué à l'expansion des infrastructures cyclables par le biais du Grand Projet : Transformer les transports dans la région du grand Toronto et de Hamilton (2008), qui a proposé toute une série de mesures et de politiques visant à améliorer et à étendre le transport actif. Metrolinx procède actuellement à la mise à jour du Plan de transport régional multimodal, et le transport actif demeurera une priorité dans le prochain Plan. Les stratégies traiteront des infrastructures et des plans de transport actif, de la conception et de l'aménagement du territoire favorables au transport actif, ainsi que d'autres aspects du transport actif. Ces initiatives aideront à maximiser l'impact des investissements consacrés aux infrastructures cyclables.

Le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2006) est un autre plan stratégique faisant la promotion de l'expansion des infrastructures cyclables. L'un des éléments clés vise à créer des communautés compactes, dynamiques et complètes qui favorisent le vélo et la marche. Par ailleurs, le Plan de croissance stipule que les municipalités doivent veiller à ce que les réseaux de transport actif soient sécuritaires et commodes et qu'ils

⁴ Metrolinx est un organisme du gouvernement de l'Ontario, qui a été créé en 2006 pour assumer la direction de la coordination, de la planification, du financement et de l'élaboration d'un réseau de transport intégré et multimodal dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

soient intégrés dans la planification des transports. Le ministère des Affaires municipales (MAM) examine actuellement le Plan de croissance. Dans le cadre de cet examen, le MAM a mené des consultations sur une série de politiques renforcées et clarifiées se rapportant au transport actif. La version mise à jour du Plan de croissance devrait être rendue publique au début de 2017.

Si vous souhaitez obtenir plus d'information sur les mesures faisant la promotion des infrastructures cyclables, visitez les sites Web suivants :

- <http://www.mto.gov.on.ca/french/publications/ontario-cycling-strategy.shtml>
- <http://www.gotransit.com/public/fr/travelling/leaveyourcar.aspx#cyclinq>
- http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/mediarelations/news/20150706_Bike_Share_Toronto.aspx
- <http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/>
- <https://www.placestogrow.ca/index.php?lang=fre>

4. Proposition concernant la conception du programme

Le gouvernement de l'Ontario a pour but de permettre aux Ontariennes et aux Ontariens vivant dans des agglomérations urbaines de se déplacer en vélo de façon quotidienne au lieu de le faire en voiture. Les Ontariennes et les Ontariens font régulièrement de nombreux déplacements, notamment pour se rendre à leur travail, à l'école, vers des installations de transport public, à l'épicerie et des installations de loisirs. Le financement pourrait cibler les infrastructures favorisant les déplacements faits au quotidien, comme pour se rendre au travail, ou appuyer des infrastructures permettant un vaste éventail de déplacements fréquents.

Le financement pourrait également promouvoir des infrastructures dans différents types de communautés. De nombreuses municipalités de taille importante s'attendent à se doter de réseaux cyclables complets pour répondre à la demande. Il est, certes, important de préciser que dans des petites villes, les déplacements en vélo peuvent souvent représenter un

pourcentage plus élevé des trajets effectués en raison de la courte distance séparant les destinations.

La promotion du vélo peut revêtir différentes formes :

- Des installations cyclables comme des pistes cyclables sur la route et des pistes cyclables hors-route et des sentiers pédestres permettant à la population ontarienne de se rendre à vélo entre différents points.
- La construction d'infrastructures cyclables sur les routes municipales et les infrastructures provinciales. Les routes municipales favorisent les trajets quotidiens effectués en vélo, mais dans certaines régions, les autoroutes et les ponts provinciaux peuvent aussi encourager de tels trajets.
- L'élimination des obstacles aux réseaux cyclables locaux. Par exemple, les autoroutes et les ponts provinciaux très achalandés ou les propriétaires de terrains privés peuvent réduire le taux d'utilisation des vélos.
- L'installation de feux de signalisation propres aux cyclistes ainsi que d'une signalisation et d'abris pour entreposer les vélos.

