



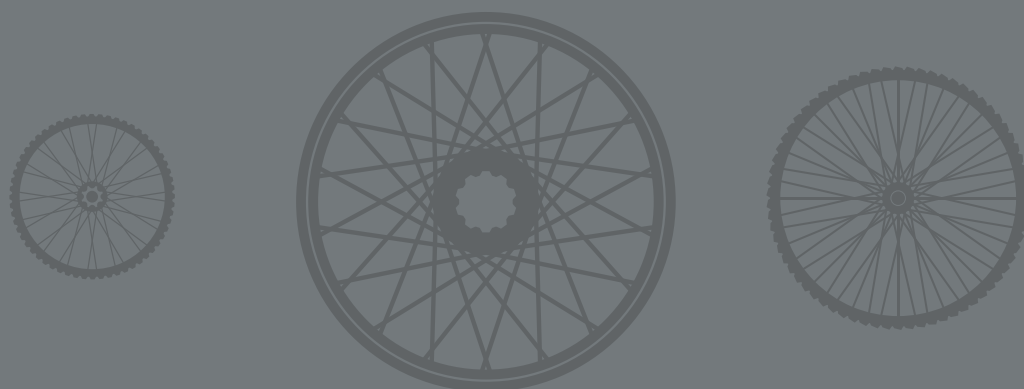
PÉRENNITÉ D'UN BOUT À L'AUTRE DE LA ROUTE VERTE

**Un réseau bien entretenu, sécuritaire et attrayant
Une fierté pour le Québec**

Jun 2015

Crédit photo : Promotion Saguenay





Les exergues que vous trouverez au fil de ces pages sont directement tirés du bilan du Forum sur l'avenir de la Route verte du 16 avril 2015, que vous pouvez consulter sur notre site internet : velo.qc.ca/sosrouteverte

La Route verte, 5 300 km de voies cyclables



1 950 km
sur piste
cyclable

2 400 km
sur le réseau
du MTQ

950 km
sur routes
municipales

La Route verte est une réalisation unique en Amérique du Nord qui traverse près de 400 municipalités et qui touche les trois quarts de la population québécoise. Elle exerce un **impact positif sur** :

- **la santé,**
- **les loisirs,**
- **l'économie locale, régionale et québécoise,**
- **le tourisme (des Québécois et des cyclistes étrangers),**
- **la qualité de l'environnement,**
- **le développement des villes et des régions,**
- **la mobilité des citoyens,**
- **l'image de marque du Québec,**
- **et les revenus fonciers des municipalités.**

C'est donc un **outil de développement économique et social** qui favorise la mobilité active. La qualité du réseau et la sécurité des circuits en font un **important atout touristique dans le choix du Québec comme destination vélo.**

La Route verte a été déployée ces 20 dernières années grâce à un partenariat entre le gouvernement, Vélo Québec, le milieu municipal, les gestionnaires de réseaux cyclables et partenaires privés et aux programmes d'aide financière du gouvernement. Ce **programme de financement a permis d'assurer la connectivité de tous les segments de la Route verte**, hors route et sur route et de garantir une uniformité de la qualité de l'entretien, de la signalisation et du balisage d'un bout à l'autre du Québec. À cela s'ajoutent des milliers d'heures allouées bénévolement chaque année partout au Québec.

AVENIR DE LA ROUTE VERTE EN PÉRIL

Concrètement, compte tenu du fait que la moitié de l'aide financière consacrée à l'entretien de la Route verte a été versée aux régions, en 2013-2014,

l'abandon du programme touche de plein fouet les MRC rurales ou moins peuplées. Supprimer cette aide financière aura surtout un impact majeur sur les longs tronçons de pistes situés en dehors du réseau routier, soit **1 950 km de pistes (37 % du réseau)**. En effet, les municipalités rurales ont des sections de pistes plus longues et une population plus faible, ce qui accroît de façon importante le coût par personne pour l'entretien de cet itinéraire national. Sans aide, ces municipalités devront diminuer les investissements en entretien préventif. À brève échéance, les dégradations nuiront à la qualité des aménagements, diminuant leur attrait touristique et comme équipement de loisirs. Et la diminution des patrouilles sur le réseau augmentera les usages indésirables. À moyen terme, c'est la sécurité des usagers qui sera affectée.

