

# Rapport d'analyse des sondages auprès des participant(e)s et organisations de Vélovolt / Post 1 an (2021-2022)



## vélovolt

De l'auto au vélo

Campagne d'essais, de recherche et de promotion du vélo à assistance électrique comme alternative à l'auto  
2021 - 2024

Cette campagne est menée conjointement par Équiterre et l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ). Vélovolt bénéficie d'une aide financière du gouvernement du Québec tirée du programme Action-Climat Québec et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030. Cette campagne bénéficie également du soutien d'Hydro-Québec et de l'appui de partenaires dont la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, l'entreprise Quantum ainsi que de nombreuses villes et organisations du Québec.

Une campagne de:

**Équiterre**

En partenariat avec:

Association  
**CGD**  
DU QUÉBEC

**Hydro**  
Québec

Avec le soutien de:

**Québec**

<b>Remerciement des partenaires.....</b>	<b>3</b>
<b>À propos de Vélovolt.....</b>	<b>3</b>
<b>Faits saillants.....</b>	<b>4</b>
<b>1. Sondage auprès des participant(e)s de Vélovolt (2021-2022).....</b>	<b>5</b>
1.1. Profil des participant(e)s.....	5
1.1.1. Occupation principale.....	6
1.1.2. Modes de déplacement dominant pour les trajets domicile-travail.....	6
1.2. Impacts de la campagne.....	7
1.2.1. Participant(e)s souhaitant adopter le vélo pour les trajets domicile-travail....	7
1.2.2. Types de changement dans les habitudes de déplacement.....	7
1.2.3. Actions que les participant(e)s ont réalisées.....	8
1.2.4. Usages polyvalents des vélos.....	8
1.2.5. Profil de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail.....	9
1.2.6. Kilomètres parcourus en vélo, évités en voiture et de GES évités.....	9
1.3. Facteurs et obstacles.....	10
1.3.1. Influences sur la décision d'opter pour le vélo pour les déplacements domicile-travail.....	10
1.3.2. Freins à l'utilisation du vélo pour les adeptes du vélo.....	11
1.3.3. Freins à l'utilisation du vélo pour les non-adeptes du vélo.....	11
1.4 Incitatifs pour encourager la pratique du vélo.....	12
1.4.1 Mesures pour encourager la pratique du vélo par les employeurs.....	12
1.4.2 Mesures pour encourager la pratique du vélo par les gouvernements et municipalités.....	13
<b>2. Sondage auprès des organisations participantes de Vélovolt (2021-2022).....</b>	<b>14</b>
2.1. Profil des organisations.....	14
2.1.1. Portrait des parcs de véhicules des organisations participantes.....	15
2.1.2. Niveau de satisfaction exprimé et désir de promouvoir le vélo.....	15
2.2. Impacts de Vélovolt sur les organisations participantes.....	15
2.2.1. Actions en faveur du vélo qui ont été mises en place.....	15
2.2.2. Impact des actions mises en place sur les habitudes de déplacement des employé(e)s.....	17
2.3. Facteurs et obstacles.....	17
2.3.1. Obstacles empêchant de passer à l'action pour favoriser le vélo.....	17
2.3.2. Facteurs encourageant l'engagement à la pratique du vélo.....	17
2.3.3. Difficultés pour la mise en place de mesures favorables au vélo.....	18
2.4. Incitatifs à mettre en place.....	18
2.4.1. Incitatifs gouvernementaux pour soutenir l'action.....	18
<b>3. Conclusion.....</b>	<b>19</b>
Annexe 1. Approche des calculs.....	20
Annexe 2. Liste (non exhaustive) de financements disponibles pour les organisations favorables à des mesures favorisant le vélo.....	22



## Remerciement des partenaires

Équiterre, en collaboration avec l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ), remercie tous les partenaires qui ont joué un rôle déterminant dans la réussite de Vélovolt. Grâce à leur engagement, cette campagne a connu un succès remarquable à travers les différentes régions du Québec.

Vélovolt bénéficie d'une aide financière du **gouvernement du Québec** tirée du programme **Action Climat Québec** et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030. Par ailleurs, Vélovolt a pu compter sur le soutien financier d'**Hydro-Québec** pour le déploiement des activités.

### Les partenaires régionaux :



### Les partenaires nationaux et internationaux



## À propos de Vélovolt

Vélovolt est une campagne d'essais, de recherche et de promotion visant à augmenter la part modale du transport actif, en particulier du vélo à assistance électrique (VAE), parmi les navetteurs, et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux déplacements utilitaires. La campagne a débuté en automne 2021 avec une phase pilote d'essais de VAE en milieu de travail, puis s'est étendue à huit régions du Québec en 2022. Les activités se sont poursuivies en 2023 et continueront en 2024.



## Faits saillants

**42%**, c'est la proportion des participant(e)s de Vélovolt ayant changé leurs habitudes de déplacement domicile-travail à la suite de leur essai. **37 %** des participant(e)s ont réduit l'utilisation de leur voiture pour ces déplacements dont **3 %** ont cessé leur utilisation.

**93 %** ont répondu que l'essai Vélovolt les a incité à envisager l'utilisation du vélo<sup>1</sup> pour leurs trajets domicile-travail.

Le vélo, la marche et le transport en commun ont respectivement augmenté pour **42%**, **23%** et **10%** des participant(e)s ayant changé leurs habitudes de déplacement.

Parmi les participant(e)s n'utilisant pas le vélo pour leurs déplacements, **54%** sont intéressés par l'acquisition et **29%** envisagent l'utilisation du vélo en libre service.

**94 230** kilomètres de trajets en voiture ont été évités grâce au vélo, équivalant à **36** tonnes de CO<sub>2</sub> eq., soit l'équivalent de **51** vols aller simple Halifax-Vancouver. **440** kilomètres en voiture ont donc été évités par personne.<sup>2</sup>

Les **facteurs** les plus marquants qui suscitent la pratique du vélo:

- le bien-être et la santé
- la conscience environnementale
- les économies pour les frais de transport

Les **obstacles** les plus marquants qui découragent la pratique du vélo:

- le coût du vélo
- les conditions hivernales
- le risque de vol

Les **incitatifs** les plus populaires que les **employeurs** devraient mettre en place pour favoriser la pratique du VAE selon les participant(e)s:

- le remboursement kilométrique pour les déplacements à vélo
- les emplacements sécuritaires pour stationner leur vélo
- la disponibilité de vélos en libre service sur les lieux de travail

Les **incitatifs** les plus populaires que les **gouvernements** et **municipalités** devraient mettre en place pour favoriser la pratique du VAE:

- pour les organisations participantes: la subvention à l'achat d'un parc de vélos pour les employé(e)s, la mise en place d'aménagements et d'équipements, et la prise en charge des frais de déplacement en vélo des employé(e)s-cyclistes
- pour les participant(e)s: la subvention à l'achat d'un vélo, l'augmentation du nombre d'infrastructures cyclables et de leur connectivité entre elles et l'amélioration de la qualité du revêtement de la chaussée.

---

<sup>1</sup> Le vélo fait référence ici au VAE et au vélo standard.

<sup>2</sup> Ces chiffres correspondent à la quantité de GES évitée et au nombre de kilomètres de trajets en voiture qui ont été évités l'année après l'essai Vélovolt des participant(e)s qui utilisaient la voiture pour aller au travail, en faveur de l'utilisation du vélo. Veuillez vous référer à l'Annexe 1 pour l'approche des calculs.



