



Cyclisme : Soutenir la croissance économique au Canada

Préparé par Vélo Canada Bikes pour le Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations prébudgétaires

Présenté le 3 août 2018

Investir dans le cyclisme et le transport actif : Soutenir la croissance économique au Canada

Recommandations pour le gouvernement du Canada

En collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, la Fédération canadienne des municipalités, l'Assemblée des Premières Nations et d'autres intervenants mettent en œuvre les recommandations suivantes :

Recommandation n° 1 : Élaborer un volet de financement conçu pour faire rapidement progresser le développement et l'amélioration de l'infrastructure de transport actif et la modération du trafic connexe dans l'ensemble des municipalités et des régions rurales au Canada.

Recommandation n° 2 : Établir un forum au niveau national afin de consulter, d'échanger et d'élaborer un plan visant à faire en sorte qu'un plus grand nombre de personnes et de biens se déplacent en vélo dans une grande variété de contextes canadiens, notamment les communautés urbaines, rurales et éloignées.

Recommandation n° 3 : Amener Statistique Canada à recueillir des données qui assureront une surveillance adéquate ainsi que la production de rapports sur la prévalence, le potentiel et la sécurité du cyclisme dans les municipalités canadiennes. Avoir recours à ces données pour se fixer des objectifs communs atteignables relatifs aux modes de transport et fondés sur des données probantes, sur cinq et dix ans, pour le cyclisme.

L'investissement dans le cyclisme représente une occasion très peu exploitée en ce qui a trait à la croissance économique au Canada. Si un plus grand nombre de Canadiens étaient en mesure de se servir de leur vélo en toute sécurité pour leur transport quotidien, on pourrait profiter d'importantes retombées économiques, notamment : une augmentation de la productivité économique grâce à une main-d'œuvre en meilleure santé et plus productive; une plus grande mobilité et plus d'épargne personnelle pour les Canadiens; la facilitation de l'acquisition de compétences et de l'accès à des occasions d'emploi pour les groupes désavantagés et une augmentation des recettes des entreprises et touristiques.

L'augmentation de la pratique du vélo contribuerait également à contrer les coûts économiques négatifs imposés à la société sous forme de congestion par les véhicules motorisés; les accidents de la route; le manque d'activité physique et la mauvaise santé; la pollution; et les coûts politiques et environnementaux du maintien de l'approvisionnement en combustible fossile.

AVANTAGES ÉCONOMIQUES DU VÉLO

Les études démontrent de façon répétée les avantages économiques de l'augmentation de la pratique du vélo. Les calculs des médecins hygiénistes en chef de la région du Grand Toronto indiquent que la valeur des avantages économiques nets d'un changement des habitudes de transport au profit de déplacements en vélo (5 %), de la marche (5 %) et du transport en commun (9,8 %) s'élèverait à 15 milliards de dollars en 2030, en raison de la seule réduction des temps de déplacement¹. De même, on peut lire dans les recherches américaines qu'une augmentation de 3,4 % du taux total de déplacements en vélo et de la marche se traduirait par un avantage économique (le fait d'éviter de conduire un véhicule, les économies de carburant, les réductions de CO₂ et l'activité physique) de 6,3 milliards de dollars américains par année². En outre, une étude du Royaume-Uni prédit que, si les taux de déplacements en vélo augmentaient (2 % de tous les déplacements – environ comme le Canada) pour s'établir à 10 % en 2025 et à 25 % en 2050, la valeur des avantages cumulatifs atteindrait presque 350 milliards de dollars américains³.

LE CYCLISME AMÉLIORE LA PRODUCTIVITÉ ET L'APPRENTISSAGE EN MILIEU DE TRAVAIL

Les gens qui se déplacent en vélo sont plus productifs au travail et généreront un avantage concurrentiel pour le Canada. La National Institute of Health & Clinical Excellence du Royaume-Uni a trouvé que « les employés qui se rendent au travail en vélo sont plus en forme, en meilleure santé, plus heureux et moins susceptibles de prendre leurs jours de congé de maladie⁴ ». Simultanément, Sustrans, organisation de recherche sur le transport du Royaume-Uni, en est arrivée à la conclusion que les gens qui font du vélo sur le National Cycle Network prennent la moitié moins de jours de congé de maladie que la moyenne des travailleurs du Royaume-Uni⁵.

Des preuves du même genre indiquent que l'activité physique a une influence positive sur les aptitudes cognitives, les attitudes et le comportement en milieu scolaire chez les enfants à l'école^{6, 7}.

