

Coalition vélo de Montréal Montréal Bike Coalition



Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Politique de mobilité durable

POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE SANS COMPROMIS

Mémoire présenté au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de
l'Électrification des transports

/ Août 2017

Qui nous sommes

La Coalition vélo de Montréal a été fondée en 2012 à l'initiative de personnes issues de la communauté cycliste. Depuis, elle travaille à faire, dans la région de Montréal, la promotion et la défense du cyclisme urbain pour les personnes de tous âges et de toutes origines. Chacune de ses actions est motivée par son mandat :

- Représenter les citoyens et organisations intéressés et impliqués dans le domaine du vélo urbain dans la région de Montréal;
- Promouvoir le vélo urbain;
- Soutenir, et non pas reproduire, le travail fait par nos membres et les autres organisations;
- Aider, structurer et coordonner les communications entre nos membres et les autres organisations;
- Être un point de rencontre unique pour la communauté du cyclisme urbain dans toute sa diversité.

La Coalition est un organisme sans but lucratif entièrement supporté par des bénévoles. Elle est enracinée dans sa communauté, et entretient une vie associative et démocratique notamment par le biais d'assemblées publiques et de consultations.

Avant-propos

Objectif de notre participation à cette démarche

Notre objectif en participant à cette démarche est d'apporter le point de vue et les besoins du cycliste navetteur à l'avant-plan. Ce type de cycliste s'intéresse au vélo pour plusieurs raisons :

- C'est facile;
- Ça ne coûte pas cher;
- C'est bon pour la santé;
- C'est bon pour l'environnement;
- En ville c'est souvent plus rapide que l'automobile.

Le navetteur utilise le vélo pour se déplacer du point A au point B, pas pour le plaisir mais pour les besoins de la vie de tous les jours, tels qu'aller au travail, aller à l'école, emmener les enfants à la garderie, faire l'épicerie, se déplacer pour ses rendez-vous d'affaires ou de loisirs, etc.

Notre expertise relative à ce dossier

La Coalition participe à plusieurs comités et a des discussions avec plusieurs intervenants gouvernementaux et paragouvernementaux:

- Comité consultatif sur le vélo de la Ville de Montréal;
- Service de police de la Ville de Montréal;
- Les ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporés;
- Parcs Canada;
- Le projet Turcot;
- Etc.

De plus, nous intervenons auprès des élus, que ce soit au niveau municipal, au provincial ou fédéral, ainsi qu'auprès d'entreprises privées et publiques sur des sujets plus pointus.

Tout ça pour dire que le fait d'être impliqué auprès des divers intervenants nous a amené à développer une expertise dans le domaine du cyclisme urbain, autant réglementaire, sociale que technique.

Ce qu'on souhaite

Nous souhaitons que le Gouvernement du Québec adopte une politique de mobilité durable inspirée des meilleurs pratiques en la matière qui nous viennent principalement de l'Europe du Nord.

Cette politique devra faire fi du principe de "ménager le chou et la chèvre" encore trop commun dans nos politiques qui visent à réduire notre empreinte écologique. Le gouvernement a un rôle prépondérant dans la promotion et l'éducation pour faire avancer ses politiques de développement durable, même si ça veut dire qu'il doit agir "en bon père de famille".

Il doit entre autres :

1. Informer et éduquer;
2. Inciter ses citoyens à utiliser le transport en commun;
3. Appuyer l'auto partage;
4. Promouvoir le transport actif.

Dans le cadre de ce mémoire, étant donné que nous sommes une organisation qui promeut le vélo comme moyen de transport de tous les jours, nous allons surtout aborder les sujets liés au dernier point, soit le transport actif.

Faits saillants

Les coûts

Lorsqu'on parle de mobilité durable, on parle d'une façon de se déplacer qui n'engendre pas de dépenses pour la société actuelle ou pour les générations futures. Non seulement cette façon de se mouvoir doit être à coût moindre, elle doit être économiquement bénéfique pour la société.

