

BUDGET 2024 : accroître la sécurité et l'attractivité des déplacements à pied au Québec

Recommandations soumises au ministre des Finances dans le cadre des consultations prébudgétaires



23 janvier 2024

Qui est Piétons Québec?

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons. Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique. Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

Contexte

Chaque jour, particulièrement depuis la pandémie, nous constatons l'intérêt grandissant de la population, des élus locaux et des acteurs municipaux pour les déplacements à pied. La marche est le premier maillon et le dernier maillon de la chaîne de tout déplacement, particulièrement à l'heure où l'adoption de la mobilité durable nous invite à nous tourner vers le cocktail transport comme solution alternative à l'auto solo. Pratiquée tant par les jeunes enfants que par les personnes âgées, la marche est aussi un mode de transport gratuit et universel aux avantages immenses, autant individuels que collectifs. Notre expérience démontre que les différents intervenants perçoivent le fait de soutenir la pratique de la marche comme étant une solution concrète à de nombreux enjeux rencontrés par notre société : changements climatiques, sédentarité de la population, étalement urbain, hausse des dépenses des ménages, etc.

En effet, à ce jour, les investissements en mobilité active représentent une infime portion de nos dépenses publiques, mais entraînent des impacts économiques extrêmement positifs. Soutenir l'essor des modes actifs génère des gains financiers et sociaux importants en ce qui concerne la sécurité routière, la santé, l'environnement, la qualité de vie et le pouvoir d'achat. Il s'agit donc d'un investissement gagnant pour toute la société. Toutefois, il nous apparaît clair qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour rendre nos milieux de vie plus favorables à la marche.

Alors que le gouvernement se fixe comme objectif de « faire face à la hausse du coût de la vie », le transport actif est ainsi une option crédible pour réduire le fardeau financier des familles. Les déplacements se retrouvent au deuxième poste de dépenses des ménages. Pourtant, 36 % des Québécois vivent à moins de 5 km de leur travail, et cette proportion atteint 44 % et plus dans les villes de taille moyenne.¹ C'est sans compter que la marche et le vélo peuvent se combiner et décupler l'efficacité du transport collectif. Le transport actif est donc une solution simple et accessible qui peut

¹ Gouvernement du Canada, Statistique Canada. *Recensement de la population de 2016 - produit numéro 98-400-X2016326*, Canada, 2016. [Calcul sur les données pour la province de Québec pour les personnes résidant à moins de 5 km de leur lieu de travail.]

contribuer à réduire le coût de la vie, à condition que ces modes soient valorisés à leur juste valeur et que la sécurité de ces déplacements soit assurée.

Rendre les modes actifs plus attractifs implique la transformation de nos milieux de vie par un apaisement de la circulation et la multiplication d'aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes. Ces infrastructures créent, dans les grandes villes comme dans les villages, des milieux attractifs, rayonnants et modernes qui favorisent la prospérité du Québec. Soutenir financièrement le développement de tels milieux s'inscrit aussi bien dans les objectifs du Québec en matière d'économie, d'environnement que dans la volonté de maintenir et d'améliorer la santé de tous les Québécois. En effet, ce soutien permet d'avancer les objectifs fixés tant par le *Plan pour une économie verte*, la *Politique de mobilité durable*, la *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire* que par la *Politique gouvernementale de prévention en santé* ou la *Politique Vieillir et vivre ensemble, chez soi, dans sa communauté, au Québec*. Afin de contribuer à atteindre ces objectifs, ce soutien doit donc passer par un financement de la mobilité en cohérence avec ces orientations gouvernementales en matière de mobilité durable, d'environnement et de santé.

En ce qui a trait à la sécurité routière, le gouvernement du Québec a franchi un pas important en 2023 afin d'améliorer la sécurité des déplacements à pied, alors que cette dernière année a été fortement marquée par les enjeux de sécurité vécus par les piétons. En effet, l'année 2022 a connu le pire bilan chez les piétons des 15 dernières années, avec 79 morts, créant dès le début de 2023, une prise de conscience populaire et une mobilisation nationale, puis poussant le gouvernement à adopter le *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028*. Le déploiement de ce plan nécessitera des investissements à la hauteur des intentions annoncées afin de soutenir adéquatement la réalisation des mesures prévues et l'atteinte des objectifs.

