

Faire du vélo un outil de prévention en santé et de développement économique

PRIORITÉS DE VÉLO QUÉBEC



Élections provinciales 2026

Introduction

Le 5 octobre 2026, la population québécoise choisira son gouvernement pour les quatre prochaines années. C’est dans ce contexte que Vélo Québec présente ses priorités électorales aux partis politiques.

Depuis le dernier exercice électoral en 2022, le contexte n’a fait que renforcer la pertinence de nos demandes. Le vélo continue de gagner en popularité : selon L’état du vélo au Québec en 2025, 4,54 millions de personnes en ont fait usage cette année-là, soit 52 % des adultes et 79 % des enfants — et seulement 10 % de la population se dit complètement désintéressée par sa pratique. Cet engouement se traduit aussi dans les habitudes de déplacement : plus de 2 millions d’adultes ont utilisé leur vélo à des fins utilitaires en 2025, du jamais-vu depuis que Vélo Québec compile cette donnée, une hausse de 28 % depuis 2020 seulement. Le réseau qui les accueille suit la même trajectoire : la Route verte, qui a célébré ses 30 ans en 2025, s’étend maintenant sur 5 400 km, traverse 16 des 17 régions du Québec et relie plus d’une municipalité sur trois. Le vélo s’impose ainsi plus que jamais comme une réponse simple à des enjeux complexes et interreliés : la congestion et le manque de fluidité de nos réseaux de transport, la stagnation du bilan de sécurité routière pour les usagers·ères non protégé·es, la sédentarité grandissante des jeunes générations — alors que la proportion d’enfants pédalant chaque semaine est passée de 69 % à 56 % en cinq ans à peine — le coût de la vie des ménages et la vitalité économique de nos régions.

Cette conjonction de bénéfices explique pourquoi le vélo ne devrait plus être traité comme un enjeu marginal ou sectoriel, mais bien comme un levier transversal, capable de contribuer simultanément aux objectifs de plusieurs ministères : Transports et Mobilité durable, Santé et Services sociaux, Éducation, Finances, Tourisme, ainsi qu’Affaires municipales. C’est sur cette base que Vélo Québec articule ses priorités électorales 2026 autour de quatre grands piliers.

Sommaire des recommandations

PILIER 1 **Une mobilité** **efficace et** **durable**

Recommandation 1

Prioriser le transfert modal, conformément à l'approche Réduire - Transférer - Améliorer

Recommandation 2

Systématiser l'intermodalité et le principe de rue complète dans les grands projets de transport

PILIER 2 **Une sécurité routière basée** **sur Vision zéro et les** **systèmes sûrs**

Recommandation 3

Se doter d'une stratégie Vision zéro, la financer pleinement et créer des environnements favorables à la mobilité active

Recommandation 4

Encourager l'achat de véhicules sûrs pour l'ensemble des usager·es de la voie publique

Recommandation 5

Adopter une définition du vélo à assistance électrique pour un usage équilibré et sécuritaire de la micro-mobilité

PILIER 3 **Faire du vélo une priorité** **dans l'adoption de saines** **habitudes de vie**

Recommandation 6

Financer de façon pérenne et suffisante l'éducation des jeunes générations à la mobilité active

Recommandation 7

Soutenir l'entretien des réseaux de plein air et l'accès à la nature de proximité

PILIER 4 **Le vélo, un vecteur** **de développement** **économique**

Recommandation 8

Mettre en place des incitatifs fiscaux et un programme de leasing de vélos en entreprise

Recommandation 9

Subventionner l'achat de vélos, notamment les vélos-cargos

Recommandation 10

Soutenir le développement régional par la Route verte, l'intermodalité et le tourisme à vélo responsable et durable



1. Une mobilité efficace et durable

Une mobilité efficace n'est pas une mobilité qui multiplie les déplacements individuels motorisés, mais une mobilité qui déplace le plus de personnes possible, le plus simplement possible, avec le moins d'externalités négatives possible. Le vélo, seul ou combiné aux transports collectifs, est l'un des outils les plus puissants pour y parvenir.

REV Rue Saint-Denis, Montréal (Catherine Daoust)



Recommandation 1

Prioriser le transfert modal, conformément à l'approche Réduire – Transférer – Améliorer

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec doit faire du transfert modal vers le vélo et les transports collectifs une priorité de financement et de fiscalité, avant l'amélioration technologique des véhicules motorisés (électrification). Cela signifie donner à la population les conditions gagnantes — infrastructures, incitatifs, fiscalité — pour adopter le vélo dans ses déplacements quotidiens.

La [Politique de mobilité durable 2030](#), adoptée par le gouvernement du Québec en 2018, repose sur l'approche Réduire – Transférer – Améliorer (RTA) : réduire le nombre et la distance des déplacements motorisés nécessaires, transférer une partie des déplacements restants vers des modes collectifs et actifs, puis améliorer la performance environnementale des véhicules qui demeurent motorisés.

Or, dans les faits, l'essentiel des efforts et des sommes engagées par l'État en matière de mobilité et de lutte aux changements climatiques cible le troisième maillon de cette chaîne : l'amélioration, et en premier lieu l'électrification du parc automobile. Cette approche est nécessaire, mais nettement insuffisante : elle permet d'améliorer le bilan d'émission de GES d'un trajet en voiture, sans

pour autant agir sur les externalités négatives que ce trajet continue de générer, qu'il s'agisse de la congestion, du risque routier pour les usagers·ères vulnérables, de la sédentarité ou de l'occupation de l'espace public. Une auto électrique demeure une auto : elle prend toujours la même place dans une rue ou un stationnement, et elle présente le même risque pour les autres usagers·es de la route. Elle continue toujours d'émettre des polluants, comme des microparticules par l'usure des freins, des pneus et de la route. De plus, à modèle équivalent, les véhicules électriques sont plus lourds que les véhicules thermiques, posant de sérieux enjeux de sécurité routière.



À l'inverse, chaque déplacement transféré de l'auto-solo vers le vélo ou les transports collectifs agit simultanément sur l'ensemble de ces externalités. C'est pourquoi Vélo Québec réitère que la priorité gouvernementale doit résolument porter sur le transfert modal, ce qui suppose de mettre en place les conditions gagnantes — infrastructures sécuritaires, fiscalité cohérente, subventions à l'achat de vélos, incitatifs au navettage actif — pour que la population puisse réellement choisir le vélo.

