



VÉLO ET MOBILITÉ ACTIVE DANS LE BUDGET DU QUÉBEC

Présenté au ministre des Finances du Québec
dans le cadre des consultations prébudgétaires 2020-2021



Vélo Québec

/ FÉVRIER 2020

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

TABLE DES MATIÈRES

Le contexte	3
La valeur du vélo dans l'écosystème de la mobilité	4
Les enjeux du financement de la mobilité active	6

NOS PROPOSITIONS

1- Assurer l'arrimage des politiques gouvernementales	9
2- Rehausser les cibles d'investissements	11
3- Rendre les budgets accessibles	11
4- Utiliser les fonds fédéraux	12
5- Mettre en place des mesures incitatives	12

1. LE CONTEXTE

Les idées et les propositions que nous mettons de l'avant dans le présent mémoire se situent dans la suite de nos interventions sur le financement de la *Politique de mobilité durable (PMD)*¹ et sur l'élaboration du *Plan d'électrification et de changement climatique (PECC)*² du gouvernement du Québec.

Dans le contexte de la crise climatique actuelle et des défis considérables que nous devons relever collectivement afin de réduire de façon substantielle l'empreinte environnementale du secteur des transports, nous réitérons dans le présent mémoire l'importance d'arrimer l'ensemble des politiques gouvernementales, notamment la *Politique de mobilité durable* et le *Plan d'électrification et de changements climatiques* en cours d'élaboration.

Nous rappelons également au gouvernement l'importance de hausser les investissements dans la mobilité active pour modifier le visage de nos villes de toutes tailles et de mettre de l'avant des mesures financières incitatives qui amèneront davantage de Québécois et de Québécoises à choisir les modes actifs.

¹Vélo Québec. 2019. Financement de la Politique de mobilité durable. Mémoire. 12 pages

²Vélo Québec. 2019. Plan d'électrification et de changements climatiques. Mémoire. 12 pages

2. LA VALEUR DU VÉLO DANS L'ÉCOSYSTÈME DE LA MOBILITÉ

POUR L'ÉCONOMIE

Actuellement, 54 % de la population québécoise fait du vélo et 37 % l'utilise à des fins de transport³. Le vélo constitue déjà un maillon non négligeable de l'économie du Québec. Les cyclistes dépensent 1,2 milliard de dollars par an en achat de vélos, de pièces, d'accessoires et lors de leurs vacances et voyages à vélo dans les régions du Québec. Pour le gouvernement, cela représente des revenus fiscaux et parafiscaux de 150 millions de dollars annuellement. Des chercheurs danois qui se sont intéressés à la comparaison des coûts de transport ont évalué que d'un point de vue coût-bénéfice, un kilomètre parcouru en voiture coûterait 0,20 \$ à la société alors que le même kilomètre parcouru à vélo rapporterait 0,22 \$ à la société⁴. Avec l'accès facilité au vélo qu'amènera la technologie (vélos à assistance électrique et nouvelles mobilités), le vélo ira encore plus loin. On peut prévoir des gains supplémentaires au plan de la santé des personnes, de l'efficacité des déplacements et éventuellement de la productivité. Des gains aussi pour l'État, par l'augmentation des revenus fiscaux et parafiscaux découlant du marché de cette nouvelle mobilité.

POUR LA SANTÉ

Dire que le vélo est bon pour la santé n'est pas une grande découverte. Et on peut y aller à contrario aussi en disant que dans notre société, l'inactivité physique est un problème majeur de santé publique auquel il est primordial de s'attaquer. Passer du transport motorisé au transport actif et au transport en commun est certainement une approche gagnante, car celle-ci permet de diminuer la morbidité et la mortalité reliées au transport motorisé⁵. C'est d'ailleurs pourquoi un rapport du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) recommande que 20 % des budgets de transport soient consacrés à l'aménagement et l'amélioration des infrastructures pour piétons et cyclistes⁶.

Les cyclistes québécois pédalent en moyenne 3,3 heures par semaine⁷. Cela représente 10 millions d'heures d'activité physique hebdomadaire. En utilisant l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo appelé HEAT (Health Economic Assessment Tool)⁸ de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la pratique actuelle du vélo au Québec se traduirait annuellement par une **valeur économique de 2,6 milliards de dollars**.

³Vélo Québec. 2016. L'état du vélo au Québec en 2015.