# 1. Sondage auprès des participant(e)s de Vélovolt (2021-2022)

Au cours du mois de septembre nous avons mené une enquête auprès des participant(e)s de la campagne Vélovolt 2021-2022 dans le but de recueillir des informations essentielles sur leurs expériences, leurs habitudes de déplacement, ainsi que leurs opinions quant aux incitatifs et aux obstacles liés à l'adoption du vélo et plus spécifiquement du VAE pour leurs trajets domicile-travail.

L'objectif principal de ce sondage était de collecter des données significatives pour évaluer l'efficacité de Vélovolt et pour documenter la pratique du vélo, particulièrement du VAE sur les déplacements utilitaires. Nous avons cherché à comprendre:

- les changements des habitudes de déplacement des participant(e)s à la suite de Vélovolt;
- les facteurs ayant motivé leurs choix;
- les obstacles ayant pu entraver leur adoption du vélo pour les trajets domicile-travail;
- les incitatifs souhaités pour favoriser cette adoption.

Le sondage fut également une opportunité de recueillir le retour d'expérience des participant(e)s mais aussi des commentaires constructifs sur le projet Vélovolt.

Les informations collectées dans ce sondage sont précieuses pour les parties prenantes de la mobilité durable, les employeurs, les décideurs politiques, et tous ceux et celles qui s'efforcent de promouvoir des modes de déplacement actifs et durables. Les données fournissent un aperçu des motivations et des contraintes des individus en matière de mobilité, ce qui permettra de développer des stratégies plus efficaces pour encourager l'utilisation du vélo et du VAE.

## 1.1. Profil des participant(e)s

Cette sous-section offre une analyse approfondie de la répartition régionale des participant(e)s, de leurs occupations principales et des différents modes de déplacement adoptés.

Notons que 256 personnes ont rempli le sondage dans sa totalité, soit 68% des 374 personnes ayant participé à la campagne Vélovolt en 2021-2022. Les participant(e)s du sondage proviennent de diverses régions administratives du Québec.



**Tableau 1.** Répartition des répondant(e)s selon la région administrative

Région administrative	Pourcentage sur le nombre total de participant(e)s
Capitale Nationale	7%
Chaudière-Appalaches	5,9%
Estrie	9,8%
Laval	5,5%
Mauricie	16,4%
Montérégie	8,2%
Montréal	29,7%
Outaouais	6,3%
Saguenay-Lac-St-Jean	11,3%

### 1.1.1. Occupation principale

Près de la quasi-totalité de l'échantillon (96%) déclarent travailler à temps plein, soit 30 heures ou plus par semaine. Les autres catégories d'occupation, telles que le travail à temps partiel, les études à temps plein ou à temps partiel, ainsi que le statut de travailleur-étudiant, sont nettement moins courantes, ne représentant que 4% de l'échantillon total. Ces résultats sont expliqués par l'implantation de la campagne de Vélovoit au sein d'organisations privées et publiques.

### 1.1.2. Modes de déplacement dominant pour les trajets domicile-travail

Pour l'année, à l'exception de la période hivernale, le véhicule léger solo<sup>3</sup> est toujours le mode de transport dominant parmi les participant(e)s, représentant une majorité significative avec 64%. En deuxième position, on trouve le vélo standard avec 30%, suivi du transport en commun à 16%. D'autres modes de déplacement, comme le covoiturage en véhicule léger<sup>4</sup> (14%) et le vélo à assistance électrique (VAE) (13,5%) sont également fréquemment utilisés. La marche (8%) est également une option notable.

Pendant l'hiver, le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé pour se rendre au travail parmi les répondant(e)s est le véhicule léger solo qui représente une majorité écrasante avec 71%. Le transport en commun est le deuxième choix le plus populaire, avec 24%. Ensuite, on retrouve la marche (10%), le vélo standard (8%), et le covoiturage en véhicule léger (14%).

<sup>3</sup>Le terme « véhicule léger solo » désigne les participant(e)s qui se déplacent seuls à bord de leur automobile ou de leur camion léger (ce qui inclut les fourgonnettes, camionnettes et VUS).

<sup>4</sup>Le terme « covoiturage en véhicule léger » désigne les participant(e)s qui se déplacent avec au moins deux personnes à bord de leur propre automobile ou camion léger, ce qui inclut les fourgonnettes, camionnettes et VUS.



## 1.2. Impacts de la campagne

Nous analysons l'impact de Vélovolt sur les habitudes de déplacement domicile-travail des participant(e)s. En explorant les changements observés dans l'utilisation du vélo, les obstacles rencontrés, ainsi que les actions prises suite à cette initiative, cette sous-section met en lumière les évolutions dans l'adoption de ce mode de transport actif. De plus, il évalue l'effet de ces changements sur les kilomètres parcourus en vélo, les trajets évités en voiture et les émissions de gaz à effet de serre, offrant ainsi un aperçu complet de l'impact environnemental et comportemental de cette campagne.

Dans ce rapport, le terme « vélo » fait référence à tout type de vélo, qu'il s'agisse d'un vélo standard ou d'un VAE promu par la campagne Vélovolt.

### 1.2.1. Participant(e)s souhaitant adopter le vélo pour les trajets domicile-travail

En effet, une écrasante majorité de **93 % ont répondu que l'essai Vélovolt les a incité à envisager l'adoption du vélo pour leurs trajets domicile-travail.**

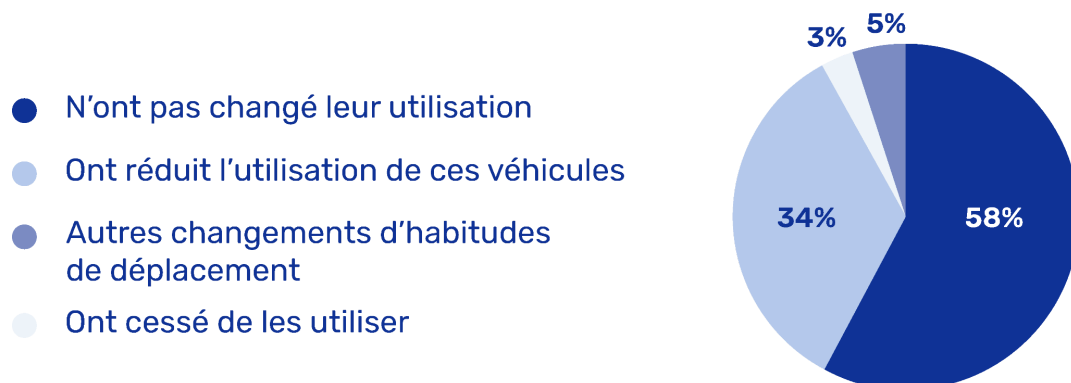
Seuls 6% ont répondu de manière négative, en indiquant que l'essai Velovolt ne les a pas incités à adopter ce mode de déplacement. Plusieurs participant(e)s utilisaient déjà le vélo standard pendant l'été. Cependant, plusieurs personnes ont justifié leur réponse en citant des obstacles tels que des contraintes liées à leur capacité physique, des horaires de travail difficiles, des problèmes de sécurité du trajet, des travaux routiers perturbants, le télétravail, des défis organisationnels, des inquiétudes concernant le vol, des distances trop longues, et des désagréments liés à la chaleur.

### 1.2.2. Types de changement dans les habitudes de déplacement

42% des participant(e)s indiquent qu'ils ont effectivement modifié leurs habitudes de déplacement domicile-travail depuis l'essai de Vélovolt.