Cette priorité au transfert modal doit également se refléter dans le financement global de la mobilité. Les déficits appréhendés du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), attribuables notamment à l'érosion des revenus de la taxe sur l'essence avec l'électrification, illustrent la fragilité d'un système encore

largement structuré autour de l'automobile. Selon l'[Alliance TRANSIT](#), le manque à gagner du FORT s'élevait à 3,7 milliards de dollars en 2025–2026 — l'équivalent du tiers du déficit budgétaire global du Québec cette même année — ses dépenses ayant augmenté cinq fois plus vite que ses revenus depuis 2015. Une approche fiscale responsable et équitable, basée sur la modulation des tarifs et taxes selon la dangerosité et l'empreinte des différents modes de déplacement, permettrait de dégager les marges de manœuvre nécessaires pour financer adéquatement les infrastructures cyclables, piétonnes et de transport collectif, en cohérence avec les engagements du Québec en matière de mobilité durable, de sécurité routière et de santé publique.



Recommandation 2

Systématiser l'intermodalité et le principe de rue complète dans les grands projets de transport

Résumé

Tout projet de développement ou de réfection d'infrastructure de transport financé par le gouvernement du Québec doit intégrer, dès sa conception, une intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport, ainsi que les besoins des piétons et des cyclistes.

Vélo Québec demande que le gouvernement adopte et finance une stratégie intégrée d'intermodalité, qui prévoit :

- Des infrastructures facilitant le passage entre les modes, y compris l'accueil et le transport des vélos, en priorité aux abords des gares Exo, des stations du REM, des terminus d'autocars ou de transport interurbain, ou des stations du futur tramway de Québec;
- Une application rigoureuse du principe de rue complète, avec l'intégration de voies dédiées au transport actif le long des infrastructures de transport collectif, particulièrement sur rail ;
- Un soutien financier adéquat aux opérateurs de transport interurbain (autocar, train), au même titre que le soutien déjà consenti au transport aérien régional.

L'intermodalité — la capacité de combiner aisément le vélo avec le transport collectif, interurbain ou aérien — demeure un levier de mobilité sous-exploité au Québec, et ce, pour deux types de déplacements trop souvent traités séparément.

D'une part, les déplacements quotidiens : pour une grande partie de la population, le vélo ne remplace pas l'auto sur de longues distances, mais il peut en démultiplier la portée s'il est bien connecté aux réseaux structurants — trains de banlieue Exo, Réseau express métropolitain

(REM), gares d'autocars et de transport interurbain, tramway à Québec. L'absence de stationnements sécuritaires, de supports à vélo dans les wagons ou d'informations claires sur les correspondances freine l'adoption du vélo comme maillon d'une chaîne de déplacement plus large vers le travail ou les études.



Corridor Rapibus, Gatineau (Lévy L. Marquis)

D'autre part, les déplacements de loisir et touristiques : le cyclotourisme est aujourd'hui un secteur économique significatif pour de nombreuses régions, mais son plein potentiel demeure limité par une intermodalité inégale avec les services de transport collectif, interurbain ou aérien. Considérant l'effondrement du nombre de départs d'autocars interrégionaux — [en baisse de 33 % depuis 2016](#), après quatre décennies de déclin constant — de nombreuses communautés hors des grands centres demeurent captives de l'auto-solo, ce qui nuit autant à la mobilité quotidienne de leurs résident·es qu'au développement touristique régional.

Cette exigence d'intermodalité doit aussi se traduire concrètement par une application rigoureuse du principe de rue complète — une voie conçue pour être sécuritaire, pratique et agréable pour tous les usagers·ères, peu importe leur mode de transport — à l'ensemble des projets routiers financés ou réalisés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), en particulier ceux qui relient ou traversent des pôles de correspondance de transport collectif, tant routier que sur rail. D'ailleurs, ces projets structurants de transport collectif, surtout lorsqu'ils sont sur rail, offrent des opportunités d'aménagement de voies de transport actif le long de ces infrastructures. Ces opportunités ne sont pas à négliger lors de la planification des tracés de ces projets.



2. Une sécurité routière basée sur Vision zéro et les systèmes sûrs

Au cours des dernières années, des gains importants ont été réalisés en matière de sécurité routière au Québec. Mais ces gains demeurent inégalement répartis : les usagers·ères non protégé·es — piéton·nes, cyclistes, motocyclistes — représentent toujours près de 4 décès sur 10 sur nos routes. Les meilleures pratiques internationales démontrent qu'il est possible de faire mieux, en misant sur une approche de système sûr, qui n'attend pas des usagers·ères vulnérables qu'ils assurent seuls leur propre protection, mais qui agit simultanément sur le financement des stratégies de sécurité, sur la dangerosité des véhicules qui partagent la route, et sur l'encadrement des nouveaux modes de déplacement motorisés qui y font leur apparition. C'est sur ces trois leviers complémentaires que repose une stratégie complète et efficace de sécurité routière : une stratégie Vision zéro pleinement financée et appliquée, des véhicules dont la dangerosité est traitée à la source plutôt que déplacée sur les plus vulnérables, et une micromobilité encadrée avec nuance, qui distingue clairement ses usages porteurs de ses dérives.



Recommandation 3

Se doter d'une stratégie Vision zéro, la financer pleinement et créer des environnements favorables à la mobilité active

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec devra financer intégralement la mise en œuvre du Plan d'action en sécurité routière 2023–2028, consolider une approche Vision zéro pour l'ensemble du réseau routier québécois, et garantir des environnements favorables et sécuritaires à la mobilité active, en ville comme en milieu rural et le long de la Route verte.

