



# POUR UN QUÉBEC LEADER DE LA MOBILITÉ DURABLE

**L'URGENCE D'AGIR POUR DÉPASSER LA DÉPENDANCE À  
L'AUTOMOBILE**

Mémoire présenté au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable

AOÛT 2017

  
VIVRE EN VILLE

  
équiterre

---

## VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

## ÉQUITERRE

Avec 140 000 sympathisants, 20 000 membres, 200 bénévoles et 40 employés, Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent et le plus important au Québec.

Par ses projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche et d'accompagnement, Équiterre mobilise des citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et des élus afin d'influencer les politiques publiques des gouvernements.

Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables.

Depuis sa création en 1993, Équiterre mène des projets sur des enjeux fondamentaux tels l'alimentation, l'agriculture, le transport, le bâtiment, la consommation et la lutte aux changements climatiques.

---

## COORDINATION ET RÉDACTION DU MÉMOIRE

Jeanne Robin – Vivre en Ville, directrice principale

Christian Savard – Vivre en Ville, directeur général

Steven Guilbeault – Équiterre, cofondateur et directeur principal

Zvi Leve – Équiterre, Chargé de projet – Transports

# Sommaire

Vivre en Ville et Équiterre saluent l'intention du gouvernement du Québec de se doter d'une politique de mobilité durable à la hauteur des besoins et des attentes de sa population et, par ailleurs, conforme aux orientations prises dans divers domaines. La mobilisation constatée autour de cet enjeu depuis le début du processus de consultation est d'excellent augure quant à l'appui des divers acteurs à l'action gouvernementale.

Vivre en Ville et Équiterre sont heureux de contribuer à ces travaux et souhaitent, par ce mémoire, mettre leur expérience en matière de transport au service du virage proposé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le présent mémoire porte principalement sur le transport des personnes, domaine où l'expertise d'Équiterre et de Vivre en Ville est la plus développée.

## L'URGENCE D'AGIR POUR DÉPASSER LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

À chaque enquête, sondage ou recensement, la vérité sur les transports au Québec s'expose clairement : la dépendance à l'automobile est en croissance. De plus en plus motorisés, les Québécois parcourent chaque année davantage de kilomètres dans des véhicules de plus en plus gros.

Cette dépendance a de nombreuses conséquences, que ce soit en matière de santé – sédentarité croissante, dégradation de la qualité de l'air, etc. – ; de finances publiques et personnelles – coût croissant des infrastructures de transport, budget transport des ménages en augmentation régulière, etc. – ; ou d'environnement – alourdissement du bilan carbone, empiètement sur les milieux naturels, etc.

### SE Doter d'indicateurs précis et de cibles claires

Si la motorisation des déplacements a un temps été vecteur de progrès social et économique, l'hégémonie de la voiture constitue maintenant un problème auquel doivent s'attaquer, de façon urgente et coordonnée, l'ensemble des paliers de gouvernement.

Vivre en Ville et Équiterre recommandent au ministère des Transports d'adopter des cibles précises et de se doter des indicateurs qui permettront de vérifier leur progression d'ici 2030 :

- Faire baisser de 20% le kilométrage total annuel parcouru en automobile
- Doubler la part modale des transports collectifs et actifs
- Améliorer de 25% l'efficacité énergétique des véhicules et électrifier 30% du parc automobile

## CHANGER DE PARADIGME

Les réseaux de transport et les véhicules qui y circulent ont une fonction précise : permettre à chacun de réaliser les activités économiques et sociales du quotidien et ainsi de s'accomplir, tout en contribuant à la collectivité. Au fil du temps et de la répartition des responsabilités en transport, il s'est pourtant opéré un certain glissement dans les priorités.

### AU-DELÀ DE LA MOBILITÉ, L'ACCESSIBILITÉ

Ainsi, la notion de niveau de service reflète davantage l'état du réseau routier lui-même que le service qu'il rend à la collectivité. Pour en revenir au rôle réel des réseaux de transport, Équiterre et Vivre en Ville proposent de remplacer la notion de mobilité par celle d'accessibilité.

Ainsi, l'efficacité des réseaux devrait être caractérisée par la diversité des lieux et des activités rendus accessibles à la population et non plus par l'absence de congestion. Il est par ailleurs nécessaire de considérer, plutôt que le nombre de véhicules, celui de personnes transportées.

### **ADOPTER L'APPROCHE ÉVITER-TRANSFÉRER-AMÉLIORER**

Nombre d'experts et d'acteurs prônent, pour guider l'amélioration de l'efficacité des réseaux et des pratiques de transport, l'adoption de l'approche Éviter-Transférer-Améliorer. C'est cette approche dont Vivre en Ville et Équiterre recommandent l'adoption pour l'élaboration de la Politique de mobilité durable.

Hiérarchisée, cette approche vise en priorité l'efficacité du système de transport (qui doit réduire et limiter la longueur des déplacements), puis l'efficacité du déplacement (qui doit être réalisé par les modes les plus efficaces) et enfin l'efficacité du véhicule (qui doit être le plus efficient possible sur le plan énergétique).

## **QUATRE CHANTIERS POUR PRENDRE LE VIRAGE DE LA MOBILITÉ DURABLE**

Le virage de la mobilité durable passe par de nombreux changements dans les politiques et les pratiques, à divers niveaux. Équiterre et Vivre en Ville identifient quatre chantiers incontournables.

### **L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME COMME APPROCHE INTÉGRATRICE**

Le premier chantier dépasse les limites du ministère des Transports : c'est celui de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. La possibilité d'offrir une diversité de modes concourant à une mobilité durable dépend directement de la façon dont la population et les activités sont implantées sur le territoire. Le meilleur plan de transport, c'est un plan d'urbanisme.

### **UN FINANCEMENT ET DES MESURES FISCALES À LA HAUTEUR DES BESOINS**

Le deuxième chantier est celui du financement consacré à la mobilité durable. Doubler la part modale des transports collectifs et actifs exige de multiplier l'offre de service existante, notamment en transport collectif. Cela implique une augmentation massive des budgets qui y sont consacrés, aussi bien en ce qui concerne les immobilisations que l'exploitation.

### **METTRE FIN AU DEUX POIDS DEUX MESURES DANS LE FINANCEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT**

Le troisième chantier consistera à mettre fin à la concurrence déloyale qui prévaut dans le financement des systèmes de transport. Le deux poids deux mesures entre le réseau routier supérieur, financé à 100% par les paliers supérieurs de gouvernement, et le transport collectif, dont une large part est assumée par les municipalités, compromet le développement de ce dernier et stimule un étalement urbain aux conséquences dommageables sur bien des plans.

### **UNE OFFRE DE MOBILITÉ MULTIMODALE ET INNOVANTE**

Le quatrième chantier conduira, sur ces bases, à développer une offre de mobilité multimodale et innovante. Combinant notamment des réseaux structurants de transport collectif en site propre, la priorité accordée aux modes actifs et les usages partagés de l'automobile, ce chantier mettra à profit les divers outils au service de la mobilité durable : systèmes d'information, gestion de la demande, campagnes de sensibilisation, etc.

## LA MOBILITÉ DURABLE, UNE AFFAIRE D'ÉTAT

En assumant la responsabilité du réseau routier supérieur, l'État a eu un effet structurant – et délétère – sur le mode de développement urbain des municipalités québécoises. Ce qui a été fait en prenant le leadership du développement du réseau routier ne pourra pas être défait en laissant aux villes seules la responsabilité de changer de direction. C'est à l'État de montrer la voie et de faire, pour la mobilité durable, ce qu'il a fait pour le réseau routier dans les dernières décennies.

### MOBILISER TOUS LES PALIERS DE GOUVERNEMENT

Cela ne signifie pas que les municipalités n'ont pas de rôle à jouer: au contraire, c'est en étroite partenariat avec elles que le gouvernement doit travailler. Il lui revient toutefois d'établir clairement l'ordre de priorité entre les différents réseaux de transport et de s'assurer de disposer des budgets de développement et d'entretien cohérents avec les priorités établies.

Ce leadership gouvernemental se justifie d'autant mieux que l'avènement de la mobilité durable concourt aux effets visés par l'État à travers ses grandes orientations. C'est un incontournable dans la lutte contre les changements climatiques et la stratégie énergétique, ainsi qu'un des piliers de la politique gouvernementale de prévention en santé. Permettre à tous d'accéder plus efficacement aux diverses activités est aussi une question d'équité sociale et un enjeu de développement économique.

Le ministère des Transports a changé de nom : il lui faut maintenant changer de pratiques, et entraîner avec lui l'ensemble de l'action gouvernementale derrière cette priorité de société.

## RECOMMANDATIONS PHARES

### **Recommandation 1**

**Adopter une Politique gouvernementale de mobilité durable où l'État reconnaisse son rôle de leader.**

### **Recommandation 2**

**Adopter, dans la future politique, des cibles précises et compatibles avec l'atteinte des objectifs collectifs et se doter d'indicateurs qui permettront de vérifier leur progression.**

### **Recommandation 11**

**Adopter l'approche hiérarchisée Éviter-Transférer-Améliorer pour mettre en œuvre et évaluer les résultats de la Politique gouvernementale de mobilité durable.**

### **Recommandation 12**

**Doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.**

### **Recommandation 21**

**Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes, incluant par exemple péage, droits**

**d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, bonus-malus, taxe kilométrique, etc.**

#### **Recommandation 22**

**Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.**

#### **Recommandation 26**

**Prioriser le développement de réseaux structurants de transport collectif en site propre.**

#### **Recommandation 37**

**Réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun et de la mobilité durable.**

## **DOCUMENTATION D'INTÉRÊT**

Vivre en Ville et Équiterre ont à leur actif plusieurs publications dont la consultation pourra compléter le contenu du mémoire. En voici une liste non exhaustive :

VIVRE EN VILLE (2017). *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Coll. L'Index, 32 p.

ÉQUITERRE ET DUNSKY (2017). *Mobilité partagée : éliminer les barrières règlementaires dans les villes canadiennes*. 42 p.

VIVRE EN VILLE (2016). *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même*. 123 p. (coll. Outiller le Québec; 7).

VIVRE EN VILLE (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique*. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2015). *Pour une réforme du cadre fiscal et budgétaire des municipalités québécoises : assurer la santé financière et l'aménagement durable de nos villes*. 4 p.

VIVRE EN VILLE (2013). *Réunir les modes: l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*, 109 p. (coll. Outiller le Québec; 3)

VIVRE EN VILLE (2013). *Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*. Coll. L'Index, 32 p.

ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*. 124 p.

