



Politique gouvernementale sur la mobilité durable :

VALORISER LA MOBILITÉ ACTIVE ET MISER SUR LE COCKTAIL TRANSPORT!

présenté au ministère des Transports,
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports



/ AOÛT 2017

CONTENU

Introduction	3
1. Un alignement des planètes fantastique!	4
2. L'occasion de revoir notre modèle	4
3. Pourquoi considérer le vélo dans une politique de mobilité durable?	5
4. Nos propositions	9
Conclusion	13
À propos de Vélo Québec	14

INTRODUCTION

C'est avec beaucoup d'intérêt que Vélo Québec participe à l'actuelle consultation sur le projet de *Politique gouvernementale sur la mobilité durable*. Nous saluons bien sûr la volonté du ministre de donner suite aux engagements du Plan d'action contre les changements climatiques de 2013-2020. De donner suite également aux engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre pris par le Québec et le Canada lors de la *Conférence mondiale sur le climat (COP21)*, à Paris en 2015. L'accord historique et universel de Paris 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 »¹. Nous croyons qu'il serait de bon ton que le Québec en tienne compte et intègre cette dimension dans toute stratégie qui touche à la planification de la mobilité des personnes et au financement des infrastructures en transport.

Le 9 juin dernier, le MTMDET conviait à Québec une centaine de personnes provenant de différents organismes de la société civile intéressés par la mobilité durable et par toutes les questions qui en découlent. Nous y étions et avons contribué au lancement de ces travaux d'élaboration d'une politique gouvernementale sur la mobilité durable. Lorsque l'on prend connaissance de la synthèse des discussions en ateliers lors de cette journée, on ne peut qu'être remplis d'espoir. Non seulement en raison des messages qui ont été portés lors de cette journée du 9 juin, mais par le consensus sur un certain nombre d'idées et de concepts que devrait considérer le gouvernement du Québec s'il souhaite donner le plus de crédibilité possible à cette démarche. Nous adhérons pleinement au constat qui a été fait le 9 juin et au fait qu'une attention particulière doit être accordée aux questions suivantes dans l'élaboration de cette politique et des actions qui devraient en découler :

- > Le lien essentiel entre la mobilité durable et l'aménagement du territoire;
- > L'importance d'établir une équité dans le financement des systèmes de transport et de revoir la répartition des budgets alloués actuellement à l'auto solo au détriment des transports publics et des transports actifs;
- > Les gains qui seront réalisés sur le plan de la santé et de la sécurité routière à partir du moment où sera encouragé le transfert modal depuis l'auto solo vers les transports publics et les transports actifs (marche, vélo).

¹Allocution de clôture de Laurent Fabius, président de la Conférence mondiale sur le climat (COP21).

1. UN ALIGNEMENT DES PLANÈTES FANTASTIQUE!

Avec le projet actuel de politique gouvernementale sur la mobilité durable, nous sommes en présence d'un rare alignement des planètes. En plus de découler du *Plan d'action sur les changements climatiques*, cette politique sera en lien direct avec trois politiques et stratégies récentes du gouvernement :

- > La stratégie énergétique
- > La politique gouvernementale de prévention en santé
- > La politique de l'activité physique, du sport et du loisir 2027

Trois politiques et stratégies qui accordent une place de choix à la promotion des saines habitudes de vie et des modes de vie physiquement actifs. À partir de cela, toute initiative de promotion et de développement de la mobilité durable par une politique gouvernementale vient alors donner encore plus de sens à toutes ces intentions préalablement mises de l'avant. Elle permet de concrétiser ces intentions dans le quotidien des citoyens du Québec, sur le parcours vers l'école ou le travail. En prenant soin bien sûr de formuler des objectifs audacieux et d'y allouer les fonds nécessaires.