Questions à débattre :

- Quelles sont les infrastructures qui devraient être prioritaires pour rendre l'utilisation du vélo plus sécuritaire et plus commode en Ontario afin d'encourager les navetteurs à se déplacer en vélo entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations effectuées régulièrement?
- Quelle preuve peut démontrer l'impact qu'ont les investissements consacrés aux infrastructures cyclables sur le nombre de cyclistes et les émissions de GES?

Composantes proposées

Comme mentionné précédemment, le PAOCC s'engage à améliorer les réseaux cyclables pour les navetteurs en Ontario. Faire en sorte que les personnes délaissent leur automobile au profit de leur vélo et du transport en commun pour effectuer leurs trajets et leurs déplacements quotidiens contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en améliorant la santé publique.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable d'avoir des infrastructures et des installations cyclables, notamment des pistes cyclables surélevées, des stationnements et des feux de signalisation pour les vélos, sur les parcours qui relient des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations effectuées régulièrement. Cela peut contribuer à accroître la sécurité et la commodité des déplacements en vélo et donner davantage envie à la population ontarienne d'adopter ce mode de transport.

Dans le cadre de la mise en œuvre des engagements pris par la province dans le PAOCC, le MTO propose un programme englobant plusieurs composantes visant à investir dans les infrastructures cyclables. Ce programme s'inspirerait d'initiatives contenues dans le Plan d'action #VéloOntario 1.0 et nous permettrait de collaborer avec nos partenaires – les municipalités, les régies des transports et d'autres organismes – de promouvoir l'utilisation du vélo auprès des navetteurs et d'autres personnes faisant des déplacements fréquents. Voici les composantes du programme proposé :

Infrastructures cyclables locales

La plupart des cyclistes empruntent des routes municipales, et le MTO s'engage à appuyer des projets qui visent à améliorer les réseaux cyclables locaux. La composante d'infrastructures cyclables locales qu'il propose se traduirait par des investissements dans les réseaux cyclables locaux empruntés par les navetteurs dans l'ensemble de l'Ontario, en ciblant des parcours empruntés par un nombre élevé de navetteurs. Cette composante ciblerait la création de conditions propices à une amélioration de la sécurité dans les zones urbaines et à la promotion du vélo pour les navetteurs et d'autres trajets fréquents effectués entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations.

Divers types d'infrastructures qui font la promotion du vélo dans les zones urbaines pourraient recevoir un financement dans le cadre de cette composante, notamment des pistes cyclables sur la route et des pistes cyclables hors-route comme des pistes cyclables peintes, des accotements asphaltés, des pistes cyclables séparées par un bord de trottoir, des sentiers hors-route pour usagers multiples et des infrastructures connexes (p. ex., des feux et des panneaux de signalisation pour les cyclistes).

Les critères d'évaluation cadreraient avec les objectifs généraux du PAOCC afin de s'assurer que sont privilégiés les projets présentant le plus fort potentiel de réduction des émissions de GES et faisant la promotion du vélo pour les navetteurs et d'autres personnes effectuant des

trajets fréquents (en remplaçant les trajets en automobile par des trajets en vélo, et en facilitant le déplacement des cyclistes depuis et vers les transports en commun).

Question à débattre :

- En ce qui concerne les réseaux cyclables locaux, quels types d'infrastructures cyclables favoriseraient davantage les déplacements à vélo des navetteurs entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations fréquemment empruntées?

Infrastructures cyclables provinciales

En plus de favoriser la construction d'infrastructures cyclables aux abords ou sur les routes municipales, il est également important d'offrir des liaisons vitales vers ou sur des autoroutes provinciales. Les autoroutes et les ponts provinciaux achalandés peuvent faire office d'obstacles aux réseaux cyclables locaux, en empêchant que les gens se déplacent à vélo d'un point à un autre. Les autoroutes provinciales peuvent aussi constituer des liaisons importantes entre des destinations au sein des communautés.

