

Aménagement du territoire,
transport en commun et mobilité active pour un
meilleur avenir énergétique au Québec.

Le commentaire de Vélo Québec
dans le cadre de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec

Octobre 2013



Vélo Québec

Contenu

<i>Avant-propos</i>	3
Introduction	4
1- Un portrait juste mais à compléter	5
2- Aménagement du territoire : s'inspirer de la démarche du PMAD	6
3- À vélo, le chemin parcouru...	7
4- Concernant l'électrification des transports	8
5- Vélo Québec propose	9
6- L'enjeu du financement	13
En conclusion	15
Quelques mots sur Vélo Québec	16

Avant-propos

L'opinion de Vélo Québec dans le cadre de la présente Commission consultative s'inscrit dans la suite d'interventions semblables sur l'importance de revoir les pratiques actuelles au Québec en terme d'aménagement du territoire et de mobilité. Ce que nous faisons valoir est directement en lien avec quatre consultations relativement récentes auxquelles nous avons pris part :

- *Plan de développement de Montréal*, Office de consultation publique de Montréal (septembre 2013)
- *Politique québécoise de mobilité durable*, Consultation sur le projet du ministère des Transports du Québec (juin 2013)
- *Financement du transport en commun*, Consultation publique de la Communauté métropolitaine de Montréal (avril 2012)
- *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*, Consultation publique sur le projet de PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal (septembre 2011)

La présente consultation, initiée par la ministre des Ressources naturelles du Québec, nous donne l'occasion de faire valoir à nouveau la contribution du vélo, des déplacements actifs et des transports publics dans tout plan ou politique sur la mobilité durable ou l'avenir énergétique.

Introduction

En 1995, Vélo Québec participait au *Débat public sur l'énergie*, un grand rendez-vous auquel avaient été conviés un ensemble impressionnant d'organismes non gouvernementaux et gouvernementaux par le ministère des Ressources naturelles du Québec. Nous nous étions introduit dans le débat¹ en posant des questions que bien des organisations n'osaient aborder. Nous ne mettions pas l'auto à la poubelle, mais nous rejetions l'idée du tout à l'auto, l'idée de l'omniprésence de l'auto solo dans notre mode de vie. C'est à cette occasion que nous avons présenté pour la première fois et expliqué le concept de *cocktail transport*, une approche de la mobilité qui favorise l'efficacité énergétique et qui vise à freiner l'étalement urbain.

Cette présentation nous avait permis de mettre en valeur les bénéfices que l'on peut tirer à établir des liens plus étroits entre le vélo et les transports publics dans la chaîne des déplacements urbains.

Nous proposons différentes mesures pour amener le Québec à un meilleur bilan énergétique au chapitre des transports. Certaines mesures proposées par Vélo Québec se sont graduellement implantées au fil des ans. En voici quelques exemples :

- Développement du cocktail transport dans les villes (stationnements pour vélos aux gares et stations, vélostations, supports sur les bus, etc.)
- Investissements pour améliorer l'offre dans le transport en commun (efforts supplémentaires requis)
- Implantation des technologies dans le transport en commun (Ex : carte OPUS)
- Aménagement du réseau routier pour favoriser le cocktail transport (voies réservées BUS et voies cyclables)
- Augmentation de la taxe sur l'essence (mesure appliquée partiellement)
- Implantation du covoiturage au sein des complexes à bureau du gouvernement (se fait en partie par le biais des services aux entreprises offerts par les Centres de gestion des déplacements – CGD)

D'autres idées amenées par Vélo Québec n'ont jamais vu le jour, mais demeurent des options qui méritent d'être étudiées. Par exemple :

- Favoriser le transfert modal par des mesures fiscales
- Instaurer le péage urbain sur le réseau supérieur (seul exemple : autoroute 25)
- Considérer le stationnement gratuit sur le lieu de travail comme un avantage fiscal

Presque vingt ans plus tard, nous revenons dans le débat en proposant encore une fois le vélo comme une option, non seulement viable, mais essentielle dans l'élaboration d'une stratégie énergétique. Nous soutenons que cette stratégie devrait d'ailleurs

¹ *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. 11 août 1995

intégrer une dimension d'économie d'énergie, ce qui ne semble pas très présent dans la démarche actuelle. Le vélo c'est l'économie d'énergie au maximum, zéro émission de GES avec en prime la bonne forme et la qualité de vie dans nos villes!

