



LE TRANSPORT ACTIF AU CŒUR DES COLLECTIVITÉS CANADIENNES

Position de Vélo Québec présentée à Infrastructures Canada dans le cadre de l'élaboration de sa première Stratégie nationale de Transport actif



Vélo Québec

/ AVRIL 2021

TABLE DES MATIÈRES

À propos de Vélo Québec	3
Introduction	3
Rendre le financement disponible au Québec	5
S'appuyer sur des modèles éprouvés	5
Financer tous les champs d'action	6
Les prérogatives fédérales	7
Infrastructures de compétence fédérale	7
Perméabilité des emprises ferroviaires	7
Localisation des édifices publics	7
Normes applicables aux véhicules de promenade	8
Normes applicables aux véhicules lourds	8
Des données fiables pour des décisions de qualité	9
Une fiscalité encourageant le transport actif	9
Exemplarité comme employeur	10
Incitatifs directs aux citoyens	10
Conclusion	11

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Vélo Québec est un organisme à but non lucratif, actif depuis 53 ans, dont la mission est de promouvoir le vélo et contribuer ainsi à la santé des Québécois et des Québécoises, à la vitalité économique de nos régions et à la diminution des gaz à effet de serre. Détenteur d'une expertise unique et originale, Vélo Québec contribue à l'établissement des références en matière de bonnes pratiques dans la planification, la mise en place et la gestion des infrastructures cyclables. Son savoir-faire est mis à profit dans le milieu municipal et auprès des sociétés privées ou publiques engagées dans la transition vers une mobilité durable. Vélo Québec est aussi reconnu pour son expertise événementielle (Festival Go vélo Montréal, Grand Tour, etc.) et dans le domaine des voyages, de même que par son rôle de coordination du développement de la Route verte, en collaboration avec le gouvernement du Québec, les municipalités et de nombreux partenaires publics et privés.

INTRODUCTION

Vélo Québec salue la volonté du gouvernement fédéral de se doter, pour la toute première fois, d'une Stratégie nationale de transport actif, accompagnée d'un fonds dédié au transport actif d'un montant de 400 millions de dollars. Nous faisons la demande d'un tel fonds lors des consultations prébudgétaires fédérales¹ aussi récemment qu'en février 2021.

Dans un contexte de pandémie où les Canadien.nes ont vu disparaître la plupart de leurs possibilités d'activités sportives, de loisir et de tourisme, cette orientation du gouvernement arrive à point nommé. Nous sommes également convaincus que ces démarches participeront à une relance durable, verte et inclusive, offrant aux citoyens le triple bénéfice de créer des emplois, promouvoir les saines habitudes de vie et redécouvrir le tourisme local.

Cet avis espère informer les orientations que prendra le gouvernement pour maximiser les retombées de la Stratégie nationale de transport actif canadienne.

Il suggère d'agir sur les leviers suivants.

¹Soutenir le développement de la mobilité active au Canada <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/vq-avis-prebudgetaire-federal.pdf>

RENDRE LE FINANCEMENT DISPONIBLE AU QUÉBEC

Notre première préoccupation touche à la disponibilité effective et rapide des sommes prévues pour soutenir les collectivités et organisations du Québec. *La Loi sur le ministère du Conseil exécutif* précise en effet que :

3.11. Sauf dans la mesure expressément prévue par la loi, un organisme municipal ou un organisme scolaire ne peut, sans l'autorisation préalable du gouvernement, conclure une entente avec un autre gouvernement au Canada, l'un de ses ministères ou organismes gouvernementaux, ou avec un organisme public fédéral. [...]

Il nous apparaît donc essentiel que toutes les conditions administratives et politiques soient réunies et négociées entre les différents paliers de gouvernement avant même l'ouverture du programme. Dans le cas contraire, il serait complexe et long pour chaque demandeur d'obtenir les exemptions particulières à son projet². Cela aurait pour effet d'entraver les possibilités de participation des collectivités québécoises, en particulier les plus petites.

Si de telles conditions ne peuvent pas être réunies dans les temps, nous encourageons le gouvernement à conclure une entente pour que les sommes puissent être directement administrées par le Québec afin de bonifier les programmes existants de soutien au transport actif, lesquels sont bien établis et connus des collectivités³. Cette façon de procéder aurait en outre comme avantage de simplifier les démarches en ne multipliant pas les différents critères d'accès aux fonds. Il faudra alors s'assurer de ne pas imposer de critères plus contraignants que ceux des programmes existants.

