

Favoriser la mobilité active pour faire face à nos défis collectifs

**Mémoire de Vélo Québec présenté
dans le cadre des consultations
prébudgétaires 2024-2025**

À propos de Vélo Québec

Depuis plus de 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 du vélo 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, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense 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. 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 et de la Mobilité durable. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Le vélo au secours des finances publiques et du portefeuille des ménages

En 2023, l'augmentation effrénée du coût de la vie aura fait les manchettes quasi-quotidiennement. Entre crise du logement et inflation du panier d'épicerie, on a parfois oublié que ce sont les transports qui constituent le deuxième poste de dépense des ménages québécois. Or, pas de répit non plus sur ce front, puisque le prix moyen des véhicules neufs a lui aussi crû de quelque 20 % en un an¹. Soulager la pression sur les finances des familles ne passera donc pas par l'auto individuelle, mais par des alternatives collectives et actives, lesquelles répondent par ailleurs aussi à nos défis environnementaux et de santé.

2023 a aussi été l'année d'une prise de conscience collective brutale quant à nos défis en matière de sécurité routière : les usagers non protégés, piétons et cyclistes, sont les grands oubliés des progrès des dernières décennies, et nos enfants eux-mêmes en paient le prix aux abords des écoles.

Alors que 36 % des Québécois vivent à moins de 5 km de leur lieu de travail (44 % dans les villes de taille moyenne), le Québec se prive encore trop des bienfaits de la mobilité active, faute de politiques publiques ambitieuses en matière de transport. Les choix individuels étant largement dictés par l'offre de transport, son coût, son efficacité et son confort, le gouvernement peut et doit offrir davantage d'options de déplacement, et encourager celles qui présentent les meilleurs bénéfices individuels et sociétaux. Plus que jamais, il se doit de faire preuve de cohérence avec ses propres orientations et politiques (de mobilité durable, de réduction de GES, de sécurité routière, de prévention en santé, pour n'en nommer que quelques-unes) et adopter une réelle approche d'écofiscalité qui décourage le recours aux modes les plus coûteux, polluants et dangereux, pour mieux financer et encourager résolument l'utilisation des modes collectifs et actifs.

Nous espérons retrouver dans le budget 2024-2025 des orientations claires et des ressources permettant à toutes les parties prenantes de contribuer au changement de paradigme nécessaire en mobilité : qu'il s'agisse des collectivités, des employeurs, des organismes de la société civile, mais aussi des citoyennes et citoyens, nous avons tous un rôle à jouer. Et cela doit commencer dès le plus jeune âge, pourvu qu'on crée les conditions gagnantes pour nos jeunes générations.

¹ Prix des véhicules neufs - Il y a des limites!

<https://www.lapresse.ca/affaires/finances-personnelles/prix-des-vehicules-neufs/jusqu-ou-les-prix-peuvent-ils-monter/2023-09-24/prix-des-vehicules-neufs/il-y-a-des-limites.php>

Nos recommandations s'articulent autour de quatre thématiques :

- **Outiller les nouvelles générations à la mobilité active**
- **Inciter aux déplacements actifs**
- **Financer la mobilité en cohérence avec les orientations gouvernementales**
- **Améliorer les programmes existants en faveur de la mobilité et du plein air**

Résumé des recommandations

Recommandation 1 : Assurer un financement pérenne, prévisible et à la hauteur des besoins pour éduquer les jeunes générations aux déplacements actifs

Recommandation 2 : Accorder des subventions à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE)

Recommandation 3 : Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail

Recommandation 4 : Reconduire le Programme d'aide financière aux entreprises en matière d'activités physiques (PAFEMAP) afin de soutenir les PME dans l'adoption du navettage à vélo

Recommandation 5 : Revoir le partage des coûts pour les infrastructures de transport actif le long des routes numérotées en périmètre urbanisé

Recommandation 6 : Réviser le financement de la mobilité en cohérence avec les orientations gouvernementales en mobilité durable, sécurité routière et santé, et selon une approche d'écofiscalité

Recommandation 7 : Soutenir les opérateurs de transport interurbain et l'intermodalité de leurs services pour améliorer l'accès à nos régions

Recommandation 8 : Prévoir un budget dédié à la réalisation du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

Recommandation 9 : Bonifier les programmes de financement soutenant les collectivités

Recommandation 10 : Réviser les modalités des programmes de financement destinés aux organismes de la société civile

Recommandation 11 : Octroyer un budget de fonctionnement pour le comité de suivi de la Politique de mobilité durable

Outiller les nouvelles générations à la mobilité active

Recommandation 1 : Assurer un financement pérenne, prévisible et à la hauteur des besoins pour éduquer les jeunes générations aux déplacements actifs

Dans les dernières années, plusieurs politiques et plans gouvernementaux en matière de santé, de climat et de mobilité ont reconnu la nécessité de promouvoir le transport actif (marche et vélo) comme des outils performants, essentiels et efficaces pour les déplacements quotidiens.

Qu'il s'agisse de la *Politique gouvernementale de prévention en santé*, de la *Politique de l'activité physique, du sport et du loisir* "Au Québec, on bouge!", de la *Politique de mobilité durable* ou encore du *Plan d'action en sécurité routière*, ces différentes orientations gouvernementales soulignent toutes les bienfaits de la marche et du vélo pour améliorer la santé de la population, diminuer nos émissions de GES, aménager des milieux de vie de qualité, ou encore améliorer la sécurité des usagers non-protégés sur nos routes.