¹ D. Mowat et al., *Improving health by design in the greater Toronto-Hamilton area. A report of medical officers of health in the GTHA*, 2014, <https://www.peelregion.ca/health/resources/healthbydesign/pdf/moh-report.pdf>.

² Rails to Trails Conservancy, *Active Transportation for America. The Case for Increased Federal Investment in Bicycling and Walking*, <https://www.railstotrails.org/resourcehandler.ashx?id=2948>.

³ R. Lovelace et al., *The Economic Cycle. Quantifying the benefits of getting England cycling*, 2015, https://itsleeds.files.wordpress.com/2015/02/economic_cycle_exec_summary.pdf.

⁴ Les directives de la *National Institute of Health & Clinical Excellence* (NICE) montrent qu'en moyenne, les programmes d'activité physique peuvent réduire les taux d'absentéisme de 20 % en aidant le personnel à atteindre les niveaux d'activité physique hebdomadaires recommandés, *Public Health Guidance PH13*, 2008 [TRADUCTION].

⁵ YouGov, sondage *2013 Commute and Exercise Survey* commandé par Sustrans.

⁶ U.S. Department of Health and Human Services, Centers for Disease Control and Prevention, *The Association Between School-Based Physical Activity, Including Physical Education, and Academic Performance*.

⁷ K. Wang, « Self-esteem and cognitive development in the era of the childhood obesity epidemic », *Obesity Reviews*, 2008, vol. 9, n° 6, p. 615-628.

Malheureusement, seulement un tiers des jeunes Canadiens ont recours à un transport actif pour se rendre à l'école⁸.

LE CYCLISME FAIT DIMINUER LA CONGESTION AUTOMOBILE ET RENFORCE LA MOBILITÉ

Selon le C.D. Howe Institute, le coût total de la congestion automobile dans la région du Grand Toronto peut atteindre 11 milliards de dollars par année⁹. La Chambre de commerce du Canada a fait remarquer que la congestion automobile à Toronto, à Vancouver et à Montréal prolonge les déplacements des Canadiens de 88 millions d'heures, fait diminuer la productivité et la qualité de vie des employés et fait augmenter le temps nécessaire pour le déplacement de biens.

Le vélo, souvent combiné avec le transport en commun et la marche, présente un moyen prometteur d'amélioration de la mobilité. Souvent, les particuliers et les entreprises qui font appel au transport actif tirent parti d'une façon de se déplacer en ville plus rapide, plus économique et plus saine. **Il y a place à l'amélioration de la mobilité chez les Canadiennes**, qui sont beaucoup moins susceptibles de se déplacer en vélo que les Canadiens¹⁰. Selon des spécialistes nord-américains, l'absence de conditions sécuritaires constitue un important facteur d'explication de ce phénomène^{11, 12}.

ÉCONOMIES DE COÛTS POUR LES PARTICULIERS ET LES FAMILLES

Au Canada, le coût de revient pour le propriétaire d'un seul véhicule s'élève environ à 10 000 \$ par année¹³, ce qui indique un grand potentiel d'épargne personnelle pour les cas où les déplacements en voiture peuvent être remplacés par le vélo et la marche.

LE CYCLISME ET LE CYCLISME TOURISTIQUE SONT BONS POUR LES AFFAIRES

À l'heure actuelle, environ 2,5 millions de Canadiens indiquent chaque année qu'ils utilisent le vélo lors de leurs déplacements à l'extérieur de la ville, et il y a encore beaucoup de place pour la croissance¹⁴. Au Québec seulement, le cyclisme (y compris le commerce de détail et les services) et le cyclisme touristique génèrent des dépenses annuelles de 1,2 milliard de dollars, et des recettes fiscales de 65 millions de dollars et de 150 millions de dollars pour les gouvernements fédéral et du Québec respectivement¹⁵. Au Québec, dans l'ensemble, le commerce du vélo et l'industrie du tourisme créent l'équivalent de 10 000 emplois¹⁶.

LE CYCLISME POUR CONTRER LES COÛTS ÉCONOMIQUES NÉGATIFS SUR LA SOCIÉTÉ

Réduction des coûts environnementaux

Par habitant, le Canada affiche un des taux les plus élevés de déplacements en automobile (plus de 80 %), et son taux d'émissions de dioxyde de carbone, pour le transport routier et ferroviaire, compte parmi les plus élevés (environ 4 000 tonnes)¹⁷. Notre secteur du transport est responsable de 24 % de nos émissions de gaz

⁸ Canadian Fitness and Lifestyle Research Institute, 2010 *Physical Activity Monitor*; Bulletin 12, *Transportation among children and youth*, Ottawa, Canadian Fitness and Lifestyle Research Institute, 2012.

