



Montréal, le 16 février 2023

Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances
Ministère des Finances
390, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 3H4
ministre@transports.gouv.qc.ca
consultations@finances.gouv.qc.ca

Objet: Consultations prébudgétaires 2023-2024

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2023-2024, Vélo Québec souhaite vous partager quelques recommandations en faveur d'une mobilité plus durable et sécuritaire pour les Québécois·e·s.

Depuis 2020, le vélo est plus populaire que jamais au Québec et la tendance n'est pas près de s'essouffler. Le Québec compte 4,5 millions de cyclistes qui utilisent le vélo aussi bien pour se déplacer, se divertir ou se maintenir en santé. Dans le contexte actuel, le vélo se positionne comme une solution simple à des problèmes complexes tels que les changements climatiques, l'inflation ou les enjeux de santé des Québécois·e·s.

Si plusieurs programmes gouvernementaux participent aujourd'hui à la vigueur que nous connaissons dans la pratique du vélo, il faut aller encore plus loin et plus vite afin de concrétiser les changements opérés, et offrir de meilleures conditions de pratique à celles et ceux qui n'osent pas encore utiliser leur vélo dans un contexte récréatif ou de déplacement utilitaire. L'actualité tragique des derniers mois, qui a enregistré une hausse dramatique des décès de personnes se déplaçant à pied dans nos villes, nous rappelle à quel point la sécurité des usager·es plus vulnérables sur nos routes doit devenir une priorité gouvernementale, notamment en investissant dans des aménagements sécuritaires pour les piétons et cyclistes de tous âges, et ce, partout à travers le Québec.

Vélo Québec formule donc à l'attention du gouvernement du Québec 9 recommandations afin d'agir en faveur d'une mobilité durable et active, et accessible à toutes et tous.

Nos recommandations s'articulent autour de trois thématiques :

1. Sécuriser les déplacements actifs
2. Inciter aux déplacements actifs
3. Améliorer les programmes existants en faveur de la mobilité et du plein air



Ces recommandations touchent aussi bien à la bonification et l'amélioration de programmes existants en faveur d'aménagements d'infrastructures de transport actif, que la mise en place de programmes soutenant l'achat de vélos à assistance électrique, ou encore la mise en œuvre de mesures d'écofiscalité favorisant un partage équitable et sécuritaire de nos routes. Vous trouverez le détail de ces recommandations dans le mémoire qui accompagne la présente lettre.

Il n'y a jamais eu meilleur moment au Québec afin de soutenir et accélérer le développement de la pratique du vélo. Les retombées potentielles sur nos systèmes de santé, ou sur le développement économique et social de nos régions, sont considérables. Notre organisation est et sera toujours disponible pour accompagner l'action gouvernementale dans cette voie.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, mes sincères salutations.

Jean-François Rheault
Président-directeur général

- c.c. Mme Geneviève Guilbault, ministre des Transports et de la Mobilité durable
Mme Caroline Proulx, ministre du Tourisme
Mme Isabelle Charest, ministre responsable du Sport, du Loisir et du Plein air
M. Benoît Charette, ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
M. Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie



Sécuriser et favoriser les déplacements actifs à vélo : une solution simple à des problèmes complexes

Mémoire de Vélo Québec présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires 2023-2024

Le vélo est plus populaire que jamais

Depuis 2020, le vélo est plus populaire que jamais au Québec et la tendance n'est pas près de s'essouffler. Le Québec compte 4,5 millions de cyclistes, parmi lesquels 2,1 millions utilisent le vélo pour se déplacer, et 1,6 million pour se divertir sur route ou sur sentier. Il s'agit de la 3^e activité physique la plus pratiquée au Québec. Dans le contexte actuel, le vélo se positionne comme une solution simple à des problèmes complexes tels que les changements climatiques, l'inflation ou les enjeux de santé des Québécois·e·s. C'est pourquoi le vélo doit avoir une place plus grande dans les différentes politiques gouvernementales.

