



Budget 2019-2020 du Québec

Vélo et transport actif, ingrédients essentiels de la mobilité durable et de la vitalité économique du Québec

Commentaire présenté au ministre des Finances du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires 2019

Vélo Québec est un organisme à but non lucratif, actif depuis 52 ans, dont la mission est de promouvoir le vélo et contribuer ainsi à la santé des Québécois et des Québécoises, à la vitalité économique de nos régions et à la diminution des gaz à effet de serre. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et grâce à des collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Ses actions se traduisent de différentes façons : par l'organisation d'évènements (Festival Go vélo, Grand Tour, etc.) et de voyages, par la publication de magazines et de livres, par une expertise technique qu'elle dispense aux municipalités et par la coordination du développement de la Route verte (5300 km), en collaboration avec votre gouvernement.

Vélo Québec profite de cette période de préparation du budget 2019-2020 du Québec pour réitérer les bénéfices que représente le vélo dans notre vie de tous les jours et comment il doit être valorisé dans le cadre de la Politique de mobilité durable (PMD) et le budget du Québec.

Contenu

<i>Le vélo au Québec en 6 thèmes</i>	<i>2</i>
<i>Le vélo dans la Politique de mobilité durable</i>	<i>5</i>
<i>Le contexte global des investissements dans les infrastructures cyclables</i>	<i>5</i>
<i>Notre proposition pour le budget du Québec</i>	<i>7</i>
<i>En conclusion : demeurer un leader et faire progresser le Québec</i>	<i>8</i>

Le vélo au Québec en 6 thèmes

1 *Au Québec, ça roule!*

Le vélo est POPULAIRE dans le sens le plus pur du terme. La population québécoise en demande et en redemande. Il touche 4,2 millions de Québécois et de Québécoises. Chaque fois qu'elle peut l'exprimer, la population est d'avis que les pouvoirs publics devraient investir davantage pour favoriser l'implantation d'infrastructures qui favorisent l'utilisation sécuritaire du vélo¹. Que ce soit au plan local, régional ou provincial, un investissement en faveur du vélo devient la « bonne nouvelle du jour ». Il est vu comme un geste positif en faveur de la santé, de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement dont le rayonnement et la visibilité rapportent beaucoup à ses instigateurs.

Tous les cinq ans, depuis 1995, Vélo Québec effectue une enquête sur la pratique du vélo. Dans sa plus récente livraison, *L'état du vélo au Québec en 2015*, on constate que le nombre de Québécois utilisant le vélo augmente : 600 000 personnes de plus qu'en 1995, une augmentation qui est d'autant plus remarquable que la société québécoise a considérablement vieilli pendant cette période. Le vélo appartient aux tendances de fond. Non seulement les Québécois font plus souvent de vélo chaque semaine, plusieurs l'ont maintenant adopté dans leur trajet quotidien vers le travail ou les études. Près de deux millions de Québécois l'utilisent régulièrement ou à l'occasion pour se rendre au travail, à l'école ou ailleurs. Et de ce nombre, 660 000 sont des jeunes de moins de 17 ans, soit deux jeunes cyclistes sur trois. La relève se prépare...

2 *Le vélo, c'est la santé!*

Dire que le vélo est bon pour la santé n'est pas une grande découverte. Et on peut y aller à contrario aussi en disant que dans notre société, l'inactivité physique est un problème majeur de santé publique. À l'échelle mondiale, on estime que c'est le quatrième facteur de risque de mortalité le plus important. Si l'on veut améliorer la santé de nos populations, il est donc fondamental de s'attaquer à ce problème. Passer du transport motorisé au transport actif et au transport en commun est certainement une approche gagnante, car celle-ci permet de diminuer la morbidité et la mortalité reliées au transport motorisé². C'est d'ailleurs pourquoi un rapport du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) recommande que 20 % des budgets de transport soient consacrés à l'aménagement et l'amélioration des infrastructures pour piétons et cyclistes³.

¹ Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec*.

² 2015. Dr Éric Notebaert MD - MSc – CSPQ. Une approche gagnante afin de réduire les gaz à effet de serre et d'améliorer la santé et la qualité de vie des Montréalais : favoriser le transport actif et le transport en commun tout en réduisant la présence du transport motorisé dans la ville. Pour l'Association canadienne des médecins pour l'environnement.

³ UN Environment. Urgent Investment Needed In Walking and Cycling Infrastructure To Save Millions Of Lives And Combat Climate Change. Octobre 2016.

Les cyclistes québécois pédalent en moyenne 3,3 heures par semaine⁴. Cela représente 10 millions d'heures d'activité physique hebdomadaire. En utilisant l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo appelé HEAT (Health Economic Assessment Tool)⁵ de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la pratique actuelle du vélo au Québec se traduirait annuellement par une **valeur économique de 2,6 milliards de dollars**.

