



# LES PRIORITÉS ÉLECTORALES DE VÉLO QUÉBEC

---

 Élections provinciales 2022



Vélo Québec

/ SEPTEMBRE 2022

Le 3 octobre prochain, la population québécoise choisira son gouvernement pour les quatre prochaines années. C'est dans ce contexte que Vélo Québec présente ses 10 priorités aux partis politiques.

En 2022, le vélo est plus populaire que jamais. Et dans le contexte actuel, il se positionne comme une solution simple à des problèmes complexes tels que les changements climatiques, l'inflation ou la santé des québécois·e·s. C'est pourquoi le vélo doit avoir une place plus grande dans les différentes politiques gouvernementales.

Les priorités de Vélo Québec s'articulent autour de trois grandes thématiques : le développement d'aménagements cyclables, la sécurité routière et la promotion de l'utilisation du vélo à des fins de transport actif ou de loisir.



**Développer les aménagements cyclables**



**Améliorer la sécurité routière**



**Promouvoir l'utilisation du vélo à des fins de transport actif ou de loisir**



# Développer les aménagements cyclables

## Soutenir les municipalités dans le développement des infrastructures de transport actif

### Priorité 1

Bonifier significativement les sommes investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour les infrastructures de transport actif.

Vélo Québec recommande de doubler les sommes actuelles investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour les infrastructures de transport actif afin d'atteindre un investissement annuel minimum de 100 millions de dollars, soit plus du double des 41 à 48 M\$ investis présentement.

### CONTEXTE

Le gouvernement du Québec, de par ses programmes d'aide financière au développement des transports actifs, a un rôle de levier important sur le développement des réseaux municipaux. En augmentant les investissements dans ces programmes, le gouvernement permet aux municipalités de rattraper le retard dans le développement d'infrastructures de transport actif et l'aménagement de rues complètes.

Par ailleurs, les municipalités font face à un autre défi de taille dans l'aménagement des rues complètes puisque les sources de financement sont exclusives. Il est difficile de combiner les programmes de transport en commun, de réfection des infrastructures souterraines, de gestion des eaux pluviales... et de transport actif, alors que les projets les plus porteurs combinent toutes ces dimensions. Il faut donc permettre aux municipalités de faire des demandes pour des projets porteurs en combinant plusieurs programmes.

# Favoriser l'aménagement de rues complètes

## Priorité 2

Respecter le principe de rue complète, en incluant les aménagements pour le transport actif (trottoirs et voies cyclables) pour tous les projets du ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'intérieur des périmètres urbains.

### **Qu'est-ce qu'une rue complète?**

*Une rue complète, de l'anglais complete street, est conçue et aménagée de façon à être sécuritaire, pratique et agréable pour tous les usagers·ères, quels que soient leur mode de transport, leur condition physique ou leur âge. Cette politique vise à privilégier une approche globale de nos systèmes routiers et à fournir un réseau de transport continu, qui inclut toutes les routes, et ce, peu importe le palier gouvernemental responsable.*

### CONTEXTE

Lors du réaménagement d'une route sous la juridiction du ministère des Transports, il n'existe présentement aucune obligation de prévoir des aménagements pour le transport actif. Lorsque des infrastructures pour le transport actif sont prévues, elles sont généralement à la charge des municipalités, ce qui constitue un enjeu « deux poids, deux mesures » : une route est financée par le MTQ alors que les trottoirs et voies cyclables sont la responsabilité des municipalités. Ces infrastructures devraient être prévues et aménagées systématiquement, à même les projets du MTQ qui traversent un périmètre urbain.

De plus, les municipalités qui souhaitent aménager leur rue principale pour la rendre sécuritaire et conviviale pour les modes actifs (apaisement de la circulation, voies cyclables, gestion des intersections) se heurtent souvent aux exigences du MTQ, qui privilégie la fluidité des véhicules qui traversent la municipalité.

L'enjeu est particulièrement criant au niveau des cœurs de villages traversés par des routes du MTQ, où les besoins des pié-ton-ne-s et cyclistes ne sont toujours pas pris en compte, même à l'intérieur des périmètres urbains. Pourtant, le Québec regorge de villages dont les rues principales sont les centres névral-giques de l'activité commerciale et sociale et où il devrait être aisé et convivial de se déplacer à vélo ou à pied.

#### Référence

[Intersections dangereuses - Attendre le pire pour agir](#), La Presse, 1<sup>er</sup> juin 2022

# Mettre en œuvre l'approche Vision zéro

## Priorité 3

Mettre en œuvre une politique de sécurité routière pour l'ensemble du Québec, basée sur l'approche Vision zéro et inspirée par les meilleures pratiques à l'international.