⁴Gössling, Stefan. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Lund University, Sweden. Department of Administrative, Economic and Social Sciences. 2015.

⁵2015, Dr Éric Notebaert MD - MSc - CSPQ. Une approche gagnante afin de réduire les gaz à effet de serre et d'améliorer la santé et la qualité de vie des Montréalais : favoriser le transport actif et le transport en commun tout en réduisant la présence du transport motorisé dans la ville. Pour l'Association canadienne des médecins pour l'environnement.

⁶UN Environment. Urgent Investment Needed In Walking and Cycling Infrastructure To Save Millions Of Lives And Combat Climate Change. Octobre 2016.

⁷L'état du vélo au Québec en 2015.

⁸Cet indice HEAT calcule le nombre de décès évités par le niveau d'activité physique attribuable au vélo dans une population et le multiplie par une estimation de la valeur de la vie. Ce calcul ne tient pas compte d'une éventuelle diminution des coûts de santé résultant de cette activité physique.

POUR L'ENVIRONNEMENT

Alors que les transports sont considérés au Québec comme une des principales causes des émissions des gaz à effet de serre (GES), le vélo doit être considéré comme faisant partie du cocktail de mesures à favoriser dans la lutte contre ces émissions. Il est généralement reconnu que la solution à la réduction des émissions de GES à l'échelle planétaire se trouve dans un ensemble de mesures, coûteuses ou simples, collectives ou individuelles, qui s'implantent rapidement ou qui se déploient à plus long terme. Le vélo fait partie de ces mesures.

POUR LA VALEUR DES ACTIFS

Enfin, sur la scène canadienne, le Québec se démarque par le kilométrage annuel parcouru à vélo, le nombre d'utilisateurs et le nombre de kilomètres de voies cyclables. La Route verte n'a toujours pas d'égal dans aucune autre province. Si l'on tient compte des investissements réalisés au Québec depuis les débuts de la Route verte, il y a 25 ans, le réseau cyclable représente un actif, toutes sources confondues (provincial, municipal, fédéral), de près de 500 M\$. En bref, le Québec est un leader.

3. LES ENJEUX DU FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ ACTIVE

Trois enjeux retardent actuellement le développement de la mobilité active au Québec :

1. l'insuffisance de fonds;
2. la non disponibilité des fonds annoncés lors des exercices budgétaires précédents;
3. l'historique du Québec à renoncer aux fonds fédéraux.

3.1 L'INSUFFISANCE DE FONDS

En 2019, les cinq plus importantes municipalités du Québec ont investi ensemble **25 M\$** dans les infrastructures cyclables. Aussi, les deux programmes en vigueur, parmi les cinq prévus de la Politique de mobilité durable (PMD), ont généré des investissements d'environ **20 M\$**. Si on ajoute à cela les sommes provenant d'autres programmes non spécifiques à la mobilité active, les investissements globaux sont de l'ordre de 50 M\$ pour l'année 2019 au Québec. Rien n'est à négliger bien sûr, mais nous sommes encore loin d'un niveau d'investissement qui pourrait changer de façon marquée le visage des villes du Québec en faveur de la mobilité à vélo et de la mobilité active plus largement. Pour y arriver, nous faisons valoir au gouvernement, depuis quelques années, qu'une bonification des investissements en faveur des infrastructures cyclables est nécessaire dans le contexte où le Québec met en place différents plans (PMD et PECC) pour contrer la crise climatique. Des investissements significatifs doivent suivre.

Bien que le coût d'aménagement d'une infrastructure cyclable soit généralement modeste, comparativement à bon nombre de projets routiers, certaines interventions peuvent représenter des investissements plus importants. Un coup d'œil à quelques exemples de réalisations récentes (voir la liste plus bas) nous porte à dire que si on souhaite connecter les quartiers de nos villes entre eux et créer des aménagements qui protègent les cyclistes de l'accroissement du parc automobile, il faudra y consacrer les ressources nécessaires. Améliorer la mobilité à vélo dans les villes du Québec, au cours des prochaines années, passera aussi par l'amélioration de la complémentarité entre le vélo et le transport en commun : déploiement d'un réseau de vélostations, ajout systématique de supports à vélo sur les flottes de bus urbains, etc.