Politique gouvernementale de prévention en santé, action 2.8.3 : « Élaborer un programme d'apprentissage relatif à l'utilisation des transports collectifs et actifs chez les jeunes. »

Au Québec, on bouge!, cible principale : «D'ici 2027, augmenter [...] le volume minimal recommandé d'activité physique [de 60 minutes par jour] de 20 % chez les jeunes âgés de 6 à 17 ans.»

Politique de mobilité durable, Cadre d'intervention en transport actif, axe 2.1 : «Promouvoir les bons comportements des différents types d'usagers de la route et éduquer ceux-ci quant aux nouvelles règles de partage de la rue.»

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, domaine d'intervention A - Transport actif sécuritaire vers l'école : «la sensibilisation par des outils éducatifs qui s'adressent aux enfants »

Plusieurs programmes nationaux et mesures gouvernementales permettent aujourd'hui de financer des initiatives pour faire la promotion de ces modes de déplacement et outiller la population à leur adoption : Action-Climat (MELCCFP), MobilisActions et le Fonds de la Sécurité Routière (MTMD), ou encore PAFProjet (MEQ).

Cependant, cette dispersion des politiques et des programmes favorisant le transport actif a pour corollaire d'alourdir le travail des organisations et des administrations publiques en multipliant les démarches pour solliciter du financement et analyser les demandes. Elle oblige également sans cesse les organisations à adapter leurs propositions de projet pour respecter une grande variété de cadres normatifs aux règles souvent différentes. Surtout, cette variété de sources de financement limite la

capacité de bâtir des projets structurants, de grande ampleur et capable de rejoindre un volume conséquent de la population dans la durée.

Toutes les études le montrent : les pratiques de mobilité relèvent avant tout d'habitudes qui sont forgées dès le plus jeune âge. En ciblant les plus jeunes, les actions en faveur d'une mobilité durable ont davantage de chance d'infuser afin d'entraîner des changements de comportement dans la durée, mais aussi d'agir sur les comportements des parents.

Les exemples étrangers le confirment : il faut des politiques et des actions qui ciblent la totalité d'une classe d'âge. En France, le dispositif *Savoir rouler à vélo* est doté d'une enveloppe étatique de 21M € afin que, chaque année, 850 000 enfants soient formés à se déplacer à vélo en sécurité avant leur entrée au secondaire². En Finlande, le programme *Finish School on the move* implanté en 2012 a permis d'augmenter la proportion de jeunes atteignant le minimum de 60 minutes d'activité physique par jour de 15 à 30 % en valorisant notamment la marche et le vélo pour les déplacements quotidiens³.

Afin d'atteindre efficacement les objectifs gouvernementaux en matière de réduction des GES, de niveau d'activité physique minimum requis et de sécurité routière, le gouvernement du Québec gagnerait donc à mettre sur pied un programme national de promotion et d'éducation au transport actif (marche et vélo), qui vise les enfants du primaire pour leurs déplacements entre leur domicile et l'école, et qui soit doté des financements nécessaires pour couvrir d'ici 2027 l'ensemble d'une classe d'âge.

² https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/23100_DP-Plan-velo-2023.pdf#page=8

³ Consulté en ligne le 12 janvier 2024 :

<https://theconversation.com/comment-la-finlande-encourage-lactivite-physique-des-enfants-et-des-adolescents-210156>

Inciter aux déplacements actifs

Recommandation 2 : Accorder des subventions à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE).

Le vélo à assistance électrique (VAE) représente un potentiel pour modifier les habitudes de mobilité et provoquer un transfert modal en faveur d'une plus grande sobriété carbone dans la mobilité. Les VAE classiques, ou les modèles types vélo-cargo, peuvent réduire le nombre de véhicules par ménage en se substituant à une deuxième auto, voire à la première, pour de nombreux déplacements quotidiens utilitaires.

Cet important potentiel a d'ailleurs pu être constaté depuis les différents programmes de subvention au VAÉ déployés à travers le monde. L'exemple de celui de la Ville de Denver au Colorado a permis d'établir que les bénéficiaires de la subvention parcouraient une distance moyenne de 42 km par semaine avec leur VAE, remplaçant une moyenne de 3,4 déplacements motorisés hebdomadaires. Le bilan fait ainsi état d'un retour sur investissement significatif, soit de 0,43 kg de CO₂ pour chaque dollar dépensé et d'une atténuation de GES de près de 2 040 t éq. CO₂, soit l'équivalent de 435 autos par an⁴.

Le potentiel significatif du VAÉ s'observe aussi chez nous. Notamment, les données issues du programme *Vélovolt* d'Équiterre démontrent des effets comparables à ceux exposés plus haut: 37 % des personnes ayant pris part à ce projet de prêts longue-durée de VAÉ ont réduit l'usage de leur voiture pour se rendre au travail dans l'année suivant leur participation. 3 % ont même complètement abandonné le recours à l'auto pour leurs déplacements domicile-travail. Les données provenant de ce programme appuient également l'idée de soutenir financièrement l'acquisition de VAÉ. Cela dit, le coût d'achat et d'entretien d'une telle monture a été relevé comme étant le principal obstacle à une adoption plus large du VAÉ par 73 % des participants. 57 % toutefois souligné qu'une subvention à l'achat serait le meilleur incitatif pour surmonter cette barrière.