Il existe plusieurs études portant sur le sujet du coût qu'engendrent les divers moyens de transport. Les plus complètes incluent les coûts individuels et les coûts pour la société. Pour faire la démonstration, nous allons prendre l'étude de **George Poulos** publiée en 2014 et intitulée *The Comprehensive Costs of Transportation & Metro Vancouver (CCT)*. Dès le début celui-ci dresse un tableau assez révélateur:

Table 1: Internal and External Costs per Passenger-Kilometre by Mode in Vancouver

(\$/p-km 2012 CAD Prices)

Mode	Period	External		Internal		Total	
		High	Low	High	Low	High	Low
Passenger Vehicle	Peak Period	\$0.769	\$0.560	\$1.053	\$1.053	\$1.822	\$1.613
	Off-Peak Period	\$0.358	\$0.195	\$0.756	\$0.756	\$1.113	\$0.951
Transit Bus	Peak Period	\$0.059	\$0.040	\$1.101	\$1.101	\$1.160	\$1.141
	Off-Peak Period	\$0.043	\$0.026	\$0.606	\$0.606	\$0.649	\$0.632
SkyTrain	Peak Period	\$0.211	\$0.116	\$0.356	\$0.356	\$0.567	\$0.471
	Off-Peak Period	\$0.211	\$0.116	\$0.249	\$0.249	\$0.460	\$0.364
Cycling	Peak Period	-\$0.119		\$0.691		\$0.572	
	Off-Peak Period	-\$0.119		\$0.534		\$0.415	
Walking	Peak Period	-\$0.157		\$1.487		\$1.330	
	Off-Peak Period	-\$0.157		\$0.877		\$0.720	

Comme vous pouvez le voir, le coût total pour se déplacer en auto est plus de trois fois plus élevé que celui pour se déplacer en vélo. Certaines études, comme celle de **Stefan Gössling et Andy S. Choi** intitulée *Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles*, établissent un rapport avoisinant les six fois!

Les bénéfices économiques à l'individu et à la société du déplacement à vélo ne sont plus à démontrer. Ils relèvent maintenant d'une évidence acceptée par tous.

La santé

À propos des bénéfices qu'engendrent les déplacements à vélo, nous nous en remettons à la référence au Québec sur la santé des individus, **L'institut national de santé publique du Québec**. Dans sa publication de 2013 intitulée *Mémoire concernant la Politique québécoise de mobilité durable - Des interventions pour favoriser le transport actif et la pratique d'activité physique* à la page 4, on y lit :

1.3 BÉNÉFICES SANTÉ DU TRANSPORT ACTIF

Par ailleurs, les évidences scientifiques sont robustes à l'effet que l'inactivité physique, au même titre que le tabagisme et l'obésité, cause plusieurs maladies chroniques au Canada, comme les maladies coronariennes, le diabète de type 2 et les cancers du sein et du côlon (Lee et collab., 2012). Il est reconnu que la pratique du transport actif contribue significativement à un mode de vie physiquement actif et que de nombreux bénéfices pour la santé peuvent en découler (Bassett Jr et collab., 2008; Besser et Dannenberg, 2005; Pucher et collab., 2010; Greenberg et Renne, 2005; Wanner et collab., 2012) :

- *Le transport actif incluant la marche et le vélo est associé à une diminution de 11 % des risques de maladies cardiovasculaires (Hamer et Chida, 2008).*
- *Troqué l'automobile pour le vélo pour de courts déplacements quotidiens est associé à un gain de vie potentiel de 3 à 14 mois (de Hartog et collab., 2010).*
- *Chaque heure passée en voiture augmente de 6 % la probabilité d'obésité, tandis que chaque kilomètre marché diminue de 4,8 % la probabilité d'obésité (Frank, Andresen et Schmid, 2004).*

Plusieurs autres bénéfices découlent de la réduction de la vitesse des transports motorisés, et le développement des modes alternatifs de transport en particulier le transport actif et sécuritaire peuvent aussi améliorer le bilan routier, réduire l'émission de polluants atmosphériques et diminuer la pollution par le bruit (Tranter, 2010). Le développement de modes alternatifs de transport peut contribuer à l'amélioration du bilan routier et être associé à une série de co-bénéfices sanitaires incluant la réduction des traumatismes routiers et des problèmes cardiorespiratoires et de la mortalité attribuables aux émissions polluantes (Woodcock et collab., 2009).

Prendre le vélo pour aller au travail ou faire ses courses est une façon facile d'améliorer notre santé physique et mentale, et qui peut être pratiquée par des personnes de tous âges, jeunes ou vieux. Une population en santé est une population qui engendre moins de coûts pour le système de santé.

