



Des intentions à l'action : financer durablement la mobilité active et sécuritaire

**Mémoire de Vélo Québec présenté
dans le cadre des consultations
prébudgétaires 2026–2027**

À propos de Vélo Québec

Vélo Québec a pour mission de développer la culture vélo pour toutes et tous, partout au Québec. Organisme national de loisir reconnu par le gouvernement du Québec, Vélo Québec promeut l'utilisation du vélo à des fins de loisirs, de tourisme, ou comme moyen de transport actif, afin d'améliorer la santé et le bien-être de la population, contribuer à la vitalité économique de nos régions et faire face à nos défis environnementaux.

Détenteur d'une expertise unique et originale, Vélo Québec fait figure de référence en planification, développement et gestion des infrastructures cyclables. Son savoir-faire est mis à profit dans le milieu municipal et auprès des acteurs engagés dans la transition vers une mobilité durable.

En plus de ses événements, ses voyages, ses publications et son expertise technique, Vélo Québec coordonne des programmes d'éducation et de mobilisation et veille au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte.

Vélo Québec est également un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec s'est doté d'orientations ambitieuses en matière de mobilité durable, de sécurité routière, de santé publique et de lutte contre les changements climatiques. Ces politiques reconnaissent toutes le rôle structurant du transport actif et collectif dans l'atteinte de nos objectifs économiques, environnementaux et sociaux.

Cependant, un écart persiste entre les objectifs affirmés et les moyens déployés pour les atteindre. Pourtant, s'engager en faveur du transport actif demeure sans aucun doute un investissement rapide, peu coûteux et aux retombées tangibles à court terme.

La cohérence des actions publiques constitue aujourd'hui un enjeu central. Les programmes de financement liés à la mobilité active, à la sécurité routière et au transport collectif demeurent fragmentés, parfois insuffisamment arrimés entre eux et, dans certains cas, en tension avec d'autres décisions budgétaires ou fiscales. Les signaux envoyés aux municipalités, aux organisations et aux citoyens doivent être clairs : si le Québec souhaite réellement réduire la dépendance à l'auto-solo, améliorer la sécurité des usagers vulnérables et diminuer ses émissions de GES, ses choix budgétaires et programmatiques doivent converger vers ces objectifs.

Cette cohérence est également nécessaire sur le plan fiscal. Les mesures actuelles continuent, dans certains cas, de favoriser indirectement l'usage de l'automobile, alors que les orientations gouvernementales appellent à un transfert vers les modes durables. De la même manière, les sommes dédiées à la transition écologique et à la mobilité durable doivent être protégées et utilisées conformément à leur finalité. La crédibilité de l'action publique repose sur l'alignement entre les engagements pris et les investissements réalisés.

L'efficacité des interventions constitue un second enjeu majeur. La multiplication des programmes, des cadres normatifs et des appels à projets entraîne un alourdissement administratif important pour les municipalités, les organismes et les ministères eux-mêmes. Cette fragmentation limite la capacité de planifier des projets structurants et d'envergure. Une approche reposant sur des sources de financement stables, pluriannuelles et mieux intégrées permettrait de réduire les délais, de sécuriser les investissements et d'optimiser l'utilisation des fonds publics.

À cela s'ajoute la nécessité d'adapter les enveloppes financières à la hausse réelle des coûts de réalisation. Les infrastructures et les projets liés à la mobilité durable n'échappent pas à l'inflation des matériaux, de la main-d'œuvre et des services professionnels. Des montants non indexés ou inchangés depuis plusieurs années réduisent progressivement la portée des programmes et compromettent l'atteinte des cibles gouvernementales. À l'instar d'autres leviers fiscaux, les mécanismes de financement doivent évoluer pour refléter les coûts actuels.

Enfin, la réussite des politiques de mobilité repose sur un partenariat solide entre le gouvernement du Québec et les municipalités. Ces dernières assument une part déterminante de la mise en œuvre des mesures en sécurité routière, en aménagement et en transport actif. Pour répondre aux attentes exprimées dans les stratégies gouvernementales, notamment en matière de sécurité routière, le gouvernement doit assumer sa juste part du financement et offrir aux milieux locaux des conditions stables et prévisibles.

Le présent mémoire s'inscrit dans cette perspective. Les recommandations formulées visent à renforcer la cohérence, l'efficacité et la prévisibilité des investissements publics en mobilité durable, afin de permettre au Québec d'atteindre pleinement ses objectifs en matière de santé, de climat, de sécurité et de développement économique régional.