1. Un portrait juste, mais à compléter

Le bilan présenté en matière de transport dans le document de consultation *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec*, est clair. Certains compléments sont néanmoins nécessaires. Le secteur des transports au Québec est responsable de 42% des émissions de GES. Le parc de véhicules de promenades a fait un bon de plus de 40% en 20 ans, une croissance annuelle de 2%, soit trois fois plus que la croissance démographique. Il faudrait préciser que cette augmentation spectaculaire est un corollaire direct de la progression des banlieues, (particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal), donc d'une mauvaise planification dans le développement du territoire où seule l'auto peut répondre aux besoins de déplacement. Toujours dans ce document, on soutient que le Québec génère moins de GES par habitant dans le secteur du transport que le reste du Canada. Par contre, ces gains en performance (économies d'essence et diminution des GES) ont été annihilés par la croissance soutenu du nombre de voitures et la croissance du parc de camions légers (VUS) qui gagnent en popularité chaque année.

À partir de ce constat fait dans le document *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec*, on saute rapidement aux conclusions :

« Malgré ce défi, de nombreux facteurs militent en faveur d'une électrification rapide des transports individuels ».

Comment en arrive-t-on là si rapidement? Avant de songer à transformer le parc automobile actuel en parc automobile électrique, il faudrait peut-être réfléchir sur le modèle de développement du territoire que l'on connaît actuellement et sur l'usage de l'auto qui en découle. Est-ce que nous sommes contraints à accepter le taux de croissance du parc automobile que nous connaissons actuellement? Est-ce que notre appétit énergétique peut sans cesse augmenter? Nulle part dans la documentation préalable à cette consultation il n'en est fait mention. Le Québec a certes besoin d'une nouvelle politique énergétique, mais a surtout besoin d'un plan ou d'une stratégie qui permettrait de réduire les mauvaises habitudes de consommation d'énergie des Québécois. L'auto solo n'est pas le moyen de déplacement à privilégier en tout lieu et en tout temps.

Il faut voir également qu'est-ce qui permet d'obtenir les meilleurs gains au plan énergétique, environnemental et économique pour favoriser la mobilité des personnes. Encore là, nous craignons que le modèle du tout à l'auto, même électrique, avec poursuite de l'expansion du réseau routier supérieur ne soit pas le meilleur calcul économique qui soit.

2. Aménagement du territoire : s'inspirer de la démarche du PMAD

D'entrée de jeu, une question mérite d'être posée : du transport ou de l'aménagement, qu'est-ce qui doit avoir préséance? Le choix de prolonger une autoroute ou un grand boulevard peut être une réponse à l'étalement que connaît une ville, par exemple. S'il n'est pas une réponse à une situation existante, ce choix induit évidemment un certain type de développement. Si, par ailleurs, on décide de restreindre le périmètre d'urbanisation, cela a évidemment un effet sur les besoins en infrastructures de transport. Malheureusement, ce n'est pas ce qui se fait au Québec et c'est cette tendance que compte renverser le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Actuellement au Québec, le paysage se transforme et l'étalement urbain se poursuit au gré de la programmation de réfection et de construction routière et autoroutière du ministère des Transports. C'est le prix, semble-t-il, à payer pour *occuper* le territoire.

Pourtant, 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. Compte tenu des coûts faramineux d'entretien des infrastructures auxquels nos gouvernements sont confrontés, cela devient un important enjeu de société. De plus, à la question des coûts directs d'entretien, il faut ajouter les coûts associés à la congestion routière et tous les désagréments causés par l'inefficacité des déplacements. Et comme si cela n'était pas assez, ajoutons les effets néfastes sur l'environnement et la santé causés par les rejets de substances polluantes (production de GES) et la sédentarité que supposent les déplacements en automobile. Nous en sommes arrivés au Québec à une forme de dysfonctionnement du système de transport. Tout cela est connu et bien documenté. Il faut maintenant passer à l'action et renverser la vapeur, ce que nous savons aussi depuis plusieurs années déjà. Mais pourquoi alors sommes-nous si lents à nous en sortir? Notre système économique, le manque de courage politique et la paresse humaine entraînent la perpétuation de ce modèle.