La composante d'infrastructures cyclables provinciales qui est proposée financerait des initiatives qui apportent des réponses aux obstacles provinciaux ayant des répercussions sur les réseaux cyclables locaux. Par ailleurs, le gouvernement investirait directement dans les autoroutes provinciales situées dans des régions urbaines afin de créer les conditions propices à une augmentation du nombre de trajets effectués à vélo par les navetteurs et d'autres trajets fréquemment effectués, là où il est possible et sécuritaire de le faire. Le fait de supprimer les obstacles et d'investir dans les autoroutes provinciales inciterait les navetteurs à délaisser leur automobile au profit d'une utilisation accrue des réseaux cyclables locaux pour effectuer leurs trajets.

Les infrastructures financées en vertu de cette composante pourraient comprendre les pistes cyclables sur la route et hors-route (p. ex., des pistes cyclables peintes, des accotements asphaltés, des pistes cyclables séparées par un bord de trottoir, des sentiers hors-route à usagers multiples), des ponts de transport actif et des infrastructures connexes (p. ex., des feux et des panneaux de signalisation pour les cyclistes) qui font la promotion du vélo dans les zones urbaines dans lesquelles existent des infrastructures provinciales.

Le financement pourrait concorder avec les activités et le programme d'investissement dans les immobilisations du MTO actuellement en vigueur.

Question à débattre :

- Quels types d'infrastructures cyclables sur les autoroutes provinciales favoriseraient davantage les déplacements à vélo des navetteurs entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations fréquemment empruntées?

Stationnements pour vélos

L'existence de stationnements sécuritaires pour les vélos aux points de destination peut jouer un rôle clé en incitant les gens à délaisser l'automobile au profit du vélo. En plus d'avoir des parcours cyclables reliant des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations fréquemment empruntées, il est important de veiller à ce que les cyclistes puissent stationner leur vélo en toute sécurité une fois qu'ils sont arrivés à destination.

La composante de stationnements pour vélos qui est proposée contribuerait à faire la promotion du vélo en augmentant le nombre de places de stationnement pour vélos à destination, là où les déplacements en vélo par les navetteurs et d'autres trajets fréquents le justifient, notamment des installations qui sont des propriétés gouvernementales et accessibles par le public, et des installations pouvant être privées comme des lieux de travail et des condominiums. Cette composante contribuerait également à l'installation de stationnements pour vélos sur les installations utilisées par le transport en commun (comme les gares du réseau GO, les gares du train léger sur rail et les gares routières) afin d'encourager l'utilisation des bicyclettes pour se rendre jusqu'aux transports en commun pour les trajets plus longs et les navettes.

Il est proposé que les infrastructures admissibles à cette composante comprennent les supports et les cases à vélos, les abris à vélos, et les enclos à vélos.

Questions à débattre :

- Quels types de stationnements pour vélos (p. ex., des supports à vélos, des cases à vélos, des enclos tarifés) sont nécessaires pour favoriser la promotion du vélo auprès des navetteurs et d'autres personnes qui effectuent des trajets fréquents?
- Quels types d'installations gouvernementales et accessibles au public devraient disposer d'un stationnement pour vélos?

- Quels types de gares pour les transports en commun ou les transports devraient disposer d'un stationnement pour vélos pour que les cyclistes y aient un meilleur accès (p. ex., les gares du réseau GO, les gares du train léger sur rail, les gares routières)?
- Quels types d'installations privées pourraient éventuellement avoir droit à un financement provincial accordé aux stationnements pour vélos?

Au moment de finaliser les derniers détails des trois composantes, le MTO étudiera des possibilités d'harmonisation avec d'autres objectifs provinciaux en matière de promotion du vélo.