Ainsi, le potentiel de démotorisation du VAÉ se doit d'être soutenu par le biais de subventions par l'État afin d'accélérer la décarbonation de la mobilité des personnes au Québec. Des subventions de 800 \$ à l'achat d'un vélo à assistance électrique, et de 2 000 \$ à l'achat d'un vélo-cargo électrique devraient donc être mises en place. Ces subventions pourraient être cumulatives avec d'autres aides à l'achat mises en place ultérieurement au niveau municipal ou fédéral. Un fonds de 10 M\$ de dollars

⁴ Ville de Denver (2023). « Denver's 2022 Ebike Incentive Program – Results & Recommendations » Disponible en ligne :

<https://5891093.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/5891093/Denvers%202022%20Ebike%20Incentive%20Program%20Results%20and%20Recommendations.pdf>

permettrait d’agir comme effet de levier pour un grand nombre d’acquéreurs qui hésitent encore à s’équiper en raison du prix élevé de tels vélos. Pour que cette mesure profite prioritairement aux personnes en ayant le plus besoin, il serait possible de la soumettre à un universalisme ciblé selon des paliers de revenu. Cela mènerait à d’importants co-bénéfices en matière d’abordabilité en prévoyant de plus forts montants pour les personnes à faible revenu. À titre d’exemple, le cas du programme britanno-colombien propose une modulation de sa subvention selon le revenu⁵ :

Subvention à l’achat d’un VAÉ en Colombie-Britannique	
Revenu net de l’individu	Subvention
Moins de 38 950 \$	1 400 \$
38 951 \$ à 51 130 \$	1 000 \$
51 131 \$ et plus	350 \$

Rappelons que ce type d’incitatif est déjà largement déployé à travers le monde. Au total, on recense près de 60 programmes en phase pilote, actifs, ou complétés aux États-Unis et au Canada⁶. En Europe, ce sont plus de 300 programmes de subvention ou d’incitatifs fiscaux qui sont déployés à divers paliers de gouvernance⁷.

⁵ Colombie-Britannique et Clean BC (2023). “BC Electric Bike Rebate Program”, [en ligne], URL: <https://bcebikerebates.ca/>

⁶ Voir : Recension des programmes de subvention à l’achat de VAÉ en Amérique du Nord par Cameron Bennett et John MacArthur du *Transportation Research and Education Center (TREC)* de la *Portland State University* : <https://trec.pdx.edu/news/e-bike-incentive-programs-north-america-new-online-tracker>

⁷ Voir : Outil d’identification des programmes de subvention au VAÉ pour tout type d’usage en Europe de la *European Cyclists’s Federation* : <https://ecf.com/resources/financial-incentives>

Recommandation 3 : Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail

La *Politique de mobilité durable* et son principe Réduire-Transférer-Améliorer portent l'objectif d'un report modal de l'auto-solo vers les modes durables comme le vélo. Si le financement pour le déploiement d'infrastructures servant l'offre en mobilité durable est incontournable, d'autres mesures visant à influencer la demande peuvent être déployées.

La stratégie fiscale du Québec doit inciter les choix conséquents avec les objectifs en mobilité durable. Notons que la *Loi de l'impôt sur le revenu* prévoit une exonération d'une allocation pour usage d'une automobile personnelle dans un cadre professionnel pour en compenser l'entretien, mais qu'une compensation financière pour un déplacement à vélo demeure considérée comme un revenu imposable. En d'autres termes, les dispositions fiscales relatives à l'imposition sur le revenu préservent des comportements préférentiels à l'auto comparativement au vélo.

Afin d'encourager concrètement l'adoption du vélo vers le travail et de concrétiser ses bénéfices en matière de réduction de GES, de diminution de la congestion routière et ses impacts positifs en santé publique, il s'agit de mettre en place des incitatifs en ce sens. Il est proposé de les déployer sous deux formes :

1. Exonérer de l'impôt sur le revenu les compensations financières pour utilisation de son vélo personnel dans le cadre d'un déplacement professionnel ;
2. Déployer un système de forfaits de mobilité durable à l'échelle du Québec, par lequel les personnes qui se rendent au travail en transport collectif ou actif auraient droit à une indemnité kilométrique non imposable.

Cette première forme contribuera d'abord à appuyer les employeurs déployant des incitatifs financiers au navettage en vélo et de soutenir les personnes qui le pratiquent. La seconde permettra de généraliser l'implantation d'incitatifs financiers par les employeurs pour encourager l'usage des modes durables pour les déplacements quotidiens. À ce chapitre, les exemples aux impacts éprouvés comme celui du Forfait de mobilité durable (FMD) en place en France⁸ ou encore l'indemnité kilométrique vélo en Belgique⁹ pourront servir à définir un modèle québécois.

⁸ République française (2023). [En ligne], URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/faq-forfait-mobilites-durables-fmd>

⁹ Service public fédéral des finances de Belgique (2023). [En ligne], URL : https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/ve_lo#q3

Précisons aussi que la combinaison de ces deux mesures contribuera au rétablissement d'une certaine équité considérant l'étendue des avantages fiscaux offerts à la voiture comme l'offre de stationnements auto subventionnés et d'allocations non imposables, telle qu'énoncée plus haut.

Recommandation 4 : Reconduire le Programme d'aide financière aux entreprises en matière d'activités physiques (PAFEMAP) afin de soutenir les PME dans l'adoption du navettage à vélo

Afin qu'un nombre croissant de personnes adopte le vélo pour leurs déplacements quotidiens, il est nécessaire de mobiliser et soutenir les employeurs. À titre de destination, ces derniers jouent un rôle clé puisqu'ils sont une part entière de la chaîne de déplacement des travailleuses et travailleurs. Les installations comme des stationnements pour vélos de qualité ou encore l'accès à des outils pour des réparations mineures sur place constituent des facteurs déterminants dans le choix de se mettre en selle pour navetter vers le travail. Ajoutons à cela que les employeurs peuvent aussi être de véritables catalyseurs dans le développement des compétences de leur personnel en tenant des activités d'éducation sur divers sujets en lien avec le transport actif comme la sécurité à vélo, l'initiation au vélo en milieu urbain ou encore l'entretien mécanique de base.