2. L'OCCASION DE REVOIR NOTRE MODÈLE

L'aménagement du territoire, destiné en priorité à la voiture individuelle, est un modèle coûteux qui a primé au cours des cinquante dernières années et que notre société n'a plus les moyens de soutenir. La discussion à ce sujet dépasse le débat sur les choix de transport. Compte tenu des coûts exponentiels d'entretien des infrastructures auxquels nos gouvernements sont confrontés, cela devient un enjeu de société. Si on ajoute à cela la production des GES, les coûts associés à la congestion routière, à l'inefficacité des déplacements et à la sédentarité associée aux déplacements individuels en automobile, nos attentes à l'égard d'une politique sur la mobilité durable sont évidemment très élevées. Au cours des trente dernières années, le système de transport au Québec s'est développé à la pièce. Collectivement, nous avons continué à investir massivement dans les déplacements en auto solo et avons négligé ce qui devrait être à la base de la mobilité durable : le transport collectif et les transports actifs.

Nous nous attendons d'une politique sur la mobilité durable qu'elle permette de faire migrer graduellement les investissements vers les transports collectifs et actifs. Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI), afin que rapidement une majorité des fonds soient dirigés en mobilité durable. La répartition actuelle qui est d'environ 70 % pour le réseau routier et de 30 % pour le transport collectif devrait être en fait inversée comme l'a fait l'Ontario. Pour y arriver, il faudra immanquablement rehausser le cadre financier actuel. Toujours en Ontario, on prévoit investir sur 10 ans 5 fois plus par habitant que ne le fait le Québec dans le développement des infrastructures de transport en commun.

3. POURQUOI CONSIDÉRER LE VÉLO DANS UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ?

1. LE VÉLO EST POPULAIRE!

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 vélo². 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 motorisé³. 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 cyclistes⁴.

²Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec*.

³2015. 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

⁴UN 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 semaine⁵. Cela représente 10 millions d'heures d'activité physique hebdomadaire. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) propose un outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo appelé HEAT (Health Economic Assessment Tool)⁶. Selon cette méthode de calcul, la pratique actuelle du vélo au Québec aiderait à prévenir 390 décès par année, ce qui se traduirait annuellement par une valeur économique de 2,6 milliards de dollars.

3. IL PARTICIPE À LA STRATÉGIE DE LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

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 GES. Les politiques en faveur du vélo et les aménagements cyclables font partie de ces mesures peu onéreuses et qui s'implantent facilement. Déjà en 2008, dans le préambule à la Politique sur le vélo révisée, on faisait référence au potentiel du vélo : « *Alors que les transports sont considérés au Québec comme une des principales causes des émissions des gaz à effet de serre, nous devons continuer de promouvoir les déplacements à vélo comme une solution pour la santé de la population et celle de nos villes* ». En 2011, c'est le ministre des Finances, Raymond Bachand, qui exprimait « *une volonté ferme d'intégrer le vélo dans la stratégie gouvernementale de développement durable* » (Discours sur le budget, 2011). Dans son Plan économique 2016, le gouvernement du Québec reconnaît encore une fois les bénéfices du vélo et des infrastructures cyclables : « *[...] par son envergure et son rayonnement, la Route verte encourage le transfert modal de l'automobile vers le transport actif, contribuant ainsi à diminuer les émissions de GES.* (Le plan économique du Québec, ministère des Finances, mars 2016)

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.

⁵L'état du vélo au Québec en 2015.

⁶Cet 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.

5. LE VÉLO ET SON ÉNORME POTENTIEL

Nous savons tous que le vélo est populaire au Québec, et il l'est de plus en plus à des fins de mobilité quotidienne. 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. Les villes de Séville et de Berlin ont mis le cap sur des mesures de déplacement à vélo alors qu'elles vivaient des problèmes financiers importants. Il n'y a pas si longtemps encore, le vélo était essentiellement considéré comme un loisir. Aujourd'hui, Montréal en est un bel exemple, le vélo est un moyen crédible et légitime de se déplacer en ville. L'arrivée du BIXI en 2009 l'a mis en évidence : femmes et hommes en tenue de bureau ont vu là une façon agréable et efficace de se déplacer au centre-ville ou vers les stations de métro et de trains.

Et le potentiel est grand, beaucoup plus grand qu'on ne pourrait le croire. 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. La future politique sur la mobilité durable doit en tenir compte.