Pour cela, il convient de :

- Bonifier le financement du TAPU et du Fonds de la sécurité routière
- Abroger l'alinéa 3 de l'article 3.1 du Code de la sécurité routière
- Abaisser la vitesse par défaut à 30 km/h en agglomération comme norme provinciale ;
- Instaurer des sanctions administratives dès un taux d'alcoolémie de 0,05 ;
- Concrétiser l'ajout de points d'inaptitude pour le non-respect de la priorité piétonne

L'approche Vision zéro constitue l'objectif ultime en matière de sécurité routière. Adoptée par la Ville de Montréal dès 2019, elle juge inacceptable tout décès ou toute blessure grave sur le réseau routier, et appelle à repenser les infrastructures pour éliminer les risques à la source plutôt que de banaliser les collisions comme des conséquences inévitables des déplacements sur la route. Elle priorise la sécurité des usagers·ères avant la fluidité de la circulation, et engage la responsabilité des concepteurs de routes et de véhicules, autant que celle des usagers·ères eux-mêmes.

Vélo Québec salue l'adoption du [Plan d'action en sécurité routière 2023–2028](#) et du [projet de loi 48](#), qui ont permis des avancées réelles : harmonisation et rehaussement des sanctions envers les comportements mettant en danger les usagers·ères vulnérables, sécurisation des zones scolaires, élargissement du recours aux systèmes de détection automatisés. Mais l'ambition affichée doit désormais se traduire dans des actes concrets et dans un financement à la hauteur des engagements pris.

Ainsi, plusieurs actions doivent être prises pour atteindre les objectifs que nous nous sommes collectivement donnés ces dernières années :

- Les programmes qui permettent aux municipalités et aux régions de sécuriser leurs rues — notamment le programme de Transport actif en périmètre urbain (TAPU) et le Fonds de la sécurité routière — demeurent nettement sous-financés par rapport à la demande : lors de l'exercice budgétaire 2025–2026, l'enveloppe du TAPU a été réduite de près de 50 %, écartant 34 projets pourtant admissibles, alors même que le Plan d'action prévoit explicitement d'augmenter ce financement. Ces programmes sont pourtant les principaux leviers permettant de créer des environnements réellement favorables et sécuritaires à la mobilité active, à commencer par la séparation physique des cyclistes et piéton·nes de la circulation motorisée lourde ou rapide. Ce besoin ne se limite d'ailleurs pas aux grands centres urbains : en milieu rural, de nombreux cœurs de village sont traversés par des routes numérotées relevant du MTMD, où se côtoient, sans aucun aménagement dédié, une circulation de transit à vitesse élevée, des camions lourds en transbordement commercial, et les déplacements actifs locaux des résident·es, qui doivent souvent emprunter cette même route pour accéder aux commerces et services de leur propre village. Bonifier le TAPU et le Fonds de la sécurité routière permettrait donc d'agir sur deux fronts à la fois : sécuriser les zones scolaires urbaines et leurs accès, et combler le déficit d'aménagement qui expose les cyclistes et piéton·nes des villages et régions à une circulation pour laquelle ces routes n'ont jamais été conçues.
- Cette stratégie doit également réaffirmer et élargir la portée du principe de prudence inscrit au Code de la sécurité routière depuis 2018, lequel reconnaît que les usagers·ères motorisé·es les plus lourd·es et les plus rapides doivent faire preuve d'une prudence accrue envers les plus vulnérables. Vélo Québec recommande d'abroger l'alinéa 3 l'article 3.1 du chapitre C-24.2 du Code de la sécurité routière qui introduit une fausse équivalence de responsabilité en imposant aux usagers·ères vulnérables l'obligation d'« adopter des comportements favorisant leur sécurité », et de donner une portée réellement applicable à ce principe, par exemple via une gradation des sanctions selon le type de véhicule impliqué.



Chemin Sainte-Foy, Québec (Ville de Québec)



Catrine Daoust – Montréal

- L'abaissement de la vitesse par défaut à 30 km/h en agglomération — déjà adopté par un nombre croissant de municipalités — devrait devenir la norme provinciale dans les zones où se côtoient piéton·nes, cyclistes et véhicules motorisés. Les données sont sans équivoque : les chances de survie d'un piéton heurté chutent de 90 % à 30 km/h à seulement 20 % à 50 km/h.
- Des sanctions administratives doivent être instaurées dès l'atteinte d'un taux d'alcoolémie de 0,05 (50 mg d'alcool par 100 ml de sang), pour constituer une gradation avant les sanctions criminelles associées à un taux de 0,08.
- L'ajout de points d'inaptitude pour le non-respect de la priorité piétonne, comme prévu au projet de loi 48 doit enfin se concrétiser.



Recommandation 4

Encourager l'achat de véhicules sûrs pour l'ensemble des usager·es de la voie publique

Résumé

Le Québec doit se doter d'outils pour encourager l'achat et la mise en circulation de véhicules moins dangereux pour les usagers·ères vulnérables — qu'il s'agisse de véhicules lourds ou de véhicules personnels.

Vélo Québec demande ainsi :

- L'application de l'indice de risque des véhicules lourds nouvellement élaboré par le Bureau de normalisation du Québec (BNQ-1030-100), pour guider les choix d'achat des opérateurs et restreindre la circulation des véhicules les plus dangereux dans les zones à forte présence de piéton·nes et de cyclistes ;
- La mise en place d'incitatifs financiers pour encourager l'industrie du camionnage à adopter des véhicules aux standards de sécurité élevés — vision directe, limitation des angles morts, systèmes d'avertissement — sur le modèle des programmes [Écocamionnage](#) ou [Écorecharge](#) ;
- La modulation, par la SAAQ, des tarifs d'immatriculation selon la dangerosité et le poids des véhicules, à l'instar de la taxe française sur la masse en ordre de marche, pour décourager l'achat des VUS et camions légers les plus dangereux et financer équitablement l'indemnisation des victimes de la route.

Au-delà des aménagements qui séparent physiquement les cyclistes et piéton·nes de la circulation motorisée, en ville comme en région (voir Recommandation 3), le Québec doit aussi agir directement sur la dangerosité des véhicules eux-mêmes.

D'une part, les véhicules lourds : bien qu'ils représentent moins de 4 % des véhicules en circulation, les camions sont impliqués dans près du tiers des décès de cyclistes et la moitié des décès de piéton·nes, en raison notamment de leurs angles morts.