# Table des matières

<b>L'URGENCE D'AGIR POUR DÉPASSER LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE</b>	<b>9</b>
<b>La domination croissante de l'automobile</b>	<b>9</b>
<b>Cinq raisons de renverser la tendance du tout à l'auto</b>	<b>9</b>
<b>Se doter d'indicateurs précis et de cibles claires</b>	<b>11</b>
Une politique qui engage l'ensemble de l'État	11
Des cibles responsables	11
<b>Des conditions gagnantes et des opportunités à saisir</b>	<b>15</b>
<b>CHANGER DE PARADIGME</b>	<b>17</b>
Des « Transports » à la « Mobilité durable »	17
Au-delà de la mobilité, l'accessibilité	18
<b>Adopter l'approche Éviter-Transférer-Améliorer</b>	<b>20</b>
<b>QUATRE CHANTIERS POUR PRENDRE LE VIRAGE DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	<b>21</b>
<b>L'aménagement du territoire et l'urbanisme comme approche intégratrice</b>	<b>22</b>
Forme urbaine et besoins de transports : des liens reconnus	22
L'État, gardien de l'aménagement durable du territoire	24
La localisation des activités : déterminant des besoins de transport	26
<b>Un financement et des mesures fiscales à la hauteur des besoins</b>	<b>27</b>
Doublé l'offre de transport collectif d'ici 2030	27
Diriger la majorité des investissements vers la mobilité durable	27
Renforcer le soutien à l'exploitation	28
Identifier les mesures fiscales les plus porteuses en matière de mobilité durable	28
<b>Mettre fin au deux poids, deux mesures dans le financement des réseaux de transport</b>	<b>30</b>
Un partage inégal des responsabilités et des coûts de transport	30
Cesser l'augmentation de la capacité routière pour le navettage	31
Mettre un frein au resquillage du réseau routier supérieur	31
<b>Une offre de mobilité multimodale et innovante</b>	<b>32</b>
Le transport collectif en site propre, colonne vertébrale de la mobilité durable	32
La mobilité partagée au service de la mobilité durable	34
Retrouver l'échelle du piéton et donner sa place au vélo	35
La gestion de la demande en transport et la sensibilisation	36
<b>LA MOBILITÉ DURABLE, UNE AFFAIRE D'ÉTAT</b>	<b>38</b>
Mobiliser tous les paliers de gouvernement	38
Un leadership gouvernemental à assumer	38
<b>LISTE DES RECOMMANDATIONS</b>	<b>40</b>
<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>45</b>



# L'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile

Le transport des personnes au Québec se caractérise par la place prépondérante de l'automobile comme mode de déplacement. Phénomène à la fois culturel et utilitaire, la popularité de l'automobile est renforcée par de réels besoins de déplacement, dans un contexte où les alternatives sont souvent moins performantes ou carrément inexistantes.

## La domination croissante de l'automobile

À chaque enquête, sondage ou recensement, la vérité sur les transports au Québec s'expose clairement : la dépendance à l'automobile est en croissance. De plus en plus motorisés, les Québécois parcourent chaque année davantage de kilomètres dans des véhicules de plus en plus gros.

Ainsi, entre 1990 et 2015, le parc de véhicules de promenade a augmenté de 66%, soit plus de 3,5 fois plus vite que la population (SAAQ et ISQ cités par Breton, 2017). Ce parc est maintenant constitué à 39% de camions légers (VUS, camionnettes et fourgonnettes), alors que ces derniers ne formaient que 15% du parc en 1990 (SAAQ, 2016 ; SAAQ, 2002). Il s'est d'ailleurs vendu en 2015 plus de camions légers que de voitures.

En 2013, le kilométrage parcouru par l'ensemble du parc automobile était de presque 70 milliards de kilomètres (Whitmore et Pineau, 2016), contre 50 milliards de kilomètres en 1990 (calcul d'Équiterre et Vivre en Ville (2011) à partir de SAAQ et OEE).

## Cinq raisons de renverser la tendance du tout à l'auto

Nombreux sont les motifs de renverser la dépendance croissante à l'automobile, que ce soit pour des raisons environnementales, économiques ou de santé.

### **Prendre nos responsabilités dans la lutte contre les changements climatiques**

D'ici 2030, le Québec s'est engagé à réduire d'au moins 15 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> ses émissions de gaz à effet de serre. L'effort portera essentiellement sur le secteur des transports, où l'État mise sur une réduction de 45% des émissions par rapport au niveau de 2012 (Québec. MDDELCC, 2015). Alors que plus de la moitié des émissions en transport sont liées au transport des personnes, les villes auront un rôle primordial à jouer dans la lutte contre les changements climatiques (Québec. MDDEP, 2012).

### **Réduire le coût des infrastructures et la dispersion des investissements publics**

Les dépenses dans le réseau routier supérieur, sous responsabilité de l'État, ont explosé ces dernières années au Québec, dépassant les trois milliards de dollars par an en 2011. Plus de la moitié de ce budget fut consacré à l'augmentation de la capacité routière (Québec. MTQ, 2012).

Le coût des infrastructures routières pour l'État se maintient autour de 2,5 milliards chaque année depuis 2014 (Québec. MTMDET, 2017).

Étendre toujours plus le réseau routier, c'est aussi disperser les personnes et les activités qui iront s'établir à ses points d'accès. Cet étalement implique de desservir davantage de secteurs, avec des coûts qui s'imposent aux divers paliers de gouvernement : réseaux d'égout et d'aqueduc, collecte des matières résiduelles, services d'urgence, équipements de santé, réseau d'enseignement, équipements sportifs et culturels, etc.

### **Alléger les frais de transport et le poids de la congestion sur l'économie**

La mobilité axée sur la voiture n'entraîne pas que des coûts collectifs, mais aussi des coûts individuels. Ainsi, la part du transport dans le budget des ménages est passée de 8,6% en 1997 à 21,1% en 2011 (Statistique Canada, 2011). La congestion croissante, elle, coûte aux individus mais aussi aux entreprises, pour qui elle augmente nombre de frais, en plus de nuire dans certains cas à leur attractivité.

### **Protéger la santé de la population**

Le Québec déplorait, en 2015, 361 décès de la route et près de 37 000 hospitalisations (SAAQ, 2016). La diminution des déplacements motorisés est le moyen le plus efficace de diminuer le nombre de collisions et d'améliorer le bilan routier (ASSSM, 2007).

Les transports motorisés contribuent également de manière significative à la pollution atmosphérique en émettant notamment des particules fines, des oxydes d'azote et d'autres contaminants. En milieu urbain, et parfois même au-delà, les transports contribuent aux épisodes de smog qui ont des impacts graves sur la santé des populations et provoquent une surmortalité. Le transport est aussi responsable, via le bruit de la circulation motorisée, de nombreux problèmes de santé physique et mentale (CIUSSS Capitale-Nationale, 2017).

Enfin, l'épidémie de sédentarité décrite par les experts et pouvoirs publics est fortement associée à la motorisation des déplacements de la population. Dans les quartiers construits à échelle humaine et bien desservis en transport collectif, il est plus facile d'atteindre les niveaux recommandés d'activité physique quotidienne. Ainsi, les usagers du transport en commun marchent en moyenne 2500 pas par déplacement aller-retour, soit environ 25% du total quotidien recommandé (Morency et collab., 2011).

### **Assurer l'équité**

Une ville intermodale est aussi une ville qui permet à tous ses citoyens de participer à la communauté, quelles que soient leurs capacités et leurs moyens de déplacement. Les personnes ayant des limitations fonctionnelles, certains ménages à faible revenu, les jeunes et les personnes âgées ne disposant pas ou plus du permis de conduire : plusieurs catégories de population dépendent, pour accéder aux activités du quotidien, de l'offre de transport collectif. Le vieillissement amorcé de la population rend cette préoccupation d'autant plus d'actualité.

# Se doter d'indicateurs précis et de cibles claires

La définition de cibles et d'indicateurs est l'une des clés de la mise en œuvre efficace d'une politique. Pour passer de l'intention à la réalisation, l'État doit préciser ses objectifs afin d'articuler le plan d'action qui permettra de les atteindre et d'en assurer le suivi.

## Une politique qui engage l'ensemble de l'État

Pour assurer une mise en œuvre efficace, la Politique de mobilité durable doit dépasser les frontières du ministère des Transports et engager l'ensemble du gouvernement. À l'exemple de la Politique gouvernementale de prévention en santé, dont le plan d'action mise sur le partenariat entre les ministères, la Politique de mobilité durable n'atteindra sa cible que si chacun des ministères et organismes en appuie la réalisation.

Les besoins de transport sont en effet largement dépendants de plusieurs activités gouvernementales. Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, qui pilote notamment la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT), est bien entendu concerné au premier chef. Plusieurs autres ministères, via l'organisation sur le territoire des activités qu'ils coordonnent ou dont ils soutiennent la réalisation, créent une bonne partie des besoins de déplacement : ministère de l'Éducation, ministère de la Santé et des Services sociaux, ministère de l'Économie, etc. D'autres ministères sont particulièrement concernés par les effets des transports et de leurs infrastructures : ministère de l'Agriculture, ministère de l'Énergie, ministère de la Sécurité publique, etc.

Équiterre et Vivre en Ville recommandent donc l'adoption d'une Politique gouvernementale de mobilité durable.

### Recommandation 1

**Adopter une Politique gouvernementale de mobilité durable où l'État reconnaisse son rôle de leader.**

## Des cibles responsables

Si la motorisation des déplacements a un temps été vecteur de progrès social et économique, l'hégémonie de la voiture constitue maintenant un problème auquel doivent s'attaquer, de façon urgente et coordonnée, l'ensemble des paliers de gouvernement.

Vivre en Ville et Équiterre recommandent au ministère des Transports d'adopter des cibles précises et de se doter des indicateurs qui permettront de vérifier leur progression d'ici 2030. Ces cibles devront être compatibles avec l'atteinte de chacun des objectifs que s'est fixés et que se fixera le Québec en matière de limitation des dépenses publiques, de protection de l'environnement, de santé environnementale, etc.

### Recommandation 2

**Adopter, dans la future politique, des cibles précises et compatibles avec l'atteinte des objectifs collectifs et se doter d'indicateurs qui permettront de vérifier leur progression.**

Équiterre et Vivre en Ville proposent sept cibles relatives à des indicateurs particulièrement pertinents pour suivre l'évolution du système de transport. Cette liste sera à compléter par le Ministère et les autres acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la Politique.

## **Faire baisser de 20% le kilométrage annuel parcouru en automobile**

Le kilométrage parcouru par le parc automobile est un excellent indicateur lié à plusieurs enjeux de mobilité durable. Il conditionne en bonne partie les besoins en infrastructures, les risques de congestion, l'émission de divers polluants et notamment des gaz à effet de serre, le temps et l'argent consacrés par les ménages à leurs déplacements, etc. Le volume de circulation est aussi un des principaux facteurs de risque de collision routière et des dommages, matériels et humains, qui y sont associés.

Le kilométrage parcouru par l'ensemble du parc devrait donc être le principal indicateur suivi par la Politique gouvernementale de mobilité durable. Vivre en Ville et Équiterre recommandent, pour atteindre notamment les cibles du Plan d'action sur les changements climatiques, de la Stratégie énergétique et de la Politique gouvernementale de prévention en santé, de viser une cible de réduction de 20% du kilométrage parcouru par le parc automobile québécois d'ici 2030.

