SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ ACTIVE AU CANADA

Avis de Vélo Québec déposé au ministère des Finances du Canada dans le cadre des consultations prébudgétaires 2021

Vélo Québec

/ FÉVRIER 2021

MISE EN CONTEXTE

Le développement de la pratique du vélo, et plus largement de la mobilité active, est une des clés pour favoriser une économie plus verte et équitable, en plus de mener à l'émergence de milieux de vie plus résilients et à dimensions humaines. Alors qu'une Stratégie nationale de transport actif est en gestation, il est primordial que celle-ci se traduise dans le prochain budget fédéral. Ainsi, il importe que le gouvernement du Canada se dote d'une vision et de moyens pour soutenir les communautés du pays en matière de mobilité active. Le présent avis pose donc des recommandations en ce sens, ainsi que des mesures pour assurer l'efficience du déploiement d'une telle stratégie.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 : Prévoir la création d'un fonds d'infrastructures dédié exclusivement aux transports actifs

RECOMMANDATION 2 : Planifier l'intégration des transports actifs dans les infrastructures fédérales

RECOMMANDATION 3 : Œuvrer avec les grandes compagnies ferroviaires canadiennes pour assurer leur collaboration dans le développement du transport actif

RECOMMANDATION 4 : Subventionner l'achat de vélos et de vélos à assistance électrique

RECOMMANDATION 5 : Faire appel à l'expertise des organisations déployant des programmes de mobilité active éprouvés pour définir le cadre de référence de la Stratégie nationale de transport actif

1. PRÉVOIR LA CRÉATION D'UN FONDS D'INFRASTRUCTURES DÉDIÉ EXCLUSIVEMENT AUX TRANSPORTS ACTIFS

Afin de soutenir le développement de la mobilité durable au Canada, il est essentiel que la Stratégie nationale de transport actif, en élaboration à l'heure actuelle, se retrouve au sein du budget 2021. Plus spécifiquement, cette stratégie doit être appuyée par un fond exclusivement prévu pour les projets d'infrastructure en transport actif. Au même titre que le gouvernement fédéral soutient les projets de transport collectif[1], il est important que les modes actifs disposent de budgets qui ne puissent être utilisés à d'autres fins, et n'entrent pas en compétition avec les nécessaires investissements en transport collectif.

La marche et le vélo sont des modes de déplacement à part entière, dont l'essor nécessite des sommes qui leur sont propres. Nous interpellons donc le gouvernement pour qu'il assure des montants qui serviront directement à appuyer les initiatives des communautés en faveur de la marche et du vélo. Nous recommandons aussi que ce fond soutienne la réalisation d'une multitude de projets innovants et favorisant la mobilité active de tous les citoyens. Ainsi, en plus des projets relatifs aux infrastructures et aménagements, des sommes pourraient être réservées à l'implantation de programmes de vélos en libre-service dans les collectivités. À ce propos, il serait possible de s'inspirer du récent programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service[2] du gouvernement du Québec, qui est doté d'une enveloppe de huit millions de dollars.

2. PLANIFIER L'INTÉGRATION DES TRANSPORTS ACTIFS DANS LES INFRASTRUCTURES FÉDÉRALES

À travers le présent exercice budgétaire, le gouvernement fédéral doit planifier une intégration systématique du transport actif dans les projets d'infrastructure relevant de sa compétence (ponts, passerelles, routes, etc.). Une telle mesure est indispensable pour offrir aux citoyens des réseaux de transports actifs répondant pleinement à leurs besoins de mobilité au quotidien. Peu coûteux lorsqu'ils sont prévus dès la construction, les aménagements sécuritaires et confortables pour les piétons et les cyclistes sont essentiels pour amener un plus grand nombre à profiter des avantages associés à la mobilité active.

À cette considération doit également s'ajouter un programme de mise à niveau pour doter les infrastructures existantes d'aménagements pour la mobilité active. Partout au Canada, les ponts routiers et ferroviaires, ou encore les zones portuaires constituent des obstacles difficilement franchissables pour les piétons et les cyclistes, et on ne pourra pas se permettre d'attendre la fin de vie utile de ces installations pour améliorer la connectivité pour les modes actifs.

[1] Des investissements à hauteur de 14,9 milliards de dollars pour des projets de transport en commun au cours des huit prochaines années ont été annoncés le 10 février 2021. Voir : https://pm.gc.ca/fr/nouvelles/communiques/2021/02/10/nouveaux-investissements-transport-commun-batir-des-communautes?fbclid=IwAR0B55erFPlB4u-6bRrk8Ko5pBHNUQAxwM4XtKvOjOTledkr_TBzY0VozJs

[2] Voir : https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/developpement-offre-velos-libre-service/Pages/developpement-offre-velos-libre-service.aspx

3. ŒUVRER AVEC LES GRANDES COMPAGNIES FERROVIAIRES CANADIENNES POUR ASSURER LEUR COLLABORATION DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ACTIF

Il est important que le gouvernement fédéral œuvre de façon à abaisser les obstacles aux cheminements actifs dans les communautés canadiennes. En ce sens, nous l'invitons à sensibiliser le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) à leur rôle dans le développement du transport actif au sein des collectivités où ils ont des emprises. Prenant des décisions d'aménagements hors des contextes de planification des municipalités, ces derniers viennent parfois nuire à des projets valorisant la mobilité durable en créant des barrières physiques. Le CN et le CP doivent intégrer davantage la planification d'aménagements en faveur au transport actif (passerelles, tunnels, passages à niveau, etc.) et collaborer dans la mise en place de tels projets. Il importe donc que le gouvernement fédéral entreprenne des démarches en ce sens auprès des grandes compagnies de chemin de fer du Canada.