⁹ B. Dachis, C.D. Howe Institute, *Cars, Congestion and Costs: A New Approach to Evaluating Government Infrastructure Investment*, https://www.cdhowe.org/sites/default/files/attachments/research_papers/mixed/Commentary_385_0.pdf.

¹⁰ P.L. Morin-Ramage, Rapports sur la santé de Statistique Canada, *La pratique de la bicyclette au Canada*, 2017.

¹¹ T. Slavin, « If there aren't as many women cycling as men...you need better infrastructure », *The Guardian*, 9 juillet 2015, <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/09/women-cycling-infrastructure-cyclists-killed-female>.

¹² D. Tao, « In Urban Cycling, a Gender Gap Persists », *New York Times*, City Room, Blogging from the five boroughs, <https://cityroom.blogs.nytimes.com/2009/06/30/in-urban-cycling-a-gender-gap-persists/>.

¹³ Association canadienne des automobilistes, <https://www.caa.ca/caa-provides-real-picture-of-annual-driving-costs/> [EN ANGLAIS SEULEMENT].

¹⁴ Lang Research Inc., Le marché touristique canadien, *Le cyclisme chez les touristes effectuant un voyage de plus de 24 heures*, 2007, http://www.mtc.gov.on.ca/fr/research/travel_activities/tams_cycling_cdn.shtml.

¹⁵ Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec en 2015*, <http://www.velo.qc.ca/documents/?mag=1%C3%A9tat-du-v%C3%A9lo-au-qu%C3%A9bec-1%C3%A9tat-du-v%C3%A9lo-au-qu%C3%A9bec-en-2015/0475317001464362559>.

¹⁶ Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec en 2015*, <http://www.velo.qc.ca/documents/?mag=1%C3%A9tat-du-v%C3%A9lo-au-qu%C3%A9bec-1%C3%A9tat-du-v%C3%A9lo-au-qu%C3%A9bec-en-2015/0475317001464362559>.

¹⁷ R. Buehler, J. Pucher, « Sustainable Transport in Freiburg. Lessons from Germany's Environmental Capital », *International Journal of Sustainable Transportation*, 2011, vol. 5, p. 43-70.

à effet de serre (GES), 12 % de ce chiffre provenant des véhicules des particuliers¹⁸. Les changements climatiques entraînent des coûts économiques importants, notamment les coûts liés aux temps violents (par exemple, secours aux sinistrés et augmentation des frais d'assurance) et aux dommages à l'infrastructure publique (par exemple, routes, égouts, ponts et barrages). Un changement vers le cyclisme, dans nos modes de déplacements, fera baisser notre taux d'émissions de GES. En favorisant la réduction des émissions de GES, le cyclisme et le transport actif font une contribution importante au ralentissement des changements climatiques.

LE RENFORCEMENT DU CYCLISME PERMETTRA DE RÉDUIRE LES COÛTS LIÉS AUX SOINS DE SANTÉ

Les économies en matière de soins de santé augmenteront principalement en raison d'une augmentation de l'activité physique et d'une réduction de la pollution de l'air. Au Canada, moins de 10 % des enfants et des jeunes et moins de 20 % des adultes atteignent les objectifs officiels en matière d'activité physique¹⁹. Chaque année, l'inhalation de l'air pollué est responsable de 21 000 décès chez les Canadiens, et son coût économique annuel est de 8 milliards de dollars²⁰. Selon les médecins hygiénistes en chef de la région du Grand Toronto, l'augmentation des taux d'utilisation du vélo, du transport en commun et de la marche permettrait d'éviter 338 décès prématurés par année dans la région du Grand Toronto, avec un avantage économique annuel correspondant de 2,2 milliards de dollars²¹.

POTENTIEL DE CROISSANCE POUR LE CYCLISME AU CANADA

On observe un fort potentiel d'augmentation de la pratique de tous les types de cyclisme au Canada. De nombreux pays (par exemple, la Finlande, le Danemark et le nord de la Suède) dont les caractéristiques sont notoirement semblables en ce qui a trait à la taille, à la densité de la population, au climat et au nombre de propriétaires de voitures, réussissent tout de même à afficher des taux d'utilisation du vélo 4 à 10 fois plus élevés que ceux que l'on peut habituellement constater au Canada pour les mêmes investissements dans les pistes cyclables²².