3 *Le vélo mobile, le vélo durable*

Il est reconnu que le vélo, et la mobilité active plus globalement, fait partie du cocktail de mesures à favoriser dans la lutte contre les gaz à effet de serre (GES). Les politiques en faveur du vélo et les aménagements cyclables font partie de ces mesures peu onéreuses et qui s'implantent facilement. L'accord historique et universel de Paris (2015) reconnaît désormais le rôle de tous les ordres de gouvernement dans la lutte aux changements climatiques. Il reconnaît également que la réduction de l'émission des GES à l'échelle planétaire se trouve dans un cocktail de mesures : « des plus coûteuses aux plus simples, des collectives aux individuelles et des mesures qui s'implantent rapidement à celles qui se déploient à plus long terme »⁶.

4 *En cocktail avec les transports publics*

Les déplacements à pied, à vélo et en transports publics sont des modes naturels lorsqu'il s'agit de créer une offre compétitive à l'automobile solo. Pour que ces modes puissent s'arrimer, il est essentiel que soient prévus de façon systématique des stationnements vélo aux terminus, gares de train et stations de métro. L'installation de supports à vélo sur les bus (près de 100 000 bus en Amérique du Nord en sont équipés) l'amélioration des conditions de transport des vélos (capacité et horaire) dans le métro, trains de banlieue et traversiers sont d'autres mesures qui donnent le plus de chances possibles à la bonne performance du cocktail transport. L'installation de supports à vélo sur les voitures taxis est une autre façon d'augmenter la performance de la mobilité active. Enfin, il faut intégrer systématiquement la circulation à vélo dans les voies réservées aux autobus. Bref, il faut chercher à faciliter ces modes et ces combinaisons de modes efficaces et peu coûteuses.

5 *Un potentiel inouï*

Considérant que 54 % de la population québécoise fait du vélo et que 37 % l'utilise à des fins de transport, il n'est évidemment pas farfelu de penser que le vélo est une solution facile et peu coûteuse à la mobilité urbaine. Dans les périodes où il faut prendre soin de l'économie, les mesures pour favoriser la mobilité active ont la cote. C'est lorsqu'elles vivaient des problèmes financiers importants que les villes de Séville et de Berlin ont déployé des plans vélo ambitieux.

⁴ L'état du vélo au Québec en 2015.

⁵ Cet indice HEAT calcule le nombre de décès évités par le niveau d'activité physique attribuable au vélo dans une population et le multiplie par une estimation de la valeur de la vie. Ce calcul ne tient pas compte d'une éventuelle diminution des coûts de santé résultant de cette activité physique.

⁶ Allocution de clôture de Laurent Fabius, président de la *Conférence mondiale sur le climat* (COP21).

À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend environ 25 minutes. Considérant cette donnée, un calcul réalisé par la Chaire de mobilité de l'École polytechnique de Montréal évalue que 22 % des déplacements normalement effectués en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo. Jusqu'à maintenant les politiques gouvernementales et municipales ont sous-estimé ce potentiel⁷.

6 *Un investissement à haut rendement, un actif à préserver*

Le vélo constitue un maillon non négligeable de l'économie du Québec. Les cyclistes dépensent 1,2 milliard de dollars par an en achat de vélos, de pièces, d'accessoires et lors de leurs vacances et voyages à vélo dans les régions du Québec. Pour le gouvernement, cela représente des revenus fiscaux et parafiscaux de 150 millions de dollars annuellement. D'un point de vue du coût-bénéfice, un kilomètre parcouru en voiture coûterait 0,20 \$ à la société alors que le même kilomètre parcouru à vélo rapporterait 0,22 \$ à la société⁸.

Au Canada, nous nous démarquons par le kilométrage annuel parcouru à vélo, le nombre d'utilisateurs et le nombre de kilomètres de voies cyclables. La Route verte n'a toujours pas d'égal dans aucune autre province. Si l'on tient compte des investissements réalisés au Québec depuis les débuts de la Route verte, il y a bientôt 25 ans, le réseau cyclable représente **un actif**, toutes sources confondues (provincial, municipal, fédéral), **de 475 M\$**.

⁷ Morency, Catherine et collaborateurs. Assistance méthodologique pour le traitement et analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec en 2015. L'état du vélo au Québec en 2015.

⁸ Gössling, Stefan. *Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles*. Lund University. Sweden. Department of Administrative, Economic and Social Sciences. 2015.

Le vélo dans la *Politique de mobilité durable*

Le 25 janvier dernier, le nouveau ministre des Transports, M. François Bonnardel, s'est engagé à mettre en œuvre la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec en 2018.