La pratique du vélo, que ce soit à des fins de transport ou de loisir, dans un cadre local ou touristique, a des retombées positives pour les individus et les communautés. Le remplacement d'un trajet quotidien en voiture par un trajet à vélo représente une réduction d'environ 0.5 tonne de CO₂eq annuelle par conducteur·trice¹. Par ailleurs, choisir le vélo pour se déplacer est associé à une réduction du taux de mortalité, toutes causes confondues, de l'ordre de 20 %, et lié au cancer de 16 %², alors que les risques de diagnostic d'obésité et de diabète sont réduits respectivement de 13 % et 19 %³. Sur le plan économique, le marché du vélo se porte par ailleurs très bien au Québec : en 2020, les Québécois·es ont dépensé 565 millions de dollars en vélo et accessoires dans les commerces de détail, et on évaluait en 2015 les dépenses touristiques générées par les cyclistes à 700 millions de dollars⁴ par année.

Plusieurs programmes gouvernementaux contribuent à cette vigueur dans la pratique du vélo. Cela étant, il faut aller encore plus loin et plus vite afin de concrétiser les changements opérés, et offrir de meilleures conditions de pratique à celles et ceux qui n'osent pas encore utiliser leur vélo dans un contexte récréatif ou de déplacement utilitaire. L'actualité tragique des derniers mois, qui a enregistré le décès de plus de 15 personnes se déplaçant à pied dans nos villes, nous rappelle à quel point la sécurité des usager·es plus vulnérables sur nos routes doit devenir une priorité gouvernementale, notamment en investissant dans des aménagements sécuritaires pour les piétons et cyclistes de tous âges, et ce, partout à travers le Québec.

¹ Brand, C. *et al.* The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. *Transp. Res. Part Transp. Environ.* **93**, 102764 (2021).

² Patterson, R. *et al.* Associations between commute mode and cardiovascular disease, cancer, and all-cause mortality, and cancer incidence, using linked Census data over 25 years in England and Wales: a cohort study. *Lancet Planet. Health* **4**, e186–e194 (2020).

³ Wu, J. *et al.* Active commuting and the risk of obesity, hypertension and diabetes: a systematic review and meta-analysis of observational studies. *BMJ Glob. Health* **6**, e005838 (2021).

⁴ [État du vélo au Québec 2015](#), pages 20 et 21.



Dans le cadre des consultations qui accompagnent l'élaboration du budget 2023-2024, Vélo Québec formule à l'attention du gouvernement du Québec un certain nombre de recommandations afin d'agir en faveur d'une mobilité durable et active.

Nos recommandations s'articulent autour de trois thématiques :

- **Sécuriser les déplacements actifs**
- **Inciter aux déplacements actifs**
- **Améliorer les programmes existants en faveur de la mobilité et du plein air**

Résumé des recommandations

- ✓ **Recommandation 1** : Doubler les sommes investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour les infrastructures de transport actif.
- ✓ **Recommandation 2** : Adopter une Stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur la Vision zéro.
- ✓ **Recommandation 3** : Moduler les coûts d'immatriculation des véhicules en fonction de leur dangerosité, afin de décourager l'acquisition des modèles les plus dangereux : camions et VUS.
- ✓ **Recommandation 4** : Accorder des subventions à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE).
- ✓ **Recommandation 5** : Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail.
- ✓ **Recommandation 6** : Lancer au plus vite les appels de projets du programme Action-Climat pour la période 2024-2027 et soutenir dans la continuité les projets qui ont déjà fait leurs preuves dans une première ou deuxième phase.
- ✓ **Recommandation 7** : Augmenter le plafond des dépenses admissibles au Fonds de la Sécurité Routière afin de permettre de véritables projets de sécurisation d'infrastructures, et autoriser plusieurs phases de projet.
- ✓ **Recommandation 8** : Renouveler au-delà de 2023 le Programme d'aide financière aux projets structurants d'activités physiques, de sports, de loisirs actifs ou de plein air (PAFprojets).
- ✓ **Recommandation 9** : Poursuivre le soutien gouvernemental à l'industrie touristique du vélo, en centralisant les fonds disponibles au développement de circuits cyclotouristiques dans un programme spécifiquement dédié à ces projets.



Sécuriser les déplacements actifs

Recommandation 1 : Doubler les sommes investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour les infrastructures de transport actif.

Vélo Québec recommande de doubler les sommes actuellement investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour les infrastructures de transport actif afin d'atteindre **un investissement annuel minimum de 100 millions de dollars**, contre 45 M\$ investis en 2022.

