

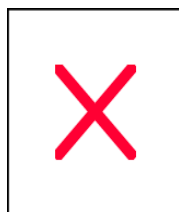
---

**Le vélo urbain : l'option de transport moderne**

---

**Mémoire de Vélo Québec**

**présenté à  
la Commission parlementaire sur la mise en œuvre  
du Protocole de Kyoto**



**FÉVRIER 2003**

## **Table des matières**

Résumé .....	3
Avant-propos.....	4
Introduction .....	5
Kyoto : une perche tendue pour le changement .....	6
Les instruments du changement .....	6
La solidarité planétaire .....	7
Le vélo considéré comme véhicule .....	8
La stratégie québécoise .....	9
La Politique vélo.....	9
Nos recommandations en trois points .....	11
1- Une politique gouvernementale sur le vélo .....	11
2- Un programme d'investissements.....	11
3- Un programme de déductions .....	11
Vélo Québec .....	12
Lectures indispensables.....	13

## Résumé

Vélo Québec souhaite que le vélo soit reconnu comme mode de transport à part entière. Kyoto doit être saisi comme tremplin à un changement majeur en matière de transport. Le vélo n'est pas une panacée, mais en combinaison avec tous les modes de déplacement disponibles, il apparaît comme un outil de transport d'une formidable polyvalence.

### **Vélo Québec présente trois recommandations :**

#### **1- Une politique gouvernementale sur le vélo**

La politique sur le vélo du ministère des Transports doit devenir une véritable politique gouvernementale. Le gouvernement devra donner l'exemple. Une promotion vigoureuse des bienfaits du vélo et de la marche s'impose.

#### **2- Un programme d'investissements**

Le gouvernement du Québec doit mettre en place un programme qui, au cours des 10 prochaines années, permettra des investissements en partenariat avec le milieu municipal de l'ordre de 10 millions de dollars annuellement. Cet effort serait dédié essentiellement au développement d'infrastructures.

#### **3- Un programme de déductions**

À l'instar de la proposition « redevances et remises pour les véhicules motorisés », nous recommandons l'octroi d'une allocation lors de l'achat d'une bicyclette, de même que des avantages pour les cyclistes en milieu de travail.

## **Avant-propos**

**O**n pouvait lire, dans un mémoire de Vélo Québec écrit en 1995 : « Parler de transport à vélo au Québec, c'est au mieux sympathique, au pire folklorique. » En 2003, il serait temps de rendre un tel constat irrecevable, ou à tout le moins de s'inquiéter sérieusement des conditions qui le rendent valable, si tel est le cas.

Vélo Québec récidive, dans le débat sur les transports, armé d'une expérience, d'une expertise et d'une réflexion qui ne datent pas d'hier. Voilà 36 ans que cette association sans but lucratif se voue à la promotion et au développement du vélo. À ce chapitre, un constat s'impose : le vélo est, à l'heure actuelle, un moyen de transport au moins occasionnel pour quelque 500 000 personnes au Québec. Parmi celles-ci, 150 000 l'utilisent comme principal moyen de transport.

Compte tenu de l'immense potentiel encore inexploité de l'utilisation de la bicyclette, compte tenu des démonstrations probantes que constituent plusieurs réalités urbaines européennes, nous estimons que le discours relatif au cyclisme mérite une réception qui le situe au-delà du folklore.

## Introduction

Le discours sur la congestion routière et la pollution qui en découle est un discours récurrent. C'est un discours connu, ressassé, dont le contenu ne suscite guère, dans bien des cas, qu'une résignation ennuyée. Tellement que cette répétition, conjuguée à un certain caractère d'évidence, a passablement émoussé la surprise, l'indignation et la volonté de changement qui — peut-on dire *normalement* ? — devraient accompagner un tel constat. Après maintes consultations et études, tenues au Québec et au Canada, ce constat se résume concrètement à quelques données simples et irréfutables :

- Le secteur des transports, au Québec, est actuellement responsable de 80 % de la pollution atmosphérique.
- Le kilométrage parcouru par les automobilistes québécois a doublé de 1986 à 1997, et continue de s'accroître.
- La congestion routière est un problème suffisamment important et chronique (principalement à Montréal) pour qu'aient été envisagés, au cours des dernières années, divers scénarios pour atténuer le problème.
- Le nombre de personnes par voiture est en régression (ici comme partout dans le monde).
- En 1998, les émissions de CO<sub>2</sub> (un des gaz les plus « actifs » pour l'effet de serre) dues au transport routier étaient de 37 millions de tonnes.
- « Les prévisions de consommation de carburant et conséquemment d'émissions de gaz à effet de serre pour 2011 indiquent une progression de 13 % par rapport à 1996. » (Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques).
- « L'analyse des divers modes de transport au Québec démontre que malheureusement, les véhicules dont l'efficacité énergétique est la plus faible et les émissions de gaz à effet de serre les plus élevées sont en forte croissance. » (Idem).