Il faut passer à une autre étape et faire de la réduction des déplacements automobiles et de la modification des habitudes de déplacement des objectifs incontournables. C'est ce que nous prônons depuis plusieurs années, en faisant la promotion des déplacements actifs et de leur combinaison avec le transport en commun.

Revenons à l'exemple du PMAD, résultat d'un processus qui a suscité une extraordinaire mobilisation.

Le *Plan d'aménagement et de développement* que propose la CMM oblige à revoir comment on entend favoriser le déplacement des gens et des biens sur le territoire du Grand Montréal. Actuellement, pour de nombreux promoteurs immobiliers et tenants de l'étalement urbain, la situation est un peu celle du « bar ouvert »! Le développement se fait de plus en plus loin, les centres commerciaux se multiplient et les infrastructures routières et services publics (écoles, centres hospitaliers, etc.) doivent suivre. Cela se traduit par des coûts astronomiques, non pas au niveau local, mais pour l'ensemble des

citoyens du Québec. Socialement, il s'agit d'une option de développement qui nous fait définitivement vivre au-dessus de nos moyens en plus d'être inefficace. L'automobile électrique ne changera absolument rien à cet état de fait.

Le PMAD, tel qu'il a été adopté, propose un développement durable et cohérent de la grande région de Montréal, un développement qui tienne compte de ses citoyens. La définition d'un périmètre d'urbanisation est sûrement un des éléments les plus audacieux mais les plus nécessaires du projet de PMAD de la CMM. C'est par cette mesure que l'on peut envisager un développement urbain réellement durable du Grand Montréal. C'est la raison pour laquelle nous croyons que les fondements qui ont conduit à l'élaboration du PMAD devraient inspirer le développement de la stratégie énergétique du Québec au plan des transports.

3. À vélo, le chemin parcouru...

Avec *L'état du vélo au Québec en 2010* nous constatons qu'entre 2000 et 2010, le pourcentage de cyclistes qui utilisent le vélo comme mode de transport, occasionnellement ou quotidiennement, a pratiquement doublé, passant de 20% à 37%. 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 exagéré, 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. Chez nous, il n'y a pas si longtemps encore, le vélo était essentiellement considéré comme un loisir. Aujourd'hui, et Montréal en est probablement l'expression la plus imagée, 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. L'an dernier, le système de vélo en libre-service BIXI a représenté 4,4 millions de déplacements !

Le vélo est déjà populaire et son potentiel de croissance est énorme. À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Dans des villes comme Trois-Rivières et Sherbrooke, 50 % résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend 20-25 minutes.

À Montréal, 53 % des cyclistes utilisent le vélo à des fins de transport. C'est le quart de la population montréalaise. Alors que la part modale du vélo atteint 2 % à l'échelle de l'île de Montréal, dans les quartiers centraux (700 000 résidents) elle dépasse les 4 %. Dans l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (100 000 habitants) elle dépasse les 10 %. Imaginez lorsque la part modale du vélo dans l'ensemble des quartiers centraux de Montréal sera de 10 %! Voilà pour Montréal un objectif atteignable dans un horizon de 10 ans et modulable en fonction des types de milieux pour le reste du Québec.

Le vélo a un potentiel énorme et encore plus grand s'il est combiné au transport collectif. Dans plusieurs études réalisées sur ce *cocktail transport*, Vélo Québec propose des

modèles permettant de développer cette synergie. Cheminement vers les gares, stationnement vélo, voies bus-vélo, transport des vélos à bord des bus, trains et métros et mise en marché conjointe sont autant de moyens qui contribuent à favoriser et à faciliter cette complémentarité.