Présentement, les petites et moyennes entreprises (PME) désireuses de mettre en place ce type d'initiatives se butent à l'absence de financement pour les appuyer. Relancer un programme d'aide financière récurrent destiné aux PME visant à soutenir l'implantation d'installation et la tenue d'activités de sensibilisation au navettage actif permettrait de répondre à une demande soutenue à cet égard. Le ministère de l'Éducation a offert le *Programme d'aide financière aux entreprises en matière d'activités physiques* (PAFEMAP) par le passé¹⁰. Le dernier appel de projets de ce programme a pris fin au printemps 2022 et, depuis, aucun autre programme n'est venu répondre au besoin de soutien financier des PME à ce sujet. Le retour d'un tel programme sur une base régulière permettrait d'appuyer un essor soutenu de la culture vélo et, plus largement, de l'adoption de saines habitudes de vie sur les milieux de travail.

¹⁰ Ministère de l'Éducation (2024). [En ligne], URL : <https://www.education.gouv.qc.ca/organismes-de-loisir-et-de-sport/aide-financiere/programme-daide-financiere-aux-entreprises-en-matiere-dactivites-physiques-pafemap>

Financer la mobilité en cohérence avec les orientations gouvernementales

Recommandation 5 : Revoir le partage des coûts pour les infrastructures de transport actif le long des routes numérotées en périmètre urbanisé

Présentement, l'aménagement ou le réaménagement des routes sous l'égide du MTMD dans les périmètres urbains ne comprend aucune obligation de prendre en compte les besoins des piétons et cyclistes. Ainsi, lorsque l'aménagement de trottoirs ou de voies cyclables est intégré aux routes numérotées, c'est généralement dû à un financement pleinement assumé par les municipalités. Considérant les capacités inégales des municipalités à assumer ce type de dépense, plusieurs d'entre elles se trouvent en déficit d'aménagement pour la mobilité active. Cela a pour effet de créer des barrières majeures à la mobilité des populations locales. Rappelons que les routes du réseau supérieur traversent de nombreux milieux de vie et sont souvent bordées de commerces et points de services essentiels.

Ces voies doivent servir équitablement la mobilité active des personnes et intégrer *de facto* des aménagements sécuritaires. Conformément au principe de rue complète, les routes dans les périmètres urbains relevant du MTMD se doivent d'intégrer à leur conception et lors de réfections des aménagements destinés aux piétons et cyclistes financés à même les budgets du ministère. Dans l'éventualité où aucun travail de réfection d'importance n'est prévu, mais qu'une municipalité juge nécessaire de faire une mise à niveau pour garantir l'accès à des aménagements de transport actif sécuritaire à sa population, un partage équitable des coûts devrait être envisagé afin de refléter la capacité de payer de chacune des parties. Une telle mesure serait conséquente avec la responsabilité du MTMD d'assurer la sécurité de tous les usagers, sur ses propres routes, en plus de contribuer à l'atteinte des objectifs du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028*.

Recommandation 6 : Réviser le financement de la mobilité en cohérence avec les orientations gouvernementales en mobilité durable, sécurité routière et santé, et selon une approche d'écofiscalité

Le Québec a pour ambition d'atteindre une mobilité plus sobre en carbone, sécuritaire et inclusive. Or, le financement actuel de la mobilité ne reflète pas ces ambitions. Les déficits prévus à court terme pour le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), dû notamment à l'essoufflement des rentes associées à la taxe sur l'essence avec l'électrification des véhicules, en est l'exemple le plus probant. De plus, le financement se doit d'accélérer et de faciliter l'implantation d'infrastructures et mesures incitant à l'usage des transports actifs et collectifs aux dépens de l'auto-solo.

Pourtant, face au manque de financement de la mobilité, le Québec se prive de plusieurs sources pour soutenir l'essor de l'offre d'une mobilité plus durable et sécuritaire. En revoyant les actuelles dispositions du système de financement de la mobilité au Québec et en misant sur des mesures d'écofiscalité, un réel arrimage avec les visées de la province est possible. Les sous-recommandations ci-dessous présentent quelques avenues à explorer pour mieux financer la mobilité, mais aussi être plus cohérent dans l'octroi des fonds publics avec les objectifs de décarbonation et de sécurité routière.

6.1 Assurer un financement suffisant et prévisible permettant une croissance annuelle des services de transport collectif

Il est impératif de miser sur des systèmes de mobilité durables misant sur la complémentarité des modes actifs, comme la marche et le vélo, avec le transport collectif. Intimement liés, ces modes sont des maillons indissociables de chaînes de déplacements attractives et concurrentielles à l'auto solo. Il importe donc de renverser la situation actuelle du financement de la mobilité, où une proportion majoritaire des sommes est dirigée vers le maintien et l'essor du réseau routier, aux dépens du transport collectif qui bénéficie d'une part minoritaire des fonds.

Afin de poursuivre les ambitions de la *Politique de mobilité durable*, le gouvernement se doit d'instaurer un financement suffisant et prévisible permettant une croissance soutenue de l'offre de transport collectif. Nous réitérons donc la recommandation portée par Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs, dont Vélo Québec est membre, de garantir un financement suffisant et prévisible aux sociétés de transport pour permettre une croissance de l'offre de service de 7 % par année, dès 2025. Cette recommandation et les modalités de sa réalisation sont exposées de façon plus détaillée dans le mémoire déposé par Transit dans le cadre de la présente consultation.

6.2 Moduler les coûts d'immatriculation des véhicules en fonction de leur dangerosité, afin de décourager l'acquisition des modèles les plus dangereux : camions et VUS.