### **Recommandation 3**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif de réduire le kilométrage annuel parcouru en automobile au Québec de 20% d'ici 2030.**

La baisse du kilométrage parcouru passe par des mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme et par la transformation de l'offre de transport, qui permettront à la fois de limiter le nombre et la longueur des déplacements automobiles et d'effectuer un report modal de la voiture vers les autres modes de transport.

## **Réduire de 10% le taux de motorisation**

La possession d'une automobile est un excellent prédicteur de son utilisation (CRAD, 2010). Ainsi, réduire le taux de motorisation conduit presque directement à la réduction du kilométrage parcouru. Le nombre d'automobiles dans le parc de véhicules est aussi un indicateur associé à la surface occupée par les véhicules en stationnement, au budget consacré par les ménages au transport, aux matières premières utilisées pour la construction des véhicules, etc.

La Politique devrait donc viser une réduction du taux de motorisation.

### **Recommandation 4**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif de réduire de 10 % le taux de motorisation des ménages québécois d'ici 2030.**

Évidemment, comme il n'est pas question de condamner qui que ce soit à l'immobilité, l'atteinte de cette cible passe par la conception de milieux de vie moins dépendants de la voiture.

## **Atteindre une cible de 250 000 adhérents aux services d'autopartage**

À l'inverse de la possession d'une automobile, l'accès à un véhicule via un service d'autopartage est associé non pas à une augmentation mais à une diminution des déplacements motorisés (CRAD, 2010). La généralisation des services d'autopartage (déjà bien implantés au Québec) est donc une excellente stratégie pour réduire le taux de motorisation mais aussi l'usage de l'automobile.

Le potentiel de « ménages ayant les mêmes caractéristiques socio-économiques que les abonnés actuels de Communauto, et donc susceptibles d'adhérer à l'autopartage » était évalué en 2006 à 139 000 (Tecsult, 2006). Vivre en Ville et Équiterre estiment qu'un changement de direction dans le mode d'urbanisation combiné au développement de réseaux structurants de transport en commun pourraient permettre de doubler ce potentiel d'ici 2030.

En plus des bénéfices pour la mobilité durable, cette stratégie générera divers effets positifs associés à une meilleure disponibilité de l'espace, privé et public, en milieu urbain.

#### **Recommandation 5**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif d'atteindre une cible de 250 000 adhérents aux services d'autopartage d'ici 2030.**

Un meilleur accès aux services d'autopartage passe par une réglementation qui leur soit favorable (Équiterre et Dunsky, 2017) mais aussi par un mode de développement urbain moins axé sur les déplacements motorisés.

#### **Augmenter la part modale des transports collectifs et actifs partout au Québec**

La Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 (Québec. MTQ, 2006) a permis une hausse d'achalandage de 11%, malheureusement insuffisante pour absorber l'augmentation globale des déplacements. Sur cette période, le nombre de véhicules immatriculés a en effet connu une hausse équivalente (calculs de TRANSIT (2017) à partir de SAAQ). Il faut donc faire bien plus qu'augmenter l'achalandage des transports collectifs et actifs pour viser une réelle augmentation de leurs parts de marché.

Vivre en Ville et Équiterre recommandent de fixer des cibles de parts modales des transports collectifs et actifs pour chacune des régions du Québec, pas seulement en heure de pointe mais pour l'ensemble des déplacements quotidiens.

#### **Recommandations 6 et 7**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif d'atteindre une cible de 50% des déplacements réalisés en transports collectifs et actifs dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec d'ici 2030.**

**Fixer, dans la future politique, des objectifs ambitieux de parts modales des transports collectifs et actifs dans les autres régions du Québec.**

Ce report modal passe par une augmentation au moins équivalente de l'offre de service de transport collectif, mais aussi par un virage dans le mode de développement urbain.

#### **Améliorer de 25% l'efficacité énergétique des véhicules**

Si une partie des enjeux liés aux transports exigent une diminution de l'utilisation de la voiture (congestion, coûts, sédentarité, etc.), certains problèmes peuvent être en partie résolus par une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules en circulation. La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air, notamment, peuvent passer par des améliorations technologiques.

Équiterre et Vivre en Ville recommandent de viser une amélioration de 25% de l'efficacité énergétique des véhicules d'ici 2030.

#### **Recommandation 8**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif d'améliorer de 25% l'efficacité énergétique des véhicules d'ici 2030.**

### **Limiter la part des camions légers à 25% du parc automobile**

L'augmentation de la part des camions légers dans le parc automobile québécois pèse fortement sur la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre. La taille des véhicules est aussi en cause dans la gravité des conséquences des collisions routières, bien que les données manquent pour caractériser cette association.

Vivre en Ville et Équiterre recommandent de viser une réduction de la part des camions légers (VUS, camionnettes, fourgonnettes) dans le parc de véhicules privés.

#### **Recommandation 9**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif de limiter la part des camions légers (VUS, camionnettes, fourgonnettes) à 25% du parc de véhicules de promenade à l'horizon 2030.**

### **Électrifier 30% du parc automobile**

L'électrification d'une partie du parc automobile contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance aux énergies fossiles.

#### **Recommandation 10**

**Fixer, dans la future politique, l'objectif d'atteindre une cible de 30% de véhicules électriques et hybrides branchables dans le parc de véhicules de promenade à l'horizon 2030.**

L'atteinte de ces trois dernières cibles passe notamment par des mesures législatives et réglementaires (loi zéro émission, normes d'émission, norme de teneur en carbone des carburants, etc.), des programmes incitatifs et dissuasifs (bonus-malus) et des mesures de soutien à la recherche.

# Des conditions gagnantes et des opportunités à saisir

Le Québec est dans une excellente position pour opérer un virage vers la mobilité durable. Plusieurs conditions gagnantes sont réunies : un fort appui de la population ; un financement disponible ; l'urgence d'agir contre les changements climatiques ; ainsi qu'une démographie dynamique, propice à un changement majeur dans la forme urbaine et l'organisation des transports.

Ces opportunités sont l'occasion de prendre des décisions ambitieuses et méritent une mise en œuvre rapide.

## Un consensus en faveur de la mobilité durable

La forte participation à la consultation du 9 juin dernier, ainsi que le consensus en faveur de la mobilité durable qui s'y est dégagé, sont d'excellent augure pour le succès d'une politique de mobilité durable ambitieuse.

## Des fonds disponibles

Du côté d'Ottawa, le financement disponible et la volonté de soutenir la mobilité durable sont plus élevés que jamais. Le Plan fédéral des infrastructures a clairement identifié le transport collectif parmi ses priorités, et des sommes importantes son réservées à son développement. Si le Québec ne réclame pas sa part dans les sommes réservées au transport collectif, ces sommes risquent de disparaître... ou de trouver preneurs ailleurs.

Du côté québécois, la majeure partie des sommes issues du marché du carbone qui approvisionne le Fonds vert sont réservées à la mobilité durable. Encore faut-il les mettre à profit.

## L'urgence de la lutte contre les changements climatiques

La Politique s'inscrit dans le cadre des objectifs ambitieux de réduction des gaz à effet de serre que s'est fixés le Québec, soit de réduire de 37,5 % en deçà des niveaux de 1990 les émissions du Québec à l'horizon 2030, et de 80 à 95 % d'ici 2050. Entre 1990 et 2014, alors que le secteur des industries a vu ses émissions de gaz à effet de serre diminuer de plus de 19 %, celles du secteur de transport routier ont cru de presque 27 % (Québec. MDDELCC, 2016).

Il est donc plus que temps que le secteur des transports, l'un des seuls secteurs où les émissions sont en croissance au Québec, soit mis à contribution en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## Agir vite pour mettre à profit les dynamiques démographiques actuelles

Comme la plupart des pays développés, le Québec se dirige à moyen terme vers un équilibre démographique. Les prévisions indiquent toutefois que nous sommes en train de vivre une période de croissance assez soutenue, qui devrait se maintenir durant les 10 prochaines années. L'Institut de la statistique du Québec envisage un accroissement annuel de 0,64% jusqu'en 2031. Ce rythme serait ensuite divisé par deux, à 0,33% par année, entre 2031 et 2051 (Québec. ISQ, 2014a).

La croissance prévue du nombre de ménages – plus pertinente pour caractériser l'activité immobilière – est également forte pour les prochaines années. Le Québec verra s'ajouter environ 400 000 nouveaux ménages d'ici 2030, puis 290 000 entre 2030 et 2050 (Québec. ISQ, 2014b). Au vu de ce portrait démographique, l'offre immobilière de nos collectivités est portée à évoluer rapidement dans les 10 ou 15 prochaines années, avant de se fixer dans un relatif statu quo.

C'est donc tout de suite qu'il faut revoir l'aménagement et les transports dans nos villes. Autrement, le territoire habité du Québec restera figé pour longtemps dans un mode d'utilisation du territoire qui mine, sur les plans économique, social et environnemental, notre qualité de vie. Le grand espoir réside donc dans la prise de conscience actuellement à l'œuvre : un choix collectif de changer de paradigme dans le mode d'urbanisation a le potentiel de réellement nous propulser vers l'avenir, notamment en terme de mobilité, mais bien au-delà.

# Changer de paradigme

Prendre le virage de la mobilité durable exige de modifier considérablement l'approche adoptée jusqu'ici en transport. Des changements structurels devront être opérés au sein du ministère des Transports (et peut-être même de l'État). Un changement de paradigme est également nécessaire dans la vision des déplacements, de la mobilité vers l'accessibilité.

Pour un virage efficace qui s'appuie sur les meilleures pratiques, Équiterre et Vivre en Ville recommandent au ministère d'adopter l'approche Éviter-Transférer-Améliorer, dont l'efficacité est reconnue par les plus grands experts et acteurs de la mobilité.

## Des « Transports » à la « Mobilité durable »

Si le terme « mobilité durable » est maintenant intégré dans le discours politique québécois, celui-ci n'a jusqu'à maintenant eu que peu d'effet sur le contenu des politiques publiques (Beudet et collab., 2014). Dans un contexte où les acteurs territoriaux doivent faire face à des enjeux de plus en plus complexes, où les pouvoirs publics sont réticents à s'engager dans des modes d'intervention lourds et où le contexte démographique compromet le potentiel de croissance à long terme, il importe de faire preuve d'innovation pour développer la ville.

L'incohérence entre le positionnement du transport en commun en tant qu'élément clé des politiques innovantes de gestion des déplacements et son sous-financement – régulièrement dénoncé – reflète un certain parti-pris « infrastructurel » (Sioui et Morency, 2012), le Québec préférant jusqu'ici investir dans les infrastructures routières que dans celles de transport en commun.

L'élaboration de la Politique gouvernementale de mobilité durable est le moment de réévaluer les défis systémiques et opérationnels du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). La mise en œuvre de grands projets d'infrastructures demande une expertise en génie et gestion, mais la gestion des systèmes de transport modernes demande des compétences additionnelles en planification, opération, gestion d'actifs, et coordination. Quels sont le rôle et la mission du ministère dans une ère de développement de la mobilité durable ? Comment aligner les ressources et les compétences du ministère avec sa mission de mobilité durable ? Ses systèmes de gestion, ses standards et ses normes sont-ils adaptés pour intégrer d'autres formes de transport dans le développement des projets ?