Il est révélateur que la réelle possibilité d'augmentation des taux d'utilisation du vélo chez les Canadiens repose sur le fait que plus de 40 % de tous les Canadiens se déplacent déjà en vélo au moins une fois par année²³ et que, dans plusieurs villes canadiennes, on retrouve des quartiers où le vélo est le principal mode de transport pour plus de 30 % des résidents²⁴. Ces résultats sont comparables aux taux à l'échelle des villes de pays chefs de file en la matière. Enfin, le cyclisme est très abordable et souple, ce qui fait qu'il convient non seulement aux grands centres urbains, mais également aux plus petites villes et aux collectivités de régions rurales et éloignées où de nombreux citoyens pourraient fortement bénéficier de meilleures options en matière de mobilité.

¹⁸ Environnement et Changement climatique Canada, *Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement. Émissions de gaz à effet de serre*, 2017, http://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/18F3BB9C-43A1-491E-9835-76C8DB9DDFA3/GHGEmissions_FR.pdf.

¹⁹ Statistique Canada, *Tableau 117-0019 – Distribution de la population à domicile selon s'ils rencontrent/ne rencontrent pas les Directives canadiennes en matière d'activité physique, par sexe et groupe d'âge (occasionnel (pourcentage))*.

²⁰ Association médicale canadienne, *L'air qu'on respire : le coût national des maladies attribuables à la pollution atmosphérique*, rapport sommaire, Ottawa (Ontario), 2008.

²¹ *Ibid.*

²² European Platform on Mobility Management, *TEMS - the EPOMM modal split tool: About TEMS*, http://www.epomm.eu/tems/about_tem.html.

²³ P. L. Morin-Ramage, *Rapports sur la santé de Statistique Canada, La pratique de la bicyclette au Canada*, n° de catalogue 82-003-X, ISSN 1209-1367, 2017.

²⁴ Census Mapper, *Bike to Work*, Canada Census 2016, <https://censusmapper.ca/maps/972#11/49.2750/-123.1059>.

RECOMMANDATIONS

- 1. Élaborer un volet de financement conçu pour faire rapidement progresser le développement et l'amélioration de l'infrastructure de transport actif et la modération du trafic connexe dans l'ensemble des municipalités et des régions rurales au Canada.**

Si l'on veut que le cyclisme et la marche gagnent en popularité au Canada, l'infrastructure du transport actif ainsi que le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons qui y sont associés doivent s'améliorer. Comme on peut le lire dans des sondages récents, la grande majorité des Canadiens souhaite une infrastructure cyclable davantage réservée²⁵. Un volet de financement du gouvernement fédéral est nécessaire afin d'assurer un investissement suffisant dans l'infrastructure du transport actif au Canada.

- 2. Établir un forum au niveau national afin de consulter, d'échanger et d'élaborer un plan visant à faire en sorte qu'un plus grand nombre de personnes et de biens se déplacent en vélo dans une grande variété de contextes canadiens, notamment les communautés urbaines, rurales et éloignées.**

Le Canada a besoin d'un plan sur les façons de faire progresser le transport actif partout au pays. Ce plan pourrait aider à guider les investissements dans l'infrastructure, s'attaquer aux traditions anciennes accordant une importance particulière à l'automobile en matière d'ingénierie, de planification et de comportement et prendre en considération les besoins de toutes les collectivités canadiennes, qu'elles soient rurales ou urbaines. Bien que l'expertise canadienne en matière de transport actif connaisse une croissance rapide, un forum sur les pratiques exemplaires à l'échelle nationale pouvant se traduire par un plan détaillé pour le transport actif au Canada permettrait d'effectuer des progrès rapides, qui sont absolument nécessaires.

- 3. Amener Statistique Canada à recueillir des données qui assureront une surveillance adéquate ainsi que la production de rapports sur la prévalence, le potentiel et la sécurité du cyclisme dans les municipalités canadiennes. Avoir recours à ces données pour se fixer des objectifs communs atteignables relatifs aux modes de transport et fondés sur des données probantes, sur cinq et dix ans, pour le cyclisme au Canada.**

Si l'on veut assurer l'efficacité de l'investissement, il est nécessaire d'avoir une bonne compréhension des comportements actuels, en cours d'évolution et potentiels en matière de cyclisme, ainsi que des renseignements sur la sécurité et des défis supplémentaires auxquels il faut faire face pour faire augmenter les taux d'utilisation du vélo. Pour garantir un engagement à long terme et mesurer les progrès, on devrait fixer des objectifs fondés sur des données probantes sur cinq et dix ans pour l'augmentation des taux globaux d'utilisation du vélo.

²⁵ L. Pelley, *CBC News*, 31 juillet 2018. Selon les résultats du sondage, 80 % des résidents de Toronto sont en faveur de l'aménagement de pistes cyclables protégées : <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/bike-lane-poll-toronto-1.4766745> [EN ANGLAIS SEULEMENT].