Ainsi, la contribution de la mobilité active à l'atteinte de ces objectifs gouvernementaux doit être mesurée et financée à sa juste valeur et c'est pourquoi Piétons Québec tenait à participer à ces consultations précédant l'élaboration du budget du Québec pour 2024-2025. Ce mémoire s'articule autour de 2 thèmes et de 8 recommandations visant à accroître la sécurité et l'attractivité des déplacements à pied et ainsi contribuer à atteindre les objectifs gouvernementaux.

Sommaire des recommandations

RECOMMANDATION 1

Financer la réalisation du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028* à la hauteur des besoins.

RECOMMANDATION 2

Revoir le partage des coûts pour les infrastructures de transport actif sur les routes du réseau supérieur en périmètre urbanisé.

RECOMMANDATION 3

Revoir les critères du programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) afin d'élargir son accès et de maximiser ses retombées.

RECOMMANDATION 4

Revoir les critères du TAPU et le bonifier afin de rendre les déplacements à pied plus attractifs.

RECOMMANDATION 5

Revoir les modalités du programme MobilisActions afin de maximiser les retombées des projets.

RECOMMANDATION 6

Garantir un financement suffisant et prévisible pour les transports collectifs.

RECOMMANDATION 7

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

RECOMMANDATION 8

Soutenir financièrement le comité de suivi de la *Politique de mobilité durable*.

RECOMMANDATION 9

Concrétiser la promesse de consacrer une enveloppe de 470 millions de dollars à la revitalisation de nos centres-villes et nos noyaux villageois.

RECOMMANDATION 10

Mettre fin au congé de paiement sur le permis de conduire.

1. Financer les actions directes permettant de rendre la mobilité active sécuritaire et attractive

Recommandation 1

Financer la réalisation du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028* à la hauteur des besoins.

Le *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028* qui a été rendu public en août 2023 par la ministre des Transports et de la Mobilité durable vise à donner un nouvel élan à l'amélioration du bilan routier au Québec et est guidé par l'approche innovante qu'est la Vision zéro. Ce plan d'action comporte 27 mesures porteuses visant à sécuriser les déplacements des personnes se déplaçant au Québec, notamment des plus vulnérables.

Alors que plusieurs de ces mesures concernent des changements législatifs et normatifs, d'autres mesures nécessitent un soutien financier adéquat afin d'assurer l'atteinte des objectifs. En effet, les intentions annoncées dans ce plan d'action sont ambitieuses et les budgets doivent suivre afin d'assurer leur concrétisation. On pense notamment au budget dont le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) devra disposer pour soutenir davantage les municipalités dans le financement d'infrastructures favorables au transport actif sécuritaire (mesure 15) et pour l'achat des appareils de radars photos (mesure 5), mais aussi aux ressources humaines et financières nécessaires pour la réalisation des diagnostics de la sécurité des zones scolaires sur son réseau routier (mesure 6), ainsi que pour soutenir la mise en œuvre du *Plan d'action ministériel en affaires municipales 2023-2027* (mesure 16). Il faudra aussi octroyer aux Directions générales territoriales du MTMD les budgets correspondant aux intentions annoncées du ministère. Des budgets accrus seront effectivement essentiels dans chaque région afin de passer de la parole à l'acte en aménageant, sur les routes du MTMD à l'intérieur des périmètres urbains, les infrastructures d'apaisement de la circulation et de mobilité active et en corrigeant les sites à potentiel d'amélioration via une approche systémique en cohérence avec le système sûr (mesure 19).

Recommandation 2

Revoir le partage des coûts pour les infrastructures de transport actif sur les routes du réseau supérieur en périmètre urbanisé.