Dans la poursuite des objectifs de l'État en matière de sécurité routière, Québec se doit de renverser la croissance fulgurante du nombre de camions légers et VUS sur les routes de la province. Plus lourds et plus hauts, ces types de véhicules représentent un niveau de dangerosité accrue en raison de leurs angles morts plus grands, qui mènent à leur surreprésentation dans les cas de collision. À cela s'ajoutent des risques de mortalité plus élevés, puisqu'ils frappent les victimes au haut du corps et atteignent les organes vitaux. Ajoutons à cela leur impact néfaste en matière d'émissions de GES, d'utilisation de l'espace et de congestion routière¹¹.

Depuis les années 1990, les ventes de camions légers et de VUS connaissent une croissance exponentielle. S'ils représentaient un véhicule neuf sur quatre en 1990, les VUS et camions légers comptaient pour 71 % des nouveaux véhicules en 2021¹².

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) doit donc inciter à l'achat de véhicules de plus petite taille. Une modulation des coûts d'immatriculation selon le poids des véhicules serait assurément une façon efficace pour renverser la tendance et renforcer des habitudes de motorisation posant un moindre risque pour la sécurité routière.

Pour ce faire, il serait possible de s'inspirer de la *Taxe sur la masse en ordre de marche* de la France. Lancée en 2022, cette taxe appliquée à l'achat des véhicules est payable lors de l'immatriculation et est de 10 € / kg au-delà de 1 800 kg jusqu'à concurrence de 50 000 €. Cette taxe comprend des exceptions pour les voitures à faibles émissions (électriques, à hydrogène, hybride avec autonomie supérieure à 50 km/h), qui sont plus lourdes que les modèles thermiques en raison du poids de la batterie. Des exemptions sont également prévues pour les familles nombreuses, dont les besoins peuvent justifier l'achat de véhicules plus volumineux, ou encore des véhicules destinés aux personnes vivant avec un handicap¹³.

¹¹ Équiterre (2021). « Comprendre la hausse des camions légers au Canada afin de renverser la tendance : synthèse », téléchargeable en ligne :

<https://www.equiterre.org/fr/articles/communiqu%C3%A9-nouveau-rapport-sur-les-gros-vehicules>

¹² Whitmore, J. et P.-O. Pineau, 2023. État de l'énergie au Québec 2023, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le gouvernement du Québec, p. 40

¹³ Pour en apprendre davantage sur la taxe sur la masse en ordre de marche :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35950#:~:text=La%20taxe%20sur%20la%20masse%20en%20ordre%20de%20marche%20s,cadre%20d'un%20transit%20temporaire>

6.3 Élargir l'indemnisation des victimes de la route aux usagers non-protégés

Lors du projet de Loi 22 modifiant la Loi sur l'assurance automobile, Vélo Québec a recommandé d'élargir l'indemnisation des victimes de la route à l'ensemble des usagers non-protégés (piétons, cyclistes), sans exiger qu'un véhicule moteur soit impliqué dans la collision, comme c'est le cas actuellement. Cette proposition vise à renforcer l'équité entre les usagers de la route, en assurant que les victimes de collisions entre cyclistes, piétons et/ou usagers d'appareils de transport personnel motorisé (APTM) bénéficient d'une couverture comparable à celle des autres usagers.

La proposition de Vélo Québec a donné lieu à un groupe de travail piloté par la SAAQ, afin de quantifier le phénomène des victimes non indemnisées. Les résultats de ce travail devraient être connus dans les semaines ou mois à venir. En 2024, nous souhaitons que soient identifiées les sources de financement qui permettraient de réaliser cet objectif, sans contribution supplémentaire de la part des usagers non protégés, puisque par exemple 9 cyclistes sur 10 possèdent déjà un permis de conduire, selon les données de l'État du vélo au Québec en 2020. Alors que le Fonds d'assurance automobile affichait dans les dernières années des surplus de l'ordre de 4 milliards de dollars, nous sommes convaincus que la société québécoise a les moyens d'offrir à l'ensemble de ses citoyens une couverture d'assurance adéquate, sans désavantager celles et ceux qui contribuent à réduire le risque routier en optant pour des déplacements non motorisés.

Recommandation 7: Soutenir les opérateurs de transport interurbain et l'intermodalité de leurs services pour améliorer l'accès à nos régions

Depuis maintenant plus d'une décennie, le cyclotourisme ne cesse de gagner en popularité au Québec. Cette industrie se pose maintenant comme une activité significative pour l'économie de plusieurs régions. Chiffres à l'appui, Vélo Québec recense une hausse de 19 % du nombre de cyclotouristes au Québec depuis 2010, pour un secteur d'activité représentant désormais plus de 700 M\$ de chiffre d'affaires par année et crée au-delà de 6 800 emplois¹⁴. Inévitablement, en résulte une demande toujours plus grande pour du transport de vélos vers les différents coins de la province que ce soit en train, en autobus ou encore en avion.

Parallèlement, le transport interurbain québécois est à la croisée des chemins. Si le transport aérien fait présentement l'objet d'un soutien de l'état pour en favoriser l'accessibilité via le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR)¹⁵, le transport par autobus a besoin plus que jamais d'un appui de Québec. Plus encore, il est impératif de renverser la tendance actuelle, le nombre de départs hebdomadaires interrégionaux étant en chute libre depuis plus de 40 ans. Cette situation semble même s'accélérer alors que ce nombre a baissé de 33 % depuis 2016¹⁶. Ce constat principalement tributaire d'un modèle déficitaire des transporteurs est lourdement problématique pour la mobilité et le développement touristique régional. Un grand nombre de personnes vivant hors des grands centres se retrouvent captives de l'auto-solo et le développement économique de leur communauté est mis à mal.