L'approche Vision zéro est tout simplement l'objectif ultime en termes de sécurité routière : zéro décès et zéro blessures graves sur le système routier québécois. Adoptée par la ville de Montréal en 2019, cette approche juge inacceptables tous les décès et blessures graves sur la route, et appelle à repenser les infrastructures routières afin d'éliminer les risques, au lieu de banaliser les collisions comme étant des conséquences inévitables de l'utilisation du système routier. Elle priorise également la sécurité des usagers·ères avant la fluidité de la circulation, et engage la responsabilité des concepteurs de routes pour créer des infrastructures qui atténuent les conséquences des erreurs humaines.

*Pour en savoir plus sur l'approche Vision zéro*

## CONTEXTE

---

Lors des dernières années, des gains importants ont été réalisés en sécurité routière et le nombre de Québécois·e-s blessé·e-s ou décédé·e-s sur les routes a chuté. Malheureusement, ces gains ne sont pas égaux entre les différents groupes d'usagers·ères, et les plus vulnérables (piéton·ne-s, cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes) représentent désormais 4 décès sur 10 sur nos routes. Les meilleures pratiques à l'international nous démontrent qu'il est possible de réaliser des gains supplémentaires en misant sur une stratégie visant à mettre en place un « système sûr » pour tous les usagers·ères de la route, y compris les piéton·ne-s et cyclistes.



# Améliorer la sécurité routière

## Sécuriser les véhicules lourds

### Priorité 4

Élaborer un indice de sécurité des véhicules lourds afin de guider les acheteurs, opérateurs et pouvoirs publics dans l'achat et l'opération des camions.

Cette norme devrait privilégier des conceptions de véhicules lourds qui éliminent à la source la plupart des angles morts et assurent une vision directe maximale. Cet indice pourrait servir à mieux orienter les achats, mais aussi à limiter la circulation des camions les plus dangereux dans les zones où circulent un nombre important de piéton·ne·s et cyclistes.

### CONTEXTE

Les camions lourds sont surreprésentés dans les collisions mortelles impliquant les cyclistes et les piéton·ne·s. En effet, s'ils représentent moins de 4 % des véhicules en circulation, ils sont impliqués dans près du tiers des décès de cyclistes, et la moitié des décès de piéton·ne·s.

Si ces véhicules sont nécessaires à certaines pratiques commerciales et professionnelles, un indice de dangerosité pourrait guider l'industrie dans le choix des véhicules qu'elle acquiert, et permettre aux autorités de restreindre la circulation des véhicules les plus dangereux dans certaines zones. C'est l'approche qu'a choisie Londres avec son Direct Vision Standard.

#### Référence

[Mémoire de Vélo Québec sur le Projet de loi no 22 – Loi modifiant la loi sur l'assurance automobile, le code de la sécurité routière et d'autres dispositions](#), pages 14 et 15

# Sécuriser les véhicules de promenade

## Priorité 5

Appliquer un malus à l'immatriculation des véhicules présentant les plus gros risques pour les usagers·ères vulnérables, soit les camions légers et VUS.

En s'inspirant des principes d'écofiscalité et en les appliquant à gestion du risque, la Société de l'assurance automobile du Québec devrait moduler le tarif des immatriculations des véhicules pour décourager l'achat de véhicules présentant plus de risques pour les usagers·ères de la route, et inciter à l'achat de véhicules de plus petite taille et moins dangereux. En plus de guider les automobilistes dans le choix de leur véhicule, cette mesure est équitable, puisqu'elle financerait l'indemnisation des victimes de la route auprès des usagers·ères qui représentent le plus grand risque pour eux.

## CONTEXTE

---

Il est bien documenté que les camions légers et les VUS sont plus dangereux pour les usagers·ères vulnérables. Plus lourds et plus hauts, ils frappent les victimes au haut du corps et atteignent les organes vitaux plutôt que les jambes, au contraire des petits véhicules. Leurs angles morts sont également considérablement plus grands que ceux des petits véhicules, ce qui les rend encore plus dangereux.

### *Référence*

[Mémoire de Vélo Québec sur le Projet de loi no 22 – Loi modifiant la loi sur l'assurance automobile, le code de la sécurité routière et d'autres dispositions](#), pages 14 et 15

# Revoir la définition de vélo à assistance électrique (VAE)

## Priorité 6

Réviser la définition du vélo à assistance électrique afin d'en exclure tous les engins de type scooter ou moto électrique.