Développement du réseau cyclable québécois - Exemples d'investissements récents*

- 475 M\$: valeur de l'actif de la Route verte (1995-2019)
- 1,5 M\$: passerelle 112/116 de la Route verte (2001)
- 60 M\$: aménagement du Sentier Oka Mont-Saint-Hilaire (143 km) (2012-2017)
(dont 16 M\$ pour la passerelle permettant de relier Longueuil et Boucherville)
- 0,5 M\$: conception et aménagement de la vélostation Deux-Montagnes (2013)
- 2 M\$: réfection de la piste l'Estriade (Granby (2015-2016)
- 2,7 M\$: passerelle Bourdages, Québec (2015-2016)
- 2,3 M\$: passerelle de la rue Soumande, Québec (2015-2016)
- 1 M\$: passage dénivelé sous la route 132 au Bic - Route verte (2017)
- 1 M\$: passage dénivelé sous la Montée Ryan sur le territoire de Mont-Tremblant (2017)
- 3,5 M\$: passerelle Harlaka au-dessus de l'autoroute 20, à Lévis (2017)
- 0,5 M\$: conception et aménagement d'une vélostation à Sainte-Julie (2018)
- 15 M\$: passerelle de Normandie (route 132) sur le territoire de la Ville de Longueuil (2018)
- 3 M\$: Passerelle du parc des Saules, Québec (2018)

*sur la base des estimations fournies par les autorités concernées

3.2 LA NON DISPONIBILITÉ DES FONDS ANNONCÉS LORS DES EXERCICES BUDGÉTAIRES PRÉCÉDENTS

En décembre dernier, Vélo Québec faisait part au ministre des Finances du Québec de son inquiétude devant certains engagements financiers datant du discours sur le budget de mars 2016, et non encore accessibles au milieu municipal et aux gestionnaires d'infrastructures cyclables. Afin de régulariser cette situation, le projet de loi 41 a été présenté par le ministre des Finances à l'Assemblée nationale le 31 octobre dernier. Ce projet de loi renferme un article (244) qui permettrait la concrétisation, entre autres, de mesures qui découlent du discours sur le budget de mars 2016, reformulées dans la Politique de mobilité durable (avril 2018) et reconduites par le présent gouvernement en janvier 2019. Il est question notamment :

- du Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements – volet 1 de Véloce III;
- du Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA) – volet 2 de Véloce III;
- du Programme d'extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec.

Le volet d'aide au *développement* concerne la Route verte, mais aussi tous ces itinéraires cyclables de liaison qui contribuent à augmenter l'offre en transport actif, en accord avec les orientations formulées à l'intérieur de la Politique de mobilité durable du gouvernement. Ce sont des projets qui contribueront à la vitalité des régions, à la santé de nos concitoyens et concitoyennes et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le volet qui vise la *conservation des infrastructures* de transport actif, pour sa part, permettra d'assurer la mise à niveau sur certains aménagements cyclables et d'assurer une meilleure sécurité des utilisateurs.

Des montants additionnels annoncés en 2019 pour bonifier la Politique de mobilité durable (2018) en faveur du transport actif et non actuellement disponibles sont aussi liées à l'adoption du projet de loi 41.

Dans une allocution prononcée l'automne dernier lors du congrès de l'Association des réseaux cyclables du Québec (ARCQ), le ministre des Transports, François Bonnardel, a souhaité que le Québec devienne le Copenhague du Canada et que le vélo soit une composante indissociable de la Politique sur la mobilité durable. L'année 2020 marque le 25 anniversaire de la Route verte, ce qui représente une occasion parfaite pour donner suite à des engagements gouvernementaux et mettre en œuvre des mesures concrètes qui permettront au Québec de conserver son leadership nord-américain en transport actif.

3.3 L'HISTORIQUE DU QUÉBEC À RENONCER AUX FONDS FÉDÉRAUX

Bien que ce soit une revendication de plusieurs organismes à travers le Canada, le gouvernement fédéral ne dispose encore d'aucun fonds dédié aux infrastructures de transport actif. Jusqu'à maintenant, des sommes étaient allouées, par l'intermédiaire du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), directement aux villes ou par l'intermédiaire des ministères des transports, les modalités variant d'une province à l'autre. Historiquement au Québec, par rapport à l'Ontario, par exemple, peu de ces fonds ont été alloués à des infrastructures de transport actif.

