

Véloce II – Une stratégie pour le transport actif au Québec

Présentation de Marc Panneton
Ministère des Transports du Québec
Congrès annuel de l'Association des transports du Canada
Montréal, septembre 2014-03-11

Introduction

Le cheminement du Québec en matière de développement des transports actifs a été particulier puisqu'il s'est d'abord exprimé par le développement d'un produit cyclotouristique, avec la mise en place de la Route verte et l'adoption d'une Politique sur le vélo dès 1995, mais s'est finalement affirmé par l'élaboration de politiques et de programmes de plus en plus tournés vers les déplacements utilitaires à vélo et à pied. En octobre 2013, le ministère des Transports (MTQ) a annoncé la mise sur pied de son tout nouveau programme Véloce II qui a consolidé l'approche du Ministère en transport actif en dotant le Québec d'un programme intégré remplaçant l'ensemble des programmes qui avaient été administrés jusque là en matière de développement des voies cyclables et piétonnes.

Génèse du transport actif au Québec

En 1995, après une consultation publique, le MTQ adoptait sa toute première Politique sur le vélo, faisant écho à l'Ontario qui avait adopté la sienne quelques années plus tôt. Or la même année, en juin 1995, le gouvernement du Québec annonçait la mise sur pied de la Route verte, une idée originale de Vélo Québec visant à relier les différentes régions du Québec par un réseau cyclable aménagé et signalisé. Puisque le MTQ s'est vu confié par le gouvernement la responsabilité de mener à terme ce projet, la Politique sur le vélo de 1995 a immédiatement été mise en action puisque le projet de la Route verte devait en partie se construire sur les routes nationales et régionales liant entre elles les régions, en plus de profiter de la mise en disponibilité des emprises ferroviaires abandonnées et des nombreuses routes rurales paisibles sillonnant le Québec.

Pour mener à bien ce projet, des solutions au financement des infrastructures ont dû être proposées. D'une part, le MTQ a lui-même investi 146 M\$ sur son réseau routier pour implanter des voies cyclables, tant sur la Route verte que sur d'autres itinéraires qui se développaient en parallèle. Ces investissements consistaient principalement à revêtir les accotements pour améliorer la sécurité des cyclistes, mais également à modifier les ponts et les ouvrages d'art pour y intégrer une voie cyclable.

D'autre part, le MTQ a mis sur pied différents programmes d'aide afin de permettre aux municipalités de réaliser leur part. Le programme d'aide financière au développement de la Route verte a été le premier de ces programmes, avec 26,5 M\$ en subvention accordées entre 1999 et 2012. Puis le programme d'aide financière à l'entretien de la

Route verte qui a été créée en 2001 et dont l'objectif était de soutenir les municipalités dans le maintien des actifs sur la Route verte afin d'offrir un niveau de service adéquat aux usagers. Enfin, le Programme d'aide gouvernemental aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA), découlant de la Politique du transport actif de 2007, a été le premier programme véritablement dédié au développement des infrastructures cyclables et piétonnes en milieu urbain. Ce programme a également été l'occasion d'innover dans le domaine du financement en utilisant le Fonds vert, un fonds alimenté par les redevances payées par les compagnies pétrolières.

L'ensemble de ces mesures ont permis, depuis 1995, de faire progresser la Route verte à ce qu'elle est aujourd'hui : un réseau cyclable ayant atteint plus de 5000 km, balisé et aménagé, et reconnu ailleurs au Canada, aux États-Unis et un peu partout dans le monde comme un des plus beaux itinéraires cyclables. Ce réseau de la Route verte est la figure même du développement durable et de la mobilité douce. La Route verte a permis à des régions de se découvrir une nouvelle vocation, une nouvelle industrie touristique. La Route verte a été pour plusieurs municipalités l'occasion de s'initier à la planification et à la mise en place d'infrastructures de transport actif. Les cyclistes étant des voyageurs « légers », leur dépendance aux ressources des régions, pour le logement et l'alimentation, en font des clientèles de choix pour le développement économique des régions. Enfin, la Route verte a permis à plusieurs partenaires gouvernementaux, régionaux et locaux de se doter d'une carte de visite environnementale avec un des chantiers ayant les meilleures retombées environnementales des deux dernières décennies.

