

Le Programme pilote de transports non motorisés

Aperçu

Pour 2005, Statistique Canada indiquait que 86 % des Canadiens allaient au travail en voiture, comme conducteurs ou comme passagers. Malgré les coûts connus pour la santé et l'environnement et les avantages des déplacements non motorisés, les habitudes, les attitudes, le manque d'infrastructures adaptées et le climat sont des obstacles à la réduction de la dépendance envers l'automobile personnelle.

À l'appui des efforts déployés pour accroître les déplacements non motorisés, ce document de discussion décrit les progrès réalisés jusqu'à présent par le Programme pilote des transports non motorisés (NTPP) des États-Unis, qui fournit 25 million de dollars à chacune des quatre collectivités pour montrer comment des efforts ciblés peuvent conduire à un accroissement des déplacements à pied et en vélo.

Organisation

L'US Department of Transportation, Federal Highway Administration, et les collectivités pilotes de Columbia, dans le Missouri, du comté de Marin, en Californie, de Minneapolis, au Minnesota, et du comté de Sheboygan, au Wisconsin.

État

En cours – le Programme pilote des transports non motorisés (NTPP) des États-Unis, qui a été lancé en 2005, devrait faire l'objet d'un rapport à l'automne 2011. Un rapport provisoire publié en janvier 2008 contenait une description des collectivités

pilotes et de leurs stratégies, ainsi que des données provisoires. Au cours de l'automne 2009, les collectivités pilotes mettent en œuvre les projets d'éducation et d'infrastructure visant à étendre les transports non motorisés.

Contacts

Columbia, Missouri

Ted Curtis, courriel

ctcurtis@gocolumbiamo.com,

Tel. 573-442-7189 poste 25

<http://www.getaboutcolumbia.com/>

Comté de Marin, Californie

Dan Dawson, courriel

ddawson@co.marin.ca.us

Tel : 415-499-6287

<http://www.marchebikemarin.org/>

Minneapolis, Minnesota

Tony Hull, courriel tonyh@tlcminnesota.org

<http://www.bikemarchetwinvilles.org/>

Comté de Sheboygan, Wisconsin

Mary Ebeling, courriel

ebelimre@co.sheboygan.wi.us,

Tél.(920) 459-3060

http://www.co.sheboygan.wi.us/html/d_planification_nonmotorized_projet.htm

Ressources choisies

1. US Department of Transportation, Federal Highway Administration
<http://www.fhwa.dot.gov/environment/bikeped/ntpp.htm>
2. Mises à jour et fiches techniques du programme :

<http://www.fhwa.dot.gov/environme nt/bikeped/ntpp.htm>

Contexte communautaire

Les collectivités pilotes ont été choisies de manière à représenter différentes tailles de population, différents climats et diverses compositions urbaines/rurales afin d'avoir un large éventail d'applicabilité à d'autres collectivités et villes. Les population vont de 100 000 à 400 000 habitants et représentent un large éventail de caractéristiques démographiques et de diversité en ce qui concerne les réseaux non motorisés actuels.

Sur les quatre collectivités, Minneapolis, au Minnesota et le comté de Sheboygan, au Wisconsin, ont les climats hivernaux les plus proches de ceux du Canada du Sud en général. Mais il est tout à fait possible que même les projets réalisés dans les climats plus chauds de Columbia, au Missouri, et du Comté de Marin, en Californie, donnent des résultats en matière de planification, d'éducation ou d'infrastructures susceptibles

d'être adaptés pour améliorer les transports non motorisés au Canada.

Columbia, Missouri

Columbia est un centre universitaire et professionnel situé dans la partie centrale du Missouri entre Kansas City et St. Louis. Avec une population de moins de 100 000 habitants, c'est la plus petite des quatre collectivités pilotes. L'âge moyen dans cette collectivité est le plus bas des quatre, soit environ 27 ans.