Cette nécessité de mieux soutenir les transports collectifs interurbains résonne fortement auprès des entrepreneurs cyclotouristiques désireux de faire connaître les attraits de nos régions. Par son rôle dans l'essor de cette industrie, Vélo Québec est à même de les entendre. Ils portent un constat clair : l'accès au territoire et la mobilité entre les régions se doivent d'être améliorés pour pleinement déployer le potentiel de la manne touristique québécoise. Ajoutons à cela que ces services doivent être fiables, efficaces et assurer le transport de vélo de façon simple. Ce souci pour l'intermodalité s'avère être un investissement tout spécialement rentable, alors que les touristes à vélo dépensent en moyenne 6 % de plus lors de leur séjour¹⁷. De surcroît, améliorer l'intégration entre les modes collectifs interrégionaux et le vélo sert invariablement la mobilité des personnes.

¹⁴ Vélo Québec (2024). [En ligne], URL : <https://www.velo.qc.ca/veloeconomie/>

¹⁵ Ministère des Transports et de la Mobilité active. [En ligne], URL : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Pages/Programme-acces-aerien-regions.aspx>

¹⁶ IRIS (27 novembre 2023). « Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins », [en ligne], URL : <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain/>

¹⁷ Vélo Québec (2024). [En ligne], URL : <https://www.velo.qc.ca/veloeconomie/>

Le gouvernement du Québec doit répondre à cette demande et assumer son rôle pour la mobilité et l'essor économique des communautés. Le transport interrurbain et l'intermodalité constituent d'ailleurs des solutions de choix pour répondre aux objectifs du Plan d'action pour un tourisme responsable et durable, qui vise à développer une offre touristique décarbonée¹⁸. Cela doit se traduire par un soutien financier substantiel pour les opérateurs de transport interurbain et le développement d'un réseau interrégional étendu à travers le territoire.

¹⁸ <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/tourisme/publications-adm/plan-action/PL-plan-action-tourisme-responsable-durable.pdf>

Recommandation 8 : Prévoir un budget dédié à la réalisation du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

Le tout récent Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 est à la hauteur de nos ambitions collectives pour améliorer le bilan routier de la province. Saluons également son intégration du principe de Vision zéro qui vise l'élimination de tout décès ou blessé grave sur notre réseau routier.

Considérant la situation en matière de sécurité routière pour les personnes non-protégées au Québec, il est primordial que les moyens appuyant ce plan soient au rendez-vous. En d'autres termes, le bilan actuel requiert des budgets à la hauteur des aménagements nécessaires pour assurer la sécurité réelle et perçue des cyclistes et des piétons dans toutes les municipalités. Soulignons aussi la nécessité de prévoir des montants pour appuyer plusieurs mesures prévues au plan comme les interventions dans les zones scolaires ou encore le déploiement de radars photo. De plus, un financement devra aussi être acheminé vers les Directions générales territoriales du MTMD afin d'intervenir sur les routes relevant du ministère à l'intérieur des périmètres urbains dans les différentes régions de la province.

Améliorer les programmes existants en faveur de la mobilité et du plein air

Il existe aujourd’hui plusieurs programmes d’aide financière pour développer des projets en faveur d’une mobilité active sécuritaire. Ces programmes s’adressent autant aux municipalités, aux employeurs qu’aux organisations de la société civile. Si nous ne pouvons que saluer l’existence de ces leviers afin de bâtir un Québec plus durable et résilient, il convient cependant de souligner que certaines modifications dans le cadre normatif de ces programmes leur permettraient d’être plus efficaces.

Recommandation 9 : Bonifier les programmes de financement soutenant les collectivités

9.1 : Transport Actif en Périmètre Urbains (TAPU)

Le Programme d’aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, porté par le MTMD, vise à accroître la part modale des déplacements actifs en milieu urbain afin de réduire les GES associés aux déplacements des personnes, et à améliorer la sécurité des usagers vulnérables de la route. Lors du dernier appel de projet complété, un total de 27,9 M\$ de financement a été accordé sur plus de 36,5M\$ sollicités par les municipalités du Québec. Concrètement, cela signifie que la demande en projets d’aménagement fiables et sécuritaires pour le transport actif excède de 30% les ressources disponibles. Par ailleurs, le MTMD a inscrit dans la mesure 15.1 de son nouveau plan d’action en sécurité routière 2023-2028 qu’il est nécessaire «d’augmenter la part de financement du MTMD pour la réalisation de projets d’aménagement favorisant les déplacements actifs sécuritaires en vertu du TAPU et du PAFFSR»¹⁹. Face à ces constats, et dans un contexte de renouvellement du cadre normatif du TAPU pour la période 2025-2028, il nous apparaît nécessaire d’agir à deux niveaux :

- d’une part, le ratio maximum des dépenses actuellement admissibles par projet doit être porté de 50% actuellement à au moins 80% des coûts admissibles des projets. En effet, la réalité des travaux engendrés par les aménagements de transport actif induisent des dépenses liées aux projets qui, en bout de ligne, font en sorte que seuls 20 à 30% des coûts réels des projets sont couverts par les financements accordés dans le cadre du TAPU.

¹⁹ Plan d’action en sécurité routière 2023-2028, page 25 ;

https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/Plan-action-securite-routiere/Plan_action_securite_routiere_2023-2028.pdf

- d'autre part, et considérant à la fois le contexte et le point précités, il nous apparaît indispensable de bonifier l'enveloppe actuelle du TAPU qui se monte à 29M\$ par année pour les 5 prochaines années.