Une avarie due aux intempéries entraînera des fermetures de tronçons. **La Route verte risque donc de perdre son pouvoir de contribuer à l'offre touristique et à l'économie du Québec et de ses régions. En d'autres termes, la pérennité même de la Route verte est en jeu.**

« Le déploiement de la Route verte au cours des 20 dernières années s'appuie sur le partenariat et la concertation entre le gouvernement, Vélo Québec, le milieu municipal, les gestionnaires de réseaux cyclables et de multiples partenaires privés. »

LES PISTES DE SOLUTION

Afin d'assurer l'avenir de la Route verte, Vélo Québec, en collaboration avec l'Association des réseaux cyclables du Québec, a organisé un Forum sur l'avenir de la Route verte le 16 avril dernier. Cette proposition est le fruit des échanges de cet exercice de concertation et

met en relief des solutions de financement pour en assurer la pérennité à court, moyen et long termes d'un bout à l'autre du réseau. Nul ne peut contester l'engouement exercé par le vélo puisque le Québec compte plus de 4 millions d'adeptes de tous âges. Le financement pour garantir la pérennité de ce réseau en est d'autant plus pertinent.

La proposition

RÉTROSPECTIVE DES DÉMARCHES DE FINANCEMENT ÉVOQUÉES DANS LE PASSÉ

La proposition de Vélo Québec est élaborée à partir de l'enseignement des 20 premières années de la Route verte depuis son lancement en 1995. Au cours de cette période, différentes études et analyses ont été réalisées afin d'assurer le développement de l'itinéraire, sa mise en valeur, de même que l'accès au statut de véloroute de calibre international.

« L'entreprise privée peut, comme elle le fait déjà, jouer un rôle important dans l'apport de fonds sur les plans local et régional (immobilisations, commandites, etc.), mais ne peut pas se substituer au gouvernement dans la préservation de la vue d'ensemble et la pérennité du réseau panquébécois. »

Une première étude déposée par Vélo Québec au ministère des Transports en 1996¹ fait état de différentes sources de financement possibles, tant pour le développement que pour l'entretien de la Route verte. À partir de l'expérience canadienne et internationale, différentes options ont été passées en revue, notamment pour contribuer au financement de l'entretien des infrastructures :

- le financement **gouvernemental** (programmes spéciaux au Canada et aux États-Unis),
- le financement municipal,
- le financement par les **utilisateurs** (immatriculation, taxe à l'achat d'un vélo),
- et le financement par des **sources propres** (loterie, taxe sur l'essence, dons et commandites).

Bien que certaines de ces options présentent un intérêt à priori (notamment tarification de l'accès, taxe à l'achat d'un vélo, immatriculation), les processus administratifs coûteux et complexes ne rendraient pas l'opération rentable. Le potentiel de la commandite, documenté davantage dans l'étude *La Route verte, son entretien, sa pérennité* (2000)², est lui aussi évoqué, mais le marché québécois de la commandite est moins attiré par des activités d'entretien offrant peu de visibilité. De plus, la complexité de gestion d'un tel programme et les contraintes

qu'il peut engendrer à l'égard du traitement des commandites locales ou régionales nous ont conduits à ne pas retenir cette stratégie. De fait, les dons et les commandites existent régionalement la plupart du temps à des niveaux modestes.

En revanche, le financement public, sous une forme ou une autre, demeure aujourd'hui une composante essentielle à l'entretien ailleurs au Canada, aux États-Unis ou en Europe. En 2008, le ministère des Transports demande à Vélo Québec de réaliser une mise à jour des coûts d'entretien de la Route verte. Un travail est réalisé à partir des réflexions et de l'expertise unique développée par l'ensemble des partenaires et des gestionnaires municipaux des différentes portions de la Route verte³.