Recommandation 1 : Bonifier les programmes de financement soutenant les collectivités

Recommandation 2 : Assurer un financement pérenne, prévisible et à la hauteur des besoins pour éduquer les jeunes générations aux déplacements actifs

Recommandation 3 : Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail

Recommandation 4 : Soutenir les opérateurs de transport interurbain et l'intermodalité de leurs services pour améliorer l'accès à nos régions

Recommandation 1 : Bonifier les programmes de financement soutenant les collectivités

Il existe aujourd'hui plusieurs programmes d'aide financière pour développer des projets en faveur d'une mobilité active sécuritaire. Ces programmes s'adressent autant aux municipalités, aux employeurs qu'aux organisations de la société civile. Si nous ne pouvons que saluer l'existence de ces leviers afin de bâtir un Québec plus durable et résilient, il convient cependant de souligner que certaines modifications dans le cadre normatif de ces programmes leur permettraient d'être plus efficaces.

1.1 : Transport Actif en Périmètre Urbains (TAPU)

Le *Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains* (TAPU), porté par le MTMD, vise à accroître la part modale des déplacements actifs en milieu urbain afin de réduire les GES associés aux déplacements des personnes, et à améliorer la sécurité des usagers vulnérables de la route. Ce programme avait également été identifié dans le cadre du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 comme le véhicule budgétaire devant permettre aux municipalités de faire face à leurs nouvelles obligations de sécurisation des abords des écoles. Or lors du dernier exercice budgétaire, l'enveloppe du TAPU a été réduite de presque 50%, passant de 38M\$ à 20M\$. Cela a eu pour conséquence directe et concrète d'écarter 34 projets pourtant admissibles. Pourtant, le même MTMD a inscrit dans la mesure 15.1 de son plan d'action en sécurité routière 2023-2028 qu'il est nécessaire « d'augmenter la part de financement du MTMD pour la réalisation de projets d'aménagement favorisant les déplacements actifs sécuritaires en vertu du TAPU et du PAFFSR »¹. Non seulement le dernier exercice budgétaire ne permettrait pas d'atteindre la cible qui était fixée, mais en plus allait-il dans la direction opposée en réduisant les sommes disponibles pour sécuriser nos rues, et particulièrement aux abords des écoles.

Face à ces constats, et dans un contexte de renouvellement du cadre normatif du TAPU pour la période 2025-2028, il nous apparaît impératif de porter l'enveloppe du TAPU à son niveau de 2024-2025, soit 30M\$, et même de la bonifier afin de répondre aux exigences imposées aux municipalités en matière de sécurisation de leurs rues.

¹ Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, page 25 ;

https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/Plan-action-securite-routiere/Plan_action_securite_routiere_2023-2028.pdf

1.2 : Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)

Le Programme d'aide aux infrastructures de transport actif – Véloce III soutient le développement, l'amélioration et l'entretien des infrastructures cyclables et piétonnes au Québec afin de favoriser les déplacements actifs. Il s'inscrit dans les objectifs de la Politique de mobilité durable 2030 et contribue à la réduction des émissions de GES, à l'amélioration de la santé publique et au dynamisme économique régional.

Le programme reconnaît la Route verte comme un réseau structurant d'intérêt national et appuie également ses embranchements régionaux. Il répond à un double besoin : consolider un réseau vieillissant et poursuivre son expansion stratégique.

Au-delà du transfert modal vers les modes actifs et d'une meilleure accessibilité au territoire, Véloce III constitue un important levier de développement économique et touristique. Le tourisme à vélo génère des retombées économiques significatives, attire une clientèle en croissance et favorise un développement touristique responsable, mieux réparti sur le territoire.

Toutefois, les besoins en infrastructures sécuritaires et connectées dépassent les moyens actuels du programme, particulièrement en matière d'entretien. Cette dimension est couverte par le Volet 3 du programme, qui a pour objectif d'assurer la pérennité, la qualité et le bon fonctionnement de la Route verte ainsi que des itinéraires cyclables régionaux reconnus qui s'y rattachent. Ce volet finance les activités d'entretien nécessaires et soutient les organismes admissibles dans l'exploitation et le maintien de ces actifs, afin de garantir des déplacements actifs sécuritaires et de soutenir un tourisme durable.