Concrètement, nous recommandons de doubler les sommes investies dans les programmes [TAPU](#) et [Véloce III](#), qui permettent respectivement de planifier la mise en œuvre de réseaux piétons et cyclables attractifs et sécuritaires afin de bâtir des **rues complètes*** dans le cœur de nos municipalités, et de soutenir le développement et l'entretien de la Route verte, un actif précieux aux retombées considérables pour nos communautés.

Qu'est-ce qu'une rue complète ?

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

La bonification des enveloppes gouvernementales allouées aux municipalités pour aménager leur réseau de circulation doit leur offrir les moyens de ne plus avoir à prioriser fluidité de la circulation au détriment de la sécurité des usagers·ères de la route. **La priorité doit être accordée à la cohabitation des modes de déplacement**, ce que permet l'aménagement de rues complètes. Par ailleurs, lors du réaménagement d'une route sous la juridiction du ministère des Transports et de la Mobilité durable, **l'intégration d'aménagements de transport actif doit être obligatoire et financée directement par le ministère pour les projets qui traversent un périmètre urbain.**

Recommandation 2 : Financer la mise en œuvre d'une Stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur la Vision zéro.

Face à la hausse préoccupante des décès et blessures graves des usagers·ères les plus vulnérables de la route ces dernières années, il devient impératif de **se doter d'une Stratégie gouvernementale de sécurité routière**. Cette demande est appuyée par plusieurs représentants de la société civile, dont CAA-Québec, Vélo Québec et Trajectoire Québec⁵. **Elle fait ainsi consensus parmi des groupes représentant tous les usagers de la route**. De plus, elle a obtenu **l'appui public de la Direction générale de santé publique de Montréal**, ainsi que de la Ville de Montréal, notamment⁶. L'idée semble aussi cheminer au gouvernement, comme en témoigne la récente confirmation par la ministre des Transports et de la Mobilité durable de l'élaboration prochaine d'un plan d'action bonifié en sécurité routière⁷. Cette Stratégie doit notamment reposer sur les principes suivants :

- ✓ **Coordination** : une instance doit permettre de concerter les différents acteurs au cœur de la prévention en sécurité routière afin de coordonner leurs actions pour apaiser la circulation (ministère des Transports et de la Mobilité durable, Société de l'assurance automobile du Québec, services de police, municipalités).
- ✓ **Aménagements** : il faut revoir les normes d'aménagement des réseaux routiers afin qu'elles puissent intégrer de manière sécuritaire et conviviale les déplacements actifs
- ✓ **Financement** : des investissements permettant de sécuriser le réseau du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'intérieur des périmètres urbains et de soutenir les municipalités dans le déploiement d'infrastructures visant à apaiser la circulation et à sécuriser les déplacements actifs.
- ✓ **Culture** : un changement de culture permettant de prioriser la sécurité de tous les usagers, notamment celle des usagers vulnérables, et basée sur l'approche Vision zéro.
- ✓ **Encadrement** : une révision du Code de la sécurité routière (CSR) et une application du CSR par les corps de police pour favoriser des comportements sécuritaires, ciblant particulièrement les infractions les plus dangereuses pour les usagers vulnérables, par exemple : les excès de vitesse dans les milieux de vie, ou le stationnement dans les voies cyclables, en accord avec le principe de prudence enchâssé à même le Code de la sécurité routière lors de sa dernière mise à jour.

⁵ <https://www.pietons.quebec/communiqu\u00e9-presse/2023/pour-eviter-dautres-morts-une-strategie-gouvernementale-securite-routiere>

⁶ https://twitter.com/Santepub_Mtl/status/1613560845086203906

⁷ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/financement-transport-collectif-solution.aspx>



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

Contexte

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

Recommandation 3 : Moduler les coûts d'immatriculation des véhicules en fonction de leur dangerosité, afin de décourager l'acquisition des modèles les plus dangereux : les camions et les VUS.

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

Contexte

Il est bien documenté que les camions légers et les VUS sont plus dangereux pour les usagers-ères vulnérables. Plus lourds et plus hauts, ils frappent les victimes au haut du corps et atteignent les organes vitaux plutôt que les jambes, au contraire des petits véhicules. Leurs angles morts sont également considérablement plus grands que ceux des petits véhicules, ce qui les rend encore plus dangereux. Depuis les années 1990, les ventes de camions légers et de VUS connaissent une croissance exponentielle. S'ils représentaient un véhicule neuf sur quatre en 1990, les VUS et camions légers comptent pour 71 % des nouveaux véhicules en 2021 (État de l'énergie au Québec, 2023).