Comme les trois autres collectivités pilotes, plus de 85 % de la population active, 45 000 personnes, se rendent au travail en voiture (seuls ou en covoiturage). Mais sur les quatre pilotes, c'est Columbia qui a le taux le plus élevé de travailleurs qui se rendent au travail à pied (7 %). Le réseau de pistes, l'existence de groupes de défense des cyclistes et des piétons bien organisés et la forte densité du centre ville font de Columbia une bonne candidate pour une infrastructure de transports non motorisés et d'activités éducatives

Columbia, Missouri Caractéristiques

Aire géographique	53 milles carrés
Population	84 531
Personnes par mille carré	1 590
Taux d'inscription dans les collèges ou écoles supérieures	26,2 %
Population de 25 ans et plus	55 %
Résidents ayant fait des études secondaires	17,8 %
Résidents ayant fait des études collégiales	30,8 %
Nombre de ménages	33 819
Revenu moyen des ménages (\$ US de 2006)	63 273 \$
Temps moyen de déplacement (minutes)	15
Nombre d'autobus de transport collectif	24
Voies ou sentiers hors route (milles)	25
Pistes cyclables marquées (milles)	28
Trottoirs (miles)	350
Routes avec trottoirs d'un côté au moins	61 %

Part du total des déplacements-personnes par mode et parcours milliaire moyen par personne par mode (de base)

Auto			Marche			Bicyclette		Transports collectif	
Véhicule %	Covoiturage %	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens	
86	2,2	15,1	8,6	0,30	1,5	0,10	2,2	0,21	

L'objectif de la mise en œuvre du NTPP à Columbia consiste à stimuler un changement de comportement. Les aspects du projet liés à l'infrastructure compléteront les programmes de promotion et d'éducation pour motiver les personnes à passer de l'automobile à la marche et au cyclisme pour les loisirs, puis à la marche et au cyclisme pour les déplacements utilitaires, tout en renforçant les compétences.

Comté de Marin, Californie

Le comté de Marin, dans la baie de San Francisco, est le deuxième pilote en importance sur le plan de la superficie. Environ les trois quarts de la population active de Marin, 126 000 personnes, se rendent au travail en voiture, fourgonnette ou par covoiturage. Le comté possède des kilomètres de pistes cyclables, des pistes polyvalentes et des itinéraires signalisés et bénéficie d'un climat tempéré qui permet aux habitants de prendre leur vélo ou de marcher toute l'année.

Comté de Marin Caractéristiques

Aire géographique	121,4 milles carrés
Population	233 132
Personnes par mille carré	1,920
Taux d'inscription dans les collèges ou écoles supérieures	5,9 %
Population de 25 ans et plus	78,8 %
Résidents ayant fait des études secondaires	12,4 %
Résidents ayant fait des études collégiales	37,0 %
Nombre de ménages	100 736
Revenu moyen des ménages (\$ US de 2006)	86 268 \$
Temps moyen de déplacement (minutes)	32
Nombre d'autobus de transport collectif	26
Voies ou sentiers hors route (milles)	33,7
Pistes cyclables marquées (milles)	35,8
Trottoirs (miles)	non disponible
Routes avec trottoirs d'un côté au moins	non disponible

Part du total des déplacements-personnes par mode et parcours milliaire moyen par personne par mode (de base)

Auto			Marche			Bicyclette		Transports collectif	
Véhicule %	Covoiturage %	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens	
82	1,4	23,6	11,8	0,40	1,8	0,22	3,2	1,37	

Le comté de Marin et ses onze collectivités incorporées ont adopté des plans en faveur des piétons et des cyclistes qui recommandent de nouveaux aménagements pour les cyclistes et la promotion et l'éducation au sujet du cyclisme et de la marche. Le comté de Marin finance les projets du NTPP dont il estime qu'ils conduiront à l'adoption de modes de transport non motorisé et à l'utilisation accrue des transports collectifs. Il s'est engagé envers les thèmes du programme : sécurité, santé et activité physique, correspondance avec les transports collectifs et les installations communautaires, amélioration de la planification et des politiques et sensibilisation du public.

Minneapolis, Minnesota

La ville de Minneapolis est la plus densément peuplée des quatre collectivités pilotes. La majorité des projets du NTPP sont situés à Minneapolis, bien que des projets soient également envisagés le long des corridors menant à Minneapolis dans 14 municipalités urbaines et suburbaines adjacentes, l'aéroport métropolitain et un parc d'État. Des quatre collectivités pilotes, Minneapolis connaît le taux le plus élevé de déplacements non motorisés, avec 17 % de déplacements à pied et à vélo et 4 % en transport collectif.