Les travaux admissibles comprennent notamment :

- l'entretien saisonnier de la chaussée (nettoyage, réparations ponctuelles, drainage) ;
- l'entretien et le remplacement de la signalisation et du balisage ;
- l'entretien des équipements connexes (ouvrages d'art, mobilier, haltes, éclairage) ;
- l'entretien paysager (contrôle de la végétation, collecte des déchets).

La participation du programme ne peut excéder 50 % des dépenses admissibles. Or, les montants accordés pour chaque type d'infrastructure n'ont pas été révisés depuis plusieurs années.

Travaux admissibles	Coûts maximaux admissibles	Aide financière maximale
Entretien d'une piste cyclable ou d'un sentier polyvalent	3 500 \$/km	1 750 \$/km
Entretien d'une bande cyclable ou accotement revêtu	1 750 \$/km	875 \$/km
Entretien d'une chaussée désignée, vélorue ou rue partagée	120 \$/km	60 \$/km

Les données recueillies auprès de gestionnaires des réseaux admissibles permettent de constater que les montants alloués ne permettent même pas les interventions minimales comme des corrections de ponceaux ou des travaux liés au drainage. Sur la base de travaux menés récemment, les gestionnaires ont pu établir que les coûts réels d'entretien sont bien plus élevés que les coûts admissibles, et peuvent s'élever à 12,000 \$/km, en tenant compte des besoins d'entretien de la surface, du nettoyage et du reprofilage des fossés, par exemple.

Le constat est clair : ces montants sont aujourd'hui insuffisants pour permettre aux gestionnaires d'assurer un entretien adéquat des infrastructures cyclables. Cette situation met en péril le maintien en état de ces actifs.

Les montants ne tiennent pas compte du vieillissement des infrastructures, dont certaines ont près de 30 ans, ni de la nature de certains travaux majeurs, comme la réfection de ponceaux, qui peuvent coûter plusieurs centaines de milliers de dollars.

À la lumière de plusieurs échanges avec des gestionnaires de tronçons de la Route verte, nous formulons les recommandations suivantes :

1. Augmenter le plafond de l'aide maximale admissible à 12 000 \$/km afin de refléter les coûts réels d'entretien en 2026 ;
2. Hausser le taux d'aide à 60 % (plutôt que 50 %), pour permettre aux MRC de maintenir leur capacité financière sans réduire l'entretien ;
3. Créer un volet spécifique pour les infrastructures vieillissantes (ponceaux, drainage, ouvrages d'art), qui représentent aujourd'hui une part importante des travaux requis ;
4. Permettre des ententes pluriannuelles d'au moins trois ans afin de réduire la lourdeur administrative et de favoriser une planification stratégique des interventions ;
5. Assouplir les règles pour certains travaux liés aux événements climatiques extrêmes, actuellement non admissibles au programme.

1.3 Fonds de la sécurité routière

Les modalités d'application 2025-2028 du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) comportent plusieurs dispositions qui limitent la capacité des municipalités et des organisations à déposer des projets.

Certaines règles mériteraient d'être révisées afin de mieux refléter les réalités organisationnelles et financières des acteurs qui œuvrent en sécurité routière au Québec.

a) Les projets d'aménagement d'infrastructures

Le programme rend admissibles plusieurs catégories de projets. Pour les projets d'aménagement d'infrastructures ouverts aux municipalités, l'aide financière maximale est fixée à 380 000 \$.

Ce montant est insuffisant pour soutenir adéquatement des aménagements qui visent à réduire les risques d'accident sur le réseau routier. La sécurisation d'infrastructures liées à la circulation entraîne fréquemment des coûts de plusieurs millions de dollars.

Il est donc nécessaire d'augmenter le montant maximal des coûts admissibles pour les projets d'aménagement d'infrastructures afin de permettre la réalisation de projets réellement efficaces en matière de sécurisation routière.

b) Les projets d'éducation, de promotion ou de sensibilisation

Le programme permet également de financer des projets d'éducation, de promotion ou de sensibilisation à la sécurité routière. Pour ces projets, ouverts aux OBNL, deux enjeux principaux se posent.

1) Reconsidérer les contributions en biens et services

Selon le cadre normatif actuel, « les contributions en biens et services d'organismes autres que le demandeur ne sont pas considérées pour déterminer la contribution minimale que doit fournir le demandeur ». Autrement dit, l'apport en biens et services des partenaires n'est pas reconnu comme une dépense admissible.