6. DE CONCERT AVEC LE MILIEU MUNICIPAL

Modifier l'environnement pour rendre nos routes et nos rues plus conviviales, plus sécuritaires fait obligatoirement appel à plusieurs acteurs. Le MDTMDET sera toujours un acteur clé à ce chapitre, par le développement de ses propres infrastructures et par les barrières à la mobilité active qu'elles créent souvent dans les milieux urbanisés. La Politique sur le vélo actuelle prévoit certaines modalités pour accommoder cyclistes et piétons, mais les mesures ne sont pas toujours systématiquement appliquées. À preuve, la dalle-parc prévue au projet de réfection de l'échangeur Turcot, retirée des plans initiaux. Le milieu municipal est l'autre partenaire majeur de ce grand chantier de la mobilité active. Et la bonne nouvelle est qu'il y a actuellement un mouvement dans les villes du Québec. Le développement d'axes cyclables, le déploiement de mesure d'apaisement de la circulation, l'ajustement des limites de vitesse en fonction de la présence des piétons et des cyclistes sont autant de signes par lesquels se traduit ce mouvement. Le Mouvement vélosympathique, une initiative de Vélo Québec qui amène les villes à se mesurer aux autres et à elles-mêmes, suscite de plus en plus d'intérêt. Enfin, les investissements prennent aussi plus d'ampleur. En 2017, les cinq plus importantes villes du Québec investiront à elles seules plus de 30 M\$ pour aménager des infrastructures cyclables.

⁷Morency, 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.

7. UN INVESTISSEMENT À HAUT RENDEMENT

Le vélo constitue un maillon important 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.

8. NOUS PERMET DE MISER SUR NOS RÉUSSITES!

Lors de la Conférence mondiale sur le climat à Paris, en 2015, le Québec s'est illustré et a fait preuve de leadership dans la lutte contre les gaz à effet de serre (GES). Les défis demeurent, mais nous sommes maintenant considérés parmi les acteurs créatifs dans cet enjeu planétaire. Sur la scène canadienne et internationale, le Québec s'illustre aussi dans un autre domaine : le vélo. Le Québec fait souvent figure de modèle, par la façon dont ses citoyens ont adopté le vélo, mais aussi par les progrès enregistrés au cours des 20 dernières années en faveur du vélo. 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 1992, toutes sources confondues (provinciale, municipale, fédérale), le réseau cyclable représente un actif de 375 M\$.

9. DANS LA SUITE DE LA POLITIQUE SUR LE VÉLO

La Politique sur le vélo, adoptée par le ministère des Transports en 1995, puis révisée en 2008, s'appuyait sur trois principes :

- > La recherche de la sécurité et de la mobilité des cyclistes sur le territoire;
- > L'adéquation entre, d'une part, les coûts liés à l'offre en matière de voies cyclables et de voirie conviviale pour les cyclistes et, d'autre part, les bénéfices en matière de déplacements actifs sécuritaires;
- > Le partage de responsabilités entre tous les intervenants gouvernementaux, municipaux, associatifs ou autres, visant la poursuite des objectifs contenus dans la Politique sur le vélo.

Cette politique fixait également des cibles en ce qui concerne la progression de la part modale du vélo et l'expansion du réseau cyclable notamment. On constate aujourd'hui que ces cibles sont dépassées ou elles seront atteintes bien avant l'horizon 2020 auquel se référait cette politique. *La Politique de mobilité durable doit être dotée de moyens substantiels* et viser des objectifs ambitieux. Nous estimons que les citoyens du Québec sont prêts pour une telle politique.

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

4. NOS PROPOSITIONS

UN ARRIMAGE ESSENTIEL

Le projet actuel de politique gouvernementale sur la mobilité durable découle du Plan d'action sur les changements climatiques. Cette politique sera en lien direct avec trois initiatives récentes du gouvernement :

- > La Stratégie énergétique
- > La Politique gouvernementale de prévention en santé
- > La Politique de l'activité physique, du sport et du loisir 2027

Nous pouvons affirmer que 4 thèmes constituent le dénominateur commun des politiques et stratégies récemment mises de l'avant par le gouvernement du Québec :

- > Mobilité active
- > Saines habitudes de vie
- > Mobilité moins énergivore
- > Diminution des GES

>>> NOUS PROPOSONS que la politique sur la mobilité durable du Québec prévoit un **mécanisme qui garantira l'arrimage** de l'ensemble des politiques et stratégies gouvernementales entre elles.