Minneapolis Caractéristiques

Aire géographique	55 milles carrés
Population	382,618
Personnes par mille carré	6,970
Taux d'inscription dans les collèges ou écoles supérieures	11,3 %
Population de 25 ans et plus	64 %
Résidents ayant fait des études secondaires	20,1 %
Résidents ayant fait des études collégiales	29,9 %
Nombre de ménages	163,382
Revenu moyen des ménages (\$ US de 2006)	45,952 \$
Temps moyen de déplacement (minutes)	22
Nombre d'autobus de transport collectif	84
Voies ou sentiers hors route (miles)	57
Pistes cyclables marquées (miles)	38
Trottoirs (miles)	1,841
Routes avec trottoirs d'un côté au moins	91%

Part du total des déplacements-personnes par mode et parcours milliaire moyen par personne par mode (de base)

Auto			Marche		Bicyclette		Transports collectifs	
Véhicule %	Covoiturage %	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens
69	2,2	20,7	17,6	0,55	2,0	0,23	9,7	2,23

L'objectif du projet pilote de Minneapolis « Villes jumelées vélo/marche » consiste à voir comment les améliorations infrastructurelles, associées à la planification, l'éducation de la population et la promotion, peuvent stimuler la marche et le vélo et réduire l'utilisation de l'automobile. Plus généralement, la ville cible la santé et l'activité physique, la sécurité, la correspondance avec les transports collectif, la modification du

processus de planification et des politiques et la sensibilisation du public.

Comté de Sheboygan, Wisconsin

Le comté de Sheboygan, au Wisconsin, situé sur les rives occidentales du lac Michigan, est la collectivité pilote la plus importante en superficie. Il comprend 15 cantons, 10 villages et 3 villes – dont la plus grande est Sheboygan, qui compte 60 000 habitants.

Comté de Sheboygan Caractéristiques

Aire géographique	514.0 mile carrés
Population	112 646
Personnes par mille carré	220
Taux d'inscription dans les collèges ou écoles supérieures	4,2 %
Population de 25 ans et plus	66 %
Résidents ayant fait des études secondaires	39,9 %
Résidents ayant fait des études collégiales	19,7 %
Nombre de ménages	43 595
Revenu moyen des ménages (\$ US de 2006)	55 951 \$
Temps moyen de déplacement (minutes)	17
Nombre d'autobus de transport collectif	41
Voies ou sentiers hors route (milles)	35,5
Pistes cyclables marquées (milles)	1,75
Trottoirs (milles)	414
Routes avec trottoirs d'un côté au moins	non disponible

Part du total des déplacements-personnes par mode et parcours milliaire moyen par personne par mode (de base)

Auto			Marche		Bicyclette		Transports collectifs	
Véhicule %	Covoiturage %	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens	%	Milles moyens
89	2,4	22,3	6,6	0,16	0,7	0,06	1,2	0,11

Les autorités de Sheboygan sont convaincues qu'un ensemble complémentaire de projets d'infrastructure et d'éducation du public peut faire changer les attitudes et les comportements et conduire à un déplacement des modes de transport. Les objectifs énoncés du comté pour le programme se concentrent sur les thèmes du NTPP: sécurité, accessibilité et correspondance avec les installations

communautaires et publiques et évolution des politiques. Les autres thèmes importants adoptés par les collectivités pilotes sont la santé et l'activité physique et la sensibilisation aux transports non motorisés.

Contexte politique

L'US Department of Transportation, Federal Highway Administration, a lancé le Programme pilote des transports non

motorisés (NTPP) pour montrer la mesure dans laquelle le vélo et la marche peuvent assumer une partie importante du fardeau des transports et représentent une grande partie de la solution au problème des transports. Il a été lancé en 2005 aux États-Unis dans le cadre d'un projet de loi sur les transports d'une durée de six ans intitulé « The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transport Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU). Le texte de loi prévoit la fourniture de 25 millions de dollars pour la passation de marchés par chacune des quatre collectivités pilotes :

Le texte de loi qui régit le programme pilote exige qu'il soit rendu compte des résultats au Congrès au moyen d'un Rapport provisoire, qui a été préparé en 2008, et un rapport final en 2010. (Il est probable que le rapport final sera présenté en 2011 afin de donner plus de temps pour évaluer les résultats.) Les mesures des résultats contenues dans le rapport final tiendront compte des changements intervenus dans : 1) l'utilisation des véhicules et des transports collectif, 2) les taux d'utilisation de la marche et du vélo et 3) les mesures sur la santé et l'environnement.