### L'EXEMPLE DE LA CALIFORNIE

L'État de la Californie, comme le Québec, est un pionnier dans les politiques de développement durable. L'expérience difficile de *Caltrans* (l'équivalent du MTMDET) dans l'opérationnalisation de ses politiques est éclairante. Quelques recommandations ont été tirées de son analyse de performance du State Smart Transportation Initiative (SSTI) :

1. Établir une mission, une vision et des cibles qui reflètent les politiques énoncées par l'État.
2. Aligner les investissements et les ressources sur les cibles :
  - Renforcer les unités de planification
  - Améliorer les compétences dans les aspects opérationnels des réseaux sous son mandat
  - Assurer une meilleure gestion d'actifs

- Offrir plus de ressources, d'expertise ou simplement une voix dans la planification et la priorisation des transports ferroviaires et du transport de marchandises
  - Développer des compétences internes pour proposer et démarrer des partenariats de financement innovants
3. Réviser au fond les normes, règlements et standards et les assouplir pour adaptation au contexte local
  4. Renforcer les partenariats stratégiques.
  5. Porter une attention accrue au transport de marchandises.
  6. Développer une stratégie de communication.
  7. Adopter une gestion axée sur la performance.
  8. Stimuler l'innovation et l'évolution continue.

*Caltrans (2014). The California Department of Transportation : SSTI Assessment and Recommendations.*

## **Au-delà de la mobilité, l'accessibilité**

L'accessibilité représente les opportunités ou les interactions potentielles à l'intérieur d'un espace géographique et se mesure par la distance ou le temps de déplacement (Boschmann et Kwan, 2008) ou par la quantité et la qualité des ressources urbaines disponibles depuis un certain endroit et à un certain coût (Villeneuve et al., 2006).

L'accessibilité est aussi intimement liée à la question de l'équité, dont elle est la dimension géographique (Villeneuve et Vandersmissen, 2002).

Améliorer l'accessibilité, c'est donc développer les conditions pour favoriser les modes de déplacement urbain les plus écologiques tout en maintenant, voire en augmentant le nombre et la diversité des lieux d'activité qui peuvent être atteints dans une limite de temps acceptable (Bertolini et le Clercq, 2003).

Pour rendre accessibles un maximum d'activités urbaines à l'ensemble de la population, aux moindres coûts économiques et environnementaux, la mobilité axée sur l'automobile n'est pas une solution. Le développement du transport collectif doit impérativement être priorisé, parallèlement à un aménagement du territoire rapprochant les destinations et à des politiques cohérentes de localisation des activités.

## Écarts paradigmatiques entre le *transport durable* et la *mobilité durable*

<b>Transport durable</b>	<b>Mobilité durable</b>
Densité	Volume de mouvements (motorisés ou non)
Fluidité et rapidité	Rapprochement et ralentissement
Offre de transport efficace et capacité accrue (quantité)	Offre de transport satisfaisante, mais fiable (qualité)
Distance/temps	Proximité/accessibilité
Centré sur les véhicules (privés et collectifs) et les déplacements physiques	Centré sur l'accessibilité et les dimensions sociales
Automobilité (privée et collective)	Substitution vers les technologies offrant les meilleurs rendements énergétiques
Modèle de gestion de l'offre/demande	Modèles de réduction des besoins en automobilité
Dépendance aux solutions techniques	Solutions éthiques et sociales
Large échelle	Échelle locale
Rue vue comme un corridor de transport	Rue vue comme un espace de vie (circulation, habitat, socialisation, consommation, etc.)
Déplacements comme un mal nécessaire (demande dérivée)	Déplacements comme une valeur ajoutée (ex. exercice physique ; faire les courses)
Centré sur la circulation routière	Centré sur le déplacement des personnes
Centré sur le transport motorisé	Inclusif à tous les modes de transports (y compris les modes non motorisés/plus lents)
Prévision de la circulation routière (ingénieurs)	Vision plus intégrée de la ville (urbanisme)
Centralisation du savoir	Décentralisation de la connaissance
Expansion des systèmes de production	Régionalisation des systèmes de production
Participation du public aux décisions limitée	Participation active du public aux décisions
Processus de planification des transports	Intégration de la planification du territoire urbain (urbanisme) et des transports (ingénieurs)
Changement modal (modes de transport)	Changement culturel (attitude citoyenne)
Changement d'habitudes minimal	Changements radicaux et systémiques des habitudes
Expansion de l'espace/territoire	Contraction de l'espace/territoire
Gestion et développement de la société industrielle	Gestion et développement des sociétés urbaines
Évaluation des coûts économiques	Analyses des coûts indirects et cumulatifs (ex. environnementaux et sociaux)
Vision à court et moyen terme	Vision à moyen et long terme

Source : Bourdages et Champagne (2012)

# Adopter l'approche Éviter-Transférer-Améliorer

Nombre d'experts et d'acteurs prônent, pour guider l'amélioration de l'efficacité des réseaux et des pratiques de transport, l'adoption de l'approche Éviter-Transférer-Améliorer. C'est cette approche dont Vivre en Ville et Équiterre recommandent l'adoption pour l'élaboration de la Politique de mobilité durable.

Hiérarchisée, cette approche vise en priorité l'efficacité du système de transport (qui doit réduire et limiter la longueur des déplacements), puis l'efficacité du déplacement (qui doit être réalisé par les modes les plus efficaces) et enfin l'efficacité du véhicule (qui doit être le plus efficient possible sur le plan énergétique).

Éviter-Transférer-Améliorer (Avoid-Shift-Improve) est une approche globale qui permet notamment de mettre en œuvre la réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Elle est globalement pertinente pour l'élaboration d'une politique de mobilité durable et l'évaluation de l'atteinte de ses objectifs.

La mise en place combinée des trois stratégies Éviter-Transférer-Améliorer a sur un déplacement des effets de plusieurs ordres :

- **Éviter** : le déplacement n'a pas lieu ou est raccourci ;
- **Transférer** : il y a un transfert modal vers les modes non-motorisés ou vers les transports collectifs ;
- **Améliorer** : les transports motorisés individuels et collectifs sont rendus plus efficaces sur le plan énergétique.

Il est crucial de respecter l'ordre de priorité de ces stratégies en concentrant les efforts sur « Éviter » et « Transférer ». Les deux premières stratégies ciblent en effet les aspects fondamentaux du problème : croissance de la motorisation, augmentation de l'offre routière, étalement urbain, etc. Elles visent à modifier structurellement les conditions et les comportements de déplacement. Elles induisent des changements durables, profonds, dont les bénéfices ne dépendent ni de la disponibilité d'une source d'énergie ni d'un choix technologique.

Les changements obtenus sont pour la plupart inscrits sur le territoire ; l'économie d'énergie se renouvelle ainsi génération après génération.

## Recommandation 11

**Adopter l'approche hiérarchisée Éviter-Transférer-Améliorer pour mettre en œuvre et évaluer les résultats de la Politique gouvernementale de mobilité durable.**

C'est l'approche Éviter-Transférer-Améliorer qui a guidé le choix des cibles proposées dans la première section de ce mémoire.

# Quatre chantiers pour prendre le virage de la mobilité durable

Le virage de la mobilité durable passe par de nombreux changements dans les politiques et les pratiques, à divers niveaux. Équiterre et Vivre en Ville ont identifié quatre chantiers incontournables.

## **L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME COMME APPROCHE INTÉGRATRICE**

Le premier chantier dépasse les limites du ministère des Transports : c'est celui de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. La possibilité d'offrir une diversité de modes concourant à une mobilité durable dépend directement de la façon dont la population et les activités sont implantées sur le territoire. Le meilleur plan de transport, c'est un plan d'urbanisme.

## **UN FINANCEMENT ET DES MESURES FISCALES À LA HAUTEUR DES BESOINS**

Le deuxième chantier est celui du financement consacré à la mobilité durable. Doubler la part modale des transports collectifs et actifs exige de multiplier l'offre de service existante, notamment en transport collectif. Cela implique une augmentation massive des budgets qui y sont consacrés, aussi bien en ce qui concerne les immobilisations que l'exploitation.

## **METTRE FIN AU DEUX PLOIS DEUX MESURES DANS LE FINANCEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT**

Le troisième chantier consistera à mettre fin à la concurrence déloyale qui prévaut dans le financement des systèmes de transport. Le deux poids deux mesures entre le réseau routier supérieur, financé à 100% par les paliers supérieurs de gouvernement, et le transport collectif, dont une large part est assumée par les municipalités, compromet le développement de ce dernier et stimule un étalement urbain aux conséquences dommageables sur bien des plans.

## **UNE OFFRE DE MOBILITÉ MULTIMODALE ET INNOVANTE**

Le quatrième chantier conduira, sur ces bases, à développer une offre de mobilité multimodale et innovante. Combinant notamment des réseaux structurants de transport collectif en site propre, la priorité accordée aux modes actifs et les usages partagés de l'automobile, ce chantier mettra à profit les divers outils au service de la mobilité durable : systèmes d'information, gestion de la demande, campagnes de sensibilisation, etc.

# L'aménagement du territoire et l'urbanisme comme approche intégratrice

En amont du développement de l'offre de transport, c'est la façon de modeler la ville qui va déterminer les besoins et les choix de déplacement. Pour prendre le virage de la mobilité durable, le Québec doit prendre celui d'un mode de développement urbain viable.

## Forme urbaine et besoins de transports : des liens reconnus

La forme urbaine est déterminante dans les déplacements des personnes à plusieurs égards: plus courtes distances à parcourir, choix du mode de transport, congestion réduite, etc. Une compilation de plusieurs dizaines d'études réalisée par le GIEC (2014) conclut aux associations suivantes. Le kilométrage parcouru serait plus faible dans les secteurs caractérisés par :

- une forte densité, surtout résidentielle ou combinant population et emplois;
- la présence d'activités diversifiées;
- un réseau de rues bien connecté, perméable et doté de trottoirs;
- la proximité du centre-ville ou d'une autre centralité;
- la présence d'une bonne desserte de transport en commun.

Inversement, l'augmentation de la capacité routière est corrélée, à court et encore plus à long terme, à une augmentation du kilométrage parcouru.

## Un mode de développement urbain à repenser

Le mode d'aménagement du territoire actuellement à l'œuvre dans la plupart des villes et villages du Québec contribue largement à l'étalement urbain et à notre dépendance collective au pétrole. Malgré plusieurs bonnes intentions, nous persistons dans l'étalement urbain et l'augmentation des distances à parcourir. Pour que le Québec continue d'offrir à ses habitants prospérité, sécurité et qualité de vie, il est impératif de changer nos pratiques. Le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'aménagement du territoire, et cela commence par une prise de conscience de l'ampleur des défis à surmonter et de la nécessité pour l'État de mettre en œuvre une politique intégrée, en amont des transports.

## Intégrer aménagement du territoire et transports : des cobénéfices nombreux

En favorisant la mobilité durable sous l'égide de l'approche intégratrice de l'aménagement du territoire, le Québec deviendra une société plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement.