4. NOS PROPOSITIONS

- 1- Assurer l'arrimage des politiques gouvernementales
- 2- Rehausser les cibles d'investissement
- 3- Rendre les budgets accessibles
- 4- Utiliser les fonds fédéraux
- 5- Mettre en place des mesures incitatives

4.1 ASSURER L'ARRIMAGE DES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

Si on s'en tient aux intentions gouvernementales formulées à différentes occasions en 2019, le budget 2020-2021 devrait être celui de l'environnement. Il devrait être celui de l'arrimage entre la Politique de mobilité durable (PMD), le Plan d'électrification et de changement climatiques (PECC) et des modalités du nouveau Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC).

Plusieurs éléments de ces politiques touchent à l'électrification des transports. La pertinence de remplacer les énergies fossiles par une énergie propre et renouvelable ne fait pas de doute. Mais l'électrification des transports n'est pas une panacée. Remplacer la congestion routière actuelle par une congestion de véhicules électriques ne viendra pas à bout de tous nos maux et ne diminuera pas la pression sur le réseau routier et ses coûts d'entretien.

Actuellement, trois principes guident la mise en place de la Politique de mobilité durable, soit RÉDUIRE, TRANSFÉRER et AMÉLIORER :

- RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir.
- TRANSFÉRER les déplacements vers des modes moins énergivores.
- AMÉLIORER l'efficacité des véhicules.

Ces trois principes devraient être à la base des orientations stratégiques et des choix budgétaires du gouvernement en matière d'environnement, de mobilité et d'aménagement du territoire.

Donc, oui à l'électrification des transports, mais pas simplement en transposant cette nouvelle source d'énergie propre suivant une approche, un modèle qui, non seulement, continuera à encombrer nos villes et le réseau routier, mais continuera à favoriser l'étalement urbain, à être une menace à la mobilité active et une entrave à l'efficacité du transport en commun.

ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE?

Lorsqu'il est question de réduire les distances à parcourir, nous parlons évidemment d'aménagement du territoire. Nous savons aussi que l'aménagement du territoire, destiné en priorité à la voiture individuelle et qui induit obligatoirement un développement du réseau routier est un modèle coûteux qui a primé au cours des cinquante dernières années et que notre société n'a plus vraiment les moyens de soutenir. Même si elle est réalisée à partir des budgets d'immobilisation, l'expansion du réseau routier, tel que nous l'observons au Québec, nous conduira inévitablement vers un programme annuel de dépenses courantes d'entretien qui dépassera largement la capacité de payer de la société. Et les changements climatiques n'annoncent rien de bon. Ces coûts exploseront sous l'effet des variations soudaines et répétées des températures, un enjeu connu avec lequel le ministère des Transports doit déjà transiger.

Nous parlons ici du réseau routier, mais le modèle d'aménagement du territoire qui a prévalu jusqu'à maintenant au Québec est coûteux, non seulement pour le réseau de transport, mais aussi pour l'ensemble des infrastructures et services (écoles, hôpitaux, etc).

Réduire les distances parcourues et transférer les déplacements vers des modes moins énergivores c'est évidemment ce qui permet d'exploiter le plein potentiel du transport actif. À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend environ 25 minutes. Considérant cette donnée, un calcul réalisé par la Chaire de mobilité de l'École polytechnique de Montréal évalue que 22 % des déplacements normalement effectués en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo. Jusqu'à maintenant les politiques gouvernementales et municipales ont sous-estimé ce potentiel⁹. Si on ajoute à cela le rayon d'action accru que permet le vélo à assistance électrique, le vélo est promis à un bel avenir! En France, après un bond inédit en 2017 et une progression en 2018, le marché des vélos à assistance électrique représente aujourd'hui près de 40 % du chiffre d'affaires des ventes totales de vélos. Au paradis du vélo, aux Pays-Bas, les ventes de vélos électriques ou à assistance électrique occupent maintenant la moitié du marché. La vague a gagné la plupart des pays d'Europe et la Chine et s'apprête à déferler en Amérique du Nord. Le vélo deviendra sous peu accessible à des gens qui n'avaient jamais pensé à cette option. La demande pour des infrastructures de mobilité durable augmentera en flèche.