Au gouvernement du Québec, c'est par le biais de la *Politique sur le vélo* du ministère des Transports (1995, 2008) que sont déployées les mesures (directement initiées par le ministère ou en partenariat avec le milieu municipal) qui ont pour objectif de favoriser le vélo et la mobilité active. Révisée en 2008, cette politique fixait des cibles en ce qui concerne la progression de la part modale du vélo et l'expansion du réseau cyclable notamment. Force est de constater que, ou bien ces cibles sont déjà atteintes, ou bien elles seront atteintes avant l'horizon 2020 auquel se référait cette politique vélo. La stratégie énergétique du Québec doit prendre en compte cet état de fait et s'arrimer à la future *Politique de mobilité durable* et aux recommandations que nous formulons plus loin. Il est essentiel que soient déployés des moyens financiers adéquats, qui ne soient pas remis en question annuellement et qui permettent de favoriser la mobilité active en lien avec le transport en commun. Nous estimons que les citoyens du Québec sont rendus là.

4. Concernant l'électrification des transports

Le discours sur l'électrification des transports nous laisse perplexe. Nous sommes bien sûr d'accord avec tous les bénéfices énergétiques et éventuellement économiques de l'électrification des transports. Cependant, nous sommes d'avis qu'un embouteillage de voitures électrique demeure toujours un embouteillage!

L'État québécois n'a surtout pas à financer les particuliers dans l'achat de véhicules électriques. Même dans des pays qui ont mis en place de tels programmes ambitieux, il y a quelques années, les résultats se sont avérés plutôt médiocres. On parle de favoriser l'économie québécoise et de réduire le déficit de la balance commerciale provoqué par les achats de pétrole? Pour l'instant toutes les automobiles électriques sont fabriquées partout sauf au Québec. Est-ce que l'État québécois doit se faire le promoteur d'une industrie automobile d'ici? Nous sommes loin d'être convaincus. Nous sommes plutôt d'avis que l'automobile électrique est la cigarette *light* de l'industrie automobile. Entrer dans cette dynamique, ce sera comme le fait l'industrie actuellement, c'est-à-dire d'encourager l'achat d'une deuxième et d'une troisième voiture par ménage. Est-ce que c'est ce que nous souhaitons comme société? Encore une fois, une telle orientation ne règlera en rien les coûts astronomiques qu'exigent le développement et l'entretien de nos infrastructures routières. La croissance du parc automobile ne fait pas seulement créer un problème au niveau de l'approvisionnement énergétique. Il crée un encombrement du réseau routier et dans nos villes, une menace à la mobilité active et est une entrave à l'efficacité du transport en commun (en privant celui-ci de financement adéquat).

Si l'État choisit de favoriser l'électrification des transports, c'est l'électrification du transport en commun, du taxi, des véhicules en libre-service, des véhicules de fonction et de services des organismes publics au niveau provincial et municipal qu'il faut viser. Nous disons en fait que l'auto électrique n'est pas la panacée. La réduction de notre dépendance énergétique peut sûrement passer par une certaine électrification des transports, mais aussi par la diminution de la taille des véhicules privés et la diminution de la dépendance à l'auto.

5. Vélo Québec propose

Une stratégie énergétique québécoise en matière de transport devrait permettre d'appuyer les municipalités qui peuvent agir concrètement sur le terrain et déployer des mesures favorisant la mobilité active. Les mesures que nous proposons ici sont de deux niveaux. Certaines touchent directement à la façon de légitimer l'usage du vélo et à la façon de créer des environnements plus favorables à ce mode (investir dans des mesures d'apaisement et des aménagements cyclables, notamment). Les autres, qui touchent à la modernisation du *Code de la sécurité routière*, sont amenées pour mieux tenir compte de la réalité de ce mode et le rendre plus efficace, plus performant.

Proposition no 1 : Apaiser la ville, apaiser les routes!

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'une autre mode 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 stratégie énergétique aille de pair avec l'éventuelle *Politique québécoise de mobilité durable*, de façon à ce que soit mis en place des programmes de financement du transport en commun et d'incitation aux municipalités pour qu'elles déploient des mesures systématiques d'apaisement de la circulation.

Proposition no 2 : Créer des environnements favorables au transport actif

Augmenter la capacité routière sous prétexte qu'il y a plus de voitures est un cul-de-sac qui insatisfait 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.