Récemment, le 16 avril dernier, les participants au Forum sur l'avenir de la Route verte poursuivaient cette réflexion dans la perspective qu'une proposition puisse être transmise au gouvernement du Québec afin de poursuivre le développement de la Route verte, d'assurer un entretien de qualité et donc sa pérennité pour les générations futures et l'économie du Québec.

LA PROPOSITION DE VÉLO QUÉBEC COMPORTE CINQ VOLETS :

- 1 le maintien d'un leadership gouvernemental et d'un ministère responsable du financement et du maintien de l'intégrité de la Route verte;
- 2 la détermination d'une source ou de plusieurs sources de financement propres;
- 3 la mise sur pied du Conseil de la Route verte;
- 4 la poursuite et la consolidation du réseau cyclable québécois en collaboration avec le milieu municipal;
- 5 la reconnaissance d'un statut particulier pour l'itinéraire panquébécois.

1- Vélo Québec. *Étude sur le financement de la Route verte*. Rapport final. Mai 1996. 123 p.

2- Vélo Québec. *La Route verte, son entretien et sa pérennité*. Rapport final. Décembre 2000. 39 p. et annexes.

3- Vélo Québec. *La Route verte et sa pérennité – Financement de l'entretien*. Décembre 2008. 16 p

1

Maintenir le leadership du ministère des Transports et obtenir l'appui d'autres ministères à la démarche

Le réseau de la Route verte est le vecteur des déplacements actifs dans les villes et en région. Il permet une connexion des centres villageois et des centres urbains entre eux. Il assure un fil conducteur de la mobilité active entre les régions à travers tout le territoire. La Route verte est une infrastructure de transport et le ministère des Transports (MTQ) est l'expert gouvernemental en la matière. De plus, la *Politique sur le vélo* de ce ministère encadre bien ce que signifie la Route verte : **une infrastructure qui**

contribue à la sécurité des déplacements actifs sur l'ensemble du territoire.

Le MTQ est un acteur majeur qui doit demeurer au cœur du développement et de la pérennité de la Route verte. Plus de 45 % de la Route verte se trouvent sur les routes provinciales et à cela s'ajoutent près de 800 km sur les anciennes emprises ferroviaires appartenant au gouvernement du Québec.

Le MTQ devrait néanmoins bénéficier de la collaboration des ministères qui

profitent des retombées de la Route verte (tourisme, activité physique, environnement et plein air). La Route verte permet à des milliers de jeunes de faire du vélo en famille en toute sécurité. Elle permet de créer des corridors verts qui sont autant de milieux propices à la biodiversité. C'est dans ce cadre que plusieurs ministères, déjà membres du comité interministériel de la Route verte, pourraient être invités à reconnaître la Route verte dans leur propre champ de compétence par l'entremise de leur politique, de leurs orientations et de leurs programmes.

« LE VOLET 4 DU PROGRAMME VÉLOCE (ENTRETIEN) :

- Encourageait les municipalités à réserver un budget spécifique à l'entretien de la Route verte (effet de levier);
- Permettait d'assurer une uniformité de la qualité de l'entretien, de la signalisation et du balisage d'un bout à l'autre du Québec;
- Faisait en sorte qu'était assurée la connectivité de tous les segments de la Route verte, hors route et sur route. »

- *Ministère du Tourisme* – Mise en marché et développement de produit de la Route verte – du réseau *Bienvenue cyclistes!* – en collaboration avec les ATR du Québec. La Route verte est mentionnée dans le plan de développement de l'industrie touristique 2012-2020, comme produit touristique de grande valeur.
- *Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques* – Reconnaissance de la contribution de la Route verte sur la réduction des gaz à effet de serre. Reconnaissance de la Route verte dans le contexte des allocations du Fonds vert.
- *Ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche* – Reconnaissance de l'importance de la Route verte pour la promotion de l'activité physique et de l'équipement de la Route verte comme équipement de loisirs - adaptation des programmes de financement des infrastructures en sport et en loisirs.