Catrine Daoust – Montréal

- Vélo Québec demande l'application de l'indice de risque des véhicules lourds qui vient d'être élaboré par le Bureau de normalisation du Québec (BNQ-1030-100), afin de guider les choix d'achat des opérateurs et de permettre de restreindre la circulation des véhicules les plus dangereux dans les zones à forte présence de piéton·nes et de cyclistes.
- Dans le même temps, il est primordial d'encourager les bons comportements et de faciliter leur adoption : des incitatifs financiers doivent être mis en place afin d'encourager l'industrie du camionnage, de la même manière que pour les véhicules à faible émission de GES, à se doter de camions conçus selon des standards élevés de sécurité pour les autres usager·es de la route — vision directe, limitation des angles morts, système de détection et d'avertissement, etc. Il convient de s'inspirer et d'adapter des programmes comme [Écocamionnage](#) ou [Écorecharge](#) aux questions de sécurité routière.

D'autre part, il est urgent d'agir sur les camions légers et les VUS, dont les ventes sont passées d'un véhicule neuf sur quatre en 1990 à 71 % des nouveaux véhicules aujourd'hui. Plus lourds et plus hauts, ces véhicules frappent les victimes au haut du corps plutôt qu'aux jambes, et leurs angles morts avant sont considérablement plus grands. Une étude de la [London School of Hygiene & Tropical Medicine](#) et de l'[Imperial College London](#), portant sur plus de 680 000

collisions, a établi que le risque de décès d'un·e piéton·ne ou d'un·e cycliste heurté·e par un VUS est 44 % plus élevé que s'il ou elle est heurté·e par une automobile — un risque qui grimpe à 82 % pour les enfants.

- Vélo Québec recommande que la Société de l'assurance automobile du Québec module le tarif des immatriculations selon la dangerosité et le poids des véhicules, à l'instar de la [taxe française sur la masse en ordre de marche](#), afin de décourager l'acquisition des modèles les plus dangereux et de financer équitablement l'indemnisation des victimes de la route.

Que ce soit un poids lourd en zone urbaine dense ou un VUS croisé sur une route de campagne, le principe demeure le même : la sécurité des usager·es vulnérables ne peut reposer sur la vigilance individuelle face à des véhicules dont la dangerosité est structurelle. Elle exige des règles qui traitent cette dangerosité à la source, dans la conception et la forme des véhicules mis en circulation.



Recommandation 5

Adopter une définition du vélo à assistance électrique pour un usage équilibré et sécuritaire de la micromobilité

Résumé

Le Québec doit adopter, par voie réglementaire plutôt que législative, une définition claire et sécuritaire du vélo à assistance électrique, qui le distingue nettement des engins de micromobilité motorisée sans pédales, tout en révisant certaines de ses modalités d'usage — âge minimal et port du casque en vélopartage — pour en favoriser une adoption plus large et cohérente avec ses bénéfices réels.

Ces changements passent concrètement par :

- L'adoption d'une définition réglementaire claire du VAE, fondée notamment sur des critères de vitesse et de puissance, qui oriente et encourage les modèles présentant le moins de risques et le plus de bénéfices pour les usagers-ères ;
- Une distinction claire entre le VAE et les engins de micromobilité motorisée sans activité physique de l'utilisateur (trottinettes électriques, gyroroues, gyropodes), déjà encadrés à titre d'appareils de transport personnel motorisé (ATPM), afin de ne pas amalgamer des enjeux de sécurité distincts ;
- Le traitement de l'encadrement des VAE et de la micromobilité par voie réglementaire plutôt que législative, pour permettre une plus grande agilité face à l'évolution technologique et commerciale de ces engins ;
- L'abaissement de l'âge minimal pour circuler en VAE de 18 à 14 ans, en cohérence avec sa nature de vélo à assistance plutôt que de véhicule motorisé, en cohérence également avec l'âge de 14 ans autorisé pour les trottinettes et autres ATPM et pour soutenir la mobilité active des jeunes au moment précis de leur entrée au secondaire ;
- L'exemption du port du casque personnel pour l'usage du VAE en contexte de vélopartage, afin de lever un frein concret à l'utilisation ponctuelle et spontanée de cette technologie ;
- Une approche équilibrée qui favorise l'achat des véhicules les moins risqués et les plus porteurs de bénéfices, tout en réservant les contraintes réglementaires aux engins les plus risqués, et la mise en place d'incitatifs à l'achat des véritables VAE.



La démocratisation du vélo à assistance électrique (VAE) constitue une avancée réelle pour la mobilité durable au Québec : elle permet de faire fi du relief, d'étendre la distance des déplacements utilitaires et de remplacer une part significative des trajets autrefois faits en automobile. Les programmes de prêt longue durée comme [Vélovolt](#) d'Équiterre le confirment : 37 % des participant·es ont réduit l'usage de leur voiture pour se rendre au travail dans l'année suivant leur participation, et 3 % y ont complètement renoncé. En 2025, les VAE représentaient le [tiers des vélos neufs vendus](#) et ont été utilisés par plus de 900 000 personnes.

Cette réussite est toutefois fragilisée par une confusion qu'il importe de lever en distinguant clairement deux réalités bien différentes. D'une part, le VAE proprement dit, qui ne fait toujours pas l'objet d'une définition claire en droit québécois.

- Si un arrêté ministériel adopté en juillet 2024 a permis de bannir des réseaux cyclables et du réseau routier dans son ensemble plusieurs engins s'apparentant à des motocyclettes et des cyclomoteurs, la définition de ce qui constitue bel et bien un VAE demeure floue juridiquement, depuis l'abrogation du texte de Transport Canada qui le définissait jusqu'en 2021. Cela rend concrètement inapplicables les limitations de vitesse et de puissance qui restent pertinentes pour réguler les VAE. D'autre part, une nouvelle définition des VAE pourrait s'attarder sur la question de l'assistance fournie, notamment par commande d'accélérateur.

- Cette même démarche réglementaire devrait aussi permettre de revoir deux modalités d'usage qui freinent inutilement l'adoption du VAE : l'âge minimal pour en faire l'usage, actuellement fixé à 18 ans comme pour un véhicule motorisé, et l'obligation de porter un casque personnel en contexte de vélopartage.

