

Par Jean-François Pronovost¹
Vélo Québec

VOLUME 13, NUMÉRO 13 – 2016

Les Québécois adorent le vélo, c'est bien connu. Le dernier grand relevé publié¹ établissait le nombre d'adeptes à quatre millions, soit un demi-million de plus qu'en 2005. Que ce soit à des fins de loisir, de bonne forme, de commodité de transport, pour être entre amis ou pour le simple plaisir de voir défiler le paysage, le vélo est bon pour tout. L'enquête *L'état du vélo* que réalise Vélo Québec tous les cinq ans depuis 1995 permet de constater que l'usage du vélo est une tendance de fond.

Non seulement les Québécois font du vélo plus souvent chaque semaine, mais plusieurs l'ont maintenant adopté pour leur trajet quotidien vers le travail ou les études. Ce phénomène est documenté et facilement observable sur le terrain. La proportion des cyclistes qui l'utilisent à des fins de transport est passée de 18 à 37 % au Québec et de 25 à 53 % à Montréal. L'usage du vélo pour garder la forme et même à des fins d'entraînement a aussi connu une importante progression. On le constate à voir le nombre de randonnées sportives qui a littéralement explosé au cours des dernières années. Et cela, sans compter toutes les découvertes touristiques que permettent dorénavant les 5000 kilomètres de la Route verte aux quatre coins du Québec.

À Montréal, à Gatineau, à Longueuil, à Laval, à Québec, à Lévis, à Sherbrooke, au Lac-Saint-Jean, partout on sent les gens stimulés par le vélo : plus ils en découvrent les possibilités, plus ils veulent pédaler. La demande dépasse l'offre. Et les bénéfices sont au rendez-vous. Au-delà de tous les bienfaits pour la santé et la réduction des gaz à effet de serre, le vélo est un levier majeur pour l'économie des régions et des petites communautés. Sur la Route verte seulement (50 % du réseau cyclable québécois), on parle de dépenses des utilisateurs de l'ordre de 150 M\$/an². À elles seules, les pistes du P'tit train du Nord et de la Véloroute des Bleuets, deux portions importantes de la Route verte, génèrent plus de 25 M\$ en retombées économiques³.

¹ *L'état du vélo au Québec en 2010*, Vélo Québec et partenaires (étude réalisée aux 5 ans depuis 1995).

² *Les retombées économiques de la Route verte*, mars 2003, Chaire de tourisme de l'UQAM.

³ C'est 16 M\$ de retombées économiques pour le P'tit Train du Nord (Étude d'impact économique pour le Québec des dépenses liées à l'exploitation et aux visiteurs du Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - année d'opération 2006-2007, Institut de la statistique du Québec) et 9,5 M\$ pour la Véloroute des Bleuets (Corporation de la Véloroute des Bleuets, 2012).

QU'EN EST-IL DES INFRASTRUCTURES?

Si les différentes formes d'usage du vélo se sont multipliées et ont progressé, peut-on en dire autant du nombre et de la qualité des infrastructures qui font le bonheur des cyclistes? Les intentions sont souvent exprimées, la construction et l'aménagement des pistes et des routes cyclables progressent, oui, mais malheureusement pas à une vitesse qui correspondrait à la demande.

L'expérience récente démontre pourtant clairement que lorsque des aménagements sont faits pour favoriser les déplacements à vélo, le nombre de cyclistes augmente systématiquement. Et ce, encore plus quand on aménage un réseau intégré qui permet les déplacements vers les pôles d'emploi, les rues commerçantes et les écoles. Plus il y a de pistes, plus les gens sont nombreux à se déplacer à vélo.

LE PLAN VELO

Comment mieux tenir compte de cette tendance de fond? D'abord en misant sur les possibilités réelles du vélo dans sa communauté, dans sa municipalité. Trop souvent confiné au monde des loisirs, le vélo est une option réelle et concrète en matière de mobilité quotidienne, à la fois pour plus de personnes et pour plus de déplacements. Le potentiel est considérable.