Ce projet de la Route verte, l'étroite collaboration qu'il a nécessité entre les acteurs gouvernementaux, locaux et associatifs (Vélo Québec notamment) a suscité énormément d'intérêt auprès des autres provinces canadiennes et des liens se sont créés autour d'un projet aussi porteur que celui-ci, notamment avec des liens établis avec le Waterfront Trail en Ontario et le Sentier Nouveau-Brunswick, avec une signalisation de réciprocité installée aux limites territoriales. La Nouvelle-Écosse s'est également intéressée aux développements du Québec dans le domaine et travaille actuellement sur un projet similaire de route cyclable devant ceinturer la péninsule.

Politique sur le vélo de 2008

La politique sur le vélo de 1995 a été révisée et publiée à nouveau en 2008 avec sensiblement les mêmes objectifs qu'à l'origine, mais avec une série de mesures voulant forcer un virage vers les transports actifs davantage que vers l'usage récréo-touristique de la bicyclette. Les objectifs sont toujours :

- d'augmenter l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport;
- d'améliorer la sécurité des cyclistes; et,
- d'améliorer les infrastructures cyclables.

Les champs d'intérêt de cette nouvelle Politique sont nombreux, mais ceux concernant les environnements routiers demeurent ceux qui interpellent davantage le MTQ.

L'orientation visant à prendre en considération les besoins des cyclistes dans la conception des projets routiers au Québec a été celle qui a changé le plus les façons de faire au Ministère et qui continue à susciter des débats. Cependant, plutôt que de voir l'ajout de composantes cyclables aux projets routiers, il faut voir l'adaptation des infrastructures routières à la circulation des cyclistes et des piétons comme une opportunité offerte aux usagers de recourir à des modes de transport alternatifs peu dispendieux, sains et sans effets néfastes sur l'environnement. En ce sens, le retour sur l'investissement est énorme.

Le MTQ s'est donc doté, avec la politique de 2008, d'une série de cibles visées pour 2020 et d'indicateurs lui permettant d'en mesurer l'atteinte. Parmi celles-ci, on compte :

- augmenter de 50 % la part modale du vélo, qui était de 1,2 % en 2003 dans la région de Montréal;
- augmenter de 10 % l'utilisation régulière du vélo, alors que 33 % de la population utilisait le vélo au moins une fois par semaine en 2005;
- augmenter de 10 % les déplacements à vélo faits à des fins utilitaires, qui était de 17 % en 2005;
- diminuer en même temps de 30 % le nombre de cyclistes décédés ou blessés gravement lors d'accident de la route, par rapport à la moyenne annuelle entre 2002 et 2006 qui était de 189 personnes;
- augmenter de 30 % le nombre de kilomètres constituant le réseau cyclable au Québec.

Au Québec, en 2010, notamment grâce à toutes les initiatives mentionnées plus haut, on comptait 4 millions de cyclistes, dont 3,1 millions d'adultes âgés entre 18 et 74 ans. C'est 500 000 de plus qu'en 2005 et ça représente 54 % de la population. Et bien que le développement des récentes années au Québec ait donné lieu à la mise en place de nombreuses pistes cyclables à caractère récréo-touristiques, le nombre de cyclistes utilisant leur bicyclette comme mode de transport, régulièrement ou à l'occasion, est passé de 20 % en 2000 à 37 % en 2010 (voir tableau 1 en annexe), notamment du fait que le Québec a contribué à hausser l'usage de la bicyclette dans la population en général, créant de ce fait un grand nombre d'utilisateurs potentiels pour les infrastructures cyclables utilitaires implantées en milieu urbain. Il faut dire qu'au Québec, 1 million de travailleurs demeurent à moins de 5 km de leur travail, proportion sans doute similaire dans d'autres provinces canadiennes.

Entre 1987 et 2010, le nombre de bicyclette a doublé, celui des cyclistes a augmenté de 50 % au Québec alors que celui des véhicules automobiles a augmenté de 64 %. Pourtant, pendant la même période, le nombre d'accidents automobiles impliquant des cyclistes a constamment diminué, soit de 58 % pour les décès, de 72 % pour les blessés graves et de 52 % pour les blessés légers.