NOTRE PROPOSITION : Assurer un arrimage formel entre la PMD et le PECC et faire en sorte que les trois principes RÉDUIRE, TRANSFÉRER et AMÉLIORER guident les orientations stratégiques et les choix budgétaires du gouvernement. Aussi, considérant que l'atteinte de plusieurs objectifs nationaux – en matière de protection du territoire, de réduction des émissions de GES, de développement des transports collectifs, de santé publique, entre autres – dépend d'une grande cohérence dans la planification du territoire, nous proposons, à l'instar de l'**Alliance Ariane**¹⁰, que le gouvernement du Québec se dote d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

⁹Morency, Catherine et collaborateurs. Assistance méthodologique pour le traitement et analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec en 2015. L'état du vélo au Québec en 2015.

¹⁰Alliance ARIANE - Pour une politique nationale d'aménagement du territoire pour le Québec. <http://www.ariane.quebec/declaration/>

4.2 REHAUSSER LES CIBLES D'INVESTISSEMENTS

Dans le contexte où la technologie rendra le vélo encore plus performant, plus accessible (vélos électriques et vélos électrique en libre-service), il est important que le gouvernement donne un signal fort en faveur de la santé, de l'économie et du développement durable et augmente les cibles d'investissements dans les infrastructures. Comme nous l'avons illustré précédemment, les engagements de la PMD sont un point de départ, mais il faut aller plus loin. Le PECC et la PMD doivent prévoir des bonifications dans les programmes de financement qui permettent aux municipalités de développer des infrastructures cyclables.

NOTRE PROPOSITION : viser une cible d'investissements, pour les trois prochaines années, de **100 millions de dollars annuellement** dans les infrastructures cyclables, ajoutés aux sommes déjà investies par le milieu municipal.

Aussi, dans le contexte de la mise en place des nouvelles dispositions relatives au financement de la mobilité durable (projet de loi 44 sur le Fonds d'électrification et de changements climatiques), nous proposons que la méthodologie de reddition de compte tienne compte de tous les **bénéfices, mesurables et non mesurables directement** : réduction de la congestion routière, réduction des coûts associés à cette congestion, amélioration de la qualité de vie des citoyens, réduction de la pollution atmosphérique, options accrues de mobilité durable¹¹.

4.3 RENDRE LES BUDGETS ACCESSIBLES

Au point 3.2, nous avons présenté l'enjeu des sommes annoncées dans les exercices budgétaires des dernières années et non encore traduites en programmes accessibles pour le développement et l'entretien de la Route verte et du réseau cyclables québécois. À l'heure actuelle nous n'avons aucune idée de l'échéancier parlementaire qui conduira à l'étude de ce projet de loi et à son éventuelle adoption. Compte tenu des trois années qui sont déjà écoulées depuis la première annonce, nous sommes inquiets pour nos partenaires des villes et des régions de voir des travaux de développement et de maintien des actifs être à nouveau remis à des dates indéterminées.

NOTRE PROPOSITION : compte tenu de cette situation, qui freine inutilement les perspectives de développement de la mobilité active au Québec, nous proposons qu'à court terme, le gouvernement mette à la disposition du ministère des Transports les crédits nécessaires pour couvrir les engagements budgétaires pris au cours des dernières années en faveur de la mobilité active.

¹¹Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Bilan mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, 2017

4.4 UTILISER LES FONDS FÉDÉRAUX

Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC) lancé en 2016-2017 par le gouvernement fédéral a contribué au financement d'infrastructures de transport actif dans plusieurs provinces canadiennes et plus particulièrement en Ontario. Au Québec ce Fonds n'a pas réellement été utilisé à cette fin.

Bien que ce soit une revendication de plusieurs organismes à travers le Canada, le gouvernement fédéral ne dispose encore d'aucun fonds dédié aux infrastructures de transport actif. Nous sommes d'avis que le Québec devrait alors positionner le transport actif lors de la prochaine ronde d'entente sur ce Fonds avec le gouvernement fédéral.

NOTRE PROPOSITION : que le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du ministère des Transports sollicite les fonds fédéraux pour lui permettre de bonifier les investissements en matière d'infrastructures favorisant le transport actif.

4.5 METTRE EN PLACE DES MESURES INCITATIVES

Nous l'avons déjà soulevé, le potentiel du vélo a souvent été sous-estimé dans les politiques gouvernementales. L'exploitation du plein potentiel du vélo dans sa forme actuelle et dans sa version à assistance électrique demande inévitablement une révision des paramètres des programmes incitatifs existant.

