



La voie à suivre est pavée de pistes cyclables

Comment les investissements dans l'infrastructure cyclable rendront-ils les villes canadiennes plus efficaces et nos entreprises, plus concurrentielles, et permettront-ils de réduire de plusieurs milliards de dollars les coûts liés aux soins de santé et à la protection de l'environnement dans l'ensemble du Canada



Préparé dans le cadre des consultations prébudgétaires du Comité des finances de la Chambre des communes.

Présenté le 4 août 2017

Résumé

Le cyclisme comme moyen de transport possède un énorme potentiel non exploité de contribuer à la transformation sociétale nécessaire pour combattre les changements climatiques et assurer une croissance économique durable, ce qui n'est pas une mince affaire pour une invention qui date d'un siècle et qu'on trouve déjà dans les garages, les appartements et les sous-sols un peu partout au pays.

L'une des décisions d'affaires les plus intelligentes qu'un gouvernement peut prendre au nom des entreprises et des personnes de tout âge, c'est d'aider à répondre à la demande liée au cyclisme.

Canada Bikes met le gouvernement fédéral au défi d'envoyer un message aux milliers de municipalités partout au Canada et de leur dire qu'il a l'intention de soutenir directement les infrastructures cyclistes et pédestres, d'investir dans la recherche et le renforcement des capacités pour assurer l'expansion de ce secteur du transport trop souvent ignoré et de créer une politique nationale sur les transports actifs. Nous croyons que les immenses avantages d'une culture du cyclisme mature au Canada peuvent aider à éliminer les déficits liés au système de santé et aux infrastructures tout en ayant des retombées indirectes pour les générations à venir.

—
=

Préambule

Notre secteur des transports génère 25 % de nos émissions de GES, dont environ 12 % sont liées aux véhicules personnels. Un changement de mode de transport au profit du cyclisme permet de réduire les émissions de GES, et chaque augmentation de 10 % du cyclisme comme mode de transport réduit d'environ 1 % les émissions nationales. Nous savons qu'une majorité des Canadiens (de 66 à 80 %) veulent un meilleur accès au cyclisme, mais la part du mode de transport cycliste s'élève à seulement 2 %. Pour faire augmenter ce pourcentage à 10 %, le Canada a besoin d'un plan soutenu par les citoyens et financé par le gouvernement.

Le cyclisme est non seulement un mode de transport très efficace, mais aussi une façon d'aménager une ville et de structurer un budget familial. Personne n'a besoin de se faire expliquer qu'échanger un véhicule pour une bicyclette — ne serait-ce que quelques fois par semaine — permet de faire des économies. Le cyclisme rend aussi les personnes plus productives au travail et, lorsque des pays adoptent le cyclisme à grande échelle, il peut s'agir d'une façon extrêmement efficace pour les gens de se déplacer. Au Canada, il s'agit déjà du moyen de transport le plus rapide pour les types de distance et de déplacement les plus courants en milieu urbain. Essayez-le : faites une course en milieu urbain et à l'heure de pointe avec une personne à vélo pour vous rendre à une destination située à quatre ou cinq kilomètres. Le caractère peu pratique de la conduite d'un véhicule lourd et encombrant en milieu urbain vous sautera aux yeux. Et pensez maintenant au temps passé à travailler et à l'énergie dépensée pour acheter un véhicule plutôt qu'un vélo.

L'accès à des travailleurs plus productifs donnera au Canada un avantage concurrentiel. Le Royaume-Uni a réalisé d'importantes recherches pour comprendre cet état de fait. Le National Institute of Health & Clinical Excellence britannique a constaté que « les employés qui se rendent au travail à vélo sont en meilleure condition physique, plus en santé, plus heureux et moins susceptibles de prendre des congés de maladie¹ ». Lorsque l'organisation nationale de recherche sur les transports actifs Sustrans a réalisé un sondage auprès de personnes qui utilisent le réseau cycliste national britannique, elle a constaté que « ces gens prennent près de la moitié moins de jours de maladie que le travailleur britannique moyen² ». Les programmes axés sur les entreprises se sont révélés d'une efficacité directe : « Les employeurs qui participent au programme *Bikes for Business* estiment faire des économies mensuelles de 25 à 80 £ par vélo³ ». De plus, GlaxoSmithKline a constaté qu'investir dans les personnes qui sont prêtes à abandonner leur véhicule au profit du vélo permet aux entreprises de faire des économies annuelles de 2 000 £ par espace de stationnement éliminé⁴. Transport for London a estimé que, « pour une entreprise située dans une zone urbaine de haute densité, éliminer une place de stationnement de véhicule peut entraîner une économie pouvant atteindre 2 000 £ par année⁵ ».