Cela signifie que plus de **37 % des participant(e)s sondé(e)s ont réduit leur utilisation de la voiture ou du camion léger pour leurs trajets domicile-travail** dont près de **3% des participant(e)s sondé(e)s ont choisi de se passer complètement d'un de ces deux véhicules pour leurs déplacements domicile-travail.**

**Figure 1.** Proportion des participant(e)s ayant changé leurs habitudes de déplacement domicile-travail en voiture.



D'un autre côté, les VAE ont gagné en popularité, avec 30% des participant(e)s ayant augmenté leur utilisation et 28% ayant commencé à les utiliser. Les vélos standards ont également été privilégiés, avec 53% qui ont augmenté leur utilisation, tandis que près de 12% ont commencé à les utiliser.

Cela veut dire que 18% de tous les participant(e)s sondé(e)s ont soit augmenté soit commencé leur utilisation du VAE et que 24% des participant(e)s sondé(e)s ont soit augmenté soit commencé leur utilisation du vélo standard. **Au total, c'est 42% des participant(e)s qui ont augmenté leur utilisation du vélo.**

**Le transport en commun et la marche ont respectivement augmenté pour 10% et 23%** des participant(e)s ayant changé leurs habitudes de déplacement.

### 1.2.3. Actions que les participant(e)s ont réalisé

Les réponses des participant(e)s de Vélovolt montrent que plusieurs d'entre eux ont pris des mesures pour intégrer le vélo dans leurs habitudes de déplacements depuis leur participation à Vélovolt.

Environ 22 % de notre échantillon total ont acheté un vélo pour un usage personnel. Parmi ces personnes, près des trois quarts ont réduit ou abandonné l'utilisation de leur automobile ou de leur camion léger pour leurs trajets domicile-travail. De plus, plus de 83 % de ces individus ont augmenté leur utilisation du vélo pour leurs déplacements. Intéressant à noter, **71 % des participant(e)s qui ont laissé de côté leur véhicule personnel pour le navettage suite à Vélovolt ont tous un point commun : ils et elles ont investi dans un vélo à la suite de leur expérience avec Vélovolt.**

Alors que 45% des participant(e)s utilisent toujours le même vélo qu'ils avaient avant de rejoindre Vélovolt, 5% de nos participant(e)s utilisent le vélo en libre-service grâce à leur municipalité ou à leur employeur. Moins de 1% ont choisi la location mensuelle ou saisonnière d'un vélo chez un détaillant.

Près de **22% des participant(e)s n'utilisent aucun vélo** pour leurs déplacements en général. Parmi ces personnes, une majorité (**54%**) est intéressée par l'acquisition d'un vélo alors que près du tiers (**29%**) envisagent l'utilisation en libre service par la municipalité ou l'employeur. D'autres sont intéressés par la location mensuelle ou saisonnière par un détaillant (7%), tandis qu'une minorité (11%) n'est pas intéressée par ces options.

### 1.2.4. Usages polyvalents des vélos

Les données recueillies indiquent que le vélo est utilisé pour diverses activités. D'une part, il est fréquemment utilisé pour des déplacements utilitaires. En effet, parmi les participant(e)s utilisant le vélo, qui représentent 78% de l'échantillon total, 42% s'en servent pour rendre visite à des proches, et 43% les emploient pour faire leurs courses. Enfin, une proportion significative de 44% les emmène même en vacances.





D'autre part, il est fréquemment utilisé pour des déplacements récréatifs. Plus des  $\frac{3}{4}$  (78%) les utilisent pour des balades récréatives alors qu'environ 59% optent pour ces vélos pour l'exercice physique et le sport.

### 1.2.5. Profil de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail

Les participant(e)s utilisent les vélos de manière variée pour leurs trajets domicile-travail. Parmi les participant(e)s utilisant le vélo pour les déplacements domicile-travail à la suite de Vélovolt, près de 39% effectuent un aller-retour par semaine. En outre, 19% effectuent deux allers-retours par semaine, tandis que 14% en font trois. De plus, un pourcentage total de 28% réalisent entre 4 et 7 allers-retours par semaine.<sup>5</sup> Ainsi, il est clair que **61% de ce sous-échantillon effectuent deux allers-retours ou plus par semaine en vélo pour leurs déplacements domicile-travail**

Plus précisément, les mois de mai, juin, juillet, août et septembre se démarquent comme les périodes de prédilection pour l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail, couvrant entre 41% et 47% de l'ensemble des participant(e)s interrogé(e)s.

Les participant(e)s qui utilisent un vélo pour leurs trajets domicile-travail présentent une diversité en termes de distance entre leur domicile et leur lieu de travail. Environ 20% d'entre eux ont une distance inférieure à 5 kilomètres, tandis que près de **39% parcourent entre 5 et 10 kilomètres**. Environ 25% effectuent des trajets variant entre 10 et 20 kilomètres, tandis qu'environ 12% ont des distances de 20 à 30 kilomètres. Enfin, près de 4% ont des trajets de plus de 30 kilomètres entre leur domicile et leur lieu de travail.

#### Encadré 1: Profil de l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail

Selon ces données, à la suite d'un essai Vélovolt, l'ex-participant(e) moyen de VéloVolt qui utilise le vélo pour ses déplacements domicile-travail (57% de notre échantillon) tend à :

- utiliser principalement son vélo **pendant la saison plus chaude** (mai à septembre);
- effectuer **deux allers-retours ou plus** par semaine pour se rendre au travail;
- parcourir une distance domicile-travail inférieure à **20 kilomètres**.

### 1.2.6. Kilomètres parcourus en vélo, évités en voiture et de GES évités

En utilisant les données de notre échantillon, nous avons effectué des estimations du nombre de kilomètres parcourus en vélo, du nombre de kilomètres épargnés en voiture ainsi que des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce aux changements des habitudes de déplacement des participant(e)s de Vélovolt.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Plus précisément, 17% effectuent quatre allers-retours par semaine, 6% en font cinq, 2% en font six, et près de 3% en font sept.

<sup>6</sup> Veuillez vous référer à l'Annexe 1 pour l'approche des calculs.



Plus de la moitié des participant(e)s de Vélovolt effectuent en moyenne 12 kilomètres de trajet domicile-travail à vélo chaque semaine, ce qui équivaut à 606 kilomètres parcourus en vélo l'année après leur essai Vélovolt. Au total, cela représente près de 129 000 kilomètres parcourus à vélo en une année par les participant(e)s de Vélovolt.

Cependant, il est important de noter que le nombre total de kilomètres parcourus à vélo ne correspond pas nécessairement au nombre total de kilomètres de trajets en voiture qui ont été évités grâce à l'utilisation du vélo. Pour obtenir ce dernier chiffre, il est essentiel d'obtenir la proportion des participant(e)s de Vélovolt qui effectuaient initialement leurs trajets domicile-travail en voiture avant de participer aux essais Vélovolt afin de calculer le nombre de kilomètres de trajets domicile-travail en voiture qui ont été évités grâce aux déplacements en vélo.