NOTRE PROPOSITION : que le vélo et le vélo à assistance électrique¹² soient ajoutés à la liste des véhicules admissibles à l'aide financière de 500\$ à l'achat du programme *Roulez vert* ou de tout programme qui pourrait lui succéder.

NOTRE PROPOSITION : que les vélos cargo et vélos cargos à assistance électrique soient ajoutés à la liste des véhicules admissibles à l'aide financière du programme *Transportez vert* ou de tout programme qui pourrait lui succéder.

S'il ne fait aucun doute que le choix du vélo est largement conditionné par la présence d'infrastructures adéquates, la mise en place de compensations financières ou d'incitatifs financiers peut être considérée comme une option également.

Une allocation non imposable pour usage de l'automobile personnelle dans le cadre des fonctions existe au Québec. Elle vise à compenser une partie des frais d'entretien du véhicule. La compensation financière pour un déplacement à vélo dans le cadre des fonctions est, pour sa part, considéré comme un revenu imposable.

Dans les pays d'Europe où un programme d'indemnité kilométrique vélo existe, notamment en Belgique (1997)¹³ et en France (2016), l'objectif est d'encourager la mobilité durable par une mesure relativement peu coûteuse. En France, le projet pilote qui a lancé le processus en 2012 (8 000 salariés), avait permis de conclure que la mesure incitative avait contribué à une augmentation de 50% du nombre d'usagers vélo¹⁴. D'autres formes de déductions fiscales existent également aux Pays-Bas¹⁵ et en Autriche¹⁶.

¹²De tels programmes existent à Granby et Laval.

¹³Service public fédéral de Belgique. Déduction des frais de transport : trajets domicile-travail.

¹⁴Chassignet, M. et Toulouse, P. (2015). Évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos.

¹⁵Haubold, H. (2014). Commuting: Who Pays The Bill? European Cyclist Federation.

¹⁶Gouvernement autrichien. Pendlerpauschale und Kilometergeld. Steuern und Finanzen

Considérant que :

- l'usage régulier d'un vélo nécessite un entretien annuel ;
- le kilométrage parcouru dans le cadre des fonctions est potentiellement beaucoup plus faible à vélo qu'en auto ;
- un plafond annuel non imposable pourrait être établi ;
- toute compensation financière à l'usage du vélo doit être vu comme un incitatif à l'adoption de nouveaux comportements en mobilité.

NOTRE PROPOSITION : que soit mis en place au Québec un programme d'indemnité kilométrique non imposable dans les déplacements à vélo reliés au travail.

Enfin, en lien avec les objectifs de la PMD, du PECC et les trois principes RÉDUIRE, TRANSFÉRER et AMÉLIORER, nous sommes d'avis que la stratégie budgétaire du gouvernement du Québec doive faire diminuer l'attractivité de la mobilité en auto solo et permettre davantage de fonds dédiés aux différentes formes de mobilité durable.

NOTRE PROPOSITION : que la stratégie d'électrification des transports et les investissements afférents vise prioritairement :

- le transport en commun et le transport par taxi
- les flottes de véhicules en auto-partage
- les flottes de véhicules des services publics et des municipalités
- les flottes commerciales y compris les flottes de vélos cargos;
- les vélos et vélos cargos à assistance électrique.

CONCLUSION

La confection du budget du Québec est toujours un moment qui suscite des attentes élevées de la part des Québécois et des Québécoises et de la part de plusieurs organisations de la société civile comme la nôtre. Les idées et les propositions que nous avançons dans le cadre de cette consultation ne sont pas nouvelles. Nous avons eu l'occasion d'en introduire plusieurs au cours des dernières années, lors de consultations sur la mobilité, l'aménagement du territoire et l'énergie notamment. Si ces idées ne sont pas inédites, elles sont par contre extrêmement d'actualité. Avec la déclaration d'urgence climatique proclamée récemment, le gouvernement du Québec est devant une obligation à réaliser des choses concrètes et logiques pour amener notre société vers des changements et de nouvelles façons de faire. Les choix budgétaires doivent être conséquents avec les politiques récemment adoptées ou en cours de l'être. Le gouvernement du Québec doit saisir cette opportunité et passer à l'action.