- L'abaissement de l'âge minimal de 18 à 14 ans se justifie par la nature même d'un VAE correctement défini : une fois ses critères de vitesse et de puissance encadrés pour en faire un véritable prolongement du vélo plutôt qu'un véhicule motorisé, rien ne justifie de lui imposer une contrainte d'âge que le Québec n'impose ni aux autres cyclistes, ni aux usager·es d'ATPM. Cet abaissement rejoint en outre directement l'enjeu soulevé à la Recommandation 6 : c'est précisément à l'entrée au secondaire, vers 12–14 ans, que les jeunes Québécois·es délaissent le plus la marche et le vélo, souvent en raison de trajets domicile-école plus longs qu'au primaire. Permettre à ce groupe d'âge d'avoir accès au VAE, c'est lui offrir un outil concret pour demeurer actif et autonome dans ses déplacements au moment précis où il en décroche le plus. C'est aussi l'encourager à opter pour un outil de micromobilité plus sécuritaire que la trottinette électrique, dont les risques sont plus grands.
- L'exemption du port du casque en vélopartage répond pour sa part à un frein bien réel à l'usage occasionnel du VAE. Aujourd'hui, tous les services de vélopartage offrent une flotte de vélos électriques, et environ 1 utilisateur·trice de VAE sur 5 dans la province accède à cette technologie par ce biais — une porte d'entrée majeure vers l'adoption du VAE. Or, contrairement à un vélo en libre-service standard, le VAE emprunté en vélopartage exige actuellement le port d'un casque

personnel, que peu d'usager·ères ont en main lors d'un déplacement spontané. Cette exigence décourage le recours ponctuel au VAE en vélopartage, sans bénéfice de sécurité proportionnel dès lors que ces vélos sont eux-mêmes bridés en vitesse dans le cadre d'une définition resserrée.

D'autre part, il faut se garder de confondre cet enjeu avec celui des engins de micromobilité motorisée sans pédales — trottinettes électriques, gyroroues, gyropodes — qui constituent une catégorie distincte, déjà encadrée au Québec à titre d'ATPM, et qui posent des défis de cohabitation qui leur sont propres : vitesse, absence totale de pédalage, partage de l'espace avec les piéton·nes sur certains tronçons. Ces engins ne devraient ni bénéficier des avantages réglementaires accordés aux vélos et aux VAE, ni voir leurs enjeux de sécurité amalgamés à ceux du VAE dans le débat public. Cette clarté terminologique est essentielle : elle permet de cibler le resserrement réglementaire là où il est nécessaire, sans freiner l'adoption du véritable VAE, dont le potentiel de transfert modal demeure largement sous-exploité.

Le traitement de ce sujet serait grandement facilité par un changement d'approche. Vélo Québec recommande ainsi de traiter de la question de la prolifération des engins de mobilité « innovante » de toute sorte non plus par le Code de la sécurité routière — soit la voie législative — mais par voie réglementaire. Ce changement de paradigme offrirait aux autorités une plus grande agilité pour répondre aux développements technologiques et marketing de compagnies peu soucieuses de développer une mobilité durable et sécuritaire.

3. Faire du vélo une priorité dans l'adoption de saines habitudes de vie

Le vélo n'est pas qu'un mode de transport : c'est l'un des leviers de santé publique les plus simples, les plus abordables et les plus efficaces dont dispose le Québec, et ses retombées sont déjà colossales. Selon [L'état du vélo au Québec en 2025](#), les adultes québécois·es ont cumulé 305 millions d'heures de vélo cette année-là. Or, selon l'outil [HEAT](#) de l'Organisation mondiale de la santé, ce seul volume d'activité permet d'éviter 350 décès par année et de générer des économies de plus de 3,3 milliards de dollars — l'équivalent de près de 5 % des dépenses en santé du gouvernement du Québec en 2025–2026. Dans un contexte où ces dépenses augmentent de 6,8 % par année, rares sont les outils de prévention en santé offrant un tel retour sur investissement que le vélo.

Les déplacements utilitaires, en forte croissance, sont au cœur de ce potentiel : 2,7 millions de Québécois·es utilisent aujourd'hui leur vélo comme moyen de transport, soit trois fois plus qu'en 1995, et la part modale du vélo a bondi de plus de 50 % en cinq ans seulement à Montréal et à Québec. Contrairement à l'activité physique de loisir, qui exige un moment dédié dans un horaire déjà chargé, le vélo utilitaire permet d'intégrer l'activité physique directement dans les déplacements du quotidien — vers le travail, l'école ou les commissions — sans effort supplémentaire de planification. C'est d'ailleurs ce potentiel que la Recommandation 6 propose d'exploiter dès l'enfance, alors que le seul trajet domicile-école à vélo permettrait à un enfant d'atteindre plus de la moitié de son activité physique quotidienne recommandée.

Le vélo demeure par ailleurs un loisir massivement pratiqué et porteur de bien-être : 4,14 millions de personnes en font pour le plaisir ou l'exercice au Québec en 2025, et près de 840 000 en profitent pour partir en excursion à la découverte du territoire. Face à la sédentarité croissante des jeunes générations et à la pression grandissante sur nos réseaux de plein air, le gouvernement doit reconnaître pleinement la mobilité active — qu'elle soit utilitaire ou de loisir — comme un véritable outil de santé publique, au potentiel largement sous-exploité.



Lévy L. Marquis, Gatineau



Recommandation 6

Financer de façon pérenne l'éducation des jeunes générations à la mobilité active

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec doit mettre en place un financement pluriannuel, stable et suffisant pour l'éducation des enfants du primaire à la mobilité active, avec l'objectif de rejoindre l'ensemble d'une classe d'âge d'ici 2029.

L'inactivité physique constitue aujourd'hui un risque majeur pour la santé des jeunes Québécois·es. Alors que l'Organisation mondiale de la santé recommande aux enfants et adolescent·es de bouger au moins 60 minutes par jour, à peine un jeune sur deux au Québec atteint ce seuil. Depuis les années 1980, on observe une baisse importante de la santé cardiorespiratoire des jeunes, qui laisse présager une véritable épidémie de maladies habituellement associées au vieillissement. La santé mentale des jeunes du secondaire se détériore également, avec une hausse de la détresse psychologique, de l'anxiété et des troubles de l'attention — autant de facteurs sur lesquels l'activité physique, dont le vélo, [a un effet démontré](#).