Alors que le facteur d'exposition au risque semble en croissance, le MTQ est d'avis que le bilan positif repose en grande partie sur des environnements favorables. En effet, entre 2000 et 2010, le nombre de kilomètres de voies cyclables a doublé, passant à 9200 km en

2010. La progression de ce réseau cyclable québécois concorde avec l'adoption de la première politique sur le vélo du MTQ (voir tableau 2 en annexe).

Véloce II – Une stratégie complète

Profitant de la fin de plusieurs des programmes qu'il a administré jusqu'en 2013, en matière de développement du transport actif, le MTQ a procédé à une intégration de tous ses outils en soutien à l'action des municipalités pour créer un seul et unique programme d'aide. Ce programme a été annoncé aux partenaires municipaux et associatifs réunis lors du colloque Tourisme, vélo et Route verte tenu à Lévis le 24 octobre 2013. Ce nouveau programme d'aide aux infrastructures cyclables et piétonnes, intitulé Véloce II, a la particularité d'unifier et de regrouper toutes les modalités en un seul endroit, rendant plus facile et plus efficace la planification des interventions des municipalités en transport actif. Ce programme se décline en 4 volets, chacun étant doté de ses propres modalités mais tous ayant le même traitement, à savoir des subventions correspondant à 50 % des coûts admissibles définis selon le type d'intervention. Chacun de ces volets a ses propres objectifs, ses critères d'admissibilité, ses modalités de présentation des demandes et ses critères d'appréciation des projets déposés.

Volet 1 – Développement des transports actifs dans les périmètres urbains

Le transport actif, comme mode de transport, trouve son plein potentiel dans les milieux urbanisés. Le programme Véloce II s'est donc arrimé à la planification régionale et locale qui prévoit, dans la Loi sur l'aménagement du territoire, l'identification des périmètres urbains des municipalités. Ce faisant, le programme concentre ses efforts sur le développement de voies cyclables et cyclo-pédestres dans les milieux urbains ou à urbaniser, augmentant les chances de soutenir les déplacements courts vers le travail, les études, les centres de services et de commerce.

Ce volet profite des innovations faites avec le précédent PAGMTAA puisqu'il est financé par le Fonds vert, assurant une bonne source de financement, régulière et planifiée jusqu'en 2020 (35 M\$ au total). C'est le fort potentiel de ce volet sur un éventuel changement modal vers les modes de transport actifs qui a motivé un financement par le Fonds vert. En plus des voies cyclables et cyclo-pédestres implantées en site propres ou sur les rues existantes avant l'entrée en vigueur du programme, ce volet couvre aussi les aménagements d'apaisement de la vitesse sur les parcours scolaires, dans un rayon de 500 mètres des écoles.

Volet 2 – Développement de la Route verte et de ses embranchements

Le tourisme à vélo et les réseaux récréo-touristiques ont façonné le portrait du transport durable au Québec et le nouveau programme Véloce II poursuit dans ce sens en soutenant le parachèvement de la Route verte, d'une part, et en favorisant l'émergence de nouveaux circuits s'y rattachant et permettant d'effectuer des boucles autour de la colonne vertébrale qu'est la Route verte, augmentant la rétention des cyclotouristes en région. Ce

volet est quant à lui financé par le MTQ, à même les crédits qu'il accorde traditionnellement à ses programmes de subvention réguliers.

Volet 3 – Conservation des infrastructures de transport actif

Le maintien des actifs n'est pas un souci uniquement propre aux infrastructures routières. Comme il a été vu précédemment, le réseau cyclable s'est développé très rapidement au Québec et plusieurs de ces infrastructures arrivent à un stage de dégradation, soit par faute d'entretien ou en raison d'une sous-estimation de la conception initiale de celles-ci. Ce volet vise donc à soutenir les municipalités dans la préservation de ces équipements de transport actif, incluant les interventions de mise à la norme des voies cyclables et cyclo-pédestres existantes et les changements de tracé en raison de facteurs liés à l'évolution du milieu dans lequel les voies cyclables ont été initialement implantées (achalandage sur une chaussée désignée à la suite d'un développement urbain majeur).

Le budget total pour les volets 2 et 3 est variable, mais est estimé à 5 M\$ au total par année pour les trois prochaines années.