La Federal Highways Administration (FHWA) et les collectivités pilotes ont créé un groupe de travail composé de représentants des organismes d'exécution dans chaque collectivité, de la FHWA, du Department of Transportation (DOT), du Volpe National Transportation Systems Center, du Rails-to-Trails Conservancy (RTC), de la Marin County Bicycle Coalition et des Centers for Disease Control and Prevention. Les membres du Groupe de travail de chaque collectivité apportent un soutien technique, gèrent les fonds du NTPP et orientent l'exécution des projets. Dans chaque collectivité, les membres du personnel et les groupes consultatifs collaborent pour

actualiser les documents de planification, élaborer et appliquer les critères de sélection des projets et établir un cadre pour l'exécution des projets d'infrastructure et autres. Le Groupe de travail a établi le plan de mise en œuvre par étape suivant :

Phase 1 – Préparer une enquête de base à l'échelle de la collectivité sur les déplacements et l'appliquer dans chaque collectivité avant la mise en œuvre des projets pour :

- Mesurer les changements intervenus dans l'utilisation des véhicules à moteur, des transports non motorisés et des transports publics dans les collectivités pilotes et évaluer comment ces changements réduisent la congestion et l'utilisation énergétique, accroissent la fréquence de l'usage du vélo et de la marche et favorisent une meilleure santé et un environnement plus propre.
- Préparer un profil des comportements et des attitudes dans chaque collectivité qui contribuera à la planification des infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons.

Phase 2 – Collecter des données « avant » et « après » sur au moins cinq projets d'infrastructure et projets éducatifs dans chaque collectivité pilote afin de vérifier l'augmentation de l'usage du vélo et de la marche, de même que les avantages pour la sécurité, l'environnement et la santé.

Phase 3 – Reprendre la même enquête sur les comportements de déplacement à l'échelle de la collectivité appliquée pour la Phase 1.

Phase 4 – Synthétiser et analyser les données collectées et déterminer les résultats en vue d'un rapport final au Congrès en 2010.

Columbia, Missouri

Le Comité NTPP du conseil municipal reçoit les conseils du comité consultatif de citoyens "PedNet", qui représente l'ensemble des intervenants, notamment les défenseurs des cyclistes et des piétons, les décideurs du secteur des transports et les activistes communautaires. Il existe trois sous-comités (Information et Programmes, Routes et Trottoirs et Pistes). Outre la production de deux documents de planification afin de trouver des idées pour les programmes et projets d'infrastructure et d'éducation, le projet PedNet a incorporé l'évaluation des programmes dans son approche de gestion. La ville participera aux activités d'évaluation du NTPP pour les quatre collectivités, mais elle a décidé de procéder à son propre comptage manuel et automatisé des utilisateurs sur les installations destinées aux cyclistes et aux piétons.

Comté de Marin, Californie

Le NTPP du comté de Marin est intitulé « Walk Bike Marin » et est dirigé par un comité consultatif de 19 membres nommés représentant les transports et les entreprises, ainsi que des professionnels de la santé, des défenseurs des cyclistes et des piétons, du personnel des travaux publics et de la planification, des défenseurs des personnes âgées et des personnes handicapées, des défenseurs de l'éducation et de l'environnement, un gestionnaire municipal et autres.

Minneapolis, Minnesota

À Minneapolis, le NTPP est administré par le Transit for Livable Communities (TLC),

une organisation sans but lucratif et non partisane qui œuvre pour un réseau de transport équilibré qui encourage les transports collectifs, la marche, le vélo et le développement axé sur les transports collectifs. Il travaille en étroite collaboration avec des partenaires du secteur public, dont la FHWA, le Département des Transports du Minnesota, la ville de Minneapolis et le Conseil métropolitain. Le Conseil du TLC a établi un comité consultatif de 26 membres, le Bike-Walk Committee, composé de représentants d'organisations de quartier, d'organisations sans but lucratif, d'entreprises, de fonctionnaires, d'activistes et d'organismes partenaires, chargés de le conseiller sur la mise en œuvre du programme.