Les gens veulent faire du vélo, et il est extrêmement important d'attirer et de maintenir en poste des gens de talent. Pour dire les choses simplement, les travailleurs spécialisés veulent une vie heureuse, et cela signifie de plus en plus être moins dépendants de leur véhicule, bénéficier d'une expérience urbaine plus dynamique et avoir l'occasion d'être plus en santé et plus actifs et de se déplacer de façon plus indépendante. Les employeurs qui ne reconnaissent pas ce désir risquent de perdre leurs meilleurs employés au profit des entreprises qui l'ont compris. Les villes qui ne reconnaissent pas cet état de fait perdent un important avantage concurrentiel.

La génération Y considère de plus en plus le fait de posséder une voiture comme un fardeau. Comme Sustrans l'a aussi constaté : « la génération Y » (personnes qui sont nées après 1983) représentera jusqu'à 75 % de la population active d'ici 2025. Elle croit que son employeur devrait en faire plus pour réduire son impact sur l'environnement, particulièrement en ce qui a trait à l'atténuation de la raréfaction des ressources et à la lutte aux changements climatiques⁶.

Vous perdez du temps bloqué dans un embouteillage? La Chambre de commerce du Canada a soulevé l'enjeu de la congestion routière et de la productivité dans un rapport publié récemment intitulé « Pris dans le trafic pendant 10 000 ans : Des problèmes canadiens pouvant être résolus par des investissements en infrastructure ». Le rapport déplore le fait que la congestion routière à Toronto, Vancouver et Montréal seulement « est responsable de près de 88 millions d'heures supplémentaires annuellement pour les déplacements des Canadiens ». Le rapport souligne à quel point un système de transport inefficace qui ne tient pas compte du cyclisme est une perte de temps. Le rapport présente le problème dans le contexte suivant : « Des taux de croissance de la population à deux chiffres pendant

¹ Des lignes directrices du National Institute of Health & Clinical Excellence (NICE) montrent que, en moyenne, les programmes d'activité physique peuvent réduire l'absentéisme de 20 % en aidant les employés à atteindre les niveaux recommandés d'activité physique hebdomadaire. Public Health Guidance PH13 (2008) [TRADUCTION].

² YouGov, 2013 Commute and Exercise Survey, commandé par Sustrans. YouGov Plc a interrogé un échantillon de 2 205 adultes, dont 1 261 se rendent au travail, mais pas habituellement en vélo. Le travail sur le terrain a été réalisé du 29 avril au 1^{er} mai 2013. Le sondage a été réalisé en ligne. Les résultats ont été pondérés et sont représentatifs de tous les adultes britanniques (âgés de plus de 18 ans) [TRADUCTION].

³ Transport for London, *Pool Bikes for Business*, 2008 [TRADUCTION].

⁴ Sustrans par l'intermédiaire de Transport for London, *Workplace Cycle Parking Guidance* (2006).

⁵ Transport for London, *Workplace Cycle Parking Guidance* (2006) [TRADUCTION].

⁶ *Deloitte Millennial Survey*, 2014.

de longues périodes et un investissement public incohérent dans ces villes ont sollicité très fortement leurs systèmes d'infrastructure de base. Les systèmes de transport ont particulièrement eu du mal à suivre le rythme de la croissance, rendant difficile le transport des personnes et des marchandises dans ces régions. Les embouteillages et les transports publics bondés sont devenus une réalité quotidienne pour les entreprises et leurs employés [...]. En outre, elle [...] réduit la productivité des employés, accroît le délai de livraison des marchandises et des services aux clients, et diminue la qualité de vie des personnes qui la subissent. Cela affecte tout le monde, des grands constructeurs [...] au bricoleur indépendant essayant de se rendre à un autre travail. Cela rend les villes dynamiques moins supportables et plus frustrantes. »

Le Canada n'est bien sûr pas le seul pays à avoir ce problème. Selon le ministère des Transports britannique, la congestion routière au Royaume-Uni « a coûté à l'économie plus de 10 milliards £ par année dans les zones urbaines seulement en 2009, et les coûts pourraient augmenter à 22 milliards £ d'ici 2025⁷ ».