Volet 4 – Entretien de la Route verte

Le caractère « national » de la Route verte a amené le MTQ à soutenir les municipalités dans les opérations d'entretien de ce réseau cyclable par des subventions annuelles depuis 2001 dans le cadre du Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte. Le nouveau programme Véloce II ayant abrogé les anciens programmes, celui portant sur l'entretien de la Route verte s'est retrouvé presque intégralement dans le volet 4 du nouveau programme. Le MTQ poursuit donc son soutien financier aux municipalités pour assurer la qualité de l'expérience cyclable et la conformité du réseau au niveau de service exigé pour un tel itinéraire cyclable. Les subventions versées, pour l'entretien d'une piste cyclable en site propre, peuvent atteindre 1 500 \$/km. Le budget total pour ce volet était de 2,75 M\$ en 2013-2014.

Prospectives

Le nouveau programme Véloce II, et la poursuite des efforts du MTQ sur ses propres routes par l'entremise de sa Politique sur le vélo, sont des outils essentiels à l'atteinte des cibles fixées dans cette dernière pour 2020. Déjà, en 2014, trois des cinq cibles mentionnées plus haut ont été atteintes, soit :

- la part des déplacements à vélo fait à des fins utilitaires (35 % alors que la cible était de 19 %);
- la diminution du nombre de décès et de blessés grave chez les cyclistes victimes d'un accident de la route (130 victimes pour la période 2007-2011 alors que l'objectif pour 2020 était de descendre sous la barre des 132 victimes);
- la longueur du réseau cyclable québécois (9258 km alors que la cible pour 2020 était de 8826 km).

Il reste encore des gains à obtenir pour la part modale du vélo, qui était à 1,4 % pour la grande région métropolitaine de Montréal en 2008 alors que la cible est de 1,6 % pour 2020, ainsi que pour le pourcentage d'utilisation régulière de la bicyclette qui était à 35 % en 2010 alors que la cible est de 37 % pour 2020 (voir tableau 3 en annexe).

Pour l'atteinte de ces objectifs, et pour les surpasser, le MTQ bénéficie également des initiatives récemment annoncées dans la Stratégie nationale de mobilité durable. C'est le cas entre autre du financement des initiatives de promotion des transports collectifs et alternatifs pour laquelle des investissements de 1 million de dollars sont prévus. De plus, cette stratégie statue, pour la première fois, sur l'important lien entre l'occupation du territoire et le choix de transport de la population. Ainsi, outre les infrastructures incitatives pour le transport actif, l'environnement urbain favorable pourrait devenir la norme pour tout nouveau développement au Québec. On sait déjà que des quartiers à forte densité et avec une bonne mixité urbaine, comme les quartiers du Plateau Mont-Royal et de Rosemont-Petite-Patrie à Montréal, présentent des parts modales de la marche et du vélo de loin supérieures au reste de la région métropolitaine, avec une part modale du vélo atteignant 8,6 % en 2008 sur le Plateau Mont-Royal, 9,7 % si on ne considère que les déplacements vers le travail (données pour septembre à décembre).

La stratégie permet également de cibler les interconnexions entre les différents modes de transport alternatifs, notamment les liens à améliorer entre les infrastructures piétonnes, les voies cyclables et les équipements de transports collectifs (aménagement des gares et des stations).

Enfin, le MTQ poursuit également ses autres initiatives permettant d'améliorer les conditions d'utilisation de la bicyclette au Québec, comme la diffusion de données sur la convivialité des routes pour les cyclistes sur le site d'information routière Québec-511, ou le développement d'une application mobile, avec Vélo Québec, pour la cartographie web de la Route verte (www.routeverte.com).

Le modèle du Québec en matière de transport actif, notamment le vélo, est un modèle pouvant se reproduire à la grandeur du Canada. Déjà, l'Ontario a déposé un projet de politique et les échanges se poursuivent avec les représentants du Québec pour faire essaimer les initiatives similaires et poursuivre le genre de collaboration qui existent déjà entre Vélo Québec (Route verte) et le Waterfront Regeneration Trust (Waterfront Trail) pour que les canadiens profitent d'environnements favorables à la marche et au vélo peu importe où ils se rendent.