Une multitude d'engins circulent actuellement sur les pistes cyclables. Il est primordial d'exiger que l'assistance électrique ne soit fournie qu'en complément au pédalage, et non pas par un accélérateur contrôlé sur le guidon, afin d'assurer la sécurité des usagers·ères.

## CONTEXTE

---

La définition actuelle du VAE prévoit que tant qu'un VAE est équipé de pédales, il peut être opéré sans l'utilisation de celles-ci, avec comme seul mode de propulsion son moteur électrique, actionné par un accélérateur. Cela occasionne des problèmes marquants de partage des voies cyclables. En effet, une multitude d'engins se faisant passer pour des VAE prolifèrent actuellement sur les pistes cyclables. Ces montures sont beaucoup plus lourdes, plus rapides (bridées à 32 km/h), et peuvent souvent transporter un second passager adulte, de sorte qu'en cas de collision, les dommages sont beaucoup plus sérieux pour toutes les parties impliquées. Il est clair que ces engins sont incompatibles avec les normes actuelles de conception des voies cyclables, et surtout, avec les usagers·ères actuels·es des voies cyclables, qui incluent des enfants et des personnes vulnérables.

### Référence

[Mémoire de Vélo Québec sur le Projet de loi no 22 – Loi modifiant la loi sur l'assurance automobile, le code de la sécurité routière et d'autres dispositions](#), page 17



# Indemniser l'ensemble des accidenté·e·s de la route

## Priorité 7

Élargir l'indemnisation des accidenté·e·s de la route afin que l'ensemble des usagers·ères de la route blessés ou tué·e·s en circulant sur la voie publique soient dédommagé·e·s, même si aucun véhicule moteur n'est impliqué.

### CONTEXTE

---

La loi sur l'assurance automobile exige qu'un véhicule moteur soit impliqué pour ouvrir la voie à une indemnisation des victimes de la route. Les cyclistes peinant à prouver l'implication d'un véhicule dans une collision, ou ceux·celles qui ont été blessé·e·s dans une collision avec un·e autre cycliste ou avec un·e piéton·ne, se voient ainsi refuser toute forme d'indemnisation.

Un groupe de travail a été mis sur pied pour aborder cette problématique, mais Vélo Québec tient à rappeler l'importance de l'avancement de cette question, ainsi que l'urgence d'une telle mesure - chaque jour, des cyclistes et des piéton·ne·s sont victimes de collisions qui les laissent sans réels recours ou possibilités d'indemnisation. N'attendons pas plus longtemps pour inclure TOUS·TES les usagers·ères du système routier dans les critères d'indemnisation lors d'une collision qui survient sur la route.

#### *Référence*

[Mémoire de Vélo Québec sur le Projet de loi no 22 – Loi modifiant la loi sur l'assurance automobile, le code de la sécurité routière et d'autres dispositions](#)



# Promouvoir l'utilisation du vélo à des fins de transport actif ou de loisir

## Inciter l'achat de vélos

### Priorité 8

Accorder des subventions pour soutenir l'achat de vélos à assistance électrique (VAE), à l'instar des subventions fédérales et provinciales accordées aux conducteurs·trices souhaitant acquérir un véhicule électrique.

Les VAE sont des solutions crédibles aux besoins de mobilité des familles, en plus de pouvoir remplacer l'auto-solo pour de nombreux déplacements, qu'ils soient professionnels, pratiques ou de loisir. Afin de démocratiser et de faciliter l'accès à l'usage du vélo et du vélo électrique, Vélo Québec recommande de mettre en place un programme qui en soutiendrait l'achat ainsi qu'un congé de taxe à l'achat de vélos traditionnels. Ainsi, pour inciter concrètement la population à se tourner vers ce mode de transport durable, une subvention de 800 \$ à l'achat d'un vélo à assistance électrique devrait être mise en place en plus d'un détaxage jusqu'à hauteur de 800 \$ à l'achat d'un vélo standard.

## CONTEXTE

---

Le VAE a le potentiel de rejoindre de nouveaux adeptes, qui, pour des raisons géographiques, logistiques ou des limitations physiques, ne peuvent pas intégrer le vélo traditionnel dans leur cocktail transport. Le VAE permet de faire fi du relief, et il offre la possibilité de couvrir des distances supérieures au vélo traditionnel de par son aide électrique. Alors que les subventions actuelles permettent simplement d'améliorer le bilan GES de trajets en voiture sans agir sur les autres externalités négatives (congestion, risque routier, etc.), ces nouvelles subventions permettraient de remplacer des trajets en voiture par des trajets à vélo. Ces subventions seraient plus cohérentes avec l'approche RTA (Réduire - Transférer - Améliorer) de la *Politique de mobilité durable* adoptée par le gouvernement du Québec en 2018.