Construire en fonction de nos désirs. Ce que nous voulons et ce dont nous avons besoin, ce sont des systèmes de transport *plus intelligents* qui donnent préséance aux déplacements des gens. Cela signifie des villes qui sont conçues pour ceux qui marchent et qui s'attardent ici et là. Cela signifie des réseaux cyclistes complets et protégés conçus pour permettre à un grand nombre de personnes en santé et heureuses de se déplacer sur de courtes et moyennes distances, entre des quartiers plus denses où l'utilisation du territoire est plus efficace, à un coût moindre pour nos corps, nos milieux de travail, le système de santé de notre pays et notre âme.

Le coût environnemental de ne pas tenir compte du cyclisme est élevé. Le coût total des émissions de carbone des déplacements en véhicule au Royaume-Uni chaque année, par exemple, s'élève à 3,98 milliards £⁸. Comme Sustrans l'explique par la suite, si les déplacements faits sur le réseau cycliste national britannique en 2012 avaient été faits en véhicule, les émissions potentielles de CO₂ durant cette année-là auraient été de 883 904 tonnes, à un coût de 51,2 millions £⁹. Comme un rapport de Statistique Canada sur le cyclisme le souligne : « le fait de se déplacer à vélo aide à réduire la congestion routière et la pollution par le bruit ainsi que les émissions de gaz¹⁰ ».

Le cyclisme a une incidence majeure sur les bilans financiers provinciaux et fédéraux, et ce, de plus d'une façon, la plus importante étant peut-être le pouvoir de prévention des maladies chroniques associées à la lutte au comportement sédentaire. Comme on peut le lire dans un rapport publié par Statistique Canada en avril 2017, les avantages de l'activité physique — en l'occurrence la pratique de la bicyclette — pour la santé sont bien connus¹¹. À une époque où près du

⁷ Department for Transport (DfT) 2006, *The Eddington Transport Study The case for action: Sir Rod Eddington's advice to Government*.

⁸ Calculé à l'aide de la méthode standard adaptée du guide d'évaluation du DfT (WebTAG3.14.1), à l'aide des données du National Travel Survey fournies par l'ONS.

⁹ Calculé à l'aide de la méthode standard adaptée du guide d'évaluation du DfT (WebTAG3.14.1), à l'aide des données du National Travel Survey fournies par l'ONS.

¹⁰ Pamela L. Ramage-Morin, Rapports sur la santé — La pratique de la bicyclette au Canada,

<http://www.statcan.gc.ca/pub/82-003-x/2017004/article/14788-fra.htm>

¹¹ J. Garrard, C. Rissel et A. Bauman, « *Health benefits of cycling* » dans J. Pucher, R. Buehler, dir. *City Cycling*.

Cambridge (Massachusetts) MIT Press : 2012 : 31.

LB Andersen, P. Schnohr, M. Schroll et H.O. Hein, « All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work », *Archives of Internal Medicine*, 2000 : 160(11) : 1621-8. Johan de

tiers des enfants et des jeunes et un peu moins des deux tiers des adultes ont un surpoids ou sont obèses¹², le cyclisme pour les loisirs ou le transport est une forme utile d'exercice modéré. Cela se traduit directement en dollars. Le coût de ne rien faire est élevé. « Les coûts directs, indirects et totaux estimés liés aux soins de santé de l'inactivité physique au Canada chaque année (ce sont les chiffres de 2009) s'élevaient à 2,4 milliards de dollars, 4,3 milliards de dollars et 6,8 milliards de dollars respectivement. Ces chiffres représentent 3,8, 3,6 et 3,7 % des coûts totaux des soins de santé » au Canada pour un montant total de 13,5 milliards de dollars¹³.