Cette règle constitue une exception parmi les programmes d'aide financière gouvernementaux. Elle limite la capacité d'action des organisations qui déposent des projets autres que ceux liés à l'aménagement d'infrastructures ou à l'acquisition et la location d'équipements de sécurité routière.

Dans les projets de sensibilisation, réalisés en collaboration avec des prestataires de services, les partenaires bonifient souvent leur contribution sous forme de biens et services : valeur ajoutée sur le placement publicitaire, portion du mandat réalisée en pro bono, etc.

Dans les projets de recherche, les organisations spécialisées en mobilité mettent fréquemment sur pied des comités scientifiques ou aviseurs afin d'assurer la rigueur et la pertinence des travaux. Ces comités mobilisent des ressources pendant plusieurs heures par projet (chercheurs, représentants de milieux, experts, etc.). Le temps investi constitue un travail réel, rarement rémunéré en raison des budgets limités. Pourtant, cette contribution améliore concrètement la qualité des projets.

Reconnaître les contributions en biens et services pour les projets autres que ceux d'aménagement d'infrastructures ou d'acquisition et location d'équipements aurait un effet structurant pour les organisations. Cela permettrait de les comptabiliser dans le calcul du 20 % de contribution minimale exigée.

Un tel ajustement s'inscrirait dans la logique de la majorité des programmes gouvernementaux, qui reconnaissent la valeur de ces contributions tant pour la qualité des projets que pour la santé financière des organisations. Cette disposition pourrait être limitée aux organismes à but non lucratif.

2) Revoir l'admissibilité des salaires du personnel permanent

Une nouvelle disposition du cadre normatif 2025-2028 — absente de la version précédente — limite également la capacité des organisations à déposer des projets.

Dans la section des dépenses admissibles (3.5), sont reconnus :

« Les salaires au taux horaire régulier et les charges sociales des employés engagés par contrat ou en sous-traitance travaillant directement et uniquement à la réalisation du projet. »

Cependant, la section des dépenses non admissibles (3.6) précise que ne sont pas admissibles :

« Les salaires des employés-cadres, les honoraires professionnels effectués en régie, y compris les frais de génie-conseil pour la préparation des plans et devis, ainsi que les frais de surveillance effectués en régie des travaux d'infrastructures admissibles. »

Ces dispositions ont pour effet de rendre non admissibles les salaires des employés réguliers des organisations qui recevraient un financement du PAFFSR. Elles obligent donc les organisations à embaucher des ressources temporaires pour réaliser les projets.

Si une telle règle peut se comprendre dans le cas de projets déposés par des municipalités, afin d'éviter le cumul d'aides gouvernementales, elle apparaît inadaptée pour les projets soumis par des organisations privées.

Nous demandons donc que le programme revoie cette disposition afin de rendre admissibles les salaires des employés permanents des organisations dans le cadre du PAFFSR.

Recommandation 2 : Assurer un financement pérenne, prévisible et à la hauteur des besoins pour éduquer les jeunes générations aux déplacements actifs

Au cours des dernières années, plusieurs politiques et plans gouvernementaux en matière de santé, de climat et de mobilité ont reconnu l'importance de promouvoir le transport actif — marche et vélo — comme des moyens de déplacement efficaces et essentiels au quotidien.

La Stratégie nationale de prévention en santé 2025–2035, la Politique de l'activité physique, du sport et du loisir « Au Québec, on bouge! », la Politique de mobilité durable ainsi que le Plan d'action en sécurité routière mettent tous en évidence les bénéfices de la marche et du vélo. Ces orientations soulignent leur contribution à l'amélioration de la santé de la population, à la réduction des émissions de GES, à la qualité des milieux de vie et à la sécurité des usagers vulnérables.

Stratégie nationale de prévention en santé 2025–2035, orientation 3.2 : « Les environnements naturels et bâtis favorisent un mode de vie actif, sain et sécuritaire. [...] Les environnements naturels et bâtis influencent la santé grâce à leurs effets sur la qualité de l'air, la sécurité routière, le mode de vie physiquement actif [...]. En soutenant la création de milieux de vie complets, il est possible d'agir à la source de plusieurs déterminants de la santé, tout en contribuant aux objectifs plus larges de transition écologique, de justice sociale et de résilience communautaire ».

Au Québec, on bouge!, cible principale : «D'ici 2027, augmenter [...] le volume minimal recommandé d'activité physique [de 60 minutes par jour] de 20 % chez les jeunes âgés de 6 à 17 ans.»