Les routes sous la gestion du ministère des Transports et de la Mobilité durable sont encore trop souvent dépourvues d'infrastructures assurant la sécurité et le confort des déplacements à pied et à vélo. Pourtant, ces routes constituent dans plusieurs cas la rue principale ou une artère de circulation

importante dans les municipalités qu'elles traversent. Elles accueillent beaucoup de circulation, souvent rapide, dont du camionnage, constituant ainsi de véritables barrières aux cheminements piétons sécuritaires et nuisant à la qualité de vie de la population. De plus, année après année, si l'on exclut la région de Montréal, c'est en moyenne le tiers des trop nombreux piétons décédés au Québec qui se trouvaient sur des routes numérotées au moment de la collision.²

Afin de répondre aux besoins des citoyens et d'être cohérent avec sa *Politique de mobilité durable*, l'État doit agir pour sécuriser les routes sous sa responsabilité pour les usagers vulnérables qui les empruntent. Chaque occasion doit permettre d'améliorer les infrastructures à faible coût. Ainsi, le budget des projets de réfection du MTMD doit permettre que le principe de rue complète soit appliqué à tous les projets routiers localisés dans un périmètre urbain. Chaque projet de réfection routière permettra alors d'intégrer systématiquement les besoins de tous les usagers de la route, y compris des piétons et des cyclistes. À l'heure actuelle, lorsque le ministère des Transports réaménage une route sous sa juridiction, il n'y a aucune obligation de prévoir des aménagements pour le transport actif. Lorsque ceux-ci sont prévus, la plupart du temps, ils sont financés majoritairement par la municipalité. Ainsi, l'infrastructure pour assurer les déplacements motorisés ne coûte rien à la municipalité. À l'inverse, la barrière et l'insécurité causée par cette infrastructure pour les usagers vulnérables doivent être prises en charge par cette municipalité, qui doit payer pour les infrastructures de mobilité active. Pour inverser ces deux poids, deux mesures, des infrastructures répondant aux besoins de déplacements actifs devraient donc être planifiées, financées et aménagées systématiquement à même les projets de réfection de routes du MTMD qui traversent un périmètre urbain.

Lorsqu'aucune réfection majeure de la route n'est prévue, mais que la municipalité juge qu'une nouvelle infrastructure de mobilité active serait nécessaire pour assurer la sécurité de ses citoyens, un partage équitable des coûts devrait être prévu afin de refléter la capacité de payer de chacune des parties, ainsi que la responsabilité du MTMD d'assurer la sécurité de tous les usagers, peu importe leur mode, sur ses propres routes.

Cette recommandation fait écho à l'engagement pris par le ministère en 2018 via la *Politique de mobilité durable*³ et contribuerait fortement à l'atteinte des objectifs du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028*, notamment en améliorant directement la sécurité des piétons et des cyclistes, mais aussi en contribuant à améliorer la satisfaction, à renforcer les relations, à simplifier les échanges et à harmoniser les pratiques avec le milieu municipal (mesure 15.1).

² Calcul sur la moyenne des bilans routiers SAAQ 2011 à 2020 (33% des piétons décédés dont la catégorie de route est «route numérotée» hors région de Montréal). C'est 26% pour l'ensemble du Québec incluant Montréal.

³ Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable. [Transporter le Québec vers la modernité - Cadre d'intervention en transport actif](#), Québec, 2018, mesure 8.

Recommandation 3

Revoir les critères du PAFFSR afin d'élargir son accès et de maximiser ses retombées.

Le programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) 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. Ce fonds soutient 4 catégories de projets qui sont toutes très pertinentes afin d'atteindre cet objectif : 1. Sensibilisation, concertation, éducation et formation ; 2. Prévention ; 3. Recherche et expérimentation ; 4. Aménagement d'infrastructures, acquisition ou location d'équipements.

Considérant que les 3 premières catégories de projets constituent des projets de nature complètement différente de la 4^e catégorie, il semblerait utile de scinder le programme en 2 volets (catégories 1-2-3 dans un premier volet et catégorie 4 dans un deuxième volet) qui auraient des modalités distinctes.