Comté de Sheboygan, Wisconsin

Le comté de Sheboygan a chargé le comité conjoint des ressources et des transports de la supervision du NTPP. De plus, le comté a engagé deux employés à temps plein et a affecté un autre membre du personnel, pendant 30 % de son temps, à l'administration de la subvention accordée au comté. Le comité a nommé un comité consultatif et technique de citoyens (CATC) composé de 30 membres de différentes formations professionnelles et intérêts : transports, éducation, soins de santé, entreprises locales, chambres de commerce/tourisme, services locaux de gouvernement, adeptes du vélo et grand public. Les membres et le personnel du CATC examinent les applications des projets et le CATC formule les recommandations de financement au comité.

Justification et objectifs

Le programme pilote vise à montrer que des investissements communautaires ciblés dans des infrastructures de transport actives, appuyés par des programmes de sensibilisation, peuvent accroître la part des

déplacements à vélo ou à pied. On espère ainsi réduire la congestion et améliorer la santé et l'environnement des collectivités en offrant des choix nouveaux pour les déplacements quotidiens. Les collectivités pilotes étudieront également les effets éventuels de ces investissements sur la congestion de la circulation, l'utilisation de l'énergie, la santé et l'environnement.

Suivi initial

Une enquête initiale a été réalisée au cours de l'automne 2006 pour évaluer les facteurs démographiques et économiques et les comportements de déplacements en rapport avec l'âge, les revenus, l'éducation, les distances de déplacement, la race et les caractéristiques des ménages (propriétaire/locataire, nombre de voitures, etc.). L'enquête visait à fournir des données initiales auxquelles comparer les fréquences, les distances, les objectifs, les attitudes et les obstacles à la marche et à l'utilisation du vélo à la fin du programme pilote. Les résultats de cette enquête ont été intégrés au Rapport provisoire² présenté au Congrès en janvier 2008.

Résultats en cours de projet (avril 2009)

Les activités et les projets sont adaptés à la situation et aux besoins de chacun des quatre secteurs pilotes et comprend un mélange des éléments suivants :

- Planification : nouvelles études de planification et collectes de données financées par le NTPP, plans préexistants locaux et régionaux sur le cyclisme, la marche et les transports multimodaux.
- Infrastructures (hors rue) : signalisation, pistes polyvalentes, passages pour piétons, stations de

location de vélos, supports à vélo, abris et casiers.

- Infrastructures (dans la rue) : trottoirs, voies cyclables, marquages de bande cyclable, rue cyclable, feux de signalisation, reconstruction des intersections, ralentissement de la circulation, supports à vélo sur les autobus et correspondances avec les pistes.
- Éducation, information et marketing : planification des déplacements personnels, kiosques aux événements communautaires, campagnes de sécurité, classes sur la sécurité ou les réparations, cartes pour les piétons, journées vélo/marche au travail, coordination avec les écoles, formation en application de la loi, présence de la police et panneaux indicateurs de vitesse, ateliers évaluant la convivialité des collectivités en matière de cyclisme et de marche, programmes de retour garanti à la maison et programmes incitatifs au cyclisme.

Columbia, Missouri

Planification : En 2007, les activités de planification ont conduit à la formulation d'un Plan d'infrastructure et d'un Plan de promotion et d'éducation. À partir du Plan d'infrastructure, le conseil municipal a établi 15 projets prioritaires.

Conception : La conception détaillée progresse sur les projets prioritaires. Neuf projets d'amélioration des trottoirs et de huit projets de prolongation des pistes en sont au stade de la conception.

Construction et mise en œuvre : Les projets d'infrastructure en cours ou prêts à faire l'objet d'un appel d'offres comprennent les rues cyclables, l'amélioration des intersections à six

endroits, l'amélioration des connecteurs à cinq endroits. Le premier grand projet de construction – travaux aux intersections de 1,2 million de dollars– progresse. Le marquage des rues est bien avancé puisque le marquage de voies cyclables ou de voies partagées sur 26,5 milles de rues est terminé. La conception de 69 milles supplémentaires de pistes cyclables sur rue est en cours dont 90 % devant être terminée en 2009. En 2008, 460 places de stationnement de vélo ont été ajoutées. Dans le cadre d'un programme innovateur de partage, une entreprise a installé 39 supports à usage public.