Les villes doivent aménager le territoire afin d'offrir un environnement convivial et sécuritaire à tous ceux qui choisissent de se déplacer à pied et à vélo. Le rapport

coût/bénéfice de l'aménagement de voies cyclables ne fait aucun doute. On s'étonne d'ailleurs que si peu d'argent y soit dévolu chaque année et que plusieurs municipalités amputent ce budget lorsque tombe le couperet.

Les municipalités doivent assumer leur responsabilité et passer à l'action : aménager des voies cyclables (bandes, pistes, vélo rues, cheminements prioritaires à double sens sur les rues à sens unique) des stationnements vélo sécuritaires, bref bâtir un réseau cohérent qui permet les déplacements vers les pôles d'emploi, les rues commerçantes et les institutions de la vie de quartier. Plus il y a de pistes, plus les gens seront nombreux à se déplacer à vélo. C'est mathématique. Mais qu'attendons-nous donc pour faire augmenter la part des déplacements à vélo à Montréal et dans les agglomérations urbaines du Québec?

>>> Nous proposons que la politique énergétique du Québec soutienne les investissements qui financeraient la moitié des coûts engagés par les villes dans des projets qui visent à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons sur leur territoire et qui aurait un impact significatif sur la pratique du vélo comme moyen de transport. Dans le contexte des consultations sur le projet de *Politique sur la mobilité durable* du MTQ, nous avons suggéré que le gouvernement se dote d'un fonds doté d'un budget substantiel, de l'ordre de 150 millions de dollars à cet effet. L'attrait d'un tel fonds 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 pour 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.

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. Cependant, nous croyons qu'il faut maintenant passer à une autre vitesse 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 également 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 qui servent de référence dans le monde.

>>> Enfin, 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 grande enquête nationale sur les

déplacements, réalisée aux trois ans, pourrait nous fournir des données essentielles sur notre mobilité à l'échelle du Québec.

Proposition no 3 : Améliorer la connectivité entre le vélo et les transports collectifs

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 (85 000 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 coûteux.

>>> **Nous proposons** que la politique énergétique du Québec s'arrime à la future *Politique sur la mobilité durable* du ministère des Transports du Québec et incite les sociétés de transport à se doter d'un plan pour accroître la complémentarité entre le vélo et le transport collectif.

Proposition no 4 : Reconnaître les services de vélos en libre-service comme partie intégrante du système de transport public

Le système de vélos en libre-service a contribué à démocratiser et favoriser davantage l'usage du vélo en ville. Le cas de Montréal l'illustre à merveille, tout comme celui des 500 autres villes dans le monde qui l'ont adopté et qui ont constaté le succès immédiat de cette nouvelle option de mobilité. Le succès de BIXI tient aussi au fait que la culture vélo était bien implantée à Montréal et qu'un bon réseau de pistes cyclables facilitait les déplacements. Les discussions qui ont eu cours cette année au sujet du financement de ce type de service ont détourné l'attention des bénéfices réels qu'il engendre : augmentation de l'offre en mobilité durable, amélioration de la qualité de l'environnement et contribution au soulagement du réseau de transport en commun.

>>> **Nous proposons** que les systèmes de vélo en libre-service soit reconnus comme faisant partie de l'offre en transport public et financés en partie.

Proposition no 5 : Crédit de taxe incitatif

Non seulement il est important que soient déployés les aménagements pour les cyclistes et les piétons, mais aussi que l'accès au vélo soit possible pour tous, notamment dans les milieux moins favorisés et auprès des nouveaux arrivants.

>>> **Nous proposons** la mise en place par le gouvernement du Québec d'un crédit de taxe à l'achat d'un vélo pour les premiers 500 \$, une mesure peu coûteuse, mais combien symbolique pour l'ensemble des bénéfices générés : zéro émission, gains santé, gains en mobilité, etc.

Proposition no 6 : Moderniser le Code de la sécurité routière.

Compte tenu de la progression du vélo dans la mobilité quotidienne et de son potentiel élevé en combinaison avec les transports publics, nous réitérons ici un aspect important que nous avons fait valoir lors des consultations sur le projet de *Politique sur la mobilité durable* du MTQ.