Par exemple, le montant maximal de l'aide financière qui peut être octroyée pour chaque projet, fixé à 350 000\$, nous semble adéquat pour les 3 premiers types de projets, mais il est insuffisant pour soutenir adéquatement l'aménagement d'infrastructures permettant de diminuer les risques d'accident pour les usagers du réseau routier. La construction d'un trottoir pour sécuriser les cheminements des enfants vers l'école sur une route très passante, par exemple, peut rapidement dépasser le million de dollars. Reconstruire une intersection majeure afin d'en assurer la sécurité coûte très cher également. Ainsi, ces travaux majeurs, essentiels pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route, particulièrement les plus vulnérables, représentent des coûts importants qui peuvent parfois décourager les municipalités, particulièrement les plus petites, d'aller de l'avant. De plus, une contribution financière jusqu'à 80 ou 100% du gouvernement pourrait aussi être envisagée afin de permettre une contribution d'autres ministères ou programmes à un projet qui répond aux objectifs de plusieurs programmes, notamment considérant le fait que certaines dépenses essentielles à la réalisation du projet sont considérées comme étant non admissibles en vertu du programme et que celles-ci doivent donc être à la charge du demandeur dans tous les cas.

Ainsi, pour réellement inciter les municipalités à s'engager dans de tels travaux, Piétons Québec recommande d'augmenter le plafond de l'aide financière maximale pour la catégorie de projets 4 «Aménagement d'infrastructures». Piétons Québec recommande aussi d'augmenter la part de financement du MTMD dans les projets et d'évaluer la possibilité d'autoriser des montages financiers incluant plus d'une source de financement gouvernemental jusqu'à concurrence de maximum 80 ou 100%.

Alors que le *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028* prévoit de déployer davantage de cinémomètres (radars photo), les revenus du Fonds de sécurité routière devraient augmenter dans les prochaines années. Ainsi, ces surplus financiers pourraient permettre une telle modification des critères de financement afin d'élargir l'accessibilité au fonds et de maximiser ses retombées.

Finalement, concernant les 3 premiers types de projets financés par le PAFFSR (1. Sensibilisation, concertation, éducation et formation ; 2. Prévention ; 3. Recherche et expérimentation), le fait de les regrouper dans un même volet, distinct des projets de la 4e catégorie, permettrait d'adapter les modalités à ces types de projet. D'abord, pour certains projets, il est très ardu pour les organismes à but non lucratif de dégager le 20% de contribution financière de l'organisme. La reconnaissance des contributions en biens et services dans les dépenses admissibles et dans la portion de financement complémentaire à l'aide financière demandée au programme, ainsi que la possibilité de présenter un montage financier incluant des sources de financement public autre que le gouvernement du Québec (fédéral, municipal, établissements d'enseignement, sociétés d'État) jusqu'à concurrence de maximum 100%, faciliterait l'accès au programme et permettrait de maximiser ses retombées. De plus, cela permettrait de présenter un budget de projet mieux adapté à ces types de projet et de reconnaître certaines dépenses essentielles à la réalisation de ces projets qui ne le sont pas à l'heure actuelle.

Recommandation 4

Revoir les critères du TAPU et le bonifier afin de rendre les déplacements à pied plus attractifs.

Le gouvernement a un pouvoir d'influence sur le réseau municipal par ces programmes d'aide financière au réseau routier, qui devraient systématiquement favoriser un rattrapage pour les infrastructures de transport actif et soutenir l'aménagement de rues complètes. Les programmes TAPU (programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains) et Véloce III ont démontré leur effet considérable au Québec sur le développement de réseaux de transport actif attractifs et sécuritaires. Toutefois, le financement offert à travers le programme TAPU dédié aux infrastructures de transport actif doit mieux répondre aux besoins des municipalités en permettant de réaliser des aménagements piétons. En effet, les critères du programme excluent les projets d'infrastructures visant uniquement les déplacements à pied (ex. trottoir). Or, les projets qui prévoient uniquement des voies cyclables et aucune intervention pour les piétons sont admissibles à ce même programme. Ainsi, Piétons Québec est d'avis que les critères du programme devraient être élargis afin de permettre l'aménagement d'infrastructures piétonnes afin d'augmenter l'attractivité des déplacements à pied dans les milieux qui en sont dépourvus. En effet, comme les distances parcourables à pied sont plus courtes qu'à vélo, il y a possiblement des rues où une infrastructure piétonne est nécessaire, alors que l'infrastructure cyclable est peut-être moins prioritaire puisque la rue parallèle comporte déjà une telle infrastructure. S'il y a une nécessité de restreindre les milieux admissibles, les lieux regroupant des services de proximité et les liens connectant ces services aux milieux résidentiels pourraient être prioritaires, notamment. En effet, aménager des infrastructures piétonnes dans ces milieux contribue à améliorer grandement l'attractivité des déplacements à pied pour les déplacements de courtes distances, notamment en augmentant le sentiment de sécurité. De plus, près de la moitié des piétons décédés au Québec dans les dernières années (49%) étaient dans un

environnement de type «affaire ou commercial» au moment de la collision.⁴ Soutenir ce type de projet permettrait ainsi d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements à pied au Québec, ce qui correspond aux objectifs du programme TAPU.