« On parcourt la Route verte à vélo, mais aussi à pied, en patins à roues alignées, en ski et en fauteuil roulant ou l'hiver en motoneige, en raquettes ou en ski de fond. Une évaluation très conservatrice sur la base d'une quarantaine de compteurs automatiques disposés en 2014 dans différentes régions du Québec indique au moins 5 millions de passages annuellement sur la Route verte. »

- *Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire* – Il doit être présent compte tenu de son rôle pour le développement et la planification des territoires et pour l'implication du monde municipal dans son développement.

2

Déterminer une source ou plusieurs sources de financement propres

Afin d'assurer la pérennité de la Route verte, déterminer une ou plusieurs sources de financement propres permettrait de maintenir un effort constant pour préserver les actifs. En 20 ans, la Route verte a nécessité des investissements publics (gouvernements et municipalités) d'environ 275 M\$.

« La Route verte profite à l'économie du Québec et de ses régions. Elle a été et continue d'être un moteur de développement, un important générateur d'investissements privés dans les petites et moyennes localités et dans les régions d'une façon globale. »

Cet investissement public permet que la Route verte soit en bon état et bénéficie d'une bonne image de marque, essentielle pour attirer des capitaux privés en dons ou en commandites. Le constat que nous avons dressé permet de cibler l'enjeu : les portions de la Route verte situées à l'extérieur du réseau

roucier soit, 1 950 km, sont menacées. Ces tronçons rendent accessible et sécuritaire la pratique du vélo aux usagers plus vulnérables : familles, enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite. Une aide particulière à ce type de section contribuerait à accroître la sécurité des cyclistes plus particulièrement dans les municipalités locales ou les régions où la capacité financière des municipalités est limitée.



Crédit photo : Nicolas Mercat

Nous proposons au gouvernement du Québec d'examiner deux options complémentaires :

2.1 PROGRAMME DÉDIÉ

Afin d'assurer l'uniformité, la cohérence et la qualité du réseau (sécurité, connexion, signalisation) il est impératif d'allouer des sommes spécifiques à l'entretien. Annuellement, une somme de 2 M\$ serait nécessaire. Combinée à la contribution des municipalités, elle permettra d'assurer l'entretien minimal requis. Ce levier est indispensable et particulièrement sur les tronçons hors des grands centres urbains où la densité de population ne permet pas d'assurer un financement viable. **À très court terme**, pour les années 2015 et 2016, cette somme pourrait être prélevée sur les 50 M\$ consacrés au programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal. Par la suite, d'autres mesures seraient prises.

2.2 CRÉATION D'UN FONDS CAPITALISÉ DE LA ROUTE VERTE

Nous croyons que la Route verte, par les bénéfices qu'en retirent le gouvernement et l'ensemble des régions touchées, mérite une solution pérenne. La mise en place d'un **fonds capitalisé** permettrait d'assurer à long terme la pérennité de la Route verte. Avec une aide financière de démarrage de la part du gouvernement, le Fonds de la Route verte serait complémentaire au programme spécifique et aiderait les municipalités à financer la Route verte. Ce fonds pourrait par la suite être bonifié par des dons ou des commandites en provenance de l'entreprise privée et générer annuellement une somme suffisante pour aider à l'entretien, à l'amélioration et la mise en valeur du réseau. Ce Fonds pourrait être géré par un organisme indépendant, le **Conseil de la Route verte**.

3

Créer le Conseil de la Route verte

À l'initiative de Vélo Québec, en collaboration avec le gouvernement du Québec, Vélo Québec serait en mesure de mettre en place, en une année, le Conseil de la Route verte. Ce dernier serait composé de 15 représentants du monde des affaires, acteurs de l'industrie du tourisme, du vélo, des municipalités, de la santé et des usagers directement concernés par la Route verte. Le gouvernement du Québec y serait représenté.