Ces données — dont la liste pourrait être allongée et détaillée, et qui ne portent pas à l'optimisme — sont connues et ne font l'objet d'aucune contestation. Le problème de la pollution, et plus particulièrement des gaz à effet de serre est suffisamment « clair » pour être précisément chiffré.

Les discussions autour du Protocole de Kyoto ne touchent pas l'identification du problème ; elles envisagent des solutions concrètes pour le « régler ». Pour le Québec, Kyoto doit s'événer la plaque tournante vers des changements majeurs ; pas seulement

constitués d'infrastructures et de solutions à *grand déploiement*. Kyoto est l'occasion pour le Québec de s'ouvrir à une conception du transport *différente* : non pas « alternative », et encore moins folklorique ; simplement *moderne*.

## **Kyoto : une perche tendue pour le changement**

Plus que jamais, nos besoins en mobilité sont nombreux et complexes. Or toutes les villes se butent au problème de l'accroissement du parc automobile et de celui plus important encore du kilométrage automobile ; ces deux phénomènes devant composer avec l'élasticité d'un réseau routier qui — il faudra un jour en convenir — n'est pas infinie.

À vrai dire, toutes les démarches d'amélioration, d'élargissement, voire d'ajout, consacrées au réseau routier apparaissent comme autant de colmatages de fissures condamnées à réapparaître tôt ou tard. Le réseau routier des villes et de leurs entrées est saturé. Aussi est-il étonnant de voir surgir des propositions visant à faciliter l'entrée en ville des automobilistes en provenance de la périphérie, comme si cet afflux supplémentaire allait trouver, une fois en territoire urbain, un espace et une fluidité qui lui faisaient déjà défaut.

Il y a assurément un grain de sable dans cet engrenage, dans cette succession de colmatages qui nous ramènent invariablement au point de départ, pour ne pas dire au point d'arrêt. En fait, ce grain de sable est énorme : il est l'échec de la croyance qui veut que l'automobile soit la solution unique à nos problèmes de déplacement. Cela relève en fait d'un passéisme qui s'ignore. En 2003, s'en remettre à l'automobile, et seulement à l'automobile, c'est miser sur une solution qui n'en est plus une depuis déjà assez longtemps.

## **Les instruments du changement**

La prédominance de l'automobile ne relève pas uniquement d'un carrefour de circonstances ou d'une supériorité intrinsèque; on le sait, ce sont les décisions ayant trait au transport et à la planification du territoire qui rendent l'automobile quasi indispensable. Des actions concrètes en matière de transport ont montré que le public est disposé à répondre favorablement à des offres intéressantes. C'est le cas, notamment, de la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, à Montréal. Mais il faut reconnaître que, abstraction faite de quelques cas d'exception, le transport en commun est souvent, au Québec, le mode de transport des exclus de l'automobile.

Il nous semble clair, à ce chapitre, qu'une offre bonifiée du transport collectif doit *précéder* les invitations lancées au public. Dans l'état actuel des choses, reconnaissons qu'il est facile à un automobiliste de plaider pour l'efficacité — même très relative — de sa voiture. Les investissements dans le transport en commun, plutôt élevés, ne peuvent être faits en fonction d'une rentabilité immédiate ; ils sont les instruments d'un appel au changement, et cela ne peut se faire du jour au lendemain. Il est essentiel que l'automobiliste à qui l'on demande de renoncer au transport motorisé individuel puisse se tourner vers d'autres options tout aussi valables.

## **La solidarité planétaire**

Au Royaume-Uni, des mesures de limitation des stationnements et des tarifs dissuasifs pour décourager l'usage de la voiture individuelle ont été mis en place. Une politique cyclable nationale (la National Cycling Strategy) existe depuis 1996. En Suisse, la Confédération encourage les cantons à réaliser des aménagements réducteurs de vitesse et assurant un meilleur partage de la voirie au profit des cyclistes. En Allemagne, outre le fait que le parc de bicyclettes se chiffre à 75 millions d'unités (par rapport à 50 millions de véhicules motorisés), le Code de la route comprend depuis 1997 des amendements jouant en faveur des cyclistes. L'Italie compte sur de nombreuses zones à trafic limité, et l'on sait que certaines villes sont caractérisées par une très forte présence cycliste. De plus, la nouvelle loi sur le « financement de la mobilité cycliste », accompagnée d'un fonds spécial, a fait franchir un pas de plus aux Italiens. Enfin le Danemark, les Pays-Bas, le Japon... sont depuis longtemps dotés d'importantes infrastructures et caractérisés par une solide culture cycliste. Cet exercice, appliqué aux villes, pourrait durer longtemps.