Selon les données des sondages pré-essai récoltées par la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, 73 % des anciens participant(e)s utilisaient la voiture pour leurs trajets domicile-travail avant de participer aux essais de Vélovolt.<sup>7</sup> Donc, suite à leur essai, c'est 42 % du nombre total de participant(e)s qui ont intégré partiellement le vélo pour ces trajets en voiture. On estime ainsi que chaque participant(e) qui utilise la voiture pour ses trajets domicile-travail et qui utilise le vélo pour ses déplacements a **évité de parcourir 440 kilomètres en voiture en faveur du vélo, l'année suivant son essai Vélovolt, soit équivalent de 168 kg de GES.**

Pour l'ensemble des participant(e)s de Vélovolt, c'est **94 230 kilomètres de trajets en voiture qui ont été évités grâce au vélo l'année suivant un essai Vélovolt. Ceci équivaut à 36 tonnes de GES évitées, l'équivalent de près de 51 vols allers simples de Halifax   Vancouver.**

### 1.3. Facteurs et obstacles

Nous avons également exploré les motivations et les obstacles qui influencent la décision des participant(e)s à intégrer le vélo dans leurs déplacements domicile-travail après avoir participé à Vélovolt. En examinant les facteurs déterminants et les défis rencontrés, cette sous-section offre un aperçu des éléments clés façonnant l'adoption de ce mode de transport et identifie les principaux freins à son utilisation régulière.

#### 1.3.1. Influences sur la décision d'opter pour le vélo pour les déplacements domicile-travail

Parmi les participant(e)s qui ont intégré davantage le vélo dans leurs habitudes de déplacement depuis leur participation à Vélovolt, les facteurs qui ont motivé leur choix en faveur de ce mode de transport sont les suivants :

- **Bien-être et santé (exercice physique, santé mentale...)** : Pour 81% des participant(e)s, le bien-être et la santé, y compris l'exercice physique, ont été le facteur le plus influent dans leur choix.

---

<sup>7</sup>L'un des objectifs de Vélovolt est de contribuer à l'avancement de la recherche sur le VAE, d'où sa collaboration avec la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal. Dans le cadre de ces recherches, la Chaire collecte des données sur les participant(e)s avant qu'ils n'effectuent leur essai de Vélovolt, dans le but de mieux comprendre leurs habitudes de déplacement.

- **Conscience environnementale (réduire mon impact environnemental) :** Pour 64% des participant(e)s, la conscience environnementale et le désir de réduire leur impact environnemental ont été un facteur majeur.
- **Économies potentielles pour les frais de transport :** 44% ont cité les économies potentielles sur les frais de transport comme un facteur influent.

D'autres facteurs moins fréquemment cités incluent l'effort physique réduit (19%), la facilité pour parcourir de plus grandes distances (14%), le plaisir de conduire un vélo (16%), et la possibilité d'éviter les préoccupations de stationnement en voiture (12%).

### 1.3.2. Freins à l'utilisation du vélo pour les adeptes du vélo

Parmi les participant(e)s utilisant le vélo pour les déplacements domicile-travail à la suite de Vélovolt, plusieurs difficultés majeures se dégagent. Environ 46% considèrent le coût du vélo, ainsi que les frais liés à son utilisation, comme un obstacle significatif. Il convient de souligner que cet obstacle s'applique plus pour les VAE, principalement en raison de leur coût plus élevé par rapport aux vélos standards.

De plus, plus de la moitié (53%) rencontrent des difficultés majeures en raison des conditions hivernales pour l'utilisation de ces moyens de transport. Le risque de vol représente également une préoccupation pour près du tiers des répondant(e)s (29%). La perception du risque de vol est probablement plus élevée pour les VAE, principalement en raison de leur coût plus élevé par rapport aux vélos standards.

D'autres obstacles moins fréquemment évoqués comprennent le manque d'infrastructures cyclables (29%), la nécessité d'aller chercher ou reconduire quelqu'un en chemin (21%), la longueur excessive des trajets (18%), ainsi que le manque de vélos en libre-service ou en location à proximité de leur domicile.

### 1.3.3. Freins à l'utilisation du vélo pour les non-adeptes du vélo

Parmi les participant(e)s qui ont déclaré ne pas utiliser de vélo pour leurs déplacements domicile-travail à la suite de Vélovolt, plusieurs obstacles potentiels ont été identifiés. Le coût du vélo, mentionné par près de  $\frac{3}{4}$  (73%), se présente comme l'obstacle le plus fréquemment cité. En outre, plus du tiers des participant(e)s (34%) ont identifié la difficulté de pratiquer le cyclisme en hiver, ce qui inclut des conditions météorologiques difficiles et les défis liés à la neige et à la glace. Pour 21 % des participant(e)s, le risque de vol est considéré comme un obstacle potentiel, indiquant des préoccupations liées à la sécurité de leurs vélos. De plus, 18% ont mentionné le manque d'options de vélos standard en libre-service ou en location à proximité de chez eux comme un obstacle.

D'autres obstacles moins fréquemment cités incluent la distance des trajets jugée trop longue (20%), le manque d'infrastructures cyclables (12,50%), ainsi que la nécessité d'aller reconduire ou chercher une personne en chemin (12,5%).



**Tableau 2.** Liste des facteurs et obstacles les plus importants chez les participant(e)s

Ordre d'importance	Facteurs encourageant l'utilisation du vélo	Freins à l'utilisation du vélo pour les adeptes du vélo	Freins à l'utilisation du vélo pour les non-adeptes du vélo
1	Bien-être et santé	Coût du vélo et les frais liés à son utilisation	Coût du vélo et les frais liés à son utilisation
2	Conscience environnementale	Difficultés majeures en raison des conditions hivernales	Difficultés majeures en raison des conditions hivernales
3	Économies potentielles pour les frais de transport	Risque de vol	Risque de vol
4	Effort physique réduit	Manque d'infrastructures cyclables	Le manque de vélos en libre-service ou en location à proximité de leur domicile
5	Facilité pour parcourir de plus grandes distances	La nécessité d'aller chercher ou reconduire quelqu'un en chemin	La longueur excessive des trajets <sup>8</sup>
6	Plaisir de conduire un vélo	La longueur excessive des trajets	Manque d'infrastructures cyclables
7	Possibilité d'éviter les préoccupations de stationnement en voiture	Le manque de vélos en libre-service ou en location à proximité de leur domicile	La nécessité d'aller chercher ou reconduire quelqu'un en chemin

#### 1.4 Incitatifs pour encourager la pratique du vélo

Nous avons demandé aux participant(e)s les mesures cruciales que les employeurs, gouvernements et municipalités pourraient mettre en place pour encourager et faciliter l'utilisation du vélo au sein de leur organisation respective. En explorant les incitatifs identifiés par les participant(e)s, cette sous-section offre un aperçu des actions clés attendues des employeurs et des entités gouvernementales pour favoriser l'adoption et l'essor du vélo dans les déplacements quotidiens.

<sup>8</sup> Rappelons que selon nos données, près de 60% des participant(e)s ont une distance domicile-travail de moins de 10 kilomètres.



### 1.4.1 Mesures pour encourager la pratique du vélo par les employeurs

Les participant(e)s ont identifié divers moyens par lesquels leur employeur pourrait les inciter à utiliser ou à continuer d'utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-travail. 42% considèrent le remboursement kilométrique pour les déplacements à vélo comme un incitatif significatif. Les emplacements sécuritaires pour stationner leur vélo sont cités par près de 41% comme un incitatif important. De plus, la disponibilité de vélos en libre-service offerts par l'employeur est également perçue comme un moyen efficace par près de 40%. D'autres mesures moins fréquemment évoquées comprennent l'accessibilité des employé(e)s à des casiers et/ou des douches (26%), la mise en place d'un programme de sensibilisation en faveur des déplacements actifs (26%) et l'aménagement d'horaires plus flexibles (8%). En outre, 9,5% estiment que leurs employeurs ont déjà mis en place des mesures suffisantes, ne nécessitant donc pas de mesures additionnelles.