Les Canadiens adorent déjà le vélo et veulent en faire beaucoup plus souvent. Statistique Canada a constaté que les Canadiens connaissent très bien le cyclisme, « 41 % des Canadiens âgés de 12 ans et plus (environ 12 millions) [ayant déclaré] avoir fait du vélo au cours des 12 mois précédents » (tableau 1). En 2011, 201 800 adultes canadiens avaient déclaré que le vélo était leur principale méthode de transport pour se rendre au travail¹⁴.

Le *marché de proximité* du cyclisme est très grand et offre une possibilité de croissance quasi illimitée au cours des prochaines décennies. Prenons l'exemple d'une ville canadienne déjà vantée pour sa cyclabilité : en présumant l'installation d'un réseau d'infrastructure cyclable protégé pour rendre les déplacements sécuritaires et commodes, une étude détaillée visant uniquement la Région métropolitaine de Vancouver a prévu que 500 000 personnes seraient prêtes à changer leur mode de transport¹⁵.

Les jeunes veulent faire de la bicyclette et ont besoin de le faire. C'est bon pour leur cerveau, pour leur sentiment de bien-être et leur éducation à long terme. Il est important de reconnaître que les jeunes connaissent très bien le vélo (82 % des 12 à 14 ans ont déclaré avoir fait du vélo au cours des 12 mois précédents). Cependant, ils sont sous-représentés parmi les décideurs de tous les ordres de gouvernement. Il faut déployer des efforts spéciaux pour s'assurer que l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école est sécuritaire, et c'est à nous de tenir compte de cet enjeu précis lorsque nous réfléchissons à quelque chose d'aussi important pour l'avenir des jeunes que le budget fédéral. Les jeunes veulent massivement pouvoir se rendre en vélo à l'école, mais on estime cependant que seulement 2 % des enfants qui vont à l'école au Canada (et les personnes qui en ont la garde) sont à l'aise de le faire.

Hartog, J. H.Boogaard, H. Nijland et G.Hoek. « Do the health benefits of cycling outweigh the risks? » *Environmental Health Perspectives*, 2010 : 118(8) : 1109-16.

¹² Statistique Canada, Tableau CANSIM 117-0004, Distribution de la population à domicile d'après l'indice de masse corporelle (IMC) pour enfants — [Méthode de classification de l'Organisation mondiale de la Santé \(OMS\), selon le sexe et le groupe d'âge, CANSIM \(base de données\)](http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&retrLang=fra&id=1170004&pattern=BMI&tabMode=dataTable&srchLan=-1&p1=1&p2=49), <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&retrLang=fra&id=1170004&pattern=BMI&tabMode=dataTable&srchLan=-1&p1=1&p2=49>, consulté le 15 mars 2016.

Statistique Canada, Tableau CANSIM 117-0005, Distribution de la population à domicile d'après l'indice de masse corporelle (IMC) pour adultes — [Méthode de classification de Santé Canada \(SC\), selon le sexe et le groupe d'âge, CANSIM \(base de données\)](http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&retrLang=fra&id=1170005&pattern=BMI&tabMode=dataTable&srchLan=-1&p1=1&p2=49), <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&retrLang=fra&id=1170005&pattern=BMI&tabMode=dataTable&srchLan=-1&p1=1&p2=49>, consulté le 15 mars 2016.

¹³ *Health care costs of physical inactivity in Canadian adults*, [Janssen I](#) 1.

¹⁴ Statistique Canada, Le déplacement domicile-travail, Enquête auprès des ménages, http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/99-012-x2011003_1-fra.cfm.

¹⁵ Route Preferences Among Adults in the Near Market for Bicycling: Findings of the Cycling in Cities Study, K. Teshcke et M. Winters, <http://cyclingincities-spph.sites.olt.ubc.ca/files/2015/01/Winters-Teschke-2010-Route-preferences-among-adults-in-the-near-market-for-bicycling-findings-of-the-cycling-in-cities-study.pdf>.

Le cyclisme répond aux priorités du gouvernement. La phase II des plans de dépenses en infrastructure du gouvernement fédéral injectera 81,2 milliards de dollars supplémentaires dans l'économie au cours d'une période de 11 ans et mettra l'accent sur les transports en commun, l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale, les projets commerciaux et de transport et les transports et l'infrastructure dans les collectivités rurales et nordiques. Le cyclisme a un rôle central à jouer dans TOUTES ces catégories.