Référence

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

Inciter aux déplacements actifs

Recommandation 4 : Accorder des subventions à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE).

Les VAE sont des solutions crédibles aux besoins de mobilité des individus et des familles. **Les VAE classiques, ou les modèles type vélo-cargo, ont le pouvoir de remplacer la deuxième, voire la première automobile, pour de nombreux déplacements**, qu'ils soient professionnels, pratiques ou de loisir. Afin de démocratiser et faciliter l'accès à l'usage du vélo à assistance électrique, Vélo Québec recommande de mettre en place un programme qui en soutiendrait l'achat. Ainsi, pour inciter concrètement la population à se tourner vers ce mode de transport durable, **une subvention de 800 \$ à l'achat d'un vélo à assistance électrique, et de 2000 \$ à l'achat d'un vélo-cargo électrique**, devraient être mises en place. L'admissibilité des individus à ce financement pour être conditionnée à un seuil de revenus imposables maximal. Cette subvention pourrait être **cumulative avec d'autres aides à l'achat** mises en place ultérieurement au niveau municipal ou fédéral.

Un fonds de 10M\$ de dollars permettrait d'agir comme effet de levier pour un grand nombre d'acquéreurs qui hésitent encore à s'équiper eu égard au prix élevé de tels vélos.

Contexte

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

De plus, des exemples de telles subventions existent déjà au Québec. Si le programme mis en place par la ville de **Laval** a été victime de son succès en 2021, [la ville de Sherbrooke](#) travaille actuellement sur la mise en place de son propre programme de soutien à l'achat de VAE pour sa population d'ici l'été 2023. **Dans le reste du Canada**, plusieurs initiatives ont vu le jour, notamment à **l'Île-du-Prince-Édouard**, qui offre une subvention de 500 \$ aux particuliers et aux organisations qui veulent acheter un VAE, et au **Yukon**, qui rembourse 25 % du coût d'un VAE jusqu'à concurrence de 750 \$, ainsi que 25 % du coût d'un VAE-cargo jusqu'à une valeur de 1 500 \$.

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

Recommandation 5 : Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail.

Le vélo constitue une solution simple et efficace afin de diminuer la congestion routière, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), et d'avoir des retombées positives sur la santé de ses usagers·ères et l'ensemble du système de soins au Québec. Dans ces conditions, le gouvernement a tout avantage à **encourager ce mode de transport** pour les travailleurs·euses et à **mettre en place des incitatifs** à son usage.

Ces incitatifs pourraient prendre deux formes :

- ✓ Généraliser un système de **forfait de mobilité durable**, par lequel les employé·es qui se rendent sur leur lieu de travail au moyen du transport collectif ou actif auraient droit à une indemnité kilométrique non imposable
- ✓ Généraliser et **défiscaliser les compensations financières pour utilisation de son vélo** personnel dans le cadre d'un déplacement professionnel.

Ces deux dispositifs viseraient à rétablir une certaine **équité** entre les employés qui bénéficient de stationnements auto gratuits et d'allocations pour l'usage de leur automobile personnelle, et ceux qui font usage de leur vélo à des fins professionnelles.

Contexte

Une allocation non imposable pour usage de l'automobile personnelle dans le cadre des fonctions professionnelles 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 du travail est, pour sa part, considérée comme un revenu imposable. Il est donc nécessaire de créer un programme qui permettrait de compenser une partie des dépenses liées à l'entretien et l'utilisation d'un vélo lorsqu'il est utilisé à des fins de transport professionnel.

Référence

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

Exemple

[Forfait mobilités durables du Gouvernement français](#)

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

Recommandation 6 : Lancer au plus vite les appels de projets du programme Action-Climat pour la période 2024-2027 et soutenir dans la continuité les projets qui ont déjà fait leurs preuves dans une première ou deuxième phase.