REVOIR LE MODÈLE

Augmenter la capacité routière sous prétexte qu'il y a plus de voitures est un cul-de-sac qui déçoit tout le monde, mais pour des raisons différentes. Vélo Québec croit qu'il faut freiner l'augmentation de la capacité routière. La preuve est faite : plus il y a de routes, plus il y a de voitures pour les utiliser, plus l'étalement urbain et la congestion augmentent. Et on sait que le principal frein aux déplacements à pied et à vélo est l'augmentation du trafic automobile et des vitesses pratiquées. En rendant les déplacements en auto plus coûteux et moins attrayants et en offrant un transport collectif et un transport actif de qualité, on augmente la compétitivité de ces derniers modes. On peut ainsi amener une partie de la population vers l'utilisation d'un mode autre que la voiture solo. Nous ne parlons pas d'éliminer l'auto. Nous disons simplement non à l'auto tous azimuts! Concevoir un environnement favorable pour les piétons et les cyclistes demande du temps, de l'argent, mais beaucoup moins que pour les routes et autoroutes, et demande surtout du courage politique, car les choix pour des transports actifs doivent s'accompagner de choix en défaveur de la voiture solo.

>>> NOUS PROPOSONS que cette politique sur la mobilité durable soit orientée vers la mobilité des personnes et non pas vers la fluidité des véhicules individuels et l'augmentation de la capacité routière. Qu'elle favorise **le bon mode au bon moment**.

>>> NOUS PROPOSONS que le gouvernement du Québec se dote **d'objectifs globaux**, comme des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs et une **réduction des véhicules-kilomètres parcourus**. Cela devra passer par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal.

INVESTIR DANS LE VÉLO

Le Québec a certes investi régulièrement dans les infrastructures cyclables au cours des vingt-cinq dernières années, et ces investissements ne sont pas étrangers à la popularité du vélo au Québec et à l'avance considérable que nous avons sur les autres provinces canadiennes et états américains. On parle d'un actif de 375 M\$. Cependant, nous croyons qu'il faut maintenant passer à une vitesse supérieure et augmenter les investissements qui permettront de favoriser la mobilité quotidienne à vélo dans une perspective de mobilité durable, d'efficacité énergétique et de rationalité des investissements en matière de transport des personnes.

>>> NOUS PROPOSONS qu'un **programme incitatif** permette aux municipalités de se doter d'un **plan de mobilité durable**, incluant le vélo et la marche, ayant des objectifs chiffrés de transfert modal. Pour bien des environnements, doubler la part modale du vélo n'est pas particulièrement ambitieux. Par contre, viser 10 à 15 % des déplacements à vélo à Montréal ou 5 % dans les autres villes, le tout dans un horizon de 8 ans, voilà un objectif stimulant qui permettra de comparer les villes du Québec avec celles servant de référence dans le monde.

>>> NOUS PROPOSONS que cette politique conduise à une **majoration du programme de financement** qui permet aux municipalités de développer des infrastructures cyclables. Le programme de financement qui succède au programme Véloce a été annoncé le 10 avril dernier. Il vise les réseaux piétonniers et cyclables dans les secteurs urbanisés et fait suite à une entente administrative du *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* (MDDEFP/MTMDET, mars 2014). L'enveloppe est de 5 millions de dollars en 2017-2018. Elle était de 10 M\$ en 2014-2015. Aucune somme provenant de ce Plan d'action n'a été allouée en 2016. Pour augmenter significativement la part du transport actif dans la mobilité quotidienne, il faut se donner des objectifs ambitieux d'investissements. En 2017, les cinq plus importantes villes du Québec investiront à elles seules plus de 30 M\$ pour aménager des infrastructures cyclables. À moyen terme, le gouvernement du Québec pourrait viser cette parité d'investissement avec le milieu municipal et même, aller récupérer un montant supplémentaire dans le Fonds des infrastructures en transport du Canada (FITC). Les fonds alloués au transport actif en Ontario, par le programme FITC, jusqu'à maintenant sont de plus de 50 millions de dollars. Par contre, au Québec, sur les 223,7 millions de dollars de financement approuvés à la fin de l'année dernière par le FITC, aucune somme n'a été allouée à des projets de transport actif.