Politique de mobilité durable, Cadre d'intervention en transport actif, axe 2.1 : «Promouvoir les bons comportements des différents types d'usagers de la route et éduquer ceux-ci quant aux nouvelles règles de partage de la rue.»

Plan d'action en sécurité routière 2023–2028, domaine d'intervention A – Transport actif sécuritaire vers l'école : «la sensibilisation par des outils éducatifs qui s'adressent aux enfants »

Plusieurs programmes nationaux permettent aujourd'hui de financer des initiatives de promotion du transport actif et d'accompagnement à son adoption : Action-Climat (MELCCFP), MobilisActions et le Fonds de la sécurité routière (MTMD), ainsi que PAFProjet (MEQ).

Toutefois, cette multiplication des politiques et des programmes entraîne une fragmentation du financement. Elle alourdit le travail des organisations et des administrations publiques, qui doivent multiplier les démarches pour solliciter des fonds et analyser les demandes. Elle oblige également les porteurs de projets à adapter constamment leurs propositions à des cadres normatifs différents.

Surtout, cette dispersion limite la capacité de développer des projets structurants, d'envergure et durables, capables de rejoindre un grand nombre de personnes sur plusieurs années.

Les recherches démontrent que les habitudes de mobilité se développent dès le plus jeune âge. En intervenant auprès des enfants, les initiatives en faveur de la mobilité durable ont davantage de chances d'entraîner des changements durables, tant chez les jeunes que dans leur entourage familial.

Les expériences internationales vont dans le même sens. En France, le programme Savoir rouler à vélo bénéficie d'un financement étatique de 21 M € afin de former chaque année 850 000 enfants à se déplacer à vélo en sécurité avant leur entrée au secondaire². En Finlande, le programme Finnish Schools on the Move, implanté en 2012, a permis d'augmenter de 15 % à 30 % la proportion de jeunes atteignant le minimum de 60 minutes d'activité physique par jour, notamment en valorisant la marche et le vélo pour les déplacements quotidiens³.

Pour atteindre les objectifs gouvernementaux en matière de réduction des GES, d'activité physique et de sécurité routière, Vélo Québec recommande la mise en place d'un programme de financement pluriannuel dédié aux initiatives structurantes d'éducation au transport actif (marche et vélo).

Ce programme devrait cibler les élèves du primaire pour leurs déplacements entre le domicile et l'école, et être doté des ressources nécessaires afin de rejoindre, d'ici 2029, l'ensemble d'une classe d'âge.

² https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/23100_DP-Plan-velo-2023.pdf#page=8

³ Consulté en ligne le 12 janvier 2024 :

<https://theconversation.com/comment-la-finlande-encourage-lactivite-physique-des-enfants-et-des-adolescents-210156>

Recommandation 3 : Mettre en place un programme d'incitatifs non imposables pour soutenir les déplacements à vélo reliés au travail

La Politique de mobilité durable, fondée sur le principe Réduire–Transférer–Améliorer, vise notamment un report modal de l'auto-solo vers des modes durables comme le vélo.

Le financement des infrastructures de mobilité durable est essentiel. Toutefois, des mesures agissant sur la demande doivent également être mises en place afin d'influencer les choix de déplacement.

La stratégie fiscale du Québec devrait soutenir des comportements cohérents avec les objectifs de mobilité durable. Or, la Loi de l'impôt sur le revenu prévoit une exonération pour les allocations versées lors de l'usage d'une automobile personnelle à des fins professionnelles, afin d'en compenser les frais. À l'inverse, une compensation financière pour un déplacement professionnel effectué à vélo est considérée comme un revenu imposable.

Ainsi, les dispositions fiscales actuelles favorisent l'usage de l'automobile par rapport au vélo.

Pour encourager concrètement les déplacements domicile-travail à vélo et en réaliser les bénéfices en matière de réduction des GES, de diminution de la congestion et d'amélioration de la santé publique, il est nécessaire de mettre en place des incitatifs fiscaux adaptés.

Deux mesures sont proposées :

- Exonérer de l'impôt sur le revenu les compensations financières versées pour l'utilisation d'un vélo personnel dans le cadre d'un déplacement professionnel ;
- Mettre en place, à l'échelle du Québec, un système de forfaits de mobilité durable permettant aux personnes qui se rendent au travail en transport collectif ou en mode actif de recevoir une indemnité kilométrique non imposable.