### 1.4.2 Mesures pour encourager la pratique du vélo par les gouvernements et municipalités

Les participant(e)s ont exprimé leurs préférences en matière d'incitatifs qu'ils aimeraient voir mis en place par leur municipalité, gouvernement provincial et/ou fédéral pour les encourager à utiliser ou à continuer d'utiliser le vélo pour leurs trajets domicile-travail. Une majorité significative, soit 56%, souhaitent bénéficier de subventions pour l'achat de vélo, surtout pour le VAE, afin de réduire les coûts initiaux. De plus, 53% souhaitent une augmentation du nombre d'infrastructures cyclables et une meilleure connectivité entre elles pour rendre les déplacements à vélo plus pratiques et sécuritaires. Enfin, 37% espèrent une amélioration de la qualité du revêtement de la chaussée pour rendre les trajets à vélo plus confortables.

Une accessibilité accrue à des stationnements ou supports pour vélo sécuritaires (30%), la disponibilité renforcée de vélos en libre-service (24%), le déneigement accru pour les infrastructures cyclables (24%), des tarifs plus abordables et des abonnements moins coûteux pour les vélos en libre-service (14,5%), et l'amélioration de l'éclairage des infrastructures cyclables (7%) sont parmi d'autres incitatifs mentionnés.

**Tableau 3.** Liste des incitatifs des gouvernements et des municipalités classés selon la préférence des participant(e)s au sondage

Description de l'incitatif que les gouvernements et les municipalités peuvent mettre en place	%	Description de l'incitatif que l'employeur peut mettre en place	%
Subvention à l'achat d'un vélo	57%	Remboursement kilométrique pour les déplacements à vélo	42%
Augmentation du nombre d'infrastructures cyclables et de leur connectivité entre elles	53%	Emplacements sécuritaires pour stationner leur vélo	41%

Amélioration de la qualité du revêtement de la chaussée	37%	Disponibilité de vélos en libre-service offerts par l'employeur	40%
Accessibilité accrue à des stationnements ou supports pour vélo sécuritaires	30%	Accessibilité des employé(e)s à des casiers et/ou des douches	26%
Accessibilité accrue à des vélos en libre service (bixi, etc...)	24%	Mise en place d'un programme de sensibilisation en faveur des déplacements actifs	26%
Amélioration du déneigement pour les infrastructures cyclables	24%	Aménagement d'horaires plus flexibles	8%
Baisse des tarifs et abonnement moins coûteux pour les vélos en libre service	14,5 %	Aucun incitatif	9,5%
Amélioration de l'éclairage des infrastructures cyclables	7%		
Je n'ai pas d'avis sur cette question	3%		
Aucun incitatif	0,4%		

## 2. Sondage auprès des organisations participantes de Vélovolt (2021-2022)

Dans le cadre de la campagne Vélovolt menée en 2021-2022, nous avons également entrepris une enquête auprès des responsables du programme d'essais de VAE de Vélovolt au sein des organisations participantes. Les données ont été collectées en août 2023, puis analysées pour fournir un aperçu complet de la situation.

L'objectif principal de cette enquête était de comprendre comment les organisations participantes ont été influencées par la campagne Vélovolt et comment elles ont mis en œuvre des actions en faveur du vélo, notamment les VAE et les vélos standards.

Nous avons également cherché à identifier les facteurs encourageant ou entravant ces actions, ainsi que les incitatifs gouvernementaux qui pourraient soutenir davantage l'adoption du vélo en tant que mode de transport au sein des organisations.

Le sondage a également offert une précieuse opportunité de recueillir les témoignages et les commentaires des organisations participantes sur leur expérience de Vélovolt. Les retours d'expérience et les commentaires constructifs recueillis joueront un rôle essentiel dans l'amélioration de la campagne pour le futur proche.





## 2.1. Profil des organisations

Cette sous-section offre un aperçu de la répartition géographique des organisations participantes et du panorama de leur parc de véhicules. De plus, elle examine le niveau de satisfaction des organisations à l'égard de Vélovolt et leur inclination à promouvoir le vélo, offrant ainsi un aperçu global de leur engagement envers cette initiative.

Notons que 11 organisations sur les 18 organisations ayant participé à la campagne Vélovolt en 2021-2022 ont rempli le sondage. Les organisations ayant participé au sondage proviennent de diverses régions administratives du Québec.

**Tableau 4.** Répartition des organisations participantes selon la région administrative

Région administrative	Pourcentage sur le nombre total d'organisations
Capitale Nationale	9%
Chaudière-Appalaches	9%
Estrie	18%
Laval	9%
Mauricie	9%
Montréal	27%
Saguenay-Lac-St-Jean	18%

### 2.1.1. Portrait des parcs de véhicules des organisations participantes

Parmi les organisations participantes, près de 40% possèdent plus de 10 automobiles et/ou camions légers. 15% en ont entre 1 et 10 et 46% n'en possèdent pas. En ce qui concerne les vélos standards, 64% n'en possèdent pas, tandis que 36% (4 sur 8) en ont entre 1 et 10. Pour les VAE, 73% des organisations n'en possèdent pas, mais 27% en ont entre 1 et 10.

### 2.1.2. Niveau de satisfaction exprimé et désir de promouvoir le vélo

90% des responsables des organisations ont exprimé un niveau de satisfaction très positif envers le programme Vélovolt. Seulement une seule organisation a donné une réponse relativement positive. Ces résultats indiquent une satisfaction globale élevée. Il est notable que toutes les organisations interrogées ont souligné que la satisfaction des participant(e)s à la campagne Vélovolt a influencé positivement leur volonté de promouvoir le vélo auprès de leurs employé(e)s.

## 2.2. Impacts de Vélovolt sur les organisations participantes

Cette sous-section analyse l'impact de la campagne Vélovolt sur les organisations participantes, mettant en lumière les actions entreprises en faveur du vélo, les changements observés dans les habitudes de déplacement des employé(e)s.



### 2.2.1. Actions en faveur du vélo qui ont été mises en place

La majorité des organisations (**73%**) ont pris des mesures en faveur du vélo depuis leur participation au programme Vélovolt. Néanmoins, il est important de noter que 27% des organisations n'ont pas encore entrepris d'actions dans ce sens.

55% des organisations ont signalé la mise en place d'aménagements et d'équipements favorisant le vélo. Parmi elles, 36% des organisations ont installé des locaux à vélos sécurisés et pratiques. Une organisation a mis en place une installation de recharge gratuite, tandis qu'une autre a mis en place des douches pour les utilisateurs de vélo. D'autres organisations ont déployé des efforts pour améliorer les infrastructures, notamment l'ajout de supports à vélos, des casiers à vélos individuels, des supports à vélos là où il n'y en avait pas, un stationnement sécurisé spécialement conçu pour les vélos, des bornes de réparation et des rampes à vélos. De plus, une organisation a mentionné que la Société québécoise des infrastructures prévoyait d'installer un local intérieur pour le stationnement des vélos cet été.

27% des organisations ont opté pour l'achat d'un parc de vélo pour leurs employé(e)s. Ces vélos ont été mis à disposition des employé(e)s pour des déplacements domicile-travail, des déplacements utilitaires, ainsi que des déplacements récréatifs. Il est intéressant de noter qu'une organisation a restreint l'usage des vélos aux déplacements professionnels, tandis qu'une autre a expliqué que cette initiative visait à répondre aux objectifs de santé de l'entreprise. Aucune organisation n'a indiqué avoir offert des incitatifs financiers aux employé(e)s qui choisissent de se déplacer en vélo.