Les déplacements quotidiens représentent un levier trop peu exploité pour renverser cette tendance : le seul trajet entre le domicile et l'école permettrait à un enfant d'atteindre plus de la moitié de son activité physique quotidienne recommandée. Pourtant, malgré une proximité souvent favorable entre domicile et école, les jeunes Québécois·es délaissent de plus en plus la marche et le vélo au profit de l'automobile et du transport scolaire, en particulier après leur entrée au secondaire.

Le Québec dispose déjà des outils nécessaires pour inverser cette tendance. [Le programme Cycliste averti](#) de Vélo Québec a formé plus de 38 000 jeunes depuis 2015, avec environ 8 000 élèves participants chaque année ; [le programme Ça marche!](#) de Piétons Québec joue un rôle comparable pour la marche. Ces programmes sont toutefois desservis par un financement fragile et fragmenté : dès le printemps 2025, plusieurs écoles intéressées n'ont pu y participer faute de budget, et la principale source de financement, versée dans le cadre du programme Action-Climat, doit prendre fin en 2027 sans perspective de renouvellement. L'action 2.8.3 de la Politique gouvernementale de prévention en santé, qui prévoyait l'élaboration d'un programme d'apprentissage des transports actifs et collectifs pour les jeunes, n'a par ailleurs jamais été complétée.



Rue Wigwag, Gatineau (Lévy L. Marquis)

Ce contraste tranche avec l'ambition observée à l'international. En France, le dispositif [Savoir rouler à vélo](#) a formé depuis son lancement plus de 1 million d'enfants avant leur entrée au secondaire, avec un financement étatique de 21 M€ par année. En Finlande, le programme [Finnish Schools on the Move](#) a fait passer de 15 % à 30 % la proportion de jeunes atteignant le seuil d'activité physique recommandé.

- Vélo Québec recommande la mise en place d'un programme de financement pluriannuel, dédié aux initiatives structurantes d'éducation au transport actif, ciblant les élèves du primaire pour leurs déplacements entre le domicile et l'école, et doté des ressources nécessaires pour rejoindre l'ensemble d'une classe d'âge d'ici 2029. Ce financement devrait être porté, avec les ressources adaptées, par les organismes qui œuvrent déjà sur ces programmes depuis de nombreuses années.



Recommandation 7

Soutenir l'entretien des réseaux de plein air et l'accès à la nature de proximité

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec devra, d'une part, bonifier le programme Véloce III pour que le financement de l'entretien de la Route verte reflète les coûts réels de ces interventions, et d'autre part, créer un financement distinct et dédié à l'entretien de l'ensemble des réseaux et sentiers de plein air, afin de garantir un accès sécuritaire et durable à la nature et au territoire, en milieu urbain comme en région.

La Route verte, réseau structurant reconnu mondialement, voit son financement d'entretien stagner depuis plus d'une décennie malgré l'expansion continue du réseau et le vieillissement de plusieurs aménagements. Les montants actuellement admissibles au programme Véloce III sont nettement insuffisants pour permettre aux gestionnaires d'assurer un entretien adéquat : les coûts réels d'entretien peuvent parfois être six fois supérieur au soutien financier accordé par le programme. De plus, des travaux majeurs comme la réfection de ponceaux sur des tronçons approchant parfois les 30 ans, et qui peuvent coûter plusieurs centaines de milliers de dollars, ne sont actuellement pas couverts par le programme.

- Vélo Québec demande donc que le prochain cadre normatif du programme Véloce III prévoie : l'augmentation du plafond de l'aide admissible à 12 000 \$/km pour refléter les coûts réels d'entretien ;
- la hausse du taux d'aide de 50 % à 60 %, afin que les MRC puissent maintenir leur capacité financière sans réduire l'entretien ;
- la création d'un volet spécifique pour les infrastructures vieillissantes (ponceaux, drainage, ouvrages d'art) ;
- la possibilité de conclure des ententes pluriannuelles d'au moins trois ans, pour réduire la lourdeur administrative ;
- et l'assouplissement des règles d'admissibilité pour les travaux liés aux événements climatiques extrêmes.



Lac-Beauport (Étienne Dionne)

Au-delà de la Route verte, l'accès à des réseaux de plein air de qualité — à proximité des milieux de vie comme en région — est une composante essentielle des saines habitudes de vie, mais souffre du même angle mort : les programmes d'aide financière actuels se concentrent presque exclusivement sur la création de nouvelles infrastructures, laissant l'entretien des réseaux existants sans source de financement dédiée. En matière de vélo de montagne, un sondage Léger commandé par Vélo Québec a révélé que la qualité des sentiers constitue le premier déterminant du choix d'un lieu de pratique pour 83 % des répondant-es. Cette lacune est d'autant plus préoccupante que les effets des changements climatiques accentuent la pression sur ces infrastructures : épisodes de précipitations fortes, vents violents et incendies de forêt dégradent les sentiers plus rapidement et affectent leur achalandage.

Ce constat trouve d'ailleurs un écho direct dans la toute récente [Stratégie nationale de prévention en santé 2025–2035](#) du gouvernement du Québec. La valorisation des milieux naturels et la promotion de l'accès au plein air doivent désormais être considérées comme un véritable moteur de santé et de qualité de vie — une orientation reprise dans le troisième des quatre grands axes de la Stratégie, consacré à préserver et bâtir des milieux de vie sains et durables. La Stratégie reconnaît elle-même que la sédentarité et l'inactivité physique demeurent une réalité préoccupante au Québec, touchant tous les groupes d'âge, avec une hausse marquée depuis la pandémie, particulièrement chez les enfants et les jeunes adultes.

Dans ce contexte, l'entretien des réseaux de plein air et cyclables ne devrait plus être traité comme un enjeu récréatif accessoire, mais bien reconnu comme un levier structurant de la politique de prévention en santé du Québec, au même titre que les environnements bâtis favorables à la mobilité active.

- Vélo Québec recommande la création d'un financement spécifiquement dédié à la maintenance continue des infrastructures de plein air et cyclables, incluant leur adaptation aux effets des changements climatiques, distinct des enveloppes consacrées au développement de nouvelles installations.