La première mesure soutiendrait les employeurs qui offrent déjà des incitatifs financiers au navettage à vélo et appuierait les personnes qui adoptent ce mode de déplacement. La seconde permettrait de généraliser l'implantation d'incitatifs financiers favorisant les modes durables pour les déplacements quotidiens.

Des modèles existants, dont les effets sont documentés — comme le Forfait de mobilité durable (FMD) en France⁴ ou l'indemnité kilométrique vélo en Belgique⁵ — pourraient inspirer l'élaboration d'un modèle québécois.

Enfin, la combinaison de ces deux mesures contribuerait à rétablir une certaine équité fiscale, compte tenu des nombreux avantages actuellement associés à l'usage de l'automobile, notamment les stationnements subventionnés et les allocations non imposables mentionnées précédemment.

⁴ République française (2023). [En ligne], URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/faq-forfait-mobilites-durables-fmd>

⁵ Service public fédéral des finances de Belgique (2023). [En ligne], URL : https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/velo#q3

Recommandation 4 : Adopter une stratégie intégrée d'intermodalité en contexte touristique pour améliorer l'accès à nos régions

Depuis maintenant plus d'une décennie, le cyclotourisme ne cesse de gagner en popularité au Québec. Cette industrie se pose maintenant comme une activité significative pour l'économie de plusieurs régions. Chiffres à l'appui, Vélo Québec recense une hausse de 19 % du nombre de cyclotouristes au Québec depuis 2010, pour un secteur d'activité représentant désormais plus de 800 M\$ de dépenses par année, des revenus de 465 M\$ dans le PIB du Québec et le soutien direct de plus de 6 500 emplois⁶. Il en résulte une demande toujours plus grande pour du transport de vélos vers les différents coins de la province, que ce soit en train, en autobus ou encore en avion. L'intermodalité — la combinaison fluide du transport collectif, de la marche, du vélo, des navettes, des services régionaux et des traversiers — est devenue un facteur clé de l'attractivité touristique. Elle permet aux visiteurs de se déplacer aisément entre les attraits, d'allonger leurs séjours et de réduire la dépendance à l'automobile, en phase avec les attentes en matière de tourisme responsable et durable.

Cette nécessité de mieux soutenir les transports collectifs interurbains résonne fortement auprès des entrepreneurs cyclotouristiques désireux de faire connaître les attraits de nos régions. Surtout, il s'agit d'une priorité du Gouvernement du Québec, au travers notamment de sa récente *Stratégie de croissance durable du tourisme 2025-2030*, et sa mesure 6⁷. Dans ce contexte, il est clair que l'accès au territoire et la mobilité entre les régions se doivent d'être améliorés pour pleinement déployer le potentiel de la manne touristique québécoise. Le vélo occupe une place stratégique dans cette chaîne de mobilité : il permet d'étendre l'accessibilité des réseaux de transport collectif, de relier les pôles touristiques et de diversifier les expériences offertes. Toutefois, l'intégration entre les modes demeure inégale et limite le plein potentiel des destinations québécoises. Les services doivent être fiables, efficaces et assurer le transport de vélo de façon simple. Enfin, améliorer l'intégration entre les modes collectifs interrégionaux et le vélo sert invariablement la mobilité des personnes.

Le gouvernement du Québec doit répondre à cette demande et assumer son rôle pour la mobilité et l'essor économique des communautés. Cela doit se traduire par un soutien financier adéquat pour les opérateurs de transport interurbain et le développement d'un réseau interrégional étendu à travers le territoire. Pour atteindre cet objectif, Vélo Québec recommande que le gouvernement du Québec adopte et finance une stratégie intégrée d'intermodalité touristique, incluant :

⁶ Vélo Québec (2026). [En ligne], URL : <https://www.velo.qc.ca/retombees-economiques/>

⁷ Ministère du Tourisme [En ligne], URL : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/tourisme/publications-adm/plan-strategique/21356_Strat-croissance-durable_VF_ACC.pdf

- L'amélioration de l'accessibilité et de la convivialité du transport collectif pour les visiteurs ;
- Des infrastructures facilitant le passage entre les modes, y compris l'accueil des vélos ;
- Des projets-pilotes en régions pour consolider les corridors touristiques intermodaux ;
- Une information claire et centralisée sur les options de déplacement disponibles.

Une intermodalité performante, où le vélo agit comme un mode complémentaire clé, renforcera la compétitivité du Québec sur la scène touristique internationale, et générera des retombées importantes pour les régions.