L'enveloppe globale disponible pour le programme TAPU, bonifié par le Plan de mise en œuvre de la *Politique pour une économie verte en 2023*, doit ainsi être maintenu et bonifié afin de s'assurer qu'il continue à répondre aux besoins. La mesure 15 du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028* prévoit en effet d'«augmenter la part de financement du MTMD pour la réalisation de projets d'aménagement favorisant les déplacements actifs sécuritaires en vertu du TAPU et du PAFFSR».⁵ Ainsi, ce changement fort positif permettant d'améliorer l'accessibilité du programme, additionné à un élargissement des critères pour soutenir des projets d'infrastructures piétonnes, créeront une pression accrue sur l'enveloppe globale qui ne suffira plus à répondre aux besoins, alors que les demandes excèdent déjà de plus de 30% les budgets disponibles en 2023-2024.⁶

Recommandation 5

Revoir les modalités du programme MobilisActions afin de maximiser les retombées des projets.

Le Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions est en vigueur depuis août 2022. Celui-ci «a pour objectif d'accroître, chez les citoyens et les entreprises, la connaissance des solutions existantes et innovantes de mobilité durable des personnes et des marchandises afin d'en favoriser l'usage». Avec tous les défis devant nous afin d'atteindre les cibles de la Politique de mobilité durable, c'est une excellente chose que ce programme permette de multiplier les projets visant à sensibiliser, informer, former et faire la promotion des modes durables.

Or, notre expérience a démontré que deux changements aux modalités du programme pourraient être apportés afin d'en maximiser la portée. D'abord, le plafond de l'aide financière pourrait être rehaussé à un minimum de 300 000\$. Afin d'avoir un impact, la réalisation de campagnes de promotion, incluant du placement publicitaire et l'évaluation des retombées, exige des budgets conséquents. De plus, un plafond plus élevé permettrait de mieux arrimer les projets avec des partenaires et de réaliser des projets en collaboration afin de réduire le risque de multiplication de projets semblables. Ensuite, l'exclusion des taxes non remboursables des dépenses admissibles de projet ajoute une pression financière importante sur les porteurs de projet. Ces dépenses sont essentielles à la bonne réalisation du projet et nous comprenons mal pourquoi elles sont inadmissibles.

⁴ Calcul sur la moyenne des bilans routiers SAAQ 2011 à 2020.

⁵ Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable. [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#), Québec, 2023, p.24.

⁶ *Ibid*, p.13. [Il y a eu 106 demandes totalisant 36,5 M\$ en 2023-2024] et [Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable. Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains \(TAPU\) - Plus de 28 M\\$ disponibles pour des projets de transport actif](#), Québec, 2023. [Le programme a soutenu 72 projets pour un total de 27,9 M\$.]

2. Financer la mobilité en cohérence avec les orientations gouvernementales en mobilité, en aménagement du territoire, en sécurité routière et en santé

Recommandation 6

Garantir un financement suffisant et prévisible pour les transports collectifs.

La marche est invariablement liée au transport collectif. En effet, alors que chaque déplacement en transport collectif inclut un déplacement à pied, les milieux de vie qui comportent une offre de transport collectif attrayante sont très souvent plus favorables à la marche. De plus, comme les distances parcourables à pied sont courtes, le transport collectif est indispensable pour franchir les plus grandes distances. Ainsi, en tant que membre de l'Alliance TRANSIT, Piétons Québec exhorte le gouvernement à suivre les recommandations de Transit afin de garantir un financement suffisant et prévisible aux sociétés de transport permettant une croissance de l'offre de service de 7% par année dès 2025. Ces recommandations sont détaillées dans le mémoire de l'Alliance TRANSIT déposé dans le cadre de ces mêmes consultations prébudgétaires.