Nous proposons au gouvernement du Québec de donner un signal fort en faveur de la santé, de l'économie et du développement durable en réinvestissant de façon vigoureuse dans le vélo et les infrastructures de transport actif. À moyen terme, nous proposons une cible de **100 millions de dollars annuellement** dans les infrastructures cyclables, pour les trois prochaines années. Cette mise pourrait être partagée à 50 % avec le milieu municipal ou selon tout autre scénario incluant par exemple le gouvernement fédéral.

L'attrait d'une telle cible offre l'avantage de donner un signal clair aux municipalités de se lancer dans la conception de projets axés non seulement sur un nombre de kilomètres de voies cyclables à construire, mais aussi de réaliser des chaînons manquants, souvent onéreux, comme traverser une voie ferrée en milieu urbain ou sécuriser certaines intersections passantes, là où les cyclistes et les piétons refusent présentement de s'engager pour des raisons de sécurité.

>>> NOUS PROPOSONS aussi la mise en place par le gouvernement du Québec d'un **crédit de taxe à l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique** de 500 \$, déjà offert à l'achat d'une motocyclette à vitesse limitée électrique : une mesure peu coûteuse, mais combien symbolique pour l'ensemble des bénéfices générés : zéro émission de GES, gains santé, gains en mobilité.

SE DONNER DES OBJECTIFS AMBITIEUX ET DÉVELOPPER DES INDICATEURS ADAPTÉS

Si on tient compte des idées exprimées lors de la rencontre des partenaires du 9 juin dernier, les attentes sont élevées quant aux cibles qui pourront être fixées par la politique gouvernementale sur la mobilité durable. Nous avons un peu tous l'impression que les discussions ont assez duré. Nous l'avons exprimé : la concordance des politiques et des stratégies adoptées récemment par le gouvernement du Québec constitue un moment privilégié pour amorcer des changements dans les façons de voir la mobilité de personnes. Cela obligera aussi à fixer des objectifs audacieux et à en mesurer les progrès au fil des ans. Nous sommes conscients que les enquêtes origine-destination sont à la fois précises, mais difficiles et coûteuses à réaliser. Ce qui explique qu'elles sont réalisées tous les 5 ans, que les résultats sont disponibles 2 ans après la fin de l'étude et qu'il n'y a aucune donnée disponible sur les secteurs en dehors des 6 plus grandes agglomérations du Québec. Dans le contexte où ces enquêtes devront nécessairement changer de méthodologie en raison de la difficulté de faire des sondages téléphoniques, il est essentiel de mettre en place des méthodes de collecte de données qui permettent de mesurer plus fréquemment l'évolution des résultats pour l'ensemble du Québec.

>>> NOUS PROPOSONS que les **enquêtes origine-destination** soient réalisées plus fréquemment qu'elles ne le sont actuellement afin d'outiller de façon plus efficace l'ensemble des acteurs de la mobilité durable. Une étude annuelle plus modeste sur l'ensemble du territoire serait très utile pour comprendre l'évolution des habitudes de déplacement à pied et à vélo.

Dans le contexte d'un code de la sécurité routière revisité

Que l'on parle d'aménagements cyclables ou piétonniers, de politiques de rues complètes, de mesures d'apaisement de la circulation, toutes ces mesures qui vont contribuer à transformer les environnements en faveur du vélo et de la marche devraient être au cœur d'une stratégie de mobilité durable. Aussi, il faut ajouter à cela une meilleure adaptation des règles ou des façons de circuler pour mieux tenir compte des clientèles qui se déplacent à pied, à vélo et en transport en commun. Nous croyons que l'adoption d'une éventuelle politique sur la mobilité durable est un excellent prétexte pour réaliser la refonte du Code de la sécurité routière promise par le gouvernement du Québec depuis 2014.