9.2 Fonds de la sécurité routière

Dans le cadre du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) du MTMD, le montant maximal de l'aide financière qui peut être octroyé pour les projets d'aménagement d'infrastructures est fixé à 350 000 \$. Ce montant est insuffisant pour soutenir adéquatement l'aménagement d'infrastructures permettant de diminuer les risques d'accident pour les usagers du réseau routier. La sécurisation d'aménagements en lien avec la circulation engendre fréquemment des coûts qui se comptent en millions de dollars. Il est donc nécessaire d'augmenter le montant maximum des coûts admissibles pour les projets d'aménagement d'infrastructures afin de permettre, dans le contexte inflationniste actuel, de proposer des projets efficaces de sécurisation d'aménagements routiers.

De plus, la proportion des frais admissibles couverte par le PAFFSR pour ce type de projet, qui est actuellement fixé à 50 % des coûts admissibles, est trop faible. Ce seuil trop exigeant décourage les plus petites municipalités en leur laissant la responsabilité d'assumer la moitié des coûts admissibles, tout en limitant l'aide à 350 000 \$. La mesure 15 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 prévoit d'ailleurs d'« augmenter la part de financement du MTMD pour la réalisation de projets d'aménagement favorisant les déplacements actifs sécuritaires en vertu du TAPU et du PAFFSR »²⁰, ce qui apparaît comme étant une excellente mesure pour élargir l'accès à ce programme. Une contribution financière du PAFFSR jusqu'à 80% des coûts admissibles, et/ou la possibilité de cumuler les sources de financements publics (provinciales et fédérales) jusqu'à 100 % des coûts admissibles, auraient pour effet d'augmenter l'accessibilité au fonds et de maximiser ses retombées.

²⁰ Plan d'action en sécurité routière, p.24

9.3 Faciliter la combinaison des programmes destinés aux municipalités

Si les enveloppes financières ne sont pas toujours à la hauteur des besoins exprimés par les milieux municipaux, nous reconnaissons qu'il existe aujourd'hui un engagement réel des autorités québécoises pour soutenir des projets et des aménagements afin d'améliorer la sécurité routière. Pour autant, quand vient le temps pour les collectivités d'aménager leur espace public et leur milieu de vie, ces programmes en faveur de la sécurité des usagers vulnérables sur le réseau routier sont difficiles à combiner avec d'autres programmes d'aides financières liés à l'aménagement du territoire. En effet, la multiplication des programmes de manière indépendante, avec des appels de projet distincts pour le transport collectif, pour les réseaux cyclables, pour les trottoirs, pour les infrastructures souterraines, pour les chaussées, pour la gestion des eaux pluviales, et pour la sécurité routière. La plupart du temps, il est impossible pour les municipalités de combiner plusieurs programmes sans courir le risque de voir l'une des aides annulées.

Or, l'aménagement d'un réseau routier doit se faire selon une approche systémique. Les projets les plus porteurs de changement sont ceux qui combinent toutes les dimensions de l'aménagement : mobilité, infrastructure, sécurité, verdissement. Vélo Québec recommande donc qu'une attention particulière soit portée par les différents ministères afin d'autoriser les municipalités à combiner différents programmes d'aide financière pour un même aménagement urbain. Cela permettrait de bâtir des espaces publics qui rencontrent toutes les exigences attendues pour des communautés apaisées, durables et en santé, sans devoir privilégier l'un ou l'autre de ces aspects.

9.5 Revenus des systèmes de détection

Les systèmes de détection (radars photo) ont prouvé leur efficacité pour réduire les vitesses de circulation. De nombreuses municipalités souhaitent pouvoir en implanter sur leur territoire, notamment aux abords des zones scolaires. Le projet de loi 48 déposé fin 2023 assurera de pouvoir recourir plus largement à ces dispositifs, mais il apparaît déjà que le nombre de radars disponibles peinera à répondre à la demande des milieux.

Pour en tirer les meilleurs bénéfices possibles, l'approche la plus porteuse consisterait à attribuer ces radars aux municipalités, et à leur accorder les revenus générés afin qu'elles puissent implanter des mesures d'apaisement de la circulation durables, remplaçant à moyen terme le recours aux radars photo. Les systèmes de détection ainsi libérés pourraient ainsi être attribués à de nouveaux milieux, pour étendre la portée de leurs impacts.

Recommandation 10 : Réviser les modalités des programmes de financement destinés aux organismes de la société civile

10.1 Réviser les paramètres de programmes existants

Les organisations à but non lucratif réalisent des projets qui participent à l'atteinte des cibles gouvernementales. En plus de contribuer aux politiques gouvernementales, les actions communautaires remplissent des missions que le secteur privé à but lucratif n'assume pas.

Dans le déploiement de leurs activités, les organisations à but non lucratif rencontrent deux difficultés majeures en lien avec les programmes d'aide financière, qui limitent considérablement leur capacité d'action, de pérennisation et de structuration des projets. Il convient en effet d'harmoniser l'ensemble des cadres normatifs des programmes d'aide financière afin :

- qu'ils acceptent tous les contributions en biens et services dans les dépenses admissibles et dans la portion de financement complémentaire à l'aide financière demandée au programme. Cet enjeu est particulièrement prégnant pour le Programme d'aide financière du Fonds de la Sécurité Routière du MTMD, qui est le seul à notre connaissance à ne pas autoriser cela.
- que les règles de cumul des aides gouvernementales permettent d'atteindre 100 % des dépenses admissibles au programmes, incluant les contributions des municipalités, des sociétés d'État et des établissements d'enseignement. Cette dernière règle concerne en particulier :
 - MobilisActions du MTMD
 - PAFProjet du MEQ
 - Mesure de soutien pour un tourisme collectif, responsable et durable du MTO
 - Programme Sécurité Intégrité Québec du MEQ
 - Appel à projets dans le cadre du Plan pour la Jeunesse 2021-2026 du SAJ

10.2 Assurer un soutien financier dédié à l'entretien et à l'amélioration des sentiers dans une optique de résilience aux changements climatiques

Pour assurer la viabilité et le succès de nos réseaux de plein air touristiques et de proximité, il est primordial d'y assurer la qualité de l'expérience usager par un maintien de l'état des aménagements. En matière de vélo de montagne, un récent sondage Léger mettait en exergue le caractère crucial de l'entretien des sentiers pour en assurer l'achalandage, révélant que la qualité des sentiers était le premier déterminant dans le choix d'un lieu de pratique pour 83 % des répondants²¹.