L'évocation de ces cas témoigne d'une part d'une attitude et d'une *confiance* à l'égard de la bicyclette, mais d'autre part, et surtout, elle vise à rappeler que le problème des gaz à effet de serre (entre autres) ne saurait trouver d'avenue sans une *solidarité planétaire*. Ce terme qui fera peut-être sourciller ne saurait être exprimé autrement. En effet, plus que jamais, la réalité des problèmes environnementaux nous rappellera que nous vivons tous sur la même planète, les pollueurs comme les autres. Le Québec, officiellement favorable au Protocole de Kyoto, se doit de joindre le peloton des pays qui prônent un « respect des engagements », « une approche proactive à l'égard du Protocole », et qui cherchent à « minimiser [les] besoins d'adaptation aux changements climatiques ».

## **Le vélo considéré comme véhicule**

Il faut remarquer que le dénominateur commun aux exemples précédents réside en une volonté gouvernementale qui s'est traduite chaque fois par une politique précise à l'égard du vélo. De telles politiques, indispensables à des avancées significatives de la place de la bicyclette, témoignent des espoirs investis dans le vélo, et surtout de la reconnaissance d'un statut : le vélo est un véhicule, point à la ligne. Pas un véhicule seulement récréatif, pas un véhicule « alternatif » (terme incorrect dans tous les sens du terme) ou encore fantaisiste ; mais un véhicule comme un autre, comme tout autre moyen de transport. Se demande-t-on si l'employé — cadre, manœuvre, professionnel, journaliste, fonctionnaire — qui s'est déplacé au travail à vélo l'a fait de façon *moins sérieuse* que celui qui s'y est déplacé en voiture ? S'est-il *moins déplacé* qu'un automobiliste ?

Le vélo se bute en réalité au départ à un problème de définition. Lorsque par exemple on lit dans le Plan d'action du document *Contexte et orientations du gouvernement du Québec pour la mise en œuvre du Protocole de Kyoto* qu'il faut « favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs (par ex. vélo, trains de banlieue, et transport en commun) », on constate que le vélo — comme les autres modes de transport cités — est victime de ce que l'on pourrait appeler *l'autocentrisme*. L'hégémonie de la voiture n'est pas un destin ou une nécessité, elle est un état de fait, un état actuel des choses. Pourtant, tout se passe comme si la voiture était le centre immuable autour duquel toute la planification routière devait s'articuler. Il faut de toute évidence composer avec une réalité au sein de laquelle l'automobile occupe la plus grande place ; mais il faut impérativement cesser d'en attendre les solutions aux problèmes de déplacement. Or c'est le pas conceptuel, pour ainsi dire, qu'il faudra franchir au Québec, tel qu'il a été franchi avec de spectaculaires résultats au Japon, dans plusieurs villes d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas, et d'une ville — pour prendre un exemple plus proche de nous — comme Portland Or., où des décisions radicales ont été couronnées d'un succès inespéré.

Pour le répéter autrement, il est manifeste que la société québécoise est mûre — Kyoto en est le tremplin, le prétexte rêvés — pour une réflexion globale portant sur le transport. La stratégie québécoise à l'égard de la diminution des gaz à effet de serre doit être le point de départ de cette réflexion globale ; elle doit déboucher sur des actions en profondeur. Il en va non seulement de la diminution des GES, mais également, et tout autant, de la qualité de vie dans nos villes et de la santé de la population.



## La stratégie québécoise

Jamais, au cours de tous les débats portant sur le transport, Vélo Québec n'a présenté l'utilisation de la bicyclette comme la panacée. Pas plus que la voiture, le vélo ne peut être considéré comme la solution unique aux problèmes de déplacement. Cependant, envisagé sur un mode alternatif — au sens propre du terme, c'est-à-dire en alternance avec d'autres modes de transport, en alternance avec lui-même (d'une journée à l'autre), en alternance saisonnière —, le vélo est un outil de transport d'une formidable polyvalence.