De plus, des exemples de telles subventions existent déjà au Canada, notamment à l'Île-du-Prince-Édouard, qui offre un subvention de 500 \$ aux particuliers et aux organisations qui veulent acheter un VAE, et au Yukon, qui rembourse 25 % du coût d'un VAE jusqu'à concurrence de 750 \$, ainsi que 25 % du coût d'un VAE-cargo jusqu'à une valeur de 1 500 \$.

À l'international, le gouvernement français a mis sur pied un programme étoffé qui offre plusieurs types de subventions et de remboursements lors de l'achat de vélos, qu'ils soient traditionnels, à assistance électrique ou même cargo.

# Inciter l'utilisation du vélo dans le cadre professionnel

## Priorité 9

### Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail.

Alors que le vélo constitue une solution pour diminuer la congestion routière, l'émission de gaz à effet de serre (GES) et qu'il a un impact positif sur la santé de ses usagers·ères, le gouvernement a tout avantage à encourager ce mode de transport pour les travailleurs·euses et à mettre en place des incitatifs. Ceux-ci viseraient à rétablir une certaine équité entre les employés qui bénéficient de stationnements auto gratuits et d'allocations pour l'usage de leur automobile personnelle, et ceux qui font usage de leur vélo à des fins professionnelles.

#### CONTEXTE

---

Une allocation non imposable pour usage de l'automobile personnelle dans le cadre des fonctions existe au Québec. Elle vise à compenser une partie des frais d'entretien du véhicule. La compensation financière pour un déplacement à vélo dans le cadre des fonctions est, pour sa part, considérée comme un revenu imposable. Il est donc nécessaire de créer un programme qui permettrait de compenser une partie des dépenses liées à l'entretien et l'utilisation d'un vélo lorsqu'il est utilisé à des fins de transport professionnel.

#### *Référence*

[Mémoire de Vélo Québec présenté au ministre des Finances du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires 2020-2021](#), pages 13 et 14

#### *Exemple*

[Forfait mobilités durables du Gouvernement français](#)

# Développer et promouvoir le tourisme à vélo au Québec

## Priorité 10

### Placer le vélo comme pilier du développement touristique québécois.

La promotion du cyclotourisme au Québec présenterait la province comme un haut lieu du tourisme écoresponsable et durable.

#### **Le cyclotourisme en quelques chiffres**

- 700 millions \$ de dépenses touristiques par les cyclistes  
Dont 108 millions par des cyclistes extérieurs au Québec
- 7 000 emplois à temps plein au Québec
- 150 millions \$ par an pour le gouvernement du Québec
- 700 000 séjours dont le vélo est la principale activité

Pour un total de 1,6 million de nuitées

Source: Chaire de tourisme Transat, 2016

#### CONTEXTE

Le gouvernement du Québec a bâti un Plan d'action pour un tourisme responsable et durable 2020-2025 qui fait état des besoins de cette industrie afin qu'elle devienne une référence en la matière. Le cyclotourisme s'intègre parfaitement dans l'optique d'un tourisme responsable et durable, et ce, à tous les niveaux.

Il s'agit d'abord d'une forme de tourisme qui favorise l'environnement puisque le vélo n'est pas un véhicule motorisé. De plus, le vélo participe à l'établissement d'un tourisme lent, qui favorise l'achat et l'économie locale puisque ce mode de transport entraîne des déplacements à plus petite échelle, ce qui engendre des bénéfices économiques pour l'ensemble des régions du Québec, tant dans les villes que dans les communautés rurales. D'ailleurs, il est démontré que les cyclotouristes dépensent plus que les autres types de touristes, à la hauteur de 6 % supplémentaires en moyenne (Source : L'état du vélo 2020).

En plus des bénéfices économiques et écologiques, il s'agit également d'un mode touristique extrêmement bénéfique pour le bien-être, de par sa nature d'activité physique. Les voyages de cyclotourisme sont donc bénéfiques en tous points : ils améliorent la condition physique des participant-e-s, ils engrangent des bénéfices plus élevés pour les commerces d'une région, et permettent de voyager en réduisant au maximum son empreinte carbone. Alors que le cyclotourisme couvre les trois volets d'un tourisme durable, il semble pourtant écarté du Plan d'action 2020-2025. C'est pourquoi Vélo Québec revendique la pleine intégration du cyclotourisme à ce plan, dans lequel elle s'intègre déjà parfaitement, et qu'une enveloppe soit spécifiquement consacrée au développement et à la promotion du tourisme à vélo.