L'environnement

La réduction des GES est souvent l'indicateur de performance pour juger d'une politique de mobilité durable. Les GES peuvent être réduits de plusieurs façons, tel que l'électrification des transports, mais il ne faut pas se cantonner à une seule solution. Il faut aussi promouvoir l'utilisation de moyens de transport actif et collectif et réduire le pourcentage de personnes qui se déplacent en voiture individuelle

Tout plan de mobilité durable doit être un plan d'ensemble, avec une optique de la "carotte versus le bâton". Nous ne pouvons avoir un plan fort, efficace et efficient que si le Gouvernement du Québec adopte des politiques qui compliquent, financièrement (taxes et péage) et logistiquement (stationnement et voies de circulation restreintes) la possession automobile tout en facilitant les transports collectifs (subventions et voies réservées) et actifs (aménagement urbain et subvention)

Avantages pour les municipalités

Les municipalités au Québec ont grand avantage à promouvoir une politique de mobilité durable préconisée par le Gouvernement du Québec. Voici quelques faits énumérés dans le guide intitulé : *La mobilité durable en entreprise - Contexte et moyens d'action (2015)* produit par le **Centre de mobilité durable de Sherbrooke**.

Coûts :

- Diminution de la pression sur les infrastructures routières, évitant ainsi l'augmentation de leur coût d'entretien;
- Meilleure rentabilité du service de transport collectif.

Qualité de vie :

- Diminution de l'impact sur la santé des citoyens;
- Réduction des accidents liés à l'automobile;
- Diminution de la congestion urbaine;
- Diminution des nuisances sonores ;
- Réappropriation des espaces pour d'autres usages;
- Rayonnement à l'extérieur de la ville pour attirer de nouveaux citoyens.

Environnement :

- Diminution de la consommation d'énergie non renouvelable et des émissions de GES;
- Diminution de la pollution de l'air;
- Réduction de la dégradation du paysage;
- Lutte aux îlots de chaleur.

Le gouvernement du Québec doit non seulement implanter une politique de mobilité durable, mais il doit, comme palier supérieur d'instance gouvernementale et législateur, inciter les municipalités à en faire plus nonobstant le climat politique dans lequel elles se trouvent.

Dans l'optique du "bon père de famille" celui-ci doit:

- **Pénaliser** fiscalement les municipalités qui ne mettent pas de l'avant des aménagements et des politiques favorisant les transports actifs et collectifs;
- **Imposer** aux municipalités qui accueillent des routes de juridiction provinciales (numérotées) des aménagements routiers qui mettent de l'avant le principe de "complete streets" qui pourrait se traduire par *rue conviviale pour tous*.

Mesures

Mesures législatives

- Considérer le vélo-partage comme un transport collectif et le subventionner comme tel (Bixi le fait déjà);
- Implanter un crédit d'impôt de 1000\$ par individu à l'achat du tout premier vélo neuf, à assistance électrique ou non;
- Subventionner à hauteur de 50%, pour les consommateurs et les entreprises, l'achat de vélo cargo, à assistance électrique ou non;
- Taxer tous les véhicules de classe 5 au prorata de leur consommation d'essence affichée **ET** sur l'espace au m² que prend le véhicule sur la chaussée. Cette double taxe doit être **contraignante** pour le consommateur et les entreprises. Le pourcentage issu de ce calcul sera ajouté au prix final de la facture payée par le client. La municipalité (ou MRC) où réside l'acheteur sera le receveur de cette contribution fiscale. Cette nouvelle entrée de revenu servira à financer les projets de transports collectifs et actifs de ladite municipalité.

Le but c'est **d'enlever** des véhicules sur nos routes (à essence ou pas), **diminuer** leur taille, **réduire** les GES et **financer** les programmes de transports durables.