>>> NOUS PROPOSONS que le projet de **modernisation du Code de la sécurité routière** promis par le gouvernement du Québec depuis 2014 soit réalisé dans les meilleurs délais dans un contexte où on ferait valoir le principe de prudence que suppose le Code de la rue : que les usagers plus lourds et plus rapides respectent les usagers plus légers et plus lents.

LE MTMDET POUR MODÈLE

Par les infrastructures et les aménagements qu'il met en place, le ministère des Transports du Québec est probablement l'acteur qui a le plus d'effet sur la transformation du paysage québécois. Ses interventions ont un impact considérable, non seulement sur la mobilité des personnes et le transport des marchandises, mais aussi sur la qualité de l'urbanisation, la préservation ou la dégradation de l'environnement et la santé de la population. Dans ce contexte et en tant que porteur de dossier, nous sommes d'avis que le MTMDET devrait être un modèle et que la politique québécoise de mobilité durable devrait permettre une intégration du transport et de l'aménagement du territoire selon les principes réels et modernes du développement durable.

>>> NOUS PROPOSONS que les interventions sur le terrain du MTMDET soient réalisées systématiquement selon les paramètres suivants :

- > Réaliser des aménagements pour les piétons et les cyclistes sur tout nouveau pont, incluant les ponts d'étagement, de même que sur tout nouveau passage inférieur. Raccorder ces aménagements aux réseaux piétonniers et cyclables par des aménagements adéquats aux approches de ces ponts ou passages inférieurs.
- > Mettre en place un programme de sécurisation des passages supérieurs et inférieurs existants.
- > Profiter de tous les travaux majeurs de réfection de ponts pour inclure des aménagements pour les piétons et les cyclistes.
- > Lors de la construction de nouvelles infrastructures qui constituent des barrières (autoroutes, voies ferrées, etc.), aménager des franchissements de ces barrières pour les piétons et les cyclistes à des intervalles suffisamment rapprochés pour assurer l'accès à pied ou à vélo à toutes les destinations situées de part et d'autre.
- > Mettre en place un programme de construction de passerelles ou de tunnels permettant le franchissement des barrières anthropiques existantes aux endroits présentant le plus fort potentiel pour les déplacements à pied ou à vélo.

CONCLUSION

LE DROIT AU VÉLO!

Sans nier les initiatives gouvernementales qui ont fait peu à peu progresser la place du vélo dans notre société, il faut admettre que cette forme de mobilité ne reçoit pas encore toute l'attention qui devrait lui être accordée. Le Québec, jusqu'à tout récemment leader au Canada, commence à se faire doubler lentement par sa voisine l'Ontario qui investit 50 M\$ en infrastructures cyclables en partenariat avec les municipalités, en 2017 seulement. Ailleurs dans le monde, le transport actif est pris au sérieux et des sommes importantes y sont consacrées. À Paris seulement, ce sont 150 M d'euros sur 5 ans qui ont été annoncés en 2015. Et la ville se métamorphose. À Londres, en 2016, ce sont 770 M de livres sterling qui ont été engagés pour une période similaire. Voilà une autre ville qui se transforme. Entre 2014 et 2020, ce sont près de 80 M d'euros qui auront été investis dans le vélo à Nantes. À Berlin, on vient d'adopter une loi cycliste visant à remplacer l'auto par le vélo comme mode de transport de prédilection et on investit 30 M d'euros pour la première phase du plan. La liste des villes et des pays qui investissent pour induire une augmentation de la part modale du vélo s'allonge et ne fait que commencer. Qui s'oppose à des mesures pour favoriser l'usage du vélo et créer un milieu de vie agréable et convivial?

Ici, le vélo est considéré comme *cool* et sympathique, mais les sommes qu'on y consacre sont dans une catégorie qui n'a rien à voir avec toute autre infrastructure de transport digne de ce nom. Lorsque l'on regarde la popularité du vélo et l'achalandage des voies cyclables au Québec, on constate que nous avons ici un terrain fertile et des conditions favorables permettant de faire des gains importants pour la mobilité active et durable. Avec le projet de politique actuel et l'ensemble des politiques gouvernementales, toutes les justifications sont au rendez-vous pour prendre le pari du transport actif et améliorer le mieux-être de la société québécoise et des générations futures.

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis 50 ans Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il offre aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour déterminer les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.