Bien que des programmes d'aide financière existent afin d'appuyer le développement d'infrastructures de plein air, ces sommes se concentrent sur la création de nouvelles installations. Actuellement, aucun programme n'est spécifiquement dédié à l'entretien des sentiers existants ni au renforcement des infrastructures. Cette situation pose un problème pour l'ensemble des centres de vélo de montagne et de plein air, tout particulièrement dans un contexte d'accentuation des effets des aléas climatiques sur l'état des sentiers. Il suffit de penser à l'augmentation de la fréquence des épisodes de précipitations fortes et de vents violents qui viennent les dégrader plus rapidement. Ajoutons à cela les incendies de forêt, tels que connus lors de l'été 2023, qui impactent l'achalandage des sentiers²². Les besoins d'entretien qui en découlent posent alors une pression financière accrue sur les réseaux, comme rapportée par 79 % des gestionnaires de réseaux de vélo de montagne selon les données les plus récentes de Vélo Québec²³.

De ce constat, il est nécessaire de mettre sur pied un financement spécifiquement dédié à la maintenance continue des infrastructures de plein air, ainsi qu'à leur adaptation face aux effets néfastes des changements climatiques. De telles sommes permettraient de soutenir les centres devant cette nouvelle réalité et la poursuite de l'ambition gouvernementale de faire du plein air une voie d'accès à de saines habitudes de vie²⁴.

²¹ Sondage Léger en ligne sur la pratique du vélo de montagne commandé par Vélo Québec remis en date du 26 mai 2023 disponible pour consultation sur demande.

²² Plusieurs médias ont rapporté les impacts négatifs de l'augmentation des aléas climatiques sur la pratique du vélo de montagne lors de la saison estivale 2023. Notamment : Radio-Canada (8 août 2023). « Les sentiers de vélo de montagne fermés pour une durée indéterminée au Mont-Orford », [en ligne], URL : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1994699/fermeture-sentiers-velo-orford-pluie>

²³ Le sondage de retour sur la saison 2023 et des impacts des changements climatiques de Vélo Québec a révélé une hausse moyenne chiffrée à près de 19 000 \$ depuis l'an dernier. Données disponibles sur demande.

²⁴ Tison, Marie (22 août 2023). « La ministre du plein air », *La Presse*, [en ligne], URL : <https://www.lapresse.ca/voyage/plein-air/2023-08-19/isabelle-charest/la-ministre-du-plein-air.php>

10.3 Assurer la pérennité de la Route verte

Vélo Québec a mis en œuvre le développement de la Route verte en 1995 et en est le maître d'œuvre depuis. En constante expansion depuis sa création, la Route verte est aujourd'hui reconnue à travers le monde entier comme un exemple de réseau cyclable structurant en raison de son étendue, sa qualité de conception et son rôle dans la mise en valeur des régions du Québec. À ce jour, Vélo Québec travaille avec un total de 213 gestionnaires à travers la province afin de maintenir cette position de renommée mondiale dans la mise en valeur de nos régions et préserver le rôle névralgique de la Route verte dans l'essor de la manne touristique de nombreuses communautés.

Le financement annuel dédié à la Route verte est le même depuis 11 ans et n'est désormais plus suffisant pour gérer adéquatement les opérations de ce réseau cyclable national de 5 300 km. Ainsi, une bonification du soutien financier de l'ordre de 100 000 \$ est demandée pour l'année 2024-2025. Ces sommes permettraient de soutenir et accompagner les centaines de gestionnaires et partenaires de la Route verte, poursuivre l'expansion du réseau, mais surtout, assurer la sécurité des aménagements qui arrivent en fin de vie utile ou qui ne sont plus aux normes.

Recommandation 11 : Octroyer un budget de fonctionnement pour le comité de suivi de la Politique de mobilité durable

Pour contribuer à la réalisation de la *Politique de mobilité durable* (PMD) et assurer la cohérence de cette politique avec la réalité de la mobilité au Québec, un comité de suivi y est rattaché. Celui-ci regroupe un nombre important d'organisations issues de la société civile provenant des secteurs du transport de marchandises et de la mobilité des personnes. Ce comité a fourni, depuis la création de la PMD, un important travail pour alimenter la réflexion en lien avec la mise en œuvre des actions et le suivi des cibles prévues.

Actuellement, bien que le comité de suivi soit coordonné par l'entremise d'une firme externe, aucun budget récurrent de fonctionnement n'est prévu. Un tel budget serait pourtant nécessaire pour en assurer le bon fonctionnement. Il est donc recommandé d'accorder un budget de fonctionnement annuel d'une hauteur de 75 000\$. Un tel budget serait comparable aux sommes mises à disposition d'une région administrative pour le maintien d'une table de concertation régionale dans le cadre du Volet II du Programme d'aide financière au développement du transport collectif²⁵.

²⁵ Ministère des Transports et de la Mobilité durable (2024). [En ligne], URL : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/volet-ii/Pages/volet-ii.aspx>