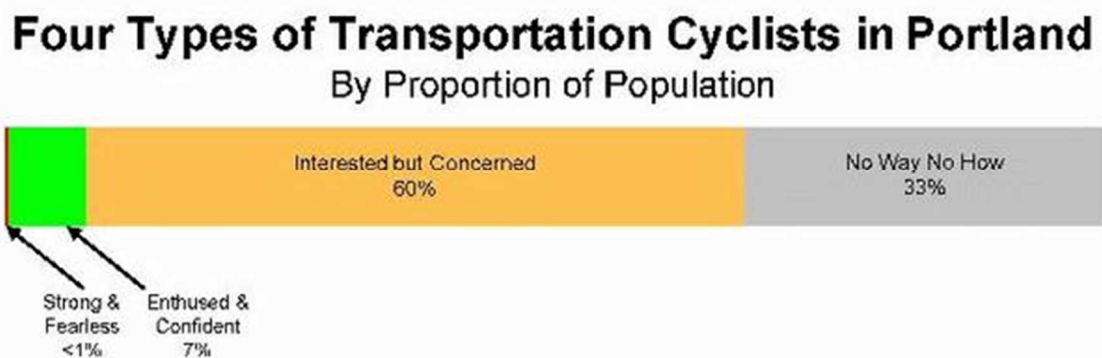
Voici un exemple:

Modèle	Consommation moyenne A	Largeur/ Longueur	Espace utilisé sur la chaussée B	Contribution fiscale du consommateur en pourcentage A+B
Nissan Leaf	0L/100km	4.45m/1.77m	7.88m ²	7.88%
Toyota Rav4 hybride	5.0L/100km	4.6m/1.85m	8.51m ²	13.51%
Toyota Camry 2.5L	8.6L/100km	4.85m/1.82m	8.83m ²	17.43%
Ford F-150 XLT V6	13.1L/100km	6.19m/2.03m	12.57m ²	27.67%

Mesures réglementaires

- Obliger les transporteurs publics et privés d'accepter les vélos en tout temps, par exemple ne pas les limiter à un horaire restrictif particulier;
- Interdire aux transporteurs de passagers interurbains et régionaux d'exiger des frais supplémentaires pour le transport du vélo d'un passager. Les frais exigés actuellement freinent l'utilisation du transport collectif et actif en région;
- Par le biais des cahiers de normes, s'assurer d'imposer à la création ou à la rénovation des projets routiers, que tout ouvrage urbain ou périurbain incorpore des aménagements de transport actif sécuritaires (séparés du flux véhiculaire), et que ceux-ci soient déneigés en priorité;
- Par le biais des cahiers de norme, s'assurer d'imposer que tout feu de circulation sur une rue ou artère qui comporte une piste cyclable soit synchronisé pour les vélos. Nous devons encourager la fluidité des vélos au détriment de l'automobile. Tel qu'écrit précédemment, prendre son automobile doit être contraignant;
- Par le biais des cahiers de norme, s'assurer d'imposer aux municipalités, aux entreprises et aux développements immobiliers qu'au-delà de 10 espaces, il y ait autant d'espaces de stationnement pour vélos que pour automobiles;
- Mettre à jour ces cahiers de normes pour les pistes cyclables de façon à ce que seules les pistes cyclables de type AAA (All Ages and Abilities) soit autorisées. Une façon simple de savoir si une piste est AAA, c'est de se poser la question suivante: " Est-ce que je laisserais mon enfant ou mes grands-parents utiliser cette piste?"

Dans le domaine du transport, on reconnaît quatre types de cyclistes parmi la population générale:



Comme nous pouvons le voir rapidement, nous avons 60% de la population qui est intéressée par l'idée de faire du vélo, mais qui n'en fait pas, tout simplement parce qu'elle n'est pas **confortable** de circuler à proximité des automobiles. Pour augmenter la part modale du vélo dans une municipalité, il faut évidemment attirer de nouveaux utilisateurs. Ceci ne peut se faire qu'en **décourageant** l'utilisation de l'auto individuelle et en **facilitant** les déplacements à vélo.