5. Mode de participation

Le public peut formuler des commentaires sur cet affichage du [Registre environnemental](#) (Numéro d'enregistrement au registre: 012-8772). Les commentaires peuvent être transmis par le biais du Registre environnemental jusqu'au 30 novembre 2016.

En outre, les Ontariennes et les Ontariens peuvent fournir leur rétroaction auprès d'un organisme qui se mobilise sur le transport actif et qui envisage de transmettre des commentaires sur cette proposition. Les intervenants clés et l'industrie pourraient être consultés sur le projet de programme visant à appuyer de meilleures infrastructures cyclables qui sont aussi plus sécuritaires en Ontario.

6. Prochaines étapes et conclusion

Le MTO s'attend à ce que ce programme de promotion du vélo soit lancé en 2017. Un avis de décision mettant en exergue les résultats des consultations sera affiché sur le Registre environnemental lorsque le programme aura été lancé.

Le MTO a déjà obtenu la rétroaction de certains intervenants, d'auteurs de demande dans le cadre de programmes antérieurs, de partenaires actuels, ainsi que du grand public, en ce qui a trait aux points forts des programmes de promotion du vélo existants. Ces commentaires seront examinés lors de la conception du nouveau programme qui est proposé.

7. Récapitulatif des questions à débattre

Le MTO sollicite l'avis de la population ontarienne sur son projet de plan visant à promouvoir les réseaux cyclables pour les navetteurs, les installations cyclables en milieu urbain et les stationnements pour vélos dans les collectivités de l'Ontario. Les commentaires et les avis recueillis contribueront à orienter la conception du programme et à veiller à ce que les investissements consacrés aux réseaux cyclables pour les navetteurs se traduisent par un accroissement des trajets à vélo au détriment des véhicules motorisés.

Les questions à débattre citées dans tout le document de travail sont énumérées ci-après. Elles figurent aussi dans l'affichage sur le Registre environnemental. Les commentaires peuvent être formulés par le biais du Registre environnemental ou par écrit, en les transmettant au coordonnateur, Charte des droits environnementaux, au sein du Ministère, à l'adresse fournie dans l'affichage au Registre environnemental.

Plan d'amélioration des réseaux cyclables pour les navetteurs

- Quelles sont les infrastructures qui devraient être prioritaires pour rendre l'utilisation du vélo plus sécuritaire et plus commode en Ontario et encourager les navetteurs à se déplacer en vélo entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations effectuées régulièrement?
- Quelle preuve peut démontrer l'impact qu'ont les investissements consacrés aux infrastructures cyclables sur le nombre de cyclistes et les émissions de GES?

Infrastructures cyclables locales

- En ce qui concerne les réseaux cyclables locaux, quels types d'infrastructures cyclables favoriseraient davantage les déplacements des navetteurs à vélo entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations fréquemment empruntées?

Infrastructures cyclables provinciales

- Quels types d'infrastructures cyclables sur les autoroutes provinciales favoriseraient davantage les déplacements des navetteurs à vélo entre des communautés résidentielles, d'importantes gares de transport en commun, des zones d'emplois et d'autres destinations fréquemment empruntées?

Stationnements pour vélos

- Quels types de stationnements pour vélos (p. ex., des supports à vélos, des cases à vélos, des enclos tarifés) sont nécessaires pour favoriser la promotion du vélo auprès des navetteurs et d'autres personnes effectuant des trajets fréquents?
- Quels types d'installations gouvernementales et accessibles au public devraient disposer d'un stationnement pour vélos?
- Quels types de gares pour les transports en commun ou les transports devraient disposer d'un stationnement pour vélos pour que les cyclistes y aient un meilleur accès (p. ex., les gares du réseau GO, les gares du train léger sur rail, les gares routières)?
- Quels types d'installations privées pourraient éventuellement avoir droit à un financement provincial accordé aux stationnements pour vélos?

ontario.ca/changementclimatique