Promotion et éducation : Ce secteur de programme reçoit 15 % du financement et se poursuit depuis 15 mois. Quatre étapes ont été mises en œuvre :

1. *Sensibilisation* : La campagne de sensibilisation a adopté l'approche multimédia pour faire connaître le programme aux résidents.
2. *Compréhension* (motivation et éducation) : sur le site *Web Get About Columbia* ainsi que par un marketing multimédia, des cartes et la publicité, se poursuit.
3. *Try It!* : De nombreux événements, programmes de prêt de vélos, planification des déplacements personnels et déplacements récréatifs constituent l'aspect *Try It!* de l'initiative.
4. *Encourager la marche et le cyclisme* : Concrétisé par un programme très réussi et reconnu au niveau national de *Walking School Bus* (accompagnement des enfants qui se rendent à l'école par des adultes) ainsi que par des cours et des ateliers.

Le site Web du projet (<http://www.getaboutcolumbia.com/>) présente un certain nombre de conseils sur la

marche et le cyclisme pour rendre ces activités plus faciles et plus sûres.

Mesures provisoires : Un comptage des piétons et des cyclistes a été effectué à huit endroits de façon à donner un aperçu annuel de l'évolution de l'utilisation de la marche et du vélo dans la collectivité. Les endroits étaient dispersés dans la collectivité et six d'entre eux ont été choisis pour leur proximité avec les futurs sites des projets du NTPP.

Les résultats préliminaires montrent qu'à mesure que les infrastructures et les activités d'éducation se concrétisaient, l'évolution entre 2007 et 2008 a été la suivante :

- En semaine : 34 % d'augmentation de piétons, 108 % d'augmentation de cyclistes
- En fin de semaine : 11 % de diminution des piétons, 34 % de diminution des cyclistes

Comté de Marin, Californie

Construction et mise en œuvre : Des améliorations des intersections ou des routes ont été entreprises à 22 endroits. Deux projets, le *County Health and Wellness Center Access Improvements* et *Medway Road Improvements* sont terminés. Le *Cal Park Tunnel*, un projet de reconstruction d'un tunnel avec voie ferrée et piste est en cours de construction, ainsi que la piste *Puerto Suello Hill*, qui fait partie d'un projet de construction d'autoroute. Les autres projets d'infrastructure en sont à diverses étapes de conception, la majorité devant être prête pour les appels d'offres au cours de l'été 2009 et la fin de la construction pour la fin de 2009. À quelques exceptions près, les principaux projets de comblement des retards devraient être terminés d'ici la fin de l'année afin de donner suffisamment de temps pour faire connaître les installations

au public et renforcer l'usage à temps pour l'enquête qui aura lieu à la fin de 2010.

Éducation et information : Le principal programme d'éducation, *Way to Go*, un programme de planification des déplacements personnels, a été lancé à Sausalito en 2008 avec des résultats positifs. Le programme est déployé dans deux autres collectivités en 2009. D'autres programmes, comme des cours de réparation de vélo, des campagnes de sécurité et des ateliers d'accompagnement des jeunes à vélo sont en cours. Les événements suivants ont eu lieu au cours de l'été 2009 :

- Cours gratuits de réparation de vélo
- Ateliers gratuits *Riding with Youth* pour perfectionner les aptitudes des enfants
- Événements *Share the Path* où l'on remet des brochures éducatives et sur la sécurité ainsi que de l'eau, des barres énergétiques et des trousseaux de réparation des pneus.
- Cours gratuits de *Street Skills* pour améliorer la sécurité des cyclistes
- Des points de contrôle qui fournissent de l'information sur la sécurité aux automobilistes et aux cyclistes.

Mesures provisoires : Un comptage des piétons et des cyclistes a été effectué à 20 endroits. Ces endroits étaient dispersés dans la collectivité et six d'entre eux ont été choisis pour leur proximité avec les futurs sites des projets du NTPP.