Il faut un important investissement et des fonds réservés. Nous craignons que les projets liés au cyclisme et à la marche, parce qu'ils sont simples, moins invasifs et plus faciles à planifier et à réaliser, ne bénéficient pas de l'attention dont ils ont besoin, simplement en raison de la nature des programmes de financement conçus pour les soutenir. Le financement dont les municipalités ont besoin ne devrait pas être oublié en raison des critères d'admissibilité des autres programmes de financement et, il ne faut pas s'attendre à ce que ces projets livrent concurrence à d'autres grands projets comme des métros ou des usines de traitement des eaux usées. Il a été estimé que le déficit en matière d'infrastructure cyclable au Canada à lui seul s'élève à plus de 64 milliards de dollars (en fonction des coûts de construction actuels d'une infrastructure cyclable protégée et du montant d'investissement actuel dans les administrations qui misent le plus sur le cyclisme¹⁶).

Le cyclisme maximise les transports en commun. Le cyclisme, en particulier, a le potentiel de multiplier par neuf la portée d'un arrêt ou d'une station de transport en commun donné (qui est habituellement conçu de façon à ce que les personnes aient, au maximum, à marcher sur une distance de 1,6 kilomètre pour se rendre à l'arrêt et de l'arrêt à leur destination). Les plans de financement actuels du gouvernement fédéral considèrent seulement les installations cyclistes comme étant admissibles, et ciblent souvent les organismes de transport en commun dont la portée du mandat et des projets exclut la création de réseaux cyclistes de quartier, les réseaux qui, justement, seraient les plus bénéfiques. Il faut un financement précis et ciblé pour aider les provinces et les municipalités à faire le choix d'investir dans la marche et le cyclisme comme étant des solutions à part entière.

Recommandations

1. Le gouvernement du Canada devrait **mentionner explicitement le vélo et la marche dans le budget** pour souligner leur importance pour l'économie du Canada, la santé des Canadiens et l'efficacité de nos systèmes de transport et nos engagements concernant la lutte aux changements climatiques ainsi que nos obligations contenues dans la déclaration de la Politique nationale des transports figurant dans la *Loi sur les transports au Canada*, et plus précisément le besoin de s'assurer que « le système de transport [soit] accessible sans obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience¹⁷ ».

2. Le gouvernement du Canada devrait **créer un fonds spécial de contrepartie pour les investissements liés à l'infrastructure piétonne et cycliste des provinces et des municipalités**

¹⁶ Herbert Tiemens, conseiller politique de la région d'Utrecht et représentant de l'ambassade néerlandaise du cyclisme, durant son exposé dans le cadre du Sommet national du cyclisme de 2017, à Ottawa.

¹⁷ *Loi sur les transports au Canada* : Politique nationale des transports (<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/page-1.html>).

de partout au Canada d'un montant de 2,1 milliards de dollars sur trois ans en plus des montants qui sont déjà admissibles ou susceptibles d'être inclus dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun ou du Fonds pour l'infrastructure verte (voir notre proposition en matière d'infrastructure et l'annexe pour des renseignements détaillés)¹⁸.

3. Inclure précisément le cyclisme et la marche dans le contexte du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques en tant que stratégie clé.

4. Continuer de permettre aux projets de cyclisme et de marche d'être admissibles dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun.

5. Attribuer des fonds pour l'élaboration d'une stratégie nationale de transport actif (qui abordera simultanément la question du cyclisme, de la marche et d'une politique sur la mobilité des enfants à l'échelle nationale).

6. Investir dans la recherche, l'évaluation et la capacité en matière de programme de façon à ce que le financement soit accessible pour des organisations non gouvernementales et des gouvernements qui font les travaux continus requis pour soutenir les investissements dans l'infrastructure, faire de tels investissements et en mesurer les répercussions.

¹⁸ Canada Bikes en collaboration avec le CAA, la Fondation des maladies du cœur, la Société canadienne du cancer, l'Association pulmonaire du Canada, la British Columbia Cycling Coalition, Vélo Québec et *Share the Road* « National Cycling & Walking Infrastructure Fund Proposal », <http://www.canadabikes.org/wp-content/uploads/2016/09/CyclingWalkingFundingProposalnov416.pdf> [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