² Comme c'est le cas dans les appels de projet actuellement en cours dans le cadre de l'Initiative pour des collectivités en santé <https://communityfoundations.ca/wp-content/uploads/2019/04/Initiative-pour-des-collectivite%CC%81s-en-sante%CC%81-Guide-du-demandeur-Fev-8.pdf> page 5

³ Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III), Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service

S'APPUYER SUR DES MODÈLES ÉPROUVÉS

Pour élaborer sa propre stratégie, nous invitons le gouvernement à s'inspirer des décennies d'expertise développée dans le domaine des transports, de la sécurité routière et de la mobilité active. En particulier, citons les cadres de référence adoptés par des approches telles que [Safe Routes to School](#)⁴, [Bicycle Friendly Communities](#)⁵⁶ et le [mouvement VÉLOSYMPATHIQUE](#)⁷.

Si ces programmes présentent certaines variations, tous ont ceci en commun qu'ils misent sur une approche holistique qui vise à développer une culture de la mobilité active en agissant sur un ensemble de domaines qui incluent, mais ne se limitent pas aux environnements physiques :

SAFE ROUTES TO SCHOOL	BICYCLE FRIENDLY COMMUNITIES	MOUVEMENT VÉLOSYMPATHIQUE
Engagement	Equity, Diversity and Inclusion	Environnement
Equity	Engineering	Éducation
Engineering	Education	Encouragement
Encouragement	Encouragement	Encadrement
Education	Evaluation and planning	Évaluation et planification
Evaluation		

En effet, si les programmes d'accompagnement en faveur du transport actif ont longtemps insisté sur l'importance du cadre bâti pour inciter les citoyens à opter pour le vélo et la marche (« *Build it and they will come* »), il est maintenant reconnu que des actions qui se concentrent uniquement sur les infrastructures échouent à créer le changement de paradigme nécessaire à une vraie culture de la mobilité active.

Les programmes tels que le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE ou *Bicycle friendly communities* ont un effet structurant sur les efforts des collectivités et organisations qui y adhèrent. Par leurs processus de certification rigoureux, ils dressent un portrait précieux de la situation initiale et des progrès des milieux participants. Ils constituent en quelque sorte un programme d'évaluation qui ne demanderait qu'à être renforcé et étendu, permettant au gouvernement de mesurer l'avancement de ses propres objectifs en matière de transport actif.

À terme (à l'issue d'un accompagnement adéquat), ces cadres de référence constituer des critères d'appréciation guidant l'octroi d'un soutien gouvernemental, en assurant que les projets financés s'inscrivent dans une démarche complète et sérieuse. De tels critères existent par exemple dans le *Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains*⁸ et le *Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service*⁹ du ministère des Transports du Québec.

⁴The 6 Es of Safe Routes to School <https://www.saferoutespartnership.org/safe-routes-school/101/6-Es>

⁵The essential elements of a bicycle friendly America <https://www.bikeleague.org/5-Es> ; Bicycle friendly communities <https://www.sharetheroad.ca/bicycle-friendly-communities-p138264>

⁷Développez la culture vélo de votre collectivité <https://velosympathique.velo.qc.ca/collectivite/>

⁸<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/Documents/programme-developpement-transports-actifs.pdf> page 8

⁹https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/developpement-offre-velos-libre-service/Documents/Modalite%CC%81s_OVLIS_VF.pdf page 9

FINANCER TOUS LES CHAMPS D'ACTION

Une Stratégie nationale de transport actif ambitieuse devra agir sur tous les fronts, ce qui implique que le fonds qui l'accompagne doit permettre de financer des actions dans chacun des champs d'action évoqués plus tôt. En voici une liste non exhaustive :