Le Conseil de la Route verte favoriserait la concertation et serait un ambassadeur de la Route verte. Il agirait pour :

- augmenter la portée des actions gouvernementales en faveur de la pérennité de la Route verte;
- susciter les investissements de l'entreprise privée;
- définir les paramètres de redistribution des fonds.

« Au-delà des taxes liées à cette activité perçues par le gouvernement du Québec, un ensemble d'entreprises bénéficient directement de ces dépenses touristiques : 500 établissements certifiés *Bienvenue cyclistes*, auxquels s'ajoutent la restauration, les attractions touristiques, les produits régionaux, etc. »

« Six millions de Québécois habitent une ville située sur ou à moins de 1 km de la Route verte. Les seules retombées économiques du Parc linéaire le P'tit Train du Nord étaient de plus de 16 M\$ en 2007, pour le vélo seulement, l'achalandage du parc a doublé depuis. En plus, les retombées de la motoneige et du ski de fond s'additionnent. »



Crédit photo : Tourisme Laurentides

4

Consolider et poursuivre le développement du réseau cyclable québécois en collaboration avec le milieu municipal

Avec la *Politique sur le vélo* et les différents programmes d'aide mis en place, les actions reliées à la Route verte et à l'ensemble du réseau cyclable répondent aux orientations stratégiques du ministère des Transports.

La Route verte appuie aussi l'idée d'accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif, de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration du bilan routier, en plus de s'appuyer sur la concertation avec le milieu municipal.

C'est pourquoi il nous apparaît essentiel de préserver les volets 1, 2 et 3 du programme Véloce⁵ et d'en assurer le financement.

VOLET 2

DÉVELOPPEMENT DE LA ROUTE VERTE ET DE SES EMBRANCHEMENTS

Dans l'état d'avancement de la Route verte au 31 octobre 2014, Vélo Québec estimaient à 23,5 M\$ les investissements requis afin de compléter la Route verte. Nous proposons d'intégrer graduellement des sommes afin d'atteindre une cible de 4 M\$ par année. Ce levier est indispensable pour inciter les municipalités à investir dans la Route verte.

VOLET 3

CONSERVATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ACTIF

Cette enveloppe est allouée à des réfections majeures pour un réseau qui a 20 ans et pour lequel des mises aux normes et des travaux majeurs doivent être faits. Elle permet d'assurer une qualité à l'infrastructure de base, ce qui a un effet direct sur la sécurité des utilisateurs. Nous proposons d'intégrer graduellement une somme pour atteindre 4 M\$ par année pour répondre aux exigences du réseau.

« Les excursionnistes et les touristes qui empruntent la Route verte contribuent à la vitalité des économies régionales : le touriste à vélo dépense davantage, voyage souvent et pour de plus longues périodes que le touriste d'agrément « typique »⁴. De plus, en effectuant des séjours en juin et en septembre, le touriste à vélo permet d'allonger la saison touristique au Québec. »

VOLET 1

DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ACTIFS DANS LES PÉRIMÈTRES URBAINS

Investir en transport actif c'est investir dans la sécurité des déplacements à pied et à vélo. Le ministère des Transports a un rôle d'accompagnement majeur qu'il ne peut abandonner afin de poursuivre et de consolider l'ensemble du réseau cyclable québécois. Les investissements devront évoluer avec la demande qui est et sera en croissance dans les prochaines années.



Crédit photo : Mathieu Lamarre

4- *Tourisme à vélo au Québec – Portrait de la clientèle*. Chaire de tourisme TRANSAT. Février 2015.

5- Le programme Véloce II a pour objectifs :

- de soutenir l'effort municipal en vue d'un transfert modal vers les transports actifs;
- de parachever la Route verte;
- de développer des interconnexions régionales et locales à la Route verte;
- de développer des infrastructures favorisant des déplacements actifs efficaces, sécuritaires et concurrentiels comparativement aux autres modes de transport en milieu urbain;
- d'améliorer les réseaux cyclables existants pour en rehausser l'attractivité et la sécurité;
- de réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les déplacements des personnes.