Pratiques inspirantes

- 1. L'indemnité kilométrique des déplacements en vélo en France et Belgique.** Cette indemnité, sorte de “*prime au cycliste*”, vise à compenser les salariés se rendant à vélo au travail. Elle est approximativement de 35 cents le kilomètre, payée par l'employeur. Le Gouvernement du Québec pourrait graduellement implanter cette mesure en commençant par ses propres employés, par la suite au parapublic et ensuite aux entreprises privées. Lorsque la France avait fait des essais en 2014, la part modale vélo avait augmenté de 50%. <http://droit-finances.commentcamarche.net/faq/48971-indemnite-kilometrique-velo-mode-d-emploi>
- 2. “Cycle superhighway” dans la grande région de Copenhague.** Un réseau de pistes cyclables qui permet à des banlieusards de se déplacer facilement et sans s'arrêter sur de grandes distances. Le premier tronçon est de 22 km. Lorsque le réseau sera terminé, il comportera 28 tronçons pour un total de 500 km de pistes cyclables. Le gouvernement escompte réduire ses dépenses en santé de 40,3 millions d'euros annuellement avec ce projet. Étant donné que les routes entre les municipalités appartiennent au Gouvernement du Québec, il serait aisé pour celui-ci d'élaborer un projet de ce genre. Probablement plus facile que d'agrandir une route existante. <http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture/cycle-super-highway/>
- 3. Stockholm et son péage urbain.** Considérant que la congestion dans nos centres urbains est de plus en plus problématique et que beaucoup de la congestion en ville est occasionnée par les banlieusards, il serait opportun de regarder ce que la ville de Stockholm a fait.
 - *Les principaux objectifs étaient de réduire la congestion, d'améliorer l'accessibilité et d'améliorer l'environnement;*
 - *Le principe : à chaque passage (entrée dans la ville, mais aussi sortie), des caméras enregistrent la plaque d'immatriculation des véhicules, alimentant ainsi ce qu'on pourrait appeler un «compte péage»;*
 - *La facture peut être payée en ligne ou dans certains magasins ou à la banque, et ce, jusqu'à deux semaines après le passage. En cas d'oubli, aucune facture n'est envoyée, donc c'est à chacun de vérifier son «compte péage». Vous aurez évidemment le droit à une amende en cas d'oubli. Les voitures peuvent aussi être munies d'un transpondeur relié au compte bancaire du propriétaire, ce qui permet le prélèvement automatique;*
 - *Les résultats sont concluants: réduction du trafic routier de 18%, accidents réduits de 5 à 10%, émissions polluantes réduites de 10 à 18%, temps de déplacement à l'heure de pointe du matin réduit du tiers, utilisation du transport en commun augmentée de 7%.*

Conclusion: Le péage urbain est montré comme une des innovations majeures en matière de politique des villes. Avec Singapour comme précurseur en 1975, la solution du péage urbain a été suivie par de grandes métropoles telles que Londres et Oslo. Audacieux, ce projet a un double objectif : limiter le trafic dans les zones urbaines et développer un nouveau système de financement des transports collectifs.

Nouvelles initiatives qui devraient être encouragées

1. **Cycliste averti**, le programme d'éducation cycliste en milieu scolaire géré par Vélo Québec, est le parfait exemple de comment l'école peut promouvoir des habitudes saines et pro-environnementales tout en donnant aux élèves des outils pour la vie de tous les jours.

Le programme Cycliste averti vise à permettre aux élèves de cinquième et sixième année de se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur environnement.

Se déroulant à l'école, le programme d'éducation allie des enseignements théoriques et pratiques sur la sécurité à vélo et donne aux élèves l'opportunité de faire l'expérience du vélo sur la route, en toute sécurité.

<http://www.velo.qc.ca/transport-actif/CyclisteAverti/Programme>

Le Ministère de l'éducation pourrait facilement intégrer ce programme dans les écoles primaires de la province et ce, à faible coût, en impliquant des organismes locaux.

2. **Mouvement vélo-sympathique**, la certification émise par Vélo Québec, "encourage les collectivités et les organisations à faire du vélo une réelle option en matière de transport et de loisirs pour tous.

Elle propose des outils et un service de soutien et reconnaît les actions prises en accordant une certification aux collectivités et organisations qui travaillent à favoriser la pratique du vélo."

<http://www.velo.qc.ca/velosympathique/mvs>

Dans un premier temps, le Gouvernement du Québec pourrait donner l'exemple en obligeant ses ministères à obtenir la certification et dans un deuxième temps, élaborer des incitatifs fiscaux aux entreprises certifiées **vélo-sympathiques**.