Les résultats préliminaires montrent qu'à mesure que les infrastructures et les activités d'éducation se concrétisaient, l'évolution entre 2007 et 2008 a été la suivante :

- En semaine : 8 % de diminution des piétons, 17 % d'augmentation des cyclistes

- En fin de semaine : 10 % de diminution des piétons, 21 % d'augmentation des cyclistes

Minneapolis, Minnesota

Planification : À partir d'une liste de dizaines de projets intéressants, jusqu'à dix d'entre eux seront sélectionnés en fonction du potentiel de migration à un autre mode de transport et de la capacité de respecter les échéances du NTPP, ainsi que des avantages démontrés pour la collectivité, de la capacité de combler les écarts culturels et économiques, de la rentabilité, de la capacité de favoriser la prise en charge collective et l'incorporation de l'innovation et des pratiques exemplaires. Les innovations et améliorations pourraient comprendre des sas vélo, des conversions à 3 à 4 voies, des rues cyclables, des îlots médians, des intervalles de sécurité pour piétons, l'amélioration des passages pour piétons, des ondes vertes pour les piétons et une possible piste cyclable. Une correspondance entre Minneapolis et les banlieues au sud renforcera considérablement la connectivité dans la région. On portera une attention particulière aux investissements dans les piétons avec le reste des fonds du NTPP.

Conception : La conception des projets d'infrastructure se poursuit, notamment un programme de vélo-partage, de stations pour vélos employeur-collectivité, des aires de stationnement pour les vélos, des projets d'orientation et des programmes de distribution gratuite de vélos.

Construction et mise en œuvre : De nombreux projets d'amélioration des infrastructures sont en cours. Un site Web de la ville (<http://www.ci.minneapolis.mn.us/bicycles/ntp-home.asp>) contient une carte interactive qui donne des détails sur chaque projet.

Promotion : Un des points saillants de 2009 a été le lancement du *Bike Walk Ambassador Program*. Ce programme local d'éducation et d'information, qui vise à encourager la marche et le cyclisme et réduire la conduite automobile, a été présenté dans un grand nombre de grandes villes et d'événements régionaux, ainsi que dans le cadre de centaines de petites sessions. Il comporte une forte composante jeunesse, en collaboration avec *Safe Routes to School*. D'autres campagnes auprès des employeurs et des groupes religieux font partie du programme stratégique d'information dans la région du NTPP. Les Ambassadeurs ont commandité plusieurs cours de formation sur la sécurité qui ont donné lieu à une augmentation de 300 % des instructeurs certifiés; ces 24 nouveaux instructeurs iront dispenser une formation dans toute la région visée par le NTPP.

Éducation : De concert avec plusieurs partenaires, *Bike Walk Twin Cities* prépare un outil de cartographie en ligne permettant d'intégrer la planification des installations destinées aux vélos. Un bulletin mensuel électronique destiné à tous les intervenants a été lancé en janvier 2009. Les moyens de permettre une plus grande participation publique à la préparation des projets ont été étudiés. Les discussions sur les campagnes d'application et de sensibilisation en 2009 et 2010 ont commencé.

Mesures provisoires : *Bike Walk Twin Cities* procède à un comptage annuel des cyclistes et des piétons et commencera un comptage mensuel à plus petite échelle. Ces données offrent des repères et un suivi importants non seulement pour le programme NTPP, mais aussi pour l'efficacité dans toute la région en matière de financement, de sécurité et de planification. Le programme de mesure sera un legs important du projet pilote. Les

cyclistes ont été comptés à 17 endroits et les piétons à 16 endroits. Les endroits étaient dispersés dans la collectivité et onze d'entre eux ont été choisis pour leur proximité avec les futurs sites des projets du NTPP.

Les résultats préliminaires montrent qu'à mesure que les infrastructures et les activités d'éducation se concrétisaient, l'évolution entre 2007 et 2008 a été la suivante :

6 % d'augmentation des piétons

- 29 % d'augmentation des cyclistes

Comté de Sheboygan, Wisconsin

Planification : Le comté a terminé son *Comprehensive Pedestrian et Bicycle Plan* ([http://www.co.sheboygan.wi.us/html/d_planification_nonmotorized_comp_plan .htm](http://www.co.sheboygan.wi.us/html/d_planification_nonmotorized_comp_plan.htm)). Les projets dont on envisage le financement sont la conversion rail-pistes, des pistes polyvalentes le long d'artères à grande vitesse et des voies cyclables sur les rues collectrices achalandées dans la ville de Sheboygan. Treize des quinze zones urbanisées du comté ont reçu un financement et ont donc adopté des résolutions à l'appui des projets et signé des accords de maintenance pour assurer l'accessibilité et l'utilisation à long terme.