5

Accorder à la Route verte un statut particulier

Plusieurs grands itinéraires piétons ou cyclistes à travers le monde bénéficient d'une reconnaissance ou d'un statut particulier. C'est le cas, bien sûr, de la route des pèlerins, le *Camino francés* en Espagne qui a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1993. Plus près de nous, le Sentier des Appalaches (Appalachian Trail) jouit d'une protection particulière du gouvernement fédéral américain depuis 1968 en vertu du National Trails System Act. Il en est de même du Pacific Crest Trail, parcourant l'Ouest américain depuis le Mexique jusqu'au Canada. En France, le statut juridique de la Voie Verte a été défini par un décret (2004-998) modifiant le *Code de la route* qui définit la Voie Verte comme « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Ce statut assure ainsi une protection aux voies cyclables.

Le fait d'accorder une forme de reconnaissance officielle à La Route verte :

- lui donnerait de *facto* un statut particulier dans la planification du territoire;
- faciliterait l'obtention du financement par le biais de divers programmes gouvernementaux pour son développement ainsi que son entretien;
- préserverait l'intégrité du réseau (abandon de tronçons, fermeture ou changement de fonction).

Ultimement, ce statut permettrait la préservation de l'itinéraire pour les générations futures.

« Les sondages auprès des touristes montrent que la Route verte est un critère d'importance dans le choix du Québec comme destination vélo. La qualité des routes et la sécurité des circuits sont les deux premiers critères considérés lors de ce choix, critères tributaires de l'entretien. »



Crédit photo : Commission de la capitale nationale



En 2008, la Route verte a obtenu
LA PREMIÈRE POSITION PARMIS
LES DIX PLUS BELLES VÉLOROUTES AU MONDE
selon le *National Geographic*.

CONCLUSION

L'annonce du désengagement du gouvernement concernant l'entretien de la Route verte a conduit à la mobilisation d'un nombre important d'acteurs issus de différents milieux: communauté cycliste, organismes en environnement, municipalités, milieu des affaires, etc. Ceux-ci ont utilisé différentes tribunes pour témoigner leur attachement à la Route verte. Au-delà de 27 000 cyclistes ont répondu à l'appel en relayant le message SOS Route verte. Une vingtaine de personnalités influentes issues du monde sportif, du milieu des affaires, du monde touristique et du domaine artistique ont signé une lettre ouverte adressée au premier ministre du Québec, M. Couillard, réclamant le maintien du programme d'entretien. Des régions ont interpellé Vélo Québec. Enfin, un Forum sur l'avenir de la Route verte s'est tenu à Québec le 16 avril dernier et a réuni plus de 80 élus municipaux et intervenants régionaux de toutes les régions.

Tout au long des discussions et des échanges qui ont eu lieu ces derniers mois, un constat a été fait. L'abolition de ce programme d'entretien de la Route verte, sans alternatives de nouvelles sources de financement, menace sérieusement la pérennité de la Route verte et prive le Québec de ses nombreuses retombées positives pour la santé des personnes et le bien-être économique des régions. Ce joyau représente un important moteur de développement économique reconnu à travers le monde et qui engendre des revenus fiscaux bien supérieurs à ce que coûte au gouvernement le programme pour l'ensemble de la province. Ce réseau cyclable contribue largement au développement économique et touristique des régions et au bien-être des Québécois.



Crédit photo : Gilles Morneau

Avec le présent document, nous avons voulu présenter des idées concrètes pour contribuer à la recherche d'une solution novatrice en faveur de la pérennité de la Route verte. Nous demandons au gouvernement du Québec et particulièrement au ministère des Transports de manifester son engagement et de réitérer son leadership en faveur de la Route verte qui, bien plus qu'un réseau cyclable, est un fabuleux levier de développement économique, qui illustre en plus la formidable capacité de mobilisation de la population québécoise, tant en matière de participation directe (incluant le bénévolat des individus) que de contribution aux investissements financiers.

velo.qc.ca