<p>ENVIRONNEMENT</p>	<ul style="list-style-type: none"> projets d'infrastructures piétonnes et cyclables aménagements vélo aux pôles de transport en commun entretien (incluant le déneigement) des infrastructures piétonnes et cyclables études et plans de mobilité active développement ou adaptation d'outils (guides d'aménagements) permettant de diffuser les meilleures pratiques systèmes de vélos en libre-service
<p>ÉDUCATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> programmes d'éducation formant les enfants à la pratique sécuritaire et autonome du vélo, tels que Cycliste averti¹⁰ cours pour adultes ne sachant pas pédaler, ou n'étant pas à l'aise à le faire de façon utilitaire
<p>ENCOURAGEMENT</p>	<ul style="list-style-type: none"> campagnes de communication et d'encouragement (Mois du vélo et défis (Active tes pieds¹¹)) événements festifs et familiaux (Festival Go vélo Montréal, Laval à vélo) initiatives d'accompagnement à la marche sur le chemin de l'école (Trottibus¹²) programmes destinés aux milieux scolaires (<i>Active School travel</i>; À pied, à vélo, ville active) programmes de jumelage et de mentorat
<p>ÉVALUATION ET PLANIFICATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> collecte de données et projets de recherche permettant d'avoir un meilleur portrait des habitudes de déplacement études sur les effets de l'implantation d'infrastructures, notamment sur la vitalité commerciale (étude de la ville de Toronto sur la rue Bloor¹³), afin de bâtir des argumentaires adaptés aux réalités locales
<p>ÉQUITÉ</p>	<ul style="list-style-type: none"> initiatives de consultation et d'engagement des collectivités services communautaires : ateliers de mécanique vélo accès abordables à des vélos (programmes <i>earn a bike</i>) application de l'analyse différenciée selon les sexes intersectionnelle (ADS+) études visant à documenter les enjeux d'équité en mobilité¹⁴

INSPIRATION | En France, le plan *Savoir rouler à vélo*¹⁵, qui vise à ce que tous les élèves du primaire suivent de tels apprentissages d'ici 2024, s'intègre ainsi en toute cohérence avec l'objectif gouvernemental de 9% de part modale vélo en 2024.

¹⁰Programme Cycliste averti de Vélo Québec www.cyclisteaverti.ca

¹¹Société canadienne du cancer, Défi Active tes pieds <https://defiactiveespieds.ca/>

¹²Société canadienne du cancer, Trottibus <https://www.trottibus.ca/>

¹³<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/cycling-in-toronto/cycle-track-projects/bloor-street-bike-lanes/>

¹⁴Projet Femmes et Mobilité, Accès Transports Viabiles <https://femmesetmobilite.org/>

¹⁵Plan Savoir rouler à vélo <https://www.education.gouv.fr/lancement-du-programme-savoir-rouler-velo-5258>

LES PRÉROGATIVES FÉDÉRALES

Au-delà des sommes que le gouvernement rendra disponibles pour ses partenaires municipaux et communautaires, la Stratégie nationale de transport actif doit se traduire par un leadership renouvelé du gouvernement dans les champs de compétence qui lui sont propres. Cela nécessitera de travailler de concert avec nombre de ministères autres que celui des infrastructures, puisque les interventions doivent également toucher l'ensemble des champs d'action.

ENVIRONNEMENT

INFRASTRUCTURES DE COMPÉTENCE FÉDÉRALE

En tout premier lieu, le gouvernement fédéral doit s'assurer que les infrastructures dont il a la charge accueillent les modes de déplacement actifs et ne constituent pas des obstacles à la marche et au vélo. Tout nouveau pont devrait ainsi comprendre des pistes multifonctionnelles pour piétons et cyclistes, et un programme de mise à niveau devrait assurer que les infrastructures existantes soient progressivement équipées de tels aménagements si ce n'est pas le cas.

La collaboration de Parcs Canada est également nécessaire, pour assurer que les sentiers qui revêtent un potentiel de transport actif intéressant soient entretenus tout au long de l'année. À Montréal, citons l'exemple de la piste cyclable du Canal de Lachine qui n'est pas praticable en hiver, ce qui coupe les citoyens du grand sud-ouest de lien sécuritaire avec le centre-ville.

PERMÉABILITÉ DES EMPRISES FERROVIAIRES

Les infrastructures ferroviaires peuvent avoir pour effet d'enclaver certains quartiers de nos collectivités, ou du moins exiger d'importants détours pouvant décourager la marche et le vélo. Le gouvernement fédéral doit faciliter la mise en place de franchissements des voies ferrées, par des mesures réglementaires exigeant la participation diligente des sociétés ferroviaires et par un soutien financier aux promoteurs de ces infrastructures. Ces franchissements seront de préférence des passages niveau pour des raisons d'accessibilité universelle, sinon des passerelles ou des tunnels lorsque les conditions l'exigent.

LOCALISATION DES ÉDIFICES PUBLICS

En tant qu'employeur et prestataire de services au public, le gouvernement devra se montrer exemplaire dans le choix de la localisation¹⁶ de ses lieux de travail et d'accueil du public. C'est une question d'équité que de s'assurer que les citoyens n'aient pas besoin de posséder une auto pour accéder à des services publics, et une façon concrète de lutter contre le déficit de mobilité de groupes marginalisés.