Mais de façon réaliste, jamais le vélo ne sera adopté (de toutes sortes de façons, à toutes sortes de fréquences) tant que ne seront pas réunies les conditions minimales qui facilitent son utilisation. Ces conditions, elles sont, pour certaines d'entre elles, d'une navrante simplicité. Vient en tête de liste le stationnement. À Montréal, des vélos trônent partout sur le mobilier urbain, accrochés aux parcomètres, aux poteaux de signalisation, aux clôtures. Dans une province qui compte un parc de bicyclettes de 3,5 millions d'unités, et dont 49 % de la population est cycliste, cette situation est navrante compte tenu de la simplicité et des coûts de la « solution ».

La question du réseau cyclable, évidemment plus complexe et plus coûteuse, présente des lacunes analogues. Toutes choses mises en perspective, les investissements consentis pour favoriser le transport à vélo ont été marginaux au Québec. Or s'il est vrai, comme nous le supposons plus tôt, qu'une offre « alléchante » en matière de transport collectif doit *précéder* les incitations à l'utiliser, il en va de même de la bicyclette. Les freins à la pratique sont connus (de nombreux sondages et études en témoignent) : ce sont, avant toutes choses, le vol et la sécurité. Il est malaisé, dans ces circonstances, de plaider pour l'utilisation du vélo, sur fond de cocktail transport, si le simple fait de laisser un vélo à une station de métro est une source constante d'inquiétude. Nous croyons fermement qu'il faut consolider les aspects les plus élémentaires liés à l'utilisation quotidienne de la bicyclette pour que l'idée d'une combinaison modale du transport puisse enfin apparaître, comme une possibilité supplémentaire, comme une plus value à la bicyclette.

## La Politique vélo

Le ministère des Transports du Québec a énoncé une Politique vélo dès 1995. On y trouve l'expression d'une attitude favorable à l'égard du vélo, qui peut se résumer par un des objectifs poursuivis : « L'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport ». Malheureusement, force est de reconnaître que les démarches concrètes en vue d'alimenter cet encouragement ont été plutôt marginales.

Certes, le gouvernement du Québec peut citer à son actif la réalisation de la Route verte, et c'est là une réalisation remarquable qui, à moyen terme, pourrait avoir des répercussions au delà des attentes initiales. Mais la Route verte est avant tout un itinéraire cyclable de nature récréotouristique.

En matière de transport proprement dit, quelques actions de l'Agence métropolitaine de transport et quelques investissements ça et là résument les démarches.

Apparemment, les coûts des infrastructures cyclistes sont perçus comme étant élevés. Question de perception. Le jour où l'on finira par considérer les investissements liés au vélo comme des investissements pour le *réseau routier*, pour des *utilisateurs du réseau routier*, il apparaîtra plutôt que ces coûts sont plus que raisonnables. Qu'en est-il au juste ? L'exemple de la Route verte est probant : quelque 100 millions de dollars, investis en une dizaine d'années, ont permis de construire un réseau cyclable national de plus de 3000 km, sillonnant toutes les régions du Québec, et s'avérant d'ors et déjà une infrastructure touristique d'importance.

Le développement de réseaux cyclables urbains est évidemment plus complexe que celui d'un réseau à vocation principalement touristique. Mais que ne serait-il pas possible de réaliser avec un investissement similaire pour les 10 prochaines années ! Avec 10 millions de dollars par année, les conditions générales liées à l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport s'en trouveraient métamorphosées. Des efforts parallèles accrus du côté du transport en commun — qui s'avèrent indispensables dans la conjoncture actuelle — auraient tôt fait de constituer cette *offre*, cette *autre option* à l'automobile, sans laquelle les choses risquent de ne pas bouger beaucoup.

Nous terminerons avec des recommandations précises, inspirées en partie de la Politique sur le vélo du ministère des Transports, sans nous attarder encore une fois sur les vertus écologiques de la bicyclette (que l'on peut chiffrer « par défaut », en estimant ce que le remplacement de tant de voitures par autant de vélos peut épargner en tonnes de CO<sub>2</sub><sup>1</sup>) ; ces vertus sont simples : le vélo produit une pollution zéro, tout simplement, sans même parler de l'émission tout aussi nulle de décibels (un problème de plus en plus harassant dans nos villes), et enfin de l'espace insignifiant qu'occupe une bicyclette, tant dans un stationnement que sur un réseau routier.

---

<sup>1</sup> Ces calculs ont déjà été réalisés par l'INRS-Urbanisation. Voir le document *L'impact du vélo sur le gaz à effet de serre au Québec*, mars 2000.