Parmi toutes les approches en transport, cette stratégie est celle qui possède les bénéfices collatéraux les plus significatifs. Aucune autre stratégie pour réduire la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre n'apportera autant de bénéfices pour le Québec – surtout pas les stratégies misant exclusivement sur les améliorations technologiques des véhicules ou les carburants de remplacement.

En cherchant à diminuer les distances parcourues en automobile, les actions proposées apporteront aussi des solutions aux problèmes majeurs auxquels fait face la société québécoise : fuites commerciales importantes, coûts du système de santé, congestion routière, empiètement sur les terres agricoles et pression sur les ressources en général.

## Effets comparés des stratégies de lutte contre les changements climatiques

	Cours normal des affaires	Électrification des transports	Croissance à faible impact climatique
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	✗	✓	✓
Réduction de la dépendance énergétique	✗	✓	✓
Réduction des coûts pour les usagers	✗	✓	✓
Réduction de la congestion	✗	✗	✓
Réduction du coût des infrastructures routières	✗	✗	✓
Réduction des coûts du stationnement	✗	✗	✓
Maintien des services de proximité	✗	✗	✓
Abordabilité des logements	✗	✗	✓
Amélioration de la santé publique	✗	✓	✓
Amélioration de la sécurité routière	✗	✗	✓
Protection du territoire agricole	✗	✗	✓

Source : Vivre en Ville, inspiré de VTPI, 2012.

### Des effets à long terme

Le potentiel de l'angle d'intervention de l'aménagement est puissant, mais souvent sous-estimé, probablement en raison du caractère à long terme des mesures dans ce domaine. Modifier la façon dont les collectivités se développent ou requalifier un milieu urbain ne s'effectue pas du jour au lendemain. Toutefois, dans un horizon de 5 à 25 ans, les actions en aménagement du territoire peuvent conditionner les habitudes de déplacements de toute une population, et ce, à très long terme.

Tout comme la ville de l'automobile a connu son apogée 40 ans après la construction des premières autoroutes, la ville de la mobilité durable et de l'efficacité énergétique arrivera à maturité 30 à 40 ans après le changement des pratiques en aménagement et la construction des nouveaux circuits de métro, de train et de tramway (Vivre en Ville, 2009).

### L'urgence d'agir

Par contre, tout retard à agir sera lourd de conséquences. Comme le soulignait Paul Lewis, professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, « chaque année perdue amplifie les problèmes de mobilité. Car une année perdue, ce n'est pas juste un an de retard. C'est toute une année durant laquelle des gens se sont installés par milliers dans des quartiers qui sont mal desservis par les réseaux de transports actuels, surtout dans les banlieues plus éloignées. » (Bisson, 2010). Les impacts du laisser-aller selon la tendance actuelle sont si négatifs qu'il est urgent d'amorcer la modification des pratiques dans ce domaine.

## L'État, gardien de l'aménagement durable du territoire

Le gouvernement a la responsabilité de faire respecter ses orientations et ses engagements à toutes les échelles de décision. En ce sens, il doit non seulement accompagner le milieu municipal, mais le guider par un encadrement approprié, en tout respect des compétences municipales.

Pour que les choix locaux et régionaux en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire concourent au bien collectif, le gouvernement doit utiliser son pouvoir à travers les grandes lois et politiques, comme la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. À titre de gardien de l'aménagement durable du territoire, l'État doit assumer un rôle de leader et d'arbitre.

### Adopter une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

Pour soutenir une politique efficace de mobilité durable, l'État québécois doit se doter d'une véritable Politique nationale d'aménagement du territoire. Cette Politique devrait intégrer les domaines de l'urbanisme, des transports, de l'agriculture, du développement économique, de la santé et de l'environnement. Guidée par une vision claire et des principes de base, une Politique nationale d'aménagement du territoire devrait aller du cadre législatif aux pratiques gouvernementales, en passant par les choix budgétaires.

Cette politique sera incontournable pour la mobilité durable : envisager des politiques influençant les choix de mobilité doit inclure une réflexion (et des choix!) sur les zones d'emplois, le développement résidentiel, les dessertes commerciales, institutionnelles et de tous autres services et plus largement tous les générateurs de déplacements. C'est par l'aménagement du territoire que peut se former une vue d'ensemble sur l'enjeu de mobilité, c'est par son biais que l'on doit intégrer la planification territoriale des transports.

#### Recommandation 12

**Doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.**

### Outiller, encadrer et soutenir les municipalités et MRC

Dans un paradigme où l'État joue le rôle de gardien de l'aménagement durable et pose les balises de l'aménagement du territoire, il importe de miser sur la responsabilisation du milieu municipal, à travers l'autonomie de moyens, mais également l'obligation de résultats.

Pour que les municipalités puissent jouer leur rôle en matière d'aménagement, elles ont besoin non seulement d'un encadrement de l'État, mais aussi de soutien technique et, dans certains cas, de moyens financiers. L'adoption d'un mode de développement urbain viable passe aussi par la révision du cadre fiscal et budgétaire des municipalités qui introduit actuellement un biais défavorable aux meilleures pratiques.

#### UN CADRE FISCAL ACTUEL FAVORABLE À L'ÉTALEMENT URBAIN

L'étalement urbain peut paraître rentable fiscalement pour les municipalités en raison de l'expansion de l'assiette foncière et [du] faible coût d'entretien assumé à court terme pour les nouveaux développements. Il est profitable du point de vue du marché puisque celui-ci ne tient pas compte – encore – des externalités. [...] L'emprise de cette logique s'est solidement implantée et s'avère difficile à renverser sans notamment des modifications à la structure fiscale.

*Union des municipalités du Québec (2012). Livre blanc municipal: l'avenir a un lieu.*

Les récentes modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme apportées par le projet de loi 122 sont d'ailleurs un premier pas à souligner dans le chantier de la révision du cadre fiscal des municipalités. En faisant passer les municipalités d'un régime fiscal de permission à un régime fiscal d'interdiction, l'État leur donne en effet la marge de manœuvre nécessaire à l'élaboration d'une fiscalité responsable.

### **Les municipalités, responsables de l'articulation entre urbanisation et mobilité durable**

Pour mettre en œuvre la mobilité durable, les MRC et municipalités doivent notamment relever le défi de réarticuler urbanisation, densification et transport en commun.

#### **RETISSER LA VILLE VIA DES CORRIDORS STRUCTURANTS DE TRANSPORT COLLECTIF**

Dans *Retisser la ville* (2014), *Vivre en Ville* propose huit pierres d'assise pour réarticuler urbanisation et mobilité durable.

Retisser la ville à l'échelle de l'agglomération :

- Des corridors pour retisser la ville
- Un réseau structurant de transport en commun
- Une localisation stratégique des activités
- La croissance dirigée vers les corridors structurants

Retisser la ville à l'échelle locale :

- Une ville des courtes distances
- Des espaces publics de qualité
- Un cœur de quartier vivant et animé
- Un cadre de vie destiné à une population diversifiée

*Vivre en Ville (2014). « Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun »*

#### **Recommandations 13-14-15**

**Intégrer à la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) des attentes et des cibles précises en matière de mobilité durable.**

**Réformer le cadre fiscal et budgétaire des municipalités afin de favoriser les pratiques d'aménagement durable et d'assurer la santé et la résilience financière des municipalités.**

**Soutenir la consolidation, la requalification et la revitalisation (premières couronnes de banlieue, cœurs villageois, TOD et écoquartiers) via un Fonds en aménagement et urbanisme durable doté à la hauteur de 100 millions par année.**

## La localisation des activités : déterminant des besoins de transport

Les transports ne sont pas une fin en soi, mais bien un des moyens permettant de réaliser les activités nécessaires au fonctionnement de la société québécoise, à sa productivité et à sa qualité de vie.

Assurer à tous l'accès aux biens et aux services passe en partie par la gestion de l'offre de transport: construire un métro, aménager un trottoir, élargir une autoroute, etc. Mais en amont, il est crucial de considérer ce qui est à l'origine des besoins de déplacement, à savoir la localisation des activités. Les besoins de transport seront ainsi très différents, et différemment comblés, selon qu'un édifice gouvernemental se sera implanté à la limite d'une agglomération ou au cœur d'un village ; selon qu'un hôpital sera dans une ville ou à mi-chemin entre deux villes; selon qu'un promoteur construira un édifice à bureaux sur une ligne de bus fréquent ou à la sortie d'une bretelle d'autoroute.

### Commencer par bien placer les activités gouvernementales

L'État québécois et l'ensemble des institutions qui le composent constituent un acteur majeur dont les choix (sociaux, environnementaux, etc.) ont une influence considérable sur la société québécoise. En matière d'aménagement du territoire, la répartition des activités de l'État sur le territoire, aussi bien à petite qu'à grande échelle, influence autant l'occupation du territoire – et le développement régional – que la revitalisation urbaine et les besoins en infrastructures de transport.

Le gouvernement se doit d'assumer un rôle de leader exemplaire dans ce domaine en mettant en cohérence ses pratiques avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En plus de constituer des exemples à suivre, les choix de localisation des édifices et services publics ont un rôle majeur à jouer dans l'aménagement des collectivités et dans les distances parcourues en véhicules motorisés par les ménages, que ce soit pour se rendre travailler ou pour accéder aux services fournis par l'État.

#### **Recommandation 16**

**Adopter une politique de localisation des édifices publics (écoles, CLSC, édifices gouvernementaux, etc.) cohérente avec les objectifs des diverses politiques gouvernementales et favorisant notamment l'accessibilité, le renforcement du tissu urbain existant, l'économie d'énergie et la mobilité durable.**

# Un financement et des mesures fiscales à la hauteur des besoins

Le transport en commun souffre d'un déficit de financement historique depuis le désengagement de l'État lors de la réforme Ryan. Dans toutes les agglomérations importantes du Québec, ce sous-financement a freiné le développement des réseaux structurants de transport en commun, au profit de l'étalement urbain et, surtout, au détriment de la qualité de vie de la population. Alors que les développements autoroutiers se sont multipliés, le métro, les réseaux de bus à haut niveau de service et même les réseaux intermédiaires semblent, depuis quelques décennies, sur une voie de garage.

## Doubler l'offre de transport collectif d'ici 2030

Pour augmenter la part modale du transport collectif à la hauteur des cibles visées, il faut, au minimum, prévoir de doubler l'offre de transport en commun. Cela ne pourra se faire sans une solution durable de financement et, à plus forte raison, sans le retour des paliers supérieurs de gouvernement dans ce champ.

### Recommandation 17

**Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.**

Le soutien au développement ne cependant doit pas faire oublier le nécessaire maintien des actifs, actuellement moins bien soutenu que l'augmentation de l'offre.

### Recommandation 18

**Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90%.**

## Diriger la majorité des investissements vers la mobilité durable

Après des décennies de sous-investissement, les besoins sont colossaux, d'une part, pour maintenir les actifs des réseaux de transport collectif et d'autre part, pour développer davantage l'offre de service.