Mise en œuvre et construction : 62 projets d'amélioration des infrastructures sont en cours ou approuvés et plusieurs sont terminés. Des contrats ont été accordés pour : un programme de stationnement des vélos, des supports à vélo sur les autobus, le marquage des voies cyclables, le pavage de l'accotement pour les voies cyclables sur les grandes routes du comté et le marquage des voies cyclables dans les zones urbaines. Un nouveau projet de la ville de Sheboygan Falls englobe tous ces types de projet et lorsqu'il sera terminé, assurera une connectivité complète du réseau pour les

cyclistes et les piétons dans l'ensemble de la collectivité.

Éducation : En 2009, les habitants, les employeurs et les employés du comté de Sheboygan ont participé à leur toute première *Semaine de marche au travail*. Bon nombre des petits et grands employeurs de la région y ont pris part. Chez un employeur d'environ 450 personnes localement, plus de 15 % de l'effectif s'est engagé à participer. Deux des principaux employeurs de la région, chacun employant des milliers de personnes, ont tenu des concours pour sensibiliser à la semaine. Et les employés des trois principaux employeurs publics, le comté de Sheboygan, la ville of Sheboygan et le district scolaire de la région de Sheboygan, ont commandité un concours de la plus grande distance parcourue à pied et en vélo.

Le NTPP du comté de Sheboygan a organisé deux *journées Aller à l'école à pied* chaque année. Lors de la journée du printemps 2008, le nombre des participants a augmenté de 50 % par rapport à celle de l'automne 2007 et une augmentation de 500 % par rapport au printemps 2007. Le jour de l'événement, une école comptait

Leçons tirées

Le Programme pilote des transports non motorisés est un exemple de création de comités communautaires chargés d'administrer un programme national. Il est appuyé par un suivi initial et des mesures qui permettent d'évaluer les composantes du programme. C'est pourquoi les planificateurs canadiens ont tout intérêt à connaître et suivre les composantes de gouvernance, de planification, de suivi, de mise en œuvre et d'éducation ainsi que les résultats préliminaires du programme. Les mesures provisoires montrent que les améliorations initiales et les campagnes d'éducation ont déjà

vingt automobiles dans le stationnement du personnel contre cinquante-cinq normalement, une réduction de 65 %. Le district scolaire de Kohler, à l'automne 2007, a demandé aux membres du personnel qui prenaient leur automobile de stationner à 600 mètres du campus pour les obliger à marcher pendant une partie de leur trajet.

Au cours des deux dernières années, plus de quarante présentations expliquant le NTPP du comté de Sheboygan ont été faites aux employeurs de la région, dont plusieurs avaient déjà commencé à encourager la marche et le cyclisme. Les organisations communautaires locales comme le Rotary et les Kiwanis ont également adopté le NTPP et des présentations ont été faites à vingt de ces groupes depuis deux ans.

Un programme de retour garanti à la maison a été mis en place pour aider les personnes à pied, en vélo ou en covoiturage à rentrer chez eux en cas d'urgence. Des programmes ont été élaborés pour encourager les déplacements sécuritaires vers l'école et le travail.

Mesures provisoires : Ces résultats ne sont pas disponibles pour le moment.

permis d'accroître les déplacements à pied et à vélo.

Prochaines étapes

Bien que le rapport final ne soit pas attendu avant l'automne 2011, certains résultats provisoires sont déjà connus (voir les résultats en cours de projet). On s'attend à ce que grâce à l'amélioration des infrastructures et aux activités d'éducation qui rejoignent davantage d'employeurs et de particuliers, les résultats provisoires montreront une nouvelle amélioration par rapport au suivi initial de 2006.

Références

1. U.S. Department of Transport, Federal Highway Administration
<http://www.fhwa.dot.gov/environment/bikeped/ntpp.htm>
2. Rapport provisoire au Congrès sur le Programme pilote de transports non motorisés
<http://www.fhwa.dot.gov/environment/bikeped/ntpp/index.htm>
3. Smart Mobility
<http://www.smartmobilité.us>
4. Ressources et rapports de Smart Mobility
http://www.smartmobilité.us/index.php?option=com_docman&Itemid=26
5. Données de l'enquête de l'Université du Minnesota :
<http://www.cts.umn.edu/Research/ProjetDetail.html?id=2007026>
6. Mises à jour et fiches techniques du Programme :
<http://www.fhwa.dot.gov/environment/bikeped/ntpp.htm>