¹⁶Localisation écoresponsable des bureaux, Vivre en ville <https://vivreenville.org/notre-travail/publications/collection-passer-a-l-action-/2019/localisation-ecoresponsable-des-bureaux.aspx>

ENCADREMENT

Une stratégie de transport actif nationale se doit d'agir sur les facteurs qui nuisent à la sécurité (réelle et perçue) des déplacements actifs et les empêchent d'atteindre leur plein potentiel. Il importe donc que Transport Canada agisse pour réduire la dangerosité des véhicules que les piétons et cyclistes côtoient sur le réseau routier.

NORMES APPLICABLES AUX VÉHICULES DE PROMENADE

Alors que les véhicules de promenade sont soumis à des standards de sécurité pour leurs occupants et en cas de collision, ce n'est pas ou peu le cas pour les usagers vulnérables à l'extérieur de l'habitacle. Le Canada devrait s'inspirer de systèmes tels que l'Euro NCAP, qui évaluent dans quelle mesure les voitures protègent les usagers vulnérables de la route - piétons et cyclistes - avec lesquelles elles peuvent entrer en collision¹⁷.

De tels critères pourraient non seulement informer les choix des consommateurs lors de l'achat d'un véhicule, mais également être utilisés pour appliquer des *mesures de fiscalité préférentielle*, avantageant les véhicules les plus sécuritaires (bonus ou malus sur l'immatriculation, le stationnement), au même titre que les véhicules les moins énergivores ou nuisibles à l'environnement.

NORMES APPLICABLES AUX VÉHICULES LOURDS

Bien que Transport Canada ait mené en 2018 une consultation portant sur les mesures de sécurité pour les usagers de la route vulnérables et les véhicules lourds, son mandat ne comprenait aucune recommandation, et se limitait à « une liste exhaustive de mesures de protection possibles, [...] afin de favoriser la compréhension des options actuellement offertes »¹⁸.

Dans le cadre de la Stratégie nationale de transport actif, Transport Canada doit faire preuve de plus de leadership et énoncer des normes quant aux dispositifs de sécurité (caméras, détecteurs, jupettes latérales de protection) sur les véhicules lourds. Ces équipements, bien qu'imparfaits, ont le potentiel d'éviter des collisions en compensant en partie les imposants angles morts des véhicules, ou de réduire la gravité des blessures en évitant que des cyclistes ou piétons ne soient happés sous les roues des camions.

Dans un second temps, la Stratégie doit s'attaquer à la source du problème de dangerosité des véhicules lourds, soit leur géométrie même. Elle pourra s'inspirer pour cela des initiatives européennes¹⁹ visant un standard de vision directe, soit la capacité des conducteurs à voir adéquatement les alentours de leur véhicule, sans dispositif supplémentaire. L'existence d'une telle classification permettrait des mesures volontaires de la part des municipalités et entreprises qui souhaitent être exemplaires. À terme, et de façon progressive, ces standards pourraient être utilisés afin de limiter l'accès de véhicules aux piètres performances de sécurité dans les environnements concentrant de nombreux usagers vulnérables.

¹⁷<https://www.euroncap.com/en/vehicle-safety/the-ratings-explained/vulnerable-road-user-vru-protection/>

¹⁸Parlons Mesures de sécurité pour les usagers de la route vulnérables et les véhicules lourds <https://parlonstransport.ca/URV>

¹⁹Berlin, Paris and London demand safer trucks <https://etsc.eu/berlin-paris-and-london-demand-safer-trucks/>

INSPIRATION | La ville de Londres a annoncé en 2016 son intention de réguler la circulation de véhicules lourds sur son territoire, en fonction de leurs performances en termes de vision directe du conducteur ([Direct Vision Standard](#)²⁰). Les véhicules obtiennent une classification de zéro à cinq étoiles.

À partir de 2020, les véhicules lourds de plus de 12 tonnes devront obtenir une classification minimale d'une étoile pour pouvoir circuler à Londres. En 2024, cette exigence sera rehaussée à trois étoiles minimum. L'initiative de Londres est soutenue par plusieurs grandes villes européennes et pourrait devenir un standard européen.