18% des organisations ont organisé des séances d'entretien des vélos pour aider leurs employé(e)s. Une organisation a indiqué que des projets étaient en cours, notamment l'installation d'abris à vélo, l'achat d'un parc de VAE et la mise en place du programme NOMO (voir page 17 et 24). De plus, une autre organisation, qui avait déjà prévu ces travaux avant l'essai de Vélovolt, a mis en place des initiatives visant à favoriser l'utilisation du vélo et la cohabitation avec les automobilistes. Ces initiatives ont englobé l'installation de délinéateurs sur le chemin de la rampe, des marquages au sol, ainsi qu'une nouvelle signalisation.

**Tableau 5.** Liste des actions mises en place par les organisations pour favoriser le vélo

Description de l'action	Exemples	%
Achat d'un parc de vélo pour leurs employé(e)s		27%
Mise en place d'aménagements et d'équipements favorisant le vélo	Local à vélo sécurisé et pratique	55%
	Installation de recharges gratuites	
	Douches	
	Casiers à vélos individuels	



Organisation des séances d'entretien des vélos pour aider leurs employé(e)s		18%
---	--	-----

### 2.2.2. Impact des actions mises en place sur les habitudes de déplacement des employé(e)s

Sur les onze organisations, 45% d'entre elles ont remarqué des changements positifs au niveau des habitudes de déplacements domicile-travail en faveur de la mobilité active chez leurs employé(e)s grâce à leurs actions favorisant le vélo. Cependant, 27% de ces organisations ne sont pas certaines de l'impact de leurs actions favorisant le vélo sur les habitudes de déplacements de leurs employé(e)s.

## 2.3. Facteurs et obstacles

Cette sous-section met en évidence les obstacles rencontrés par certaines organisations pour promouvoir l'usage du vélo, les facteurs encourageant leur engagement, et les difficultés survenues après la mise en place des mesures en faveur de la mobilité active. En identifiant ces freins et incitations, il offre un aperçu des défis à relever pour encourager l'utilisation du vélo dans les milieux professionnels et souligne l'impact des actions entreprises sur ces dynamiques organisationnelles.

### 2.3.1. Obstacles empêchant de passer à l'action pour favoriser le vélo

Plusieurs obstacles empêchent 27% des organisations à passer à l'action pour favoriser le vélo. Deux d'entre elles ont souligné le coût d'un parc de VAE et le manque de temps comme des obstacles majeurs, tandis qu'une organisation a mentionné des difficultés liées à la pratique hivernale. Une organisation a identifié le manque d'aménagements adéquats comme un obstacle, et une dernière a noté le manque d'espace pour le stationnement comme une entrave potentielle.

### 2.3.2. Facteurs encourageant l'engagement à la pratique du vélo

Les huit organisations qui ont été encouragées à s'engager en faveur du vélo suggèrent plusieurs facteurs. En particulier, le retour positif des employé(e)s sur l'expérience Vélovolt et l'intérêt croissant pour la mobilité durable ont été cités par toutes ces organisations. De plus, près de  $\frac{2}{3}$  **d'entre elles ont souligné l'importance de la conscience environnementale** comme « proposer une alternative à l'automobile car manque de stationnements ».  $\frac{1}{3}$  d'entre elles ont mis en avant le bien-être et la santé des employé(e)s comme des facteurs déterminants. D'autres facteurs ont également été mentionnés, tels que la mission de l'organisation.

Nous avons également cherché à savoir si les organisations qui ont agi en faveur du vélo ont reçu du soutien financier pour concrétiser leurs actions. Seulement une organisation a reçu de l'aide ou du soutien financier pour encourager l'utilisation du vélo parmi ses employé(e)s. C'était une aide financière dans le cadre du programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO) (Ministère des Transports et de la Mobilité durable, s.d.). Ce programme vise à soutenir et promouvoir des solutions de mobilité durable, connectées, et adaptées aux besoins des citoyens du Québec, dans le but de réduire la



dépendance à l'automobile en faveur de modes de transport plus durables et respectueux de l'environnement.

### 2.3.3. Difficultés pour la mise en place de mesures favorables au vélo

Après avoir mis en place des mesures favorisant le vélo, les huit organisations ont dû surmonter divers obstacles. **La moitié d'entre elles ont identifié le coût du parc de vélos comme un obstacle majeur.** ¼ d'entre elles ont rencontré des problèmes liés au stationnement du parc de vélos, le manque d'infrastructures adaptées, le risque de vol et le manque d'infrastructures cyclables. En outre, une organisation a mentionné que des obstacles supplémentaires étaient liés aux assurances, notamment la difficulté et le coût d'assurer les VAE, ainsi que des aspects liés à la santé et la sécurité au travail, notamment le rangement du matériel, les casques, les clés, et autres aspects.

## 2.4. Incitatifs à mettre en place

Cette sous-section met en lumière les préférences des organisations concernant les incitatifs gouvernementaux pour soutenir leurs actions en faveur du vélo. En identifiant les mesures les plus pertinentes aux yeux de ces entités, il offre un aperçu précieux des leviers incitatifs souhaités pour promouvoir l'usage du vélo dans le milieu professionnel.

### 2.4.1. Incitatifs gouvernementaux pour soutenir l'action

Les organisations étaient invitées à sélectionner certains incitatifs gouvernementaux qui seraient susceptibles de les encourager à poursuivre ou à initier leurs actions en faveur du vélo,

82% des organisations estiment que la subvention à l'achat d'un parc de vélos pour les employé(e)s serait un moyen efficace pour les encourager. Près des 2/3 des organisations considèrent qu'une subvention pour la mise en place d'aménagements et d'équipements adaptés aux employé(e)s constituerait une démarche favorable. En outre, 45% des organisations voient d'un bon œil la possibilité d'obtenir des subventions pour couvrir les frais de déplacement en vélo. De plus, 45% des organisations estiment que le soutien financier de la part de la municipalité ou du gouvernement pour des projets liés au vélo serait une mesure bénéfique. Cependant, seulement 27% des organisations envisagent que des avantages fiscaux, tels que des crédits d'impôts, pour les organisations investissant dans un parc de vélos ou pour celles installant des aménagements liés aux vélos, pourraient les encourager.

**Tableau 6.** Liste des incitatifs des gouvernements et municipalités classés selon la préférence des organisations

Description de l'incitatif	%
Subvention à l'achat d'un parc de vélo pour les employé(e)s	82%
Subvention à la mise en place d'aménagements et équipements adaptés pour les employé(e)s	63%
Subvention aux organisations pour prendre en charge les frais de déplacement en vélo	45%



Soutien de la part de la municipalité ou du gouvernement pour des projets liés au vélo	45%
Avantages fiscaux pour les organisations investissant dans un parc de vélos ou d'aménagements liés aux vélos	27%

Certaines organisations expriment un intérêt pour la mise en place d'initiatives en faveur du vélo en général, mais hésitent à franchir le pas en raison de leur perception qu'il n'existe pas de subventions actuellement disponibles pour les soutenir. Afin d'aider les organisations désireuses de mettre en place des actions en faveur du vélo, nous avons créé un tableau récapitulatif des subventions au Québec auxquelles les organisations peuvent postuler pour financer des initiatives en faveur du vélo, telles que des stationnements pour vélos, une flotte de VAE, etc. (voir Annexe 2).