Actuellement, la PMD prévoit des investissements pour le vélo de l'ordre de **25 M\$ en moyenne par année** pour les 5 prochaines années. Cette somme est répartie de la façon suivante :

Aide aux municipalités pour aménager en faveur du transport actif :	12,2 M\$
Extension du réseau de vélos en libre-service :	2,6 M\$
Développement de la Route verte :	3,5 M\$
Entretien de la Route verte :	3,6 M\$
Conservation des infrastructures en transport actif :	3,1 M\$

Si on exclut les investissements dans les systèmes de vélos en libre-service, cela représente **22,4 M\$** d'investissement exclusivement dans les infrastructures cyclables et leur entretien.

Il s'agit d'un progrès par rapport à ce que nous avons connu ces dernières années (moins de 10 M\$ annuellement), mais nous sommes encore loin d'un niveau d'investissement qui pourrait changer de façon marquée le visage des villes du Québec en faveur de la mobilité à vélo et de la mobilité active plus largement. Nous sommes loin d'un signal fort qui indique que le Québec prend le virage de la mobilité durable.

Pourtant, les données que nous cumulons année après année avec la grande enquête *L'état du vélo au Québec* témoignent d'un engouement des Québécois et des Québécoises pour le vélo, qui fait partie des mesures faciles et peu coûteuses de faire de la prévention en santé, et contribue à l'économie du Québec et à la vitalité des régions. Leader canadien de la mobilité active, le Québec est sur une lancée et on ne peut se permettre de faire du sur-place.

Le contexte global des investissements dans les infrastructures cyclables

Bien que le coût d'aménagement d'une infrastructure cyclable est généralement modeste, comparativement à bon nombre de projets routiers, certaines interventions peuvent représenter des investissements plus importants. Un coup d'œil à quelques exemples de réalisations récentes (voir la liste plus bas) nous porte à dire que si on souhaite connecter les quartiers de nos villes entre eux et créer des aménagements qui protègent les cyclistes de l'accroissement du parc automobile, il faudra y consacrer les ressources nécessaires. Améliorer la mobilité à vélo dans les villes du Québec, au cours des prochaines années, passera aussi :

- par le déploiement d'un réseau de vélostations pour assurer la complémentarité avec les transports en commun;
- par l'ajout systématique de supports à vélo sur les flottes de bus urbains;

- par l'aménagement de liens mécaniques modernes pour les transports actifs dans notre Capitale!

Développement du réseau cyclable québécois - Exemples d'investissements récents*

- 475 M\$: valeur de l'actif de la Route verte (1995-2019)
- 1,5 M\$: passerelle 112/116 de la Route verte (2001)
- 60 M\$: aménagement du Sentier Oka Mont-Saint-Hilaire (143 km) (2012-2017)
(dont 16 M\$ pour la passerelle permettant de relier Longueuil et Boucherville)
- 0,5 M\$: conception et aménagement de la vélostation Deux-Montagnes (2013)
- 2 M\$: réfection de la piste l'Estriade (Granby (2015-2016)
- 2,7 M\$: passerelle Bourdages, Québec (2015-2016)
- 2,3 M\$: passerelle de la rue Soumande, Québec (2015-2016)
- 1 M\$: passage dénivelé sous la route 132 au Bic - Route verte (2017)
- 1 M\$: passage dénivelé sous la Montée Ryan sur le territoire de Mont-Tremblant (2017)
- 3,5 M\$: passerelle Harlaka au-dessus de l'autoroute 20, à Lévis (2017)
- 0,5 M\$: conception et aménagement d'une vélostation à Sainte-Julie (2018)
- 15 M\$: passerelle de Normandie (route 132) sur le territoire de la Ville de Longueuil (2018)
- 3 M\$: Passerelle du parc des Saules, Québec (2018)

*sur la base des estimations fournies par les autorités concernées

Modifier le visage de nos villes pour faciliter le transport actif et augmenter les parts modales de la marche et du vélo ne peut se faire que par le biais d'un partenariat réel entre le milieu municipal et le gouvernement du Québec. L'effort municipal progresse et les avancées enregistrées par le Mouvement vélosympathique⁹ l'illustrent bien. En 2019, les cinq plus importantes municipalités du Québec investiront ensemble **31,1 M\$** dans les infrastructures cyclables.