La réforme la plus récente du Code de la sécurité routière (CSR) date de 1979. À l'exception de quelques changements mineurs, on a peu tenu compte de la réalité des quinze dernières années, c'est-à-dire une forte progression du parc automobile et une vulnérabilité accrue des piétons et cyclistes. L'approche *Code de la rue*, en France, en Suisse et en Belgique est inspirante. Elle a donné lieu à une nouvelle façon de voir la cohabitation des différents modes dans l'espace public et d'accorder une priorité claire aux piétons et aux cyclistes en fonction d'un principe simple : le principe de prudence, selon lequel les usagers de la route les plus vulnérables doivent avoir priorité.

Dans l'esprit d'une stratégie énergétique et d'une *Politique de mobilité durable*, nous avons tous intérêt à ce que les vélos soient encore plus nombreux dans nos rues et sur nos routes. On ne peut en dire autant de l'automobile. Le cycliste est un piéton vélocé, c'est-à-dire que les paramètres de sa mobilité se rapprochent davantage de celle du piéton. D'ailleurs, lors d'une infraction, le fait d'attribuer des points d'inaptitude à un cycliste qui ne détient pas de permis de conduire constitue une aberration découlant de la version actuelle du Code de la sécurité routière. Une modernisation du Code permettrait de tenir compte de la particularité du vélo et de rendre encore plus efficace ce mode de transport. Voici quelques exemples.

Introduction du « Cédez » pour cyclistes

(RE : article 368 : panneau d'arrêt)

Pour peu qu'on se déplace à vélo, on connaît l'effort qu'exige l'arrêt complet, comme le prescrit le Code de la sécurité routière, à une intersection munie d'un panneau *Arrêt*. La réalité est que la plupart du temps, les cyclistes négocient les arrêts autrement, en ralentissant et en s'assurant que la voie soit libre.

Contrairement à l'automobiliste, restreint par la particularité de l'habitacle de son véhicule (climatisation, radio, cellulaire, faible perception des bruits extérieurs), la personne se déplaçant à vélo bénéficie en général d'un meilleur champ visuel et d'une plus grande perception des bruits ambiants. Nous devrions accepter le ralentissement plutôt que l'arrêt complet à l'approche d'un panneau *Arrêt*, à condition de céder le passage aux piétons, cyclistes et automobilistes circulant sur la voie à traverser.

À l'instar de ce que vient d'adopter la France, le *principe du tourne-à-droite cycliste* au feu rouge pourrait également être intégré au CSR.

Usage du feu piéton

(RE : articles 359 et 444 concernant les feux de circulation pour piétons)

Le CSR interdit aux cyclistes d'utiliser le feu piéton. La réalité est que dans l'environnement urbain, le feu piéton est souvent le seul qui permette de franchir une intersection. Actuellement, le message est donc ambigu. Par ailleurs, le feu piéton

s'avère souvent un moyen pour le cycliste de prendre quelques secondes d'avance et éviter de démarrer dans le flot du trafic automobile. Une définition plus inclusive du feu piéton doit être élaborée et intégrée au CSR.

Partage de l'espace avec les piétons

(RE : article 492,1 interdisant la circulation à vélo sur le trottoir)

Pour des raisons de sécurité évidentes, nous suggérons :

- de permettre aux enfants de moins de 10 ans de circuler sur le trottoir;
- qu'en l'absence d'une voie cyclable, il soit autorisé aux cyclistes (par marquage sur chaussée et signalisation aérienne) à utiliser le trottoir pour le franchissement d'un environnement hostile (pont, viaduc, tunnel, notamment), en circulant à basse vitesse et en accordant la priorité aux piétons. Cette disposition donnerait aux cyclistes l'option de circuler hors chaussée dans un environnement qui les place, à priori, en situation de vulnérabilité.

6. L'enjeu du financement

Vélo Québec est membre de TRANSIT, l'Alliance pour le financement du transport collectif au Québec, depuis la création de cette coalition. Nous sommes des signataires de la *Déclaration pour la mobilité durable* et, à ce titre, estimons qu'une approche responsable se fonderait sur la logique suivante :

- réallocation de sommes disponibles dans le budget gouvernemental;
- hausse des contributions existantes;
- recherche de nouvelles sources de financement.