### TRANSIT, L'ALLIANCE POUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU QUÉBEC

Vivre en Ville et Équiterre sont membres de l'alliance TRANSIT qui regroupe depuis 2011 plus de cinquante organismes de la société civile et fait la promotion d'un financement rehaussé des transports collectifs. L'objectif de TRANSIT est de permettre les développements de services attendus, au bénéfice du plus grand nombre de citoyens.

En matière de soutien financier au transport collectif, Vivre en Ville et Équiterre appuient les recommandations portées par TRANSIT.

Pour que les investissements en transport collectif permettent un renversement de tendance en matière de mobilité, il faut toutefois demeurer vigilants sur l'autre côté des dépenses en transport : celles dans le réseau routier supérieur. Son augmentation continue de capacité

compromet en effet les objectifs d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs. Il ne s'agit donc pas seulement de soutenir le développement du transport collectif en augmentant les budgets en transports : il faut surtout rééquilibrer les choses en dirigeant la majorité des investissements vers la mobilité durable.

### **Recommandation 19**

**Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :**

- **Dès 2018, atteindre un ratio réel de 40% des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs.**
- **D'ici 2030, consacrer plus des deux tiers des investissements en transport terrestre aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.**

## **Renforcer le soutien à l'exploitation**

L'augmentation des investissements des paliers supérieurs de gouvernement dans les immobilisations en transport collectif, que ce soit pour maintenir les actifs ou pour développer les réseaux, est une absolue nécessité pour prendre le virage de la mobilité durable. Il faut toutefois tenir compte des besoins en exploitation, qui augmentent évidemment à mesure que l'offre de service se développe.

Ce sont actuellement les municipalités qui assument l'essentiel des coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif, via le financement direct et la tarification. C'est donc dire que pour une municipalité, développer le transport collectif représente à long terme des coûts récurrents – sans même parler du nécessaire maintien des actifs en fin de durée de vie, actuellement moins bien soutenu par les paliers supérieurs de gouvernement que son développement. Alors que les réseaux de transport collectif offrent un service essentiel, notamment à des catégories de population défavorisées ou vivant des contraintes de mobilité, il n'est pas légitime que ces coûts reposent sur les seuls citoyens d'une municipalité, sans soutien des paliers supérieurs de gouvernement.

Le virage du Québec vers la mobilité durable passe par un meilleur soutien à l'exploitation des réseaux de transport collectif.

### **Recommandation 20**

**Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.**

## **Identifier les mesures fiscales les plus porteuses en matière de mobilité durable**

Les mesures fiscales et économiques, outre qu'elles constituent des sources potentielles de financement pour les mesures alternatives de transport et d'aménagement, sont aussi des moyens de mieux refléter l'ensemble des coûts reliés aux déplacements motorisés.

### **Atteindre les objectifs de financement, peu importe le choix des sources**

Rappelons d'entrée de jeu que l'important est d'investir dans la mobilité durable, peu importe l'origine des sources de financement. Les réseaux de transport collectif sont un actif pour l'ensemble de la société québécoise et leur développement aura des retombées positives dans de nombreux domaines. D'ailleurs, entre 2003 et 2016, les budgets consacrés au réseau

routier ont été plusieurs fois multipliés en quelques années, sans qu'il soit nécessaire à l'État de chercher d'autres sources de financement que la taxe sur l'essence. L'imagination fiscale n'est donc pas un prérequis au développement du transport collectif.

### **Des mesures fiscales à explorer**

Plusieurs mesures fiscales, favorables à la mobilité durable via un double effet positif de revenus financiers et d'internalisation des coûts de transport, sont néanmoins à explorer.

#### **BONUS-MALUS : SYSTÈME DE REDEVANCE À L'ACHAT DE VÉHICULES ÉNERGIVORES**

La mise en place d'un système de redevance à l'achat de véhicules neufs énergivores soutiendrait à la fois l'atteinte des cibles de réduction du taux de motorisation, d'augmentation de l'efficacité énergétique des véhicules et de limitation de la part des camions légers dans le parc de véhicules de promenade.

Les camions légers, qui composaient, en 2015, 39% du parc et dont la consommation moyenne en 2013 était de 11,3 litres aux 100 kilomètres (Whitmore et Pineai, 2016), sont les premiers visés par cette mesure. Une redevance de 500\$ à l'achat de chaque camion léger aurait rapporté, en 2015, 116 millions de dollars. Les voitures devraient également être concernées par cette redevance au-delà d'un certain seuil de consommation.

Les revenus du malus pourraient être partagés entre le développement du transport collectif et le soutien de la mesure de remise à l'achat de véhicules électriques.

#### **TAXE SUR LE STATIONNEMENT COMMERCIAL**

Depuis 2010, la Ville de Montréal applique une taxe foncière sur les parcs de stationnement situés au centre-ville (Ville de Montréal, 2010). De 5 \$ à 20 \$ par mètre carré, cette mesure équivaut à une taxe de 50 cents à deux dollars par jour par espace. Elle générerait en 2010 un revenu global de 20 millions de dollars par année, consacrés par la Ville au développement du transport collectif.

Considérant les quelques trois millions d'espaces de stationnement institutionnels et commerciaux existants au Québec (Bergeron, 2003), une taxe annuelle de 125 \$ par an par espace (soit 50 ¢ par jour ouvrable) permettrait de générer des revenus de 375 millions de dollars par année.

Notons qu'il est essentiel de s'assurer que, dans toutes les régions métropolitaines du Québec, la mesure soit implantée à l'échelle métropolitaine, afin d'éviter un effet non souhaité sur la vitalité économique des villes centres qui contribuerait à l'étalement urbain.

En matière de soutien à la mobilité durable, tout doit être mis sur la table pour parvenir à un financement suffisant et récurrent. Il ne faut pas hésiter à simultanément mettre à profit des outils de financement traditionnels et performants, comme la taxe sur l'essence, et explorer de nouvelles sources.

#### **Recommandation 21**

**Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes, incluant par exemple péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, bonus-malus, taxe kilométrique, etc.**

# Mettre fin au deux poids, deux mesures dans le financement des réseaux de transport

Pour que la mobilité durable devienne la norme, il est incontournable de réussir à dénouer l'impasse créée par les règles de financement actuelles, biaisées en faveur du réseau routier supérieur. La mobilité durable, et en particulier le transport collectif, doivent devenir un choix économiquement viable pour les municipalités.

## Un partage inégal des responsabilités et des coûts de transport

Depuis vingt ans, la responsabilité des transports au Québec se divise globalement en deux : d'un côté, la charge du réseau routier supérieur incombe à l'État et, de l'autre, la voirie locale et le transport en commun sont à la charge des municipalités. Issues de la réforme Ryan, ces règles de financement des transports ont des impacts majeurs sur le mode de développement urbain privilégié par les municipalités québécoises (Vivre en Ville, 2013a).

En effet, les villes ont le choix entre deux modes d'urbanisation :

- desservi par le réseau autoroutier, et entièrement financé par l'État,
- ou articulé avec le transport en commun, et dont elles devront assumer l'essentiel des dépenses d'exploitation, en plus de contribuer aux dépenses d'immobilisation.

Il prévaut ainsi, en matière de financement des transports, un système de « deux poids, deux mesures » qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu'elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel. Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et nuisent aux intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.

Le développement du territoire, tel qu'il se pratique dans ces conditions, n'est ni optimal, ni soutenable à long terme. Il est donc urgent de revoir le partage en matière de financement des transports afin d'internaliser leurs coûts, de favoriser un développement du territoire intelligent qui permette l'optimisation des infrastructures et de reprendre la voie des collectivités viables, au bénéfice de tous. Il importe, pour cela, que la révision des règles de financement des réseaux de transport soit l'un des chantiers prioritaires de la Politique gouvernementale de mobilité durable.

### Recommandation 22

**Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.**

## Cesser l'augmentation de la capacité routière pour le navettage

Au cours des prochaines années, il ne sera pas possible de développer massivement à la fois les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif. C'est une question de priorité et d'énergie politique, une question d'utilisation de l'espace et de mode d'occupation du territoire, une question de financement disponible. C'est pourquoi Vivre en Ville et Équiterre proposent l'arrêt du développement de nouvelles infrastructures routières dans les grands centres urbains du Québec, au profit de la réfection des infrastructures routières existantes et de la consolidation et du développement des réseaux de transport collectif.

### Recommandations 23 et 24

**Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes.**

**Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.**

## Mettre un frein au resquillage du réseau routier supérieur

Le resquillage autoroutier persistera, sous une forme ou une autre, tant et aussi longtemps que l'ensemble des acteurs qui en tirent bénéfice n'auront pas été mis à contribution. Vivre en Ville et Équiterre invitent donc le Gouvernement du Québec à entamer une réflexion concernant une nouvelle méthode de partage des coûts associés tant aux immobilisations qu'à l'entretien du réseau routier supérieur.

Mettre fin au deux poids deux mesures, c'est aussi obliger l'ensemble des acteurs concernés à lier leurs décisions en matière de localisation aux questions de mobilité. Cela peut se faire par la gouvernance, par la réglementation, par le partage des coûts et par la taxation.

### Recommandation 25

**Freiner le resquillage du réseau routier supérieur notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit :**

- **Ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.**
- **Imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre.**
- **Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur.**

Faire en sorte que les municipalités assument, au moins en partie, le coût des infrastructures de transport rendues nécessaires par leurs choix d'urbanisation est une condition indispensable pour que les décisions locales en matière d'aménagement et de voirie locale soutiennent les objectifs régionaux et nationaux.

*Pour approfondir ce chantier : Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Vivre en Ville (2013), coll. L'Index, 32 p.*

# Une offre de mobilité multimodale et innovante

Le virage vers la mobilité durable implique une diminution de l'usage de l'automobile. Cette cible repose sur l'accès à une offre de transport diversifiée, combinant transports collectifs, transports actifs, autopartage, etc., dans un cocktail multimodal qui répond à l'essentiel des besoins de transport.

## Le transport collectif en site propre, colonne vertébrale de la mobilité durable

Les avantages économiques du transport en commun sont souvent sous-estimés. Pourtant, le transport en commun diminue à la fois la congestion routière, la pression de stationnement, les temps de déplacement des travailleurs et des marchandises, les dommages liés aux collisions de la route et la pollution. Le transport collectif contribue à notre prospérité et à notre qualité de vie en agissant sur une multitude de facteurs : retombées économiques, fluidité, valorisation foncière, sécurité et santé publique. Ce ne sont donc pas seulement les usagers qui bénéficient des investissements en transport en commun, mais bien l'ensemble de la société.

Le transport en commun est un « acteur incontournable de la mobilité » et un « stimulant pour l'économie québécoise » : « son impact social, écologique, spatial et économique permet aux villes du Québec de progresser vers une amélioration de la durabilité des communautés et de garantir ainsi un meilleur avenir à tous les Québécois » (ATUQ, 2009).