4. SUBVENTIONNER L'ACHAT DE VÉLOS ET DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Afin de démocratiser l'usage du vélo et du vélo électrique, nous recommandons de mettre en place un programme qui en soutiendrait l'achat. Ce dernier pourrait être déployé en trois volets distincts, de façon à amener un plus grand nombre de citoyens et d'entreprises à adopter le vélo comme mode de déplacement personnel et de livraison.

VOLET 1 : SUBVENTION À L'ACHAT D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Pour inciter concrètement la population à se tourner vers ce mode durable, ce premier volet financerait à hauteur de 800 $ l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les citoyens. Reconnaissant le potentiel de réduction d'émissions de GES associé à une telle mesure, plusieurs acteurs ont déjà agi en ce sens. Il suffit de penser à la récente introduction du E-Bike Act[3] aux États-Unis, le programme sur les vélos à assistance électrique du Yukon[4], ou encore celui de la Ville de Laval[5].

VOLET 2 : SUBVENTION À L'ACHAT D'UN VÉLO CARGO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE POUR LES ENTREPRISES

Ce second volet prévoirait un crédit de 2 000 $ à l'achat d'un vélo cargo à assistance électrique pour les entreprises, à l'instar du programme Transportez vert[6] récemment mis en vigueur par le gouvernement du Québec. Cette subvention servirait à appuyer les entreprises souhaitant opter pour le vélo cargo à assistance électrique pour leurs livraisons, réduisant du même coup leur empreinte carbone et pression sur les réseaux routiers urbains.

[3] Voir : https://panetta.house.gov/media/press-releases/congressman-panetta-introduces-e-bike-act-encourage-use-electric-bicycles-and

[4] Voir : https://yukon.ca/en/driving-and-transportation/apply-rebate-when-you-buy-new-electric-bicycle

[5] Voir : https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/velo-assistance-electrique.aspx

[6] Voir : https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/transport/programmes/transportez-vert

VOLET 3 : DÉTAXAGE DE L'ACHAT D'UN VÉLO STANDARD

Par souci d'inclusion et d'équité dans le financement de la mobilité active, il est de mise de prévoir une mesure appuyant aussi l'achat d'un vélo standard. Un détaxage jusqu'à hauteur de 800 $ à l'achat d'un vélo pourrait être disponible dans le cadre d'un troisième volet. Ottawa encouragerait ainsi l'accès à la pratique du vélo pour tous les citoyens, en plus d'inciter concrètement la population à se tourner vers ce mode durable. Un tel volet ferait écho à certaines initiatives municipales, comme le programme pour l'achat d'un vélo de la Ville de Granby[7].

5. FAIRE APPEL À L'EXPERTISE DES ORGANISATIONS DÉPLOYANT DES PROGRAMMES DE MOBILITÉ ACTIVE ÉPROUVÉS POUR DÉFINIR LE CADRE DE RÉFÉRENCE DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE TRANSPORT ACTIF

Pour de meilleurs résultats, il importe que la Stratégie nationale de transport actif adopte une approche holistique et prévoie des mesures dans tous les champs d'action nécessaires à l'essor la mobilité active. Par conséquent, nous recommandons que celle-ci soit dotée de volets analogues à ceux des grands programmes nord-américains d'accompagnement des collectivités en matière de vélo. Plus précisément, le gouvernement doit cadrer la Stratégie similairement au mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (Québec), le Bicycle Friendly Communities Program (Ontario), le Bicycle Friendly America Program (États-Unis), ou encore la Vision Zéro, qui guide le développement de la mobilité dans un nombre croissant de villes au Canada et à travers le monde. Intervenant sur l'environnement bâti, mais aussi sur des volets sociaux, ces programmes servent de modèle pour l'essor d'une véritable culture de la mobilité active au Canada. Dans le prochain budget, cela doit se traduire par une Stratégie nationale de transport actif possédant des moyens financiers afin de soutenir des initiatives de sensibilisation, de promotion et de planification de la mobilité active. Les organismes qui mettent déjà en œuvre des programmes de certification selon ces axes d'intervention seront en outre des alliés précieux pour le gouvernement, car ils lui permettront de mesurer les progrès réalisés selon une méthodologie éprouvée et qui s'inscrit dans le temps.

[7] Voir : https://granby.ca/fr/programmes-subvention