### 3. Conclusion

**L'essayer, c'est l'adopter.** C'est probablement l'une des raisons pour lesquelles la participation à Vélovolt a engendré un changement significatif dans les habitudes de déplacement des participant(e)s et a influencé la culture dans les organisations qui ont adopté des mesures pour encourager la pratique du vélo. Permettre à la population d'essayer un nouveau mode de transport déclenche une réflexion sur la manière de se déplacer, même parmi les participant(e)s de Vélovolt dont le mode de déplacement principal était largement dominé par l'utilisation individuelle de la voiture. De plus, notre sondage auprès des organisations révèle une volonté affirmée de ces dernières à promouvoir la mobilité de leurs employé(e)s, pourvu qu'elles soient davantage accompagnées et bénéficient de solutions adaptées. Pour certaines d'entre elles, elles peuvent commencer à explorer les financements disponibles auxquels elles n'ont pas encore sollicité l'accès pour commencer ou élargir leurs actions en faveur du vélo.

La puissance du vélo, en particulier du VAE, réside dans sa capacité à réduire la demande mondiale de pétrole et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre à un rythme plus rapide que toute autre alternative électrique à quatre roues.<sup>9</sup> Cependant, au Québec, la réalité géographique actuelle, les infrastructures cyclables insuffisantes dans certaines municipalités et secteurs denses et la prédominance de la voiture représentent des obstacles majeurs à une adoption massive du vélo pour les déplacements utilitaires. Ces facteurs soulignent que la simple disponibilité de vélos ne sera pas suffisante pour modifier les habitudes de déplacement, car les initiatives collectives visant à réduire la dépendance à la voiture doivent tenir compte du contexte global de la pratique et de la culture automobile prédominante. Ainsi, il reste un travail considérable à accomplir en matière d'incitations et d'améliorations des infrastructures et qui implique toutes les parties prenantes, dont les employeurs, pour encourager davantage la pratique du vélo, garantissant ainsi une accessibilité et une pérennité accrues pour la mobilité active auprès d'un public plus large.

<sup>9</sup> Les 280 millions de vélos électriques et cyclomoteurs dans le monde réduisent quatre fois plus la demande de pétrole que l'ensemble des voitures électriques dans le monde actuellement. Si les trajets en vélo électrique représentaient seulement 11 % de tous les trajets en véhicule, les émissions de GES globales de transport diminueraient d'environ 7 % (Azhar et Uzair, 2023).

## Bibliographie

Azhar, M-R, et Uzair, W. (novembre, 2023). The world's 280 million electric bikes and mopeds are cutting demand for oil far more than electric cars. *The Conversation*.

Récupéré de

<https://theconversation.com/the-worlds-280-million-electric-bikes-and-mopeds-are-cutting-demand-for-oil-far-more-than-electric-cars-213870>.

Curb 6. (s.d.). Calculate your plane travel footprint. Récupéré à partir de

<https://curb6.com/footprint/flights/halifax-yhz/vancouver-yvr>

McKenna, A. (février, 2023). Les Québécois consomment en moyenne autant d'essence qu'en 2010. L'annuel de l'automobile.

<https://annuelauto.ca/les-quebecois-consomment-en-moyenne-autant-dessence-que-n-2010/>

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (s.d). Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO).

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/nouvelles-mobilites/Pages/nouvelles-mobilites.aspx>

MyClimate. (s.d.). Calculez les émissions de trajet en voiture. Récupéré à partir de

[https://co2.myclimate.org/fr/car\\_calculators/new](https://co2.myclimate.org/fr/car_calculators/new)





# Annexes

## Annexe 1. Approche des calculs

### Calculs du nombre total de kilomètres parcourus

Le nombre total de kilomètres parcourus à vélo a été obtenu en croisant trois informations des participant(e)s de Vélovolt : le nombre hebdomadaire d'allers-retours domicile-travail en vélo, les mois d'utilisation du vélo pour cette fin, et la distance entre le domicile et le lieu de travail de chaque participant.

### Calcul du nombre total de kilomètres de trajets en voiture qui ont été évités grâce à l'utilisation du vélo

Le nombre total de kilomètres de trajets en voiture qui ont été évités grâce à l'utilisation du vélo a été obtenu en multipliant le nombre total de kilomètres parcourus à vélo avec la proportion des participant(e)s qui utilisaient la voiture pour leurs trajets domicile-travail avant de participer aux essais de Vélovolt (73%).

$$\text{Kilomètres évités en voiture} = \text{Nombre de kilomètres parcourus à vélo} \times 0,73$$

### Calculs de la quantité d'émissions de GES évités

La quantité de GES évitées a été calculée grâce à un calculateur des émissions de GES MyClimate (s.d.). Ce chiffre a été calculé selon la moyenne québécoise de consommation d'essence, étant 9,4 litres d'essence pour chaque 100 km parcourus (McKenna, 2023).

Convertir la quantité de GES évitées en nombre d'allers simples de Halifax à Vancouver a été possible grâce au calculateur Curb 6.

### Limites de l'approche

Les calculs ont été obtenus grâce aux estimations fournies par les participant(e)s concernant leur utilisation du vélo (nombre d'allers-retours, nombre de mois d'utilisation du vélo). Ces estimations comportent des approximations, ce qui peut impacter la précision des calculs réalisés.

De plus, tous les participant(e)s n'ont pas répondu au sondage, ce qui veut dire que les conclusions tirées de cet échantillon ne sont pas parfaitement représentatives de l'ensemble des participant(e)s.

Les calculs sont basés sur une extrapolation statistique pour estimer les résultats pour l'ensemble des participant(e)s. Ces calculs reposent sur des hypothèses statistiques et peuvent ne pas refléter avec exactitude la réalité.



## Annexe 2. Liste (non exhaustive) de financements disponibles pour les organisations favorables à des mesures favorisant le vélo

Financier	Nom	Objectif	Admissibilité
Gouvernement fédéral	<a href="#">Fonds pour le transport actif (FDA)</a>	Visé à soutenir l'expansion et l'amélioration des infrastructures de transport actif et à favoriser un transfert modal de la voiture vers le transport actif.	Administrations municipales, provinciales ou régionales, les organismes du secteur public, les organisations à but non lucratif, les conseils de bande autochtone, les gouvernements autochtones, ainsi que les sociétés de développement autochtones.
Gouvernement fédéral	<a href="#">Fonds pour dommages à l'environnement – transport actif dans la province de Québec (FDE)</a>	Visé à réduire la pollution atmosphérique liée au transport dans la province de Québec en augmentant la quantité, l'utilisation et la qualité des projets de transport actif, tout en favorisant le transfert modal des voitures contribuant à la pollution atmosphérique vers des modes de transport actif tels que la marche, le vélo, les patins à roues alignées et d'autres formes de déplacement humain	Organisations à but non lucratif telles que les ONG environnementales, les organisations autochtones nationales, les universités, les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux. Les personnes, entreprises, autres ministères fédéraux, et contrevenants ayant effectué des règlements monétaires destinés au Fonds pour dommages à l'environnement ne sont pas éligibles au financement.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service (OVLIS)</a>	Visé à développer l'offre de vélos en libre-service dans les périmètres urbains des municipalités du Québec pour offrir des options de transport durable, en mettant l'accent sur les vélos à assistance électrique.	Municipalités, municipalités régionales de comté (MRC), communautés métropolitaines, conseils d'arrondissement, conseils d'agglomération, organismes à but non lucratif (OBNL), et autorités organisatrices de transport dûment mandatés.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)</a>	Visé à intensifier la mise en place d'infrastructures de transport favorisant les déplacements actifs en milieu urbain, soutenant le développement des réseaux piétonniers et cyclables, et améliorant la sécurité des piétons et cyclistes.	Municipalités, MRC, conseils d'arrondissement, conseils d'agglomération, OBNL mandatés par les entités susmentionnées pour la gestion de l'infrastructure demandée.