Boulevard du Saguenay O, Saguenay (Samuel Snow)



Bromont (Nicolas Bourdeau)

4. Le vélo, un vecteur de développement économique

Les transports constituent le deuxième poste de dépense des ménages québécois, et le prix des véhicules neufs continue de croître plus vite que l'inflation générale. Dans ce contexte, le vélo s'impose comme une alternative concrète et abordable : selon [L'état du vélo au Québec en 2025](#), 7 ménages sur 10 possèdent déjà au moins un vélo, pour un parc total de 6,48 millions de vélos — davantage que les quelque 5 millions de voitures personnelles en circulation dans la province. Le budget annuel moyen consacré au vélo par les Québécois-es, soit 177 \$ par personne, ne représente qu'une fraction infime du coût réel de possession d'une automobile, alors qu'une part significative des déplacements motorisés du quotidien — de 13 % à 33 % selon les estimations, et jusqu'à 55 % si l'on inclut le vélo-cargo à assistance électrique — pourrait être effectuée à vélo.

Le vélo est également un puissant moteur de développement économique pour l'ensemble des régions du Québec, en particulier par le tourisme : à lui seul, le cyclotourisme génère aujourd'hui plus de 800 M\$ en dépenses touristiques annuelles et soutient plus de 6 500 emplois, une manne dont profitent autant les grands centres que les communautés rurales. Or, pour que ce potentiel économique et cette capacité d'allègement du coût de la vie des ménages se concrétisent pleinement, le Québec doit adapter sa fiscalité, ses programmes de subvention et son soutien au développement régional en conséquence.



Recommandation 8

Mettre en place des incitatifs fiscaux et un programme de leasing de vélos en entreprise

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec devra défiscaliser les compensations liées à l'usage professionnel du vélo, généraliser un forfait de mobilité durable, et créer un programme de leasing de vélos en entreprise donnant aux employeurs un outil fiscalement avantageux, comparable à celui qui existe pour les véhicules automobiles.

La fiscalité québécoise favorise aujourd'hui l'automobile au détriment du vélo dans le contexte professionnel. Une allocation non imposable existe pour l'usage d'une automobile personnelle à des fins professionnelles, afin d'en compenser les frais d'entretien ; la compensation équivalente pour un déplacement professionnel à vélo demeure, elle, considérée comme un revenu imposable.

Vélo Québec recommande de corriger cette iniquité par deux mesures complémentaires :

- l'exonération d'impôt des compensations financières versées pour l'utilisation d'un vélo personnel dans le cadre professionnel,
- et le déploiement, à l'échelle du Québec, d'un forfait de mobilité durable, sur le modèle du [Forfait mobilité durable](#) français ou de l'[indemnité kilométrique vélo belge](#), qui donnerait droit à une indemnité non imposable aux personnes se rendant au travail en mode actif ou collectif.

Au-delà des indemnités de déplacement, de plus en plus d'employeurs souhaitent offrir directement l'accès à un vélo à leur personnel, à l'image de ce qui se fait couramment pour les véhicules automobiles de fonction. Le modèle du *leasing* de vélo en entreprise, largement déployé en Europe, repose généralement sur un mécanisme de conversion salariale : le montant du leasing mensuel est prélevé à même le salaire brut, avant le calcul des charges sociales et de l'impôt, ce qui réduit d'autant la base imposable de l'employé·e. Le coût net qui en résulte pour la personne salariée est réduit de plus de 35 % par rapport à un achat comptant équivalent, alors que l'employeur bénéficie généralement d'une dépense déductible et d'une flotte de déplacement plus verte.



Ce modèle a largement fait ses preuves : en Allemagne, environ 41 % des employé·es, toutes tranches de revenu confondues, ont aujourd'hui accès à un programme de *leasing* de vélo en entreprise, avec plus de 2,2 millions de vélos loués actuellement en circulation. En Finlande, les employé·es qui se rendent au travail à vélo prennent en moyenne 4,5 jours de maladie de moins par année que leurs collègues, un bénéfice direct pour la productivité et les coûts de santé des entreprises. Soulignons enfin le potentiel de ce modèle pour mobiliser toute une chaîne de valeur locale — fabrication, distribution, vente, service après-vente et réemploi des vélos en fin de contrat — au bénéfice des fabricants et détaillants d'ici.

- Or, contrairement au *leasing* automobile, le *leasing* de vélos ne bénéficie d'aucun cadre fiscal avantageux clair au Québec, ce qui limite son adoption par les entreprises. Vélo Québec recommande la mise en place d'un programme de *leasing* de vélos en entreprise, assorti d'un traitement fiscal avantageux comparable à celui dont bénéficient les véhicules automobiles — par exemple par un mécanisme de conversion salariale inspiré du modèle allemand — permettant aux employeurs d'offrir un vélo, un vélo à assistance électrique ou un vélo-cargo à leurs employé·es à moindre coût, avec option d'achat en fin de contrat.
- Une telle mesure, combinée à la reconduction d'un programme comme le Programme d'aide financière aux entreprises en matière d'activités physiques (PAFEMAP) — qui soutient l'aménagement de stationnements et d'ateliers de réparation en milieu de travail — permettrait de mobiliser les employeurs comme véritables catalyseurs du transfert modal.



Recommandation 9

Subventionner l'achat de vélos, notamment les vélos-cargos

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec devra mettre en place un programme de subvention à l'achat de vélos à assistance électrique et de vélos-cargos, modulé selon le revenu, dans la même logique que les subventions déjà offertes pour les véhicules électriques.

Le vélo à assistance électrique, et plus particulièrement le vélo-cargo, présente un potentiel avéré de remplacement d'une deuxième, voire d'une première automobile pour de nombreux ménages. À Denver, au Colorado, les bénéficiaires d'une subvention à l'achat ont parcouru en moyenne 42 km par semaine avec leur nouveau vélo, remplaçant 3,4 déplacements motorisés hebdomadaires, pour un effet de levier estimé à près de 2 000 tonnes équivalent CO₂ évitées — l'équivalent du retrait de 435 automobiles. Au Québec, le programme de prêt longue durée Vélovolt d'Équiterre démontre des effets similaires, alors que 73 % des participant·es identifient le coût d'achat comme le principal obstacle à l'adoption du VAE, et 57 % jugent qu'une subvention serait l'incitatif le plus efficace pour lever cet obstacle.