Recommandation 7

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

En s'inspirant des principes d'écofiscalité et en les appliquant à la gestion du risque, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) devrait moduler le tarif des immatriculations des véhicules pour décourager l'achat de véhicules présentant plus de risques pour les usagers de la route, et inciter à l'achat de véhicules de plus petite taille, donc moins dangereux et moins polluants. 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 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 vulnérables.⁷ 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 vendu sur quatre en 1990, les VUS et camions légers comptent pour 71 % des nouveaux véhicules en 2021.⁸

Recommandation 8

Soutenir financièrement le comité de suivi de la *Politique de mobilité durable*.

Le comité de suivi de la *Politique de mobilité durable* (PMD), qui réunit 25 organisations de la société civile de différents secteurs de la mobilité des personnes et des marchandises, a le mandat d'effectuer le suivi de la mise en œuvre et de l'atteinte des cibles de la PMD. Il collabore également à l'organisation du Forum annuel de la PMD. Contrairement à d'autres comités ayant pour mandat le suivi d'autres politiques gouvernementales, le comité de suivi de la PMD ne dispose pas d'un budget alloué à son fonctionnement. Un tel budget s'avère pourtant nécessaire afin d'assurer sa coordination et son efficacité. Il est donc recommandé d'accorder un budget de fonctionnement de 75 000\$ au comité annuellement. À titre de comparatif, une région administrative pourrait recevoir 75 000\$ de subvention pour le «Maintien des tables de concertation régionale (Programme d'aide financière au développement du transport collectif volet 2.2)», il semble raisonnable que le comité national ait accès à un budget semblable.

Recommandation 9

Concrétiser la promesse de consacrer une enveloppe de 470 millions de dollars à la revitalisation de nos centres-villes et nos noyaux villageois.

Le 8 novembre dernier, 11 organisations, dont Piétons Québec, ont réclamé au gouvernement l'adoption d'un plan d'action gouvernemental pour la vitalité des cœurs de villes et villages, qui soutiendra notamment l'amélioration du cadre bâti privé des cœurs de collectivités et la mise à niveau et l'amélioration du domaine public par le dévoilement de la déclaration «[Un Plan pour la vitalité des cœurs de villes et de villages](#)».

⁷ Association québécoise des transports. [Franchir un nouveau cap en sécurité routière au Québec](#), Québec, 2023, p.15.

⁸ HEC Montréal, Chaire de gestion du secteur de l'énergie. [État de l'énergie au Québec](#), Québec, 2023.

L'aménagement du territoire est intrinsèquement lié à la mobilité : plus les lieux de destination sont à proximité et les distances à parcourir sont courtes, plus la mobilité active est attractive. En favorisant la proximité des services, des équipements majeurs et des commerces et en évitant l'étalement urbain, la consolidation des cœurs de villes et de villages est donc un atout crucial pour la mobilité durable.⁹ À court terme, Piétons Québec invite donc le gouvernement à concrétiser, dans le prochain budget du Québec, la promesse de consacrer une enveloppe de 470 millions de dollars à la revitalisation de nos centres-villes et nos noyaux villageois, garantissant ainsi aux citoyens l'accès à des services de proximité essentiels.

Recommandation 10

Mettre fin au congé de paiement sur le permis de conduire.

La SAAQ offre un congé de paiement sur le permis de conduire pour les personnes qui détiennent un permis de classe 5 sans point d'inaptitude à leur dossier. Si cette mesure a été possible grâce à la gestion rigoureuse du Fonds d'assurance automobile et une baisse des indemnités versées, Piétons Québec est d'avis que cette bonne santé financière pourrait être mise à meilleur escient, par exemple, en utilisant ces sommes dans des activités de prévention en sécurité routière, en récoltant la balance pour compenser une part des baisses de revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) ou encore en élargissant le régime d'indemnisation aux victimes de collisions sur la voie publique n'impliquant pas un véhicule motorisé.

⁹ Coalition Coeurs de villes et villages. *Un plan pour la vitalité des coeurs de villes et de villages*, Québec, 2023.

Présenté par :

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

info@pietons.quebec



460, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 505
Montréal, Québec H3B 1A7
514 934 0002