Investissements dans les infrastructures cyclables en 2018 et 2019 dans les cinq villes les plus importantes au Québec						
En millions de \$						
	2018	Population	Per capita_2018	2019	Population	Per capita_2019
Gatineau	500 000 \$	284 373	2 \$	2 000 000 \$	284 373	7 \$
Laval	1 000 000 \$	437 413	2 \$	1 500 000 \$	437 413	3 \$
Montréal	9 900 000 \$	1 900 000	5 \$	*15 000 000 \$	1 900 000	8 \$
Longueuil	4 000 000 \$	240 000	17 \$	3 000 000 \$	246 000	12 \$
Québec	4 500 000 \$	531 900	8 \$	** 9 600 000 \$	585 485	16 \$
TOTAL 5 VILLES	19 900 000 \$			31 100 000 \$		
Québec (province) -PMD Investissements en infrastructures				22 400 000 \$	8 341 500	3 \$

*Excluant les mesures d'apaisement de la circulation réalisées par les arrondissements

**Incluant la passerelle du Vieux-Port

⁹ Lancé en 2015 par Vélo Québec, le mouvement VÉLOSYPATHIQUE encourage les collectivités et les organisations à faire du vélo une réelle option en matière de transport et de loisirs pour tous.

Notre proposition pour le budget du Québec

Nous comprenons qu'à court terme le gouvernement du Québec dispose de 22,4 M\$ annuellement pour aménager des infrastructures cyclables et assurer leur entretien (25 M\$ incluant le développement de systèmes de vélos en libre-service).

Pour la période de cinq ans de la Politique de mobilité durable (PMD), les 125,2 M\$ dans le vélo et la mobilité active représente à peine plus de 1% des quelque 9,7 milliards de dollars dévolus à la mobilité durable pour la période 2018-2023.

Par ailleurs, nous savons que les cinq plus importantes municipalités du Québec investiront ensemble 31,1 M\$ au cours de l'année 2019.

Dans ce contexte, nous croyons que la part du gouvernement du Québec doit être bonifiée.

À court terme. . .

Nous proposons au gouvernement du Québec :

- de déployer l'ensemble des programmes de financement des infrastructures cyclables prévus à la Politique de mobilité durable;
- de dégager, à même le Fonds vert, des sommes supplémentaires non prévues aux budgets de l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Communauté métropolitaine de Montréal pour assurer la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain et favoriser la connexion du réseau cyclable au futur Réseau électrique métropolitain (REM) ;
- d'amorcer le processus qui permettra de diriger des sommes en provenance du Fonds des infrastructures en transport du Canada (FITC) vers l'aménagement d'infrastructures cyclables et le maintien des actifs. Selon la compilation à jour d'Infrastructure Canada, près de 150 M\$ prévus dans la phase I de ce programme n'ont pas encore été utilisés par le Québec¹⁰;
- de démarrer le travail qui conduira à la mise en place des mesures économiques favorisant l'augmentation de la mobilité active (viser des mesures dans le budget 2020-2021).

À moyen terme...

À la suite de l'annonce du ministre des Transports du 25 janvier dernier, il est prévu la mise sur pied d'un chantier d'une durée d'un an sur le financement de la PMD pour générer des investissements supérieurs à ce qui est actuellement prévu. Il s'agit d'une excellente occasion

¹⁰ Plan Investir dans le Canada : Ententes bilatérales d'Infrastructure Canada.

<https://www.infrastructure.gc.ca/pt-sp/index-fra.html>

de revoir à la hausse les investissements en faveur du transport actif pour l'ensemble du terme de la PMD.

Pour changer le visage des municipalités du Québec et réellement favoriser le transport actif, nous proposons dans la plateforme *Vision vélo 2025*¹¹ une cible de 100 M\$ pour quelques années du moins, partagé entre le gouvernement du Québec et le Fonds des infrastructures du Canada (FITC).

Un tel programme d'investissement permettrait de couvrir les volets suivants :

- aménagements cyclables en milieu urbain;
- infrastructures majeures (ponts, passerelles, accès aux transports publics);
- développement de la Route verte et de ses embranchements;
- maintien des actifs (réfection, entretien, mise aux normes) – ensemble du réseau cyclable québécois, incluant la Route verte.

En conclusion : demeurer un leader et faire progresser le Québec

Nous avons fait référence au formidable potentiel du vélo et aux bénéfices que son usage représente pour notre société. Nous avons fait référence au leadership que peut exercer le Québec en la matière. Nous avons traité du rôle que peut jouer le gouvernement fédéral, en appuyant les initiatives des provinces dans le développement des infrastructures de transport actif grâce au FITC. À cela, il faut ajouter le rôle majeur des municipalités qui peuvent le mieux agir directement sur le terrain pour créer des environnements favorables à la marche et au vélo.

Nous invitons le gouvernement du Québec à donner un signal fort en faveur de la santé, de l'économie et du développement durable et à investir davantage dans le vélo et les infrastructures de transport actif. Nous sommes d'avis que la *Politique sur la mobilité durable* est le véhicule par excellence pour ces investissements.

¹¹ <http://www.velo.qc.ca/fr/vision-velo-2025>