À Montréal, il a fallu l'arrivée du service de vélos en libre-service BIXI (3,5 millions de déplacements en 2015) pour que tous constatent l'accessibilité et l'efficacité du vélo comme mode de transport urbain. Saint-Hyacinthe n'est pas Montréal? Soit. Mais le vélo s'adapte à toutes les tailles de ville. L'enjeu demeure toujours le temps de déplacement requis et l'étendue de la municipalité ou du territoire à parcourir. Mais lorsqu'on examine la situation de plus près, les obstacles à la création d'aménagements adéquats sont souvent d'ordre psychologique. À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Dans des villes comme Trois-Rivières et Sherbrooke, 50 % résident à moins de 5 km de ce lieu. Parcourir 5 km à vélo en ville prend de 20 à 25 minutes. Et ce que l'on constate, c'est qu'à partir du moment où on sécurise l'usage du

vélo, les utilisateurs sont au rendez-vous. C'est mathématique.

À partir du moment où l'on admet que le vélo peut servir à certains déplacements, il s'agit de se doter d'un plan, de déterminer des cibles et de mettre en œuvre les moyens pour les atteindre. Le *plan vélo* est la pièce maîtresse dont toute municipalité devrait se doter. Heureusement, les municipalités sont de plus en plus nombreuses à le faire.

Lorsque, par exemple, Vélo Québec accompagne une municipalité dans la réalisation de son plan vélo, un état des lieux est d'abord réalisé (types d'aménagements déjà en place, destinations desservies, etc.), incluant l'identification des barrières qui compliquent ou rendent même certains déplacements à vélo impossibles (cours d'eau, autoroutes ou boulevards, voies ferrées, etc.). Vient ensuite une analyse géospatiale complète qui permet de localiser, à l'aide d'outils géomatiques, les zones résidentielles, les pôles d'emplois, les divers générateurs de déplacement (écoles, institutions, bureaux, commerces, centres culturels et sportifs, etc.). Tout cela permet de déterminer les aménagements à mettre à niveau, les liens manquants, les liens à compléter et le type d'aménagement nécessaire dans ces différents cas. Le plan vélo est ainsi l'outil de référence pour les années à venir et permet de bien orchestrer le plan d'immobilisation et d'investissement.

Les cibles maintenant. Pour bien des villes, viser l'élargissement du réseau cyclable est l'objectif à atteindre. Cela peut être fort pertinent si on part de loin, mais il arrive un moment où il faut viser d'autres objectifs. Il est ainsi primordial de sécuriser les déplacements à vélo pour ceux et celles qui l'utilisent déjà, mais l'idée est aussi d'amener plus de gens au vélo. Donc, inévitablement, le nombre de cyclistes, les kilométrages parcourus et la part modale du vélo en comparaison avec les autres modes de transport sont nécessaires. *L'état du vélo au Québec*, étude que réalise Vélo Québec tous les cinq ans depuis 1995, vise précisément cet objectif. Elle fournit aux municipalités

participantes⁴ les données permettant justement de faire cet étalonnage (*benchmarking*).

Il faut finalement passer à la caisse avec un plan d'investissement sérieux. Oui, il est vrai que tout est cher aujourd'hui. Mais curieusement, investir dans le vélo et les aménagements cyclables est peu coûteux. En comparaison avec le réseau routier, c'est le jour et la nuit. Et même quand on compare avec les frais d'exploitation de certains équipements sportifs⁵, le rendement du dollar-vélo est très élevé. Une étude réalisée par des chercheurs de l'Université de Lund, en Suède, s'est intéressée aux bénéfices économiques des déplacements à vélo en milieu urbain en fonction des paramètres suivants : effet sur la qualité de l'air, changements climatiques, coûts d'entretien du réseau routier, santé et congestion. Conclusion? En matière de coût-bénéfice, un kilomètre parcouru en voiture coûte 0,20 \$ alors que le même kilomètre parcouru à vélo rapporte 0,22 \$ à la société⁶.

APPRENDRE DES MEILLEURS ET INNOVER

Il n'y a pas longtemps, il fallait voyager loin, en Europe et dans certaines villes américaines, pour découvrir les meilleures pratiques en matière d'infrastructures cyclables et s'en inspirer. Même si tout n'est pas encore parfait ici, les choses ont bien changé. Le développement de la Route verte et de tous ses embranchements, de même que la croissance de l'usage quotidien du vélo ont fait apparaître des réalisations étonnantes dans plusieurs villes et villages du Québec. Des

⁴ En 2015, les municipalités participantes étaient Gatineau, Laval, Longueuil, Terrebonne, Montréal, Trois-Rivières, Sherbrooke et Québec.