Une telle logique nous amène à appuyer les propositions formulées par TRANSIT, plus particulièrement :

Aménagement et transports

Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises. Pour y parvenir, le gouvernement du Québec doit se doter d'objectifs globaux, comme des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal.

Gouvernance et financement

Le gouvernement du Québec doit :

- augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence. Dans les agglomérations urbaines, la taxe sur l'essence est assez équitable. Elle touche directement les grosses cylindrées et pénalise en fonction de la distance parcourue. Nous appuyons la proposition de TRANSIT de hausser de 5 cents le litre d'essence afin d'alimenter le fonds dédié au financement du transport collectif.

•quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert (redevance sur les hydrocarbures), qui est d'une importance capitale pour améliorer l'offre de transport. Québec doit consacrer les 2/3 des sommes au développement des services de transports collectifs.

En plus de cela, nous proposons de prélever une taxe substantielle à l'achat et à l'immatriculation sur les véhicules énergivores de type VUS. Au Danemark, le taux de taxation à l'achat des automobiles varie entre 105 % et 180 % selon la valeur du véhicule. Le Québec n'est pas le Danemark, mais le principe d'une taxe beaucoup plus substantielle qu'actuellement (on parle en milliers de dollars) devrait être sérieusement envisagé. Cette taxe pourrait être régressive, selon la voracité énergétique du véhicule. Autre piste à envisager : une taxe à l'immatriculation qui serait liée à la cylindrée du véhicule.

En fait, ce qu'il faut viser dans la mise en place d'un bonus-malus est non pas un équilibre entre les revenus générés et les effets néfastes de l'automobile, mais bien une génération de revenus excédentaires qui permettront réellement de renverser la tendance actuelle et de favoriser les transports collectifs et la mobilité active.

En conclusion

L'énergie touche à toutes les facettes de notre société. Même s'il porte principalement sur la question du transport des personnes et de l'aménagement du territoire, notre propos concerne tout de même un secteur stratégique lorsqu'il est temps de considérer une stratégie énergétique. Avant de sauter à la conclusion qu'il faille procéder à l'électrification du parc automobile au Québec, il serait important de répondre à un certain nombre de questions notamment sur les implications du maintien du taux de croissance actuel du parc automobile, électrique ou non. Aussi, une stratégie qui repose sur l'électrification du parc automobile ne règlera en rien la question des coûts astronomiques reliés à l'entretien du réseau routier, les coûts associés à la congestion routière et tous les désagréments causés par l'inefficacité des déplacements en milieu urbain.

Les choix qui seront faits dans l'élaboration de cette stratégie énergétique auront des impacts pour les générations à venir. C'est pour cela que ces choix doivent être fait avec le meilleur éclairage possible, en évitant de sauter aux conclusions trop rapidement. Comprenons nous. Nous ne sommes pas contre l'auto électrique. Nous sommes contre l'intervention du gouvernement dans l'électrification du parc automobile individuel. Nous estimons que les énergies doivent être consacrées, oui à l'électrification des transports, mais d'abord et avant tout à l'électrification des transports publics. Nous proposons en outre que cette stratégie énergétique québécoise s'arrime avec la future *Politique sur la mobilité durable* du ministère des Transports afin de permettre une injection de budgets supplémentaires pour financer le développement des infrastructures de transport en commun et de transport actif et augmenter l'offre dans les villes du Québec. Nous souhaitons également que cette stratégie s'arrime avec les principes du développement durable du territoire tels qu'ils sont exprimés dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

Quelques mots sur Vélo Québec

Implanté à Montréal depuis 46 ans (1967), Vélo Québec emploie plus d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers tout le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur/observateur important de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec.

Que ce soit par le biais des événements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et plusieurs ministères et organismes gouvernementaux. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable à travers tout le territoire. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo, ville active!*, une initiative visant à réduire la dépendance des jeunes et de leurs familles à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1800 employeurs sur l'Île de Montréal et les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal, dans le cadre de l'Opération vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.