Lorsqu'on parle du « réseau structurant », il est important de distinguer les cibles d'achalandage et les cibles de service. Est-ce que le but du service de transport collectif est de maximiser l'achalandage en ayant un réseau plus restreint ou plutôt d'avoir une couverture du réseau qui peut desservir toute la communauté? Est-ce que la couverture de service pourrait être structurée pour stimuler ou favoriser certains types de développement? Tel qu'indiqué précédemment, l'aménagement du territoire et les transports sont des champs d'action indissociables qui s'influencent mutuellement – une planification intégrée est importante pour avoir les résultats escomptés.

### AU-DELÀ DE LA GESTION DE LA CONGESTION

Réarticuler ville et transport en commun, ce n'est pas offrir une desserte performante de transport en commun aux heures de pointe dans le but de désengorger les réseaux autoroutiers urbains. Cette approche est peu efficace pour influencer les choix de transport : c'est toute la journée, vers des destinations variées, que la population a besoin de se déplacer. La desserte d'heure de pointe pour des secteurs éloignés et peu denses implique des investissements coûteux, pour un bénéfice limité en matière de qualité de vie.

Pour modifier en profondeur les comportements de mobilité, il est nécessaire de concevoir des milieux de vie où la majorité des activités soit accessible en transport en commun, à pied ou à vélo.

*Vivre en Ville (2014). Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun.*

Il y a une boucle de rétroaction entre la densité, le service et l'achalandage, mais cette boucle est fragile et pourrait fonctionner aussi dans le sens négatif. Pour favoriser l'utilisation de transport collectif, la structure urbaine et des activités adjacentes au réseau de TC sont à considérer. Il y a le concept connu de « *transit-oriented development* » (TOD), mais les activités

adjacentes pourront favoriser (ou défavoriser!) le transport collectif (Institute for Transport Studies, s.d.). Si la densité ou la structure urbaine n'est pas au rendez-vous, le service en transport collectif n'amènera pas d'achalandage. Par ailleurs, la qualité de service est l'élément clé. Si le service n'est pas fiable, pas confortable ou pas rapide, on risque de briser le cercle vertueux qui favorise le transport en commun.

La forme urbaine est étroitement liée aux réseaux de transport qui conditionnent sa structure, ses lignes de force et certaines de ses caractéristiques, comme la densité d'activités. Un territoire qui se densifie le long des corridors ou en nœuds d'activité pourrait offrir un niveau de service plus élevé qui se traduit par plus d'achalandage en transport collectif. Le réseau de transport « stratégique » crée la structure de mobilité pour la région et cette structure conditionne l'organisation spatiale du territoire. Ce réseau inclut tous les modes de transports qui ont un impact spatial sur les modèles de développement.

### **LE SITE PROPRE COMME DÉNOMINATEUR COMMUN**

Le transport collectif en site propre, un système qui utilise un espace lui étant exclusif, bénéficie d'une efficacité supérieure à la circulation automobile, en raison de la fluidité prévisible du réseau. Le métro, le train, le tramway et le busway en sont des exemples. Ils sont plus efficaces que les lignes d'autobus traditionnelles et même que les voies réservées : ils sont plus rapides, plus fiables et ont une plus grande capacité. Pour ces raisons, le transport collectif en site propre est plus à même de susciter un transfert modal chez les automobilistes

*Équiterre et Vivre en Ville (2011). Changer de direction*

#### **Recommandation 26**

**Prioriser le développement de réseaux structurants de transport collectif en site propre.**

#### **Une offre de transport interurbain attractive**

Le transport collectif interurbain constitue un maillon faible dans le domaine des déplacements à l'échelle du Québec. Faute d'alternative, l'automobile demeure souvent le seul moyen de transport envisageable pour la majorité des déplacements de passagers à travers le Québec. Même dans les corridors les plus peuplés du Québec, les services ferroviaires et d'autocar parviennent difficilement à rivaliser avec l'automobile. Le Québec a grandement besoin d'un réseau interurbain rapide, efficace et attrayant.

Le développement du réseau ferroviaire est particulièrement important en raison de son caractère structurant, de son efficacité énergétique et de ses faibles émissions de gaz à effet de serre.

#### **Recommandations 27**

**Viser, à long terme, le développement d'un réseau de transport collectif interurbain qui desserve les principales villes du Québec et toutes ses régions avec des fréquences suffisantes pour constituer une option attractive.**

## La mobilité partagée au service de la mobilité durable

« Chaînon manquant » de la mobilité durable, l'autopartage permet de remplacer la possession d'une automobile par un accès permanent à celle-ci, partagée en propriété collective. Il constitue un complément essentiel à l'utilisation des transports collectifs et actifs en réduisant la nécessité de posséder une voiture individuelle. Le soutien à l'autopartage est ainsi un moyen très efficace de favoriser une baisse de la motorisation et une augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs.

### LES LEÇONS DE L'AUTOPARTAGE

Rares sont ceux qui peuvent se passer totalement d'une voiture. Par contre, une part de la population pourrait réaliser la majeure partie de ses déplacements autrement, et n'utiliser une voiture qu'à l'occasion. Dissocier l'utilisation de la possession d'une voiture, c'est le rôle de l'autopartage.

L'expérience montre que les utilisateurs de l'autopartage ont moins recours à la voiture que les propriétaires d'automobile. Ainsi, une étude récente a prouvé que le fonctionnement de l'autopartage « contribue à sensibiliser les adhérents aux coûts réels de l'automobile et les incite à adapter leurs comportements de mobilité : réduction des distances, choix des transports actifs pour les déplacements courts, des transports collectifs sur les plus longues distances, de l'autopartage en dernier recours lorsque les autres modes sont inadaptés. Si on enlève l'autopartage de l'équation, une proportion appréciable des abonnés choisit de s'acheter une voiture et le choix modal s'en trouve complètement modifié (retour au tout à l'automobile). »

*Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage  
CRAD, 2010.*

Les technologies de pointe contribuent à offrir aux voyageurs une variété toujours grandissante d'options en matière de transports, et on observe le façonnement d'une culture dont l'intérêt envers l'expérience de la mobilité plutôt qu'envers le véhicule lui-même ne cesse de croître. Il en résulte ainsi une émergence de services de mobilité partagée.

Les services de mobilité partagée ont fait la preuve de tout leur potentiel environnemental et social, ainsi que de toutes les retombées économiques liées à la diminution de la congestion routière et de l'engorgement des stationnements, aux économies réalisées par les ménages, à l'augmentation de l'achalandage du transport en commun et de l'activité générée autour des carrefours de transport en commun, à la diminution des kilomètres-véhicules parcourus et des émissions de gaz à effet de serre associées. En outre, la mobilité partagée pourrait permettre aux résidents des collectivités éloignées de parcourir les premiers ou derniers kilomètres qui les séparent des services de transport en commun.

Puisque la mobilité partagée évolue rapidement et qu'elle pose, par le fait même, des défis immédiats aux responsables des règlements et des politiques, Équiterre et Vivre en Ville formulent les recommandations suivantes (Équiterre et Dunsky, 2017) :

### Recommandation 28

#### Favoriser le développement de la mobilité partagée :

- Réévaluer la réglementation en vigueur.
- Partager et analyser les données.
- Coordonner les efforts de tous les intervenants concernés.

Les organismes de réglementation et les responsables de politiques doivent réévaluer les règlements existants afin de déterminer comment ils peuvent intégrer ces nouvelles options de mobilité partagée tout en préservant la sécurité et l'intérêt du public, encourager l'innovation et soutenir des initiatives politiques de portée plus générale.

Le partage de données entre les gouvernements, les sociétés de transport et l'industrie de la mobilité partagée permet de mieux comprendre et évaluer les relations entre les différents modes de transport. La planification et la conception s'en verront améliorées, tout comme la mesure et l'évaluation des perspectives collectives qu'offrent les réseaux intégrés de mobilité du point de vue social, environnemental et économique.

Il est essentiel d'adopter une approche intégrée dans le processus d'examen des règlements ou des politiques liées à la mobilité partagée et de susciter la participation de tous les intervenants concernés. Le MTMDET pourrait jouer un rôle clé en colligeant des informations dans le but de créer un modèle de référence ou une « boîte à outils » pouvant être utilisée ou adaptée par les organismes de réglementation. Ce modèle de référence viserait à promouvoir les règlements et les politiques intégrés, faire connaître les pratiques exemplaires, déterminer les possibilités d'harmonisation avec le secteur public, de partenariats public-privé et de financement en plus de contenir des informations sur les technologies novatrices et des analyses qui favoriseraient le développement de la mobilité partagée.

## Retrouver l'échelle du piéton et donner sa place au vélo

De mode de déplacement universel, la marche est devenue, en l'espace de quelques décennies, un mode marginal, pour les adultes comme pour les jeunes. En 1971, 80% des écoliers canadiens marchaient pour se rendre à l'école. En 2008, à peine 30% des écoliers montréalais et trifluviens se déplaçaient encore à pied (Torres et Lewis, 2008). Au Québec, 55% des adultes marchent moins d'une heure par semaine. Une proportion assez similaire d'hommes (43%) et de femmes (40%) déclarent ne pas du tout recourir à la marche comme mode de déplacement (ASSSM, 2006).

Si cette désaffection des transports actifs est à rapprocher de la motorisation croissante des ménages, elle est surtout la conséquence d'un changement progressif, mais profond, dans le mode de développement urbain. Dans la plupart de nos collectivités, l'échelle du piéton est en voie de disparition dans les rues dépourvues de trottoirs, les concentrations d'activités démesurées et même les pôles de transport en commun qui donnent trop souvent la priorité aux stationnements incitatifs. Ainsi, la part modale des transports actifs observée dans les différents secteurs de Québec décroît selon la période de construction du quartier : de 23%, dans les quartiers conçus entre 1900 et 1950, à seulement 7%, dans les quartiers construits après 1980 (Vivre en Ville, 2013b).

Pourtant, après plusieurs décennies où piétons et cyclistes ont été laissés sur le bas côté, un consensus concernant les déplacements actifs et leurs bienfaits est en voie d'être établi au Québec. Les décideurs conviennent désormais que la marche et le vélo constituent des modes de transport à part entière dont l'utilisation doit être encouragée et favorisée. Ces intentions favorables restent cependant à incarner dans des politiques et des pratiques favorables aux déplacements actifs.

Parmi les défis à relever pour donner leur place à la marche et au vélo, Vivre en Ville et Équiterre en soulignent quelques-uns :

- des destinations accessibles (réduction des distances à parcourir; bonne implantation des bâtiments; aménagements à destination; etc.);
- un meilleur partage de l'espace (trottoirs larges et dégagés; réseau cyclable continu; stationnements à vélo; etc.);
- une prise en compte de la vulnérabilité des usagers (législation protectrice; aménagements sécuritaires; réduction de la vitesse et du débit du trafic motorisé; etc.);
- un environnement favorable (qualité des espaces publics; norme sociale favorable; etc.).

Bien que les municipalités soient en première ligne dans la création d'environnements favorables à la pratique de la marche et du vélo, l'État peut contribuer à les aider à relever ces défis.