Gouvernement du Québec	<a href="#">Fonds régions et ruralité (FRR)</a>	Visé à renforcer les municipalités et régions du Québec en soutenant des projets visant le rayonnement, le développement local et régional, l'innovation, la vitalisation territoriale ainsi que la coopération intermunicipale.	Les municipalités régionales de comté (MRC), les municipalités, les organismes ayant compétence de MRC, ainsi que les régions administratives sont admissibles à différents volets du FRR, en fonction des projets spécifiques et de leurs missions de développement local et régional.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Action-Climat Québec</a>	Visé à mobiliser la population du Québec dans la lutte contre les changements climatiques en soutenant des initiatives de la société civile visant des changements durables de comportements et de pratiques pour réduire les émissions de GES et s'adapter aux impacts des changements climatiques.	OBNL, coopératives, syndicats et chambres de commerce. Les projets admissibles doivent avoir pour finalité d'engager les citoyennes et les citoyens dans l'action pour réduire les émissions de GES ou favoriser l'adaptation aux changements climatiques.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR)</a>	Finance des projets alignés sur les priorités déterminées par chaque région. Ces projets doivent contribuer au rayonnement régional en améliorant l'attractivité et le développement du milieu de vie. Les projets doivent avoir une durée limitée et être ponctuels.	Organismes municipaux, entreprises privées, OBNL, entreprises d'économie sociale, coopératives, communautés autochtones, organismes des réseaux de l'éducation, personnes morales souhaitant démarrer une entreprise privée ou d'économie sociale, artistes professionnels ou regroupements d'artistes professionnels dans le cadre d'ententes sectorielles de développement entre des MRC et le Conseil des arts et des lettres du Québec. Les entreprises, organismes et coopératives du secteur financier ne sont pas admissibles.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives, sportives et de plein air (PAFIRSPA)</a>	Le programme comprend deux volets. Le premier finance des projets d'infrastructures sportives jusqu'à 20 millions de dollars, avec une aide de 66 % des coûts. Le deuxième volet soutient les projets d'infrastructures de plein air jusqu'à 200 000 \$, également avec une aide de 66 %.	Organismes municipaux, instances des Premières Nations ou inuit reconnues par le gouvernement du Québec, OBNL, coopératives de solidarité, organismes scolaires et d'enseignement supérieur.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)</a>	Visé à soutenir le développement, l'amélioration et l'entretien d'infrastructures de transport actif, favorisant des modes de déplacement durables et réduisant les émissions de GES.	Les municipalités, les MRC, les conseils d'arrondissement ou d'agglomération, ainsi que les OBNL mandatés par ces entités sont admissibles



Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions</a>	Ce programme offre une aide financière pour des activités de sensibilisation à la mobilité durable, encourageant un changement de culture et de comportement en faveur de modes de déplacement durables. Les projets admissibles incluent des initiatives de communication telles que des capsules vidéo, des plateformes d'apprentissage et des campagnes de promotion.	Les entités admissibles comprennent les municipalités locales, les municipalités régionales de comté (MRC), les communautés métropolitaines, les organismes municipaux ou intermunicipaux, les OBNL, les coopératives, et les communautés autochtones représentées par leur conseil de bande ou un organisme affilié.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO)</a>	Soutient l'intégration de services de mobilité durable, connectés et adaptés aux besoins des citoyens à travers deux volets. Le Volet 1 du Programme NOMO finance la création de plateformes et d'applications pour l'utilisation intégrée de services de mobilité durable, tandis que le Volet 2 encourage les employeurs à élaborer des plans de gestion des déplacements incluant des mesures de mobilité durable des employé(e)s.	Municipalités, regroupements municipaux, communautés métropolitaines, MRC, conseils d'arrondissement ou d'agglomération, sociétés paramunicipales, sociétés de transport en commun, OBNL, coopératives, entreprises d'économie sociale, entreprises privées, sociétés de développement commercial, établissements d'enseignement, centres de recherche, établissements de santé et de services sociaux.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme Écocamionnage</a>	Vise à réduire les émissions de GES dans l'industrie du transport routier des marchandises et des véhicules de service. Il offre une aide financière pour l'acquisition de vélos-cargos à assistance électrique dans le cadre des volets « Acquisition d'une technologie » et « Projet collaboratif de livraison partagée et électrique ».	Entreprises, personnes, organismes, municipalités, et coopératives titulaires d'une inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (RPEVL) pour le premier volet, et les municipalités, regroupements municipaux, personnes morales sans but lucratif, et coopératives pour le deuxième volet.
Gouvernement du Québec	<a href="#">Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière</a>	Vise à fournir un soutien financier aux initiatives et projets visant à renforcer la sécurité routière ainsi qu'à aider les victimes d'accidents de la route. Il réaffecte les excédents monétaires du Fonds de la sécurité routière (FSR) et régule l'utilisation des fonds attribués.	Personnes morales à but lucratif ou non, avec ou sans but lucratif, organismes municipaux tels que les municipalités locales (ainsi que les entités municipales ou intermunicipales relevant de celles-ci), établissements ou organismes du réseau de l'éducation ou de la santé et des services sociaux, coopératives, communautés autochtones.
Fédération canadienne des municipalités	<a href="#">Projet pilote : Réseaux de transport et options de déplacement</a>	Vise à soutenir financièrement des initiatives pilotes visant à diminuer la pollution au sein des communautés canadiennes. Cela se réalise en améliorant les infrastructures de transport et les réseaux existants, ou en encourageant l'adoption de moyens de transport plus	Toutes les administrations municipales canadiennes, et leurs partenaires dans le cadre du projet, ce qui comprend : les entités du secteur privé, les collectivités autochtones, les sociétés détenues par une municipalité, une organisation régionale, provinciale ou territoriale qui fournit des services



		respectueux de l'environnement. Ce financement est destiné à aider les villes et les communautés de toutes tailles à réduire leur empreinte énergétique et leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), tout en favorisant l'amélioration de la qualité de l'air.	municipaux, des organisations non gouvernementales, des organisations sans but lucratif, des instituts de recherche (p. ex., des universités).
Ville de Montréal	<a href="#">Subvention à l'innovation ouverte pour les entreprises émergentes</a>	Vise à encourager la coopération entre jeunes entreprises et organisations partenaires pour promouvoir la commercialisation d'innovations visant à résoudre des problématiques urbaines ou liées à la transition écologique, favorisant ainsi une économie plus verte et améliorant la qualité de vie.	Une entreprise émergente doit être en phase de démarrage ou avoir moins de 5 ans d'existence, compter au moins 2 employés à temps plein, réaliser un chiffre d'affaires annuel de maximum 2 millions de dollars, et son capital-actions doit être principalement détenu par des citoyens canadiens, des résidents permanents ou des personnes ayant un certificat de sélection du Québec. Une organisation partenaire éligible doit avoir une présence physique dans l'agglomération de Montréal, être une entité juridique publique ou privée avec plus de 50 employés, ou être une organisation à but non lucratif dont la majorité des membres sont des entreprises d'un même secteur, ayant pour mission de défendre et de promouvoir les intérêts de ces membres.
Privé	<a href="#">Subvention du Fonds Écoleader</a>	Vise à soutenir les entreprises pour engager des experts dans la mise en place de pratiques écoresponsables ou l'acquisition de technologies propres, soutenant ainsi des projets tels que des diagnostics, des plans d'action, et des accompagnements.	Entreprises et cohorte d'entreprises qui souhaitent réaliser un projet répondant à des besoins spécifiques