ÉVALUATION

DES DONNÉES FIABLES POUR DES DÉCISIONS DE QUALITÉ

La Stratégie nationale devra s'appuyer sur des données probantes. Pour ce faire, Statistiques Canada doit inclure davantage de questions relatives aux habitudes de déplacement des Canadien.nes, afin de mieux capturer la réalité de leur mobilité. En particulier, la collecte de données doit comprendre l'utilisation des modes actifs pour les déplacements autres que domicile-travail, le détail des modes lors d'un déplacement multimodal, les variations saisonnières (mode de déplacement principal l'été versus l'hiver). Ces données plus détaillées permettraient d'avoir un meilleur portrait de la pratique du transport actif et de baser nos décisions sur des données plus justes.

ENCOURAGEMENT

UNE FISCALITÉ ENCOURAGEANT LE TRANSPORT ACTIF

Le gouvernement doit revoir la fiscalité actuelle, qui favorise les déplacements motorisés. En effet, de nombreux employeurs offrent des stationnements automobiles gratuits à leurs employés, ce qui constitue un incitatif important à l'adoption de ce mode de transport. Bien que cet avantage devrait être déclaré, peu de citoyens l'incluent à leur déclaration d'impôt, puisqu'il s'agit d'un bénéfice indirect qui n'apparaît pas en valeur monétaire. Or, lorsqu'un employeur souhaite mettre en place un incitatif financier à l'usage du transport actif, comme une indemnité kilométrique, une allocation financière ou un programme de *parking cash-out*, celui-ci doit invariablement être déclaré et imposé. On assiste donc à un système fiscal inéquitable, favorisant les incitatifs à l'auto solo. La Stratégie devrait s'attarder à cette iniquité et réfléchir à des moyens de l'éradiquer.

²⁰Direct Vision Standard and HGV Safety Permit <https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles>

EXEMPLARITÉ COMME EMPLOYEUR

Le gouvernement doit aussi faire preuve de leadership en s'assurant que ses propres employés soient encouragés à opter pour le transport actif pour leurs déplacements pendulaires. Cela passe autant par une analyse des incitatifs (parfois invisibles) à l'utilisation de l'auto (stationnement gratuit et abondant) que par une politique volontaire d'encouragement aux modes actifs, tels que décrits ci-dessus.

INCITATIFS DIRECTS AUX CITOYENS

De la même façon que le gouvernement du Canada encourage la transition vers les véhicules zéro émission par des incitatifs allant jusqu'à 5000\$, il pourrait et devrait soutenir l'achat de vélos et vélos à assistance électrique pour les déplacements personnels et professionnels, avec les mesures suivantes :

Subvention à l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les particuliers	Aide de 800 \$ l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les citoyens. Exemples : E-Bike Act ²¹ aux États-Unis, programme sur les vélos à assistance électrique du Yukon ²² ou de la Ville de Laval ²³
Subvention à l'achat d'un vélo cargo à assistance électrique pour les entreprises	Crédit de 2 000 \$ à l'achat d'un vélo cargo à assistance électrique pour les entreprises souhaitant y avoir recours pour leurs livraisons Exemple : programme Transportez vert du Québec ²⁴
Détaxage de l'achat d'un vélo standard	Détaxage jusqu'à hauteur de 800 \$ à l'achat d'un vélo traditionnel Exemple : le programme de la Ville de Granby ²⁵

²¹<https://panetta.house.gov/media/press-releases/congressman-panetta-introduces-e-bike-act-encourage-use-electric-bicycles-and>

²²<https://yukon.ca/en/driving-and-transportation/apply-rebate-when-you-buy-new-electric-bicycle>

²³<https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/velo-assistance-electrique.aspx>

²⁴<https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/transport/programmes/transportez-vert>

²⁵<https://granby.ca/fr/programmes-subvention>

CONCLUSION

Vélo Québec se réjouit de la mise en place de la Stratégie nationale de transport actif, et offre toute sa collaboration pour son élaboration et sa mise en application. Nous sommes confiants que le gouvernement saura réunir les conditions qui permettront au Québec de bénéficier de ce stimulus bienvenu en période de relance. Nous réitérons l'importance que cette stratégie agisse sur tous les champs d'action (Environnement bâti, Éducation, Encouragement, Encadrement, Évaluation et planification, Équité). Cette vision d'ensemble doit se traduire dans l'attribution des sommes prévues au fonds annoncé, mais aussi dans les actions des différents ministères fédéraux, lesquels ont un rôle de leadership à prendre pour rendre les déplacements actifs sécuritaires, attrayants et naturels pour l'ensemble des Canadien.nes.