3. **L'approche "Vision Zéro"**, telle qu'adoptée par la Ville de Montréal et d'autres municipalités, est une belle volonté de rendre nos rue plus sécuritaires pour les plus vulnérables en mettant de l'avant les principes suivants:

- Aucune perte de vie n'est acceptable;
- Les décès et blessures graves sur nos routes sont évitables;
- Nous faisons tous des erreurs, mais celles-ci ne devraient pas être fatales;
- La sécurité sur nos routes est une responsabilité partagée entre les concepteurs, les élus, les gestionnaires et les usagers.

Ses principes doivent être accompagnés d'un plan d'action à court, moyen et long termes.

Par exemple:

- Diminution des vitesses permises;
- Réaménagement des intersections dans une vision de protection des usagers plutôt que de fluidité routière;
- Davantage de répression policière envers les fautifs;
- Des feux piétons toutes directions;
- Interdiction de tourner à droite sur feu rouge;
- Ajuster les feux piétons pour permettre aux plus vulnérables d'avoir le temps de traverser;
- Implantation de sas vélo;
- Installation de feux vélo donnant la priorité aux cyclistes.

Le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports doit implanter le programme "**Vision Zéro**" au sein de son organisation pour que tous les projets routiers sous sa gouverne soient planifiés et exécutés selon les principes globalement reconnus pour diminuer les décès et blessés graves sur nos routes.

De plus, en tant qu'"autorité normative", le Ministère doit **CONTRAINdre** toutes les municipalités de la province de se doter d'une approche "Vision Zéro".

Les priorités

1. Déposer et adopter le plus rapidement possible son projet de loi sur la réforme du **Code de la Sécurité Routière**;
2. Le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports doit adopter le programme "**Vision Zéro**";
3. Que le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports mette à jour ses cahiers de normes pour inclure uniquement des **aménagements cyclables de type AAA** (annexe A).
4. Que le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports mette à jour ses cahiers de normes pour que **tout projet routier inclue un aménagement pour piétons et cyclistes** même si cela doit nuire à la fluidité véhiculaire.

Conclusion

Le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports devrait modifier le nom de son ministère pour y inclure sa vision première; il devrait être renommé le “**Ministère de la Mobilité Durable**”. Ainsi, le signal envoyé à ses propres employés et partenaires serait limpide, à savoir que la mobilité durable passe avant la notion de transports, qui est un mot qui nous donne encore l'image de véhicules sur une autoroute.

Une révision majeure des politiques avec l'objectif de préserver la santé et la sécurité des plus vulnérables permettrait de:

- Réduire les GES;
- Diminuer le nombre d'accidents routiers;
- Augmenter le financement pour le transport collectif et actif.

Le Gouvernement du Québec ne doit pas faire l'erreur de ne miser QUE sur l'électrification des transports.

Que les véhicules fonctionnent à l'électricité, au gaz naturel, à l'hydrogène ou même à l'énergie solaire; si les aménagements routiers et les règlements fiscaux n'encouragent pas le transport actif et collectif, nous allons toujours avoir des gens seuls à l'intérieur de leurs voitures qui créent de la congestion sur nos routes et qui nuisent par le fait même à la libre circulation des marchandises et au transport collectif.

À long terme, un mode de vie sédentaire avec toutes les maladies associées, demeure l'impact négatif le plus important des déplacements quotidiens en voiture. Par conséquent, une politique qui n'encourage pas le transport actif a des conséquences humaines et financières. Dans un objectif de promotion de la santé publique, le transport actif a tout intérêt à être valorisé et encouragé.

Annexe A

Piste cyclables de type AAA



Piste en site propre



Piste sur chaussée unidirectionnelle protégée



Piste surélevée unidirectionnelle



Piste unidirectionnelle sur chaussée avec zone tampon et protégée par des véhicules stationnés.



Vélorue



Piste bidirectionnelle protégée.

La piste bidirectionnelle ne doit être implantée que lorsque celle-ci croise très peu d'intersections.

À proscrire dans les quartiers centraux.

Très bien adaptée lorsque contiguë à un espace vert, un quartier industriel ou une voie rapide.

Remerciements et droits d'auteur

Mémoire préparé par Nickolas A. Gagnon, bénévole et membre de la Coalition vélo de Montréal et du Collectif en Environnement Mercier-Est.

Nous tenons à remercier sincèrement toutes les personnes qui nous ont soutenues et qui ont contribué aux discussions tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

Ce document est mis à disposition du public selon les termes de la licence Creative Commons Paternité 4.0 International.