## **Nos recommandations en trois points**

### **1- Une politique gouvernementale sur le vélo**

Le Québec, par le biais du ministère des Transports, a déjà énoncé sa Politique sur le vélo. Il reste à souhaiter qu'elle devienne une véritable politique gouvernementale. Que l'on redonne toute la vigueur nécessaire à l'un des objectifs actuels de la *Politique*, c'est-à-dire de favoriser l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que le gouvernement du Québec et l'ensemble de ses ministères et organismes participent à l'effort. Cette politique gouvernementale doit notamment comprendre l'installation de stationnements vélo et de vestiaires dans les immeubles gouvernementaux. Elle devrait également donner naissance à une promotion vigoureuse des bienfaits du vélo et de la marche dans la vie quotidienne.

### **2- Un programme d'investissements**

Le gouvernement du Québec (Transports, Affaires municipales, Environnement, etc.) doit mettre en place un programme qui, au cours des 10 prochaines années, permettra des investissements en partenariat avec le milieu municipal de l'ordre de 10 millions de dollars annuellement. Cet effort serait dédié essentiellement au développement d'infrastructures (pistes, chaussées, stationnements, aménagements aux abords des écoles, etc.) pour favoriser l'utilisation du vélo dans les villes du Québec.

### **3- Un programme de déductions**

À l'instar de ce qui est proposé par le gouvernement dans le cadre du système de redevances et de remises pour les véhicules motorisés, nous recommandons l'octroi d'une allocation lors de l'achat d'une bicyclette.

Des avantages financiers pourraient par ailleurs être versés à des cyclistes en guise de compensation ou de traitement équitable, lorsqu'ils n'utilisent pas, à leur lieu de travail, des installations comme des stationnements souterrains, dont les coûts sont extrêmement élevés, et dont profitent les automobilistes.

Pour la première fois de son histoire, le Québec est amené, grâce aux débats entourant la ratification du Protocole de Kyoto, à envisager le problème de la pollution liée au transport avec pragmatisme. Ce débat est opportun : il force *maintenant* la prise de décisions qui, tôt ou tard, se seraient imposées. Il s'agira selon nous de surmonter une réticence naturelle au changement ; il s'agira d'opter avec fermeté pour des choix environnementaux, et d'inscrire ainsi le Québec au sein des nations qui optent pour les solutions modernes de transport.

## Vélo Québec

Fondé il y a 33 ans, Vélo Québec est un organisme sans but lucratif qui a pour mission d'encourager et de faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisirs, de tourisme et de transport. Sa mission s'exerce dans une perspective de promotion de l'amélioration du cadre de vie et de protection de l'environnement urbain et rural. Vélo Québec compte des membres dans toutes les régions du Québec. Au fil des ans, il a mis sur pied une maison d'édition (Les Éditions Tricycle) qui publie notamment les magazines *Vélo Mag* et *Géo Plein air* et plusieurs guides et cartes de randonnée. Vélo Québec est aussi à l'origine du Tour de l'Île de Montréal, entité maintenant indépendante et véritable machine de promotion du vélo et du tourisme à vélo. Son agence, les Voyages du Tour de l'Île, fait voyager plus de 4 000 Québécois et Québécoises chaque année au Québec, au Canada et en Europe.

Vélo Québec est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière, notamment par la publication, en collaboration avec le ministère des Transports, de deux éditions du *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*.

Enfin, Vélo Québec coordonne, depuis 1995, le développement de la Route verte, un itinéraire cyclable qui, en 2005, comptera plus de 4 000 kilomètres. Il est également l'initiateur et l'animateur du Réseau vélo métropolitain, dans la région de Montréal, depuis 1998.

## Lectures indispensables

MICHEL LABRECQUE (1997). Le Cocktail Transport, la solution pour freiner le déclin du transport en commun. Le Groupe vélo. 41 p.

VÉLO QUÉBEC (2000). L'état du vélo au Québec en 2000. 11 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (1995). Politique sur le vélo. 22 p.

INRS-URBANISATION (2000). L'impact du vélo sur les gaz à effet de serre au Québec, Rapport présenté à Vélo Québec. 24 p.

VÉLO QUÉBEC (2000). Les gaz à effet de serre et le vélo, scénarios pour l'avenir — Une contribution au Groupe de travail sur les transports du Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques.

VÉLO QUÉBEC (1995). D'une pierre deux coups — La promotion du Cocktail Transport : une façon d'économiser de l'énergie et de préserver l'environnement. Mémoire présenté par Vélo Québec au Débat public sur l'énergie. 20 p.