Vélo Québec recommande la mise en place d'un programme doté d'une enveloppe initiale de 10 M\$, prévoyant une subvention de 800 \$ à l'achat d'un vélo à assistance électrique et de 2 000 \$ à l'achat d'un vélo-cargo électrique — une catégorie généralement plus coûteuse et mal couverte par les programmes existants ailleurs en Amérique du Nord. Ces subventions devraient être cumulables avec d'éventuelles aides municipales ou fédérales, et modulées selon le revenu pour maximiser les bénéfices d'abordabilité, comme le font déjà plusieurs juridictions. Un tel programme offrirait par ailleurs un levier complémentaire à la Recommandation 5 : en limitant l'admissibilité à la subvention aux seuls vélos répondant à la définition resserrée du VAE, le gouvernement disposerait d'un second outil — fiscal plutôt que réglementaire — pour orienter le marché vers les modèles les moins risqués et les plus porteurs de bénéfices, plutôt que vers les engins de type scooter ou moto électrique qui cherchent à se prévaloir du statut de vélo.



Les meilleures pratiques observées à travers le monde permettent de guider la conception d'un tel programme :

- Universalisme ciblé : moduler la subvention selon le revenu pour rejoindre en priorité les ménages qui en ont le plus besoin ;
- Collaboration avec les organismes locaux et les vélocistes pour la promotion, la vérification d'admissibilité et l'accès aux services mécaniques ;
- Processus de demande simple, par exemple sous forme de coupons échangeables directement en magasin ;
- Prévoir des catégories et montants distincts pour les vélos-cargos et les vélos adaptés, plus coûteux et souvent exclus des barèmes standards ;
- Envisager, en complément, un volet de location longue durée : à Nantes, 80 % des personnes ayant essayé un vélo-cargo ou un VAE pendant un an dans le cadre d'un tel programme ont ensuite procédé à l'achat.

Pays avec politiques étatiques	Vélo à assistance électrique	Vélo-cargo / adapté
France (jusqu'en 2025)	300 € à 400 € selon le revenu	Jusqu'à 2 000 € (cargo ou adapté)
Portugal	Jusqu'à 750 € (50 % du prix)	Jusqu'à 1 500 € électrique / 1 000 € mécanique (50 % du prix)
Slovénie	Jusqu'à 500 € (25 % du prix)	
Proposition Vélo Québec	800 \$	2 000 \$



Recommandation 10

Soutenir le développement régional par la Route verte, l'intermodalité et le tourisme à vélo responsable et durable

Résumé

Le prochain gouvernement du Québec devra reconnaître pleinement le cyclotourisme comme un pilier du développement touristique régional, en soutenant l'intermodalité touristique et en officialisant, par l'entremise du ministère du Tourisme, un regroupement sectoriel dédié au tourisme à vélo, afin d'accompagner la croissance rapide de son écosystème d'entreprises.

Le cyclotourisme est un secteur économique majeur et en croissance pour le Québec : [Vélo Québec recense](#) une hausse de 19 % du nombre de cyclotouristes depuis 2010, pour un secteur générant aujourd'hui plus de 800 M\$ de dépenses touristiques par année, des revenus de 465 M\$ dans le PIB du Québec et le soutien direct de plus de 6 500 emplois. Les cyclotouristes dépensent en moyenne 6 % de plus que les autres types de touristes lors de leur séjour, et favorisent un tourisme lent et local dont bénéficient l'ensemble des régions, urbaines comme rurales.

Ce secteur repose en bonne partie sur la [Route verte](#), réseau cyclable national de 5 400 km dont Vélo Québec est maître d'œuvre depuis 1995, reconnu à l'échelle internationale pour son étendue et la qualité de sa conception. Vélo Québec collabore aujourd'hui avec plus de 200 gestionnaires à travers la province pour en assurer le développement et l'entretien, colonne vertébrale sur laquelle se greffe l'ensemble de l'offre touristique à vélo du Québec.

Cette colonne vertébrale s'appuie sur un écosystème d'entreprises touristiques en pleine

effervescence, dont la croissance illustre bien le potentiel du secteur. L'attestation [Bienvenue cyclistes!](#), portée par Vélo Québec depuis 2005, compte 465 établissements actifs en 2026, répartis dans 250 municipalités à travers le Québec : hébergements et campings, restaurants et services d'alimentation, attraits touristiques, entreprises de location et de réparation de vélo. Pas moins de 67 % des cyclotouristes adaptent leur itinéraire pour privilégier un établissement attesté.

Cette manne touristique demeure par ailleurs freinée par une intermodalité inégale entre le vélo et les réseaux de transport collectif et interurbain. Considérant que le gouvernement du Québec s'est engagé, dans sa récente [Stratégie de croissance durable du tourisme 2025-2030](#), à améliorer l'accès aux régions, Vélo Québec demande que cette stratégie se traduise concrètement par le financement d'une approche intégrée d'intermodalité touristique, comprenant un soutien renforcé aux opérateurs de transport interurbain, des infrastructures facilitant l'accueil des vélos, et des projets-pilotes régionaux pour consolider des corridors touristiques intermodaux.

Face à un secteur aussi diversifié — hébergements, restaurants, attraits, loueurs et réparateurs de vélo, transporteurs, gestionnaires de réseaux, associations touristiques régionales — et en croissance aussi rapide, le Québec ne dispose toujours pas d'une structure de concertation permanente et officiellement reconnue pour accompagner l'ensemble de ces entreprises et porter leurs intérêts auprès de l'État. C'est d'ailleurs le constat que posait déjà la démarche de [La Grande traversée](#), menée par Vélo Québec en 2023-2024.

Vélo Québec demande donc que le ministère du Tourisme reconnaisse officiellement un regroupement sectoriel du tourisme à vélo, doté des ressources nécessaires pour accompagner les entreprises impliquées dans un tourisme responsable et durable à vélo, et faire croître de façon structurée ce secteur porteur pour l'ensemble des régions du Québec.



Promenade du Lac des Nations, Sherbrooke
(Nicolas Bourdeau)