Le **Programme Action-Climat** du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs vise à soutenir l'émergence de solutions de lutte contre les changements climatiques provenant des communautés et s'appuyant sur l'implication citoyenne, sur l'implication des organisations et sur le renforcement des capacités. **Vélo Québec se réjouit de l'extension du programme pour la période 2024-2027.**

Nous attirons néanmoins l'attention du ministère sur les points suivants :

- ✓ Nous réitérons la nécessité de **pouvoir proposer des phases 3** de projets déjà soutenus lors des deux précédentes phases.
- ✓ Nous portons à l'attention du ministère que **les prochains appels de projets doivent être lancés dans les plus brefs délais** afin de ne pas laisser les organisations avec une période de carence dans la réalisation de leurs activités.
- ✓ Nous soulignons enfin le fait que dans le cadre normatif du programme, **la limitation des frais administratifs admissibles à la seule contribution du ministère est un frein au développement de partenariats** associés à d'autres sources de revenus. Cette règle doit être revue dans le prochain cadre normatif.

Recommandation 7 : Augmenter le plafond des dépenses admissibles au Fonds de la Sécurité Routière afin de permettre de véritables projets de sécurisation d’infrastructures, et autoriser plusieurs phases de projet.

Le programme d’aide financière du **Fonds de la sécurité routière** du ministère des Transports et de la Mobilité durable vise à soutenir financièrement les initiatives et les projets permettant d’améliorer la sécurité routière et ceux qui viennent en aide aux victimes de la route. Deux changements doivent être apportés au cadre normatif du programme afin de l’améliorer :

- ✓ **Offrir la possibilité de proposer plusieurs phases pour un même projet**, sans limiter les fonds aux projets originaux et uniques.
- ✓ **Augmenter le montant de l’aide disponible par projet**, aujourd’hui limitée à 350 000 \$, afin de permettre la réalisation de véritables projets d’expérimentation de sécurisation par l’aménagement d’infrastructures.

Recommandation 8 : Renouveler au-delà de 2023 le Programme d’aide financière aux projets structurants d’activités physiques, de sports, de loisirs actifs ou de plein air (PAFprojets).

Le Programme d’aide financière aux projets structurants d’activités physiques, de sports, de loisirs actifs ou de plein air (PAFprojets) du ministère de l’Éducation vise à stimuler l’engagement des organismes afin de développer des projets structurants favorisant la pratique régulière d’activités physiques, de sports, de loisirs actifs ou de plein air. Ce programme qui permet de consolider la pratique du sport récréatif au Québec joue un rôle considérable pour améliorer la qualité de l’expérience et l’accessibilité du public.

Le cadre normatif du programme couvre la période 2021-2023, et aucune annonce n’a encore été faite concernant son prolongement. **Le gouvernement du Québec doit permettre une phase subséquente à ce programme** qui fait une grande différence pour offrir des occasions à la population d’être active.

Recommandation 9 : Poursuivre le soutien gouvernemental à l'industrie touristique du vélo, en centralisant les fonds disponibles au développement de circuits cyclotouristiques dans un programme spécifiquement dédié à ces projets.

Le tourisme est un secteur majeur de l'économie québécoise, et un des fers de lance de l'action gouvernementale en matière de développement durable. Le lancement d'un Plan d'action pour un tourisme responsable et durable 2020-2025, assorti de mesures budgétaires afin de soutenir les acteurs de l'industrie dans leur transition écologique, est un pas dans la bonne direction afin de construire un Québec plus durable et favoriser le développement économique et social de nos régions.

Le vélo occupe une place de choix dans ce mouvement, et nous saluons les annonces du gouvernement de ces derniers mois en faveur de la structuration de produits cyclotouristiques. Le tourisme à vélo est un secteur porteur, aux **retombées économiques et sociales reconnues**, et qui a récemment permis de mettre en valeur le Québec parmi [les 52 destinations 2023 dans le monde du New York Times](#).

Cela étant, les collectivités souhaitant développer des produits touristiques à vélo doivent aujourd'hui se tourner vers une grande variété de programmes gouvernementaux pour structurer une offre cyclotouristique sécuritaire et attractive. Malheureusement, ces fonds ne sont pas nécessairement adaptés aux réalités du tourisme à vélo, et obligent leurs promoteurs à multiplier les démarches pour aboutir à un produit économiquement viable. Au vu de la popularité grandissante du tourisme à vélo, il devient nécessaire de **proposer un appel de projets spécifiquement dédié à ce type d'offre, qui puisse financer le développement de circuits, leur mise en marché et leur entretien.**

Référence :

[État du vélo au Québec 2015](#), p. 20 et 21.