⁵ En 2015, Le Journal de Montréal, Stéphanie Gendron, publiait un avis sur le coût d'entretien des arénas dans quelques petites villes du Québec. On citait notamment l'exemple de l'aréna de Trois-Pistoles (budget de la ville : 5 M\$) qui générait un déficit d'exploitation de 330 000 \$ annuellement, ce qui représente un coût par citoyen de 118 \$. L'entretien de la Route verte sur le territoire de cette municipalité (5 km, 3 000 \$/km) représente un coût par citoyen de 4,42 \$. Lien : <http://www.journaldemontreal.com/2015/01/06/quand-larena-coute-trop-cher>

⁶ Gössling, Stefan, *Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles*, Lund University, Sweden, Department of Administrative, Economic and Social Sciences, 2015.

aménagements populaires qui fonctionnent bien. Des aménagements qui augmentent le confort et la sécurité des cyclistes et qui contribuent à remettre en selle des gens qui auraient oublié tous les bénéfices du vélo...

Et pour qui souhaite innover, rien n'empêche la réalisation de projets-pilotes, un concept très prisé dans d'autres régions du Canada. À Ottawa et à Calgary, c'est sous forme de projets-pilotes qu'ont été initialement aménagés des segments stratégiques du réseau cyclable au centre-ville. Ce type d'initiative nécessite un plan de communication et un processus d'évaluation bien faits, qui génèrent visiblement l'adhésion des citoyens et de la communauté.

ET POURQUOI NE PAS DEVENIR VELOSYPATHIQUE?

Quand une ville investit et s'investit dans le vélo, pourquoi n'adhère-t-elle pas au *Mouvement vélosympathique*? C'est le coup de pédale supplémentaire que propose Vélo Québec pour favoriser justement la diffusion des bonnes pratiques et l'émulation entre les villes de façon à contribuer à rehausser la qualité des infrastructures et à valoriser la vision d'ensemble des bénéfices du vélo pour la collectivité.

Cette démarche s'inspire de la *Bicycle Friendly Community*, créée par l'organisme étasunien *League of American Bicyclists*. L'initiative a fait ses preuves et continue d'être un facteur mobilisateur au sein des administrations municipales et de plusieurs institutions et entreprises pour des collectivités en meilleure santé où il fait bon vivre. Cela permet de mesurer les efforts de planification et d'évaluer les actions réalisées en faveur du transport actif.

INTEGRER L'ORIENTATION VELO

Les préoccupations de mobilité durable, de lutte aux GES et de saines habitudes de vie font maintenant partie du discours de bien des élus municipaux. Avec leurs plans de mobilité durable, plusieurs villes du Québec ont pris position en faveur du vélo. Reste à intégrer cette orientation systématiquement aux processus de planification, que l'on parle de développement immobilier ou de systèmes de transport.

Dans les nouveaux quartiers, il faut revoir le rôle du vélo dès la phase de conception, ce qui est manifestement plus efficace que d'avoir à tout reprendre quelques années plus tard. Dans l'environnement bâti et sur les chaussées existantes, il faut faire preuve de créativité et parfois même d'audace.

Mais rassurez-vous, cette audace peut être récompensée. Le vélo est populaire dans le sens le plus pur du terme. La population en demande et en redemande. Le vélo rejoint quatre millions de Québécois et de Québécoises. Chaque fois qu'elle peut l'exprimer, la population est d'avis que les pouvoirs publics devraient investir davantage pour favoriser l'implantation d'infrastructures qui favorisent l'utilisation sécuritaire du vélo⁷. Que ce soit d'un point de vue local, régional ou provincial, un investissement favorable au vélo devient la « bonne nouvelle du jour ». Cette initiative est vue comme un geste positif en faveur de la santé, de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement; son rayonnement et la visibilité qu'elle procure rapportent beaucoup à ses responsables. Le vélo suscite l'adhésion. Le vélo, oui, est un incontournable.

ⁱ Jean-François Pronovost, Vélo Québec.

⁷ *L'état du vélo au Québec en 2010*, Vélo Québec et partenaires (étude réalisée aux 5 ans depuis 1995).