### **Recommandations 29-30-31-32**

**Réviser le cadre législatif et réglementaire ainsi que les normes de conception du réseau routier pour assurer la sécurité et le confort des déplacements actifs (approche Vision zéro en sécurité routière; principe de prudence; Code de la rue).**

**Augmenter le financement disponible pour le développement des aménagements piétonniers et cyclables; ainsi que l'élaboration de plan de déplacements actifs.**

**Réviser l'aménagement du réseau routier supérieur (« routes à numéro ») en milieu habité pour y améliorer la sécurité et le confort des déplacements actifs (sécuriser et civiliser les entrées de village et les rues principales; transformer les autoroutes en boulevards urbains).**

**Apporter un soutien technique aux municipalités, notamment via l'élaboration de guides techniques.**

## **La gestion de la demande en transport et la sensibilisation**

À côté du virage à prendre en matière d'aménagement du territoire, la gestion de la demande en transport à plus petite échelle est d'une grande importance pour atteindre les objectifs d'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs.

Experts du domaine, les centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organismes à but non lucratif, spécialisés dans la gestion de la demande en transport. Ils assistent les employeurs, mais aussi les institutions, promoteurs, entreprises et grands générateurs de déplacements dans la mise en place de plans de gestion des déplacements ou d'autres mesures en transports durables selon les besoins. La gestion des déplacements est d'une importance capitale, notamment en entreprise, car il s'agit majoritairement de déplacements qui ont lieu aux périodes de pointe, soit au moment où les réseaux de transport sont le plus sollicités et où se produit l'essentiel de la congestion. Leur reconnaissance par le ministère des Transports et le soutien financier de leurs activités permettent le développement et le partage de leurs expertises et outils techniques.

### **Recommandations 33 et 34**

**Reconnaître les Centres de gestion des déplacements à titre d'expert et d'interlocuteur privilégié en matière de gestion de la demande en transport.**

**Pérenniser et renforcer le programme de soutien financier aux CGD pour leur mission et leurs activités.**

D'autre part, les programmes qui financent les activités de sensibilisation de la population sont incontournables afin d'accompagner les changements de comportements attendus par les politiques de mobilité durable. Semaines thématiques, programmes d'accompagnement, initiatives de sensibilisation, colloques et forum, autant d'éléments qui doivent être soutenus par l'État pour susciter l'évolution de la norme sociale en faveur de la mobilité durable.

### **Recommandation 35**

**Pérenniser et renforcer un programme de soutien aux activités de sensibilisation à la mobilité durable.**

# La mobilité durable, une affaire d'État

En assumant la responsabilité du réseau routier supérieur, l'État a eu un effet structurant – et délétère – sur le mode de développement urbain des municipalités québécoises. Ce qui a été fait en prenant le leadership du développement du réseau routier ne pourra pas être défait en laissant aux villes seules la responsabilité de changer de direction.

## Mobiliser tous les paliers de gouvernement

C'est à l'État de montrer la voie et de faire, pour la mobilité durable, ce qu'il a fait pour le réseau routier dans les dernières décennies, ce qui ne signifie pas que les municipalités n'ont pas de rôle à y jouer. Au contraire, c'est en étroite partenariat avec elles que l'État doit travailler et se donner les moyens de le faire.

### Recommandation 36

**Intégrer dans les vocations des PMAD et des schémas d'aménagement et de développement les enjeux d'efficacité énergétique, de diminution du recours à l'automobile, d'utilisation rationnelle du territoire, etc.**

## Un leadership gouvernemental à assumer

Lorsque l'État détermine, avec l'appui de la société, que le Québec s'engage dans la mobilité durable, c'est toutefois sa responsabilité d'établir clairement l'ordre de priorité entre les différents réseaux de transport et de s'assurer de disposer des budgets de développement et d'entretien cohérents avec les priorités établies.

Ce leadership gouvernemental se justifie d'autant mieux que l'avènement de la mobilité durable concourt aux effets visés par l'État à travers ses grandes orientations.

La mobilité durable est un dossier trop crucial pour l'avenir du Québec pour demeurer à la merci de la valse des priorités locales. C'est un incontournable dans la lutte contre les changements climatiques et la Stratégie énergétique, ainsi qu'un des piliers de la politique gouvernementale de prévention en santé. Permettre à tous d'accéder plus efficacement aux diverses activités est aussi une question d'équité sociale et un enjeu de développement économique.

### LE LIEN INTERRIVES QUÉBEC-LÉVIS : UN PROJET QUI A MANQUÉ DE LEADERSHIP

Le récent abandon du projet de Système rapide par bus (SRB) Québec-Lévis est venu apporter un éclairage douloureux sur l'absence de leadership de l'État en matière de développement de la mobilité durable. Alors qu'il s'agit d'un projet majeur qui se qualifie pour un soutien financier substantiel de la part des paliers supérieurs de gouvernement, alors même que le bureau de projet avait été mis sur pied grâce à une subvention gouvernementale de plusieurs millions, un simple recul d'une des deux villes partenaires a fait tomber le projet.

Où était l'État quand il s'est agi de défendre le choix du transport collectif pour relier efficacement la Rive-Nord et la Rive-Sud ?

### **Recommandations 37 et 38**

**Réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun et de la mobilité durable.**

**Faire en sorte que le soutien gouvernemental à la mobilité durable ait un effet aussi décisif sur son développement que l'a été, dans les dernières décennies, le financement gouvernemental du réseau routier supérieur.**

Principal secteur d'émissions de gaz à effet de serre, porteur de nombreux enjeux de santé et d'équité, indispensable à la prospérité de nos collectivités, le transport est un domaine d'action dont le gouvernement doit se préoccuper dans son entièreté. Tant que l'État considèrera qu'il n'est responsable que de la gestion du trafic automobile et qu'il laissera à d'autres les transports collectifs, actifs et partagés, le virage vers la mobilité durable restera un leurre.

Le ministère des Transports a changé de nom : il lui faut maintenant changer de pratiques, et entraîner avec lui l'ensemble de l'action gouvernementale derrière cette priorité de société.

# Liste des recommandations

## Cibles

### **Recommandation 1**

Adopter une Politique gouvernementale de mobilité durable où l'État reconnaisse son rôle de leader.

### **Recommandation 2**

Adopter, dans la future politique, des cibles précises et compatibles avec l'atteinte des objectifs collectifs et se doter d'indicateurs qui permettront de vérifier leur progression.

### **Recommandation 3**

Fixer, dans la future politique, l'objectif de réduire le kilométrage annuel parcouru en automobile au Québec de 20% d'ici 2030.

### **Recommandation 4**

Fixer, dans la future politique, l'objectif de réduire de 10 % le taux de motorisation des ménages québécois d'ici 2030.

### **Recommandation 5**

Fixer, dans la future politique, l'objectif d'atteindre une cible de 250 000 adhérents aux services d'autopartage d'ici 2030.

### **Recommandations 6 et 7**

Fixer, dans la future politique, l'objectif d'atteindre une cible de 50% des déplacements réalisés en transports collectifs et actifs dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec d'ici 2030.

Fixer, dans la future politique, des objectifs ambitieux de parts modales des transports collectifs et actifs dans les autres régions du Québec.

### **Recommandation 8**

Fixer, dans la future politique, l'objectif d'améliorer de 25% l'efficacité énergétique des véhicules d'ici 2030.

### **Recommandation 9**

Fixer, dans la future politique, l'objectif de limiter la part des camions légers (VUS, camionnettes, fourgonnettes) à 25% du parc de véhicules de promenade à l'horizon 2030.

### **Recommandation 10**

Fixer, dans la future politique, l'objectif d'atteindre une cible de 30% de véhicules électriques et hybrides branchables dans le parc de véhicules de promenade à l'horizon 2030.

# Approche

## Recommandation 11

Adopter l'approche hiérarchisée Éviter-Transférer-Améliorer pour mettre en œuvre et évaluer les résultats de la Politique gouvernementale de mobilité durable.

# Chantiers

## CHANTIER N°1 : L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME COMME APPROCHE INTÉGRATRICE

### Recommandation 12

Doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.

### Recommandations 13-14-15

Intégrer à la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) des attentes et des cibles précises en matière de mobilité durable.

Réformer le cadre fiscal et budgétaire des municipalités afin de favoriser les pratiques d'aménagement durable et d'assurer la santé et la résilience financière des municipalités.

Soutenir la consolidation, la requalification et la revitalisation (premières couronnes de banlieue, cœurs villageois, TOD et écoquartiers) via un Fonds en aménagement et urbanisme durable doté à la hauteur de 100 millions par année.

### Recommandation 16

Adopter une politique de localisation des édifices publics (écoles, CLSC, édifices gouvernementaux, etc.) cohérente avec les objectifs des diverses politiques gouvernementales et favorisant notamment l'accessibilité, le renforcement du tissu urbain existant, l'économie d'énergie et la mobilité durable.

## CHANTIER N°2 : UN FINANCEMENT ET DES MESURES FISCALES À LA HAUTEUR DES BESOINS

### Recommandation 17

Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.

### **Recommandation 18**

Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90%.

### **Recommandation 19**

Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :

- Dès 2018, atteindre un ratio réel de 40% des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs.
- D'ici 2030, consacrer plus des deux tiers des investissements en transport terrestre aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.

### **Recommandation 20**

Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.

### **Recommandation 21**

Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes, incluant par exemple péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, bonus-malus, taxe kilométrique, etc.

## **CHANTIER N°3 : METTRE FIN AU DEUX POIDS, DEUX MESURES DANS LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT**

### **Recommandation 22**

Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.

### **Recommandations 23 et 24**

Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes.

Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.

### **Recommandation 25**

Freiner le resquillage du réseau routier supérieur notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit :

- Ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.
- Imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre.

- **Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur.**

## **CHANTIER N°4 : UNE OFFRE DE MOBILITÉ MULTIMODALE ET INNOVANTE**

### **Recommandation 26**

**Prioriser le développement de réseaux structurants de transport collectif en site propre.**

### **Recommandations 27**

**Viser, à long terme, le développement d'un réseau de transport collectif interurbain qui desserve les principales villes du Québec et toutes ses régions avec des fréquences suffisantes pour constituer une option attractive.**

### **Recommandation 28**

**Favoriser le développement de la mobilité partagée :**

- **Réévaluer la réglementation en vigueur.**
- **Partager et analyser les données.**
- **Coordonner les efforts de tous les intervenants concernés.**

### **Recommandations 29-30-31-32**

**Réviser le cadre législatif et réglementaire ainsi que les normes de conception du réseau routier pour assurer la sécurité et le confort des déplacements actifs (approche Vision zéro en sécurité routière; principe de prudence).**

**Augmenter le financement disponible pour le développement des aménagements piétonniers et cyclables; ainsi que l'élaboration de plan de déplacements actifs.**

**Réviser l'aménagement du réseau routier supérieur (« routes à numéro ») en milieu habité pour y améliorer la sécurité et le confort des déplacements actifs (sécuriser et civiliser les entrées de village et les rues principales; transformer les autoroutes en boulevards urbains).**

**Apporter un soutien technique aux municipalités, notamment via l'élaboration de guides techniques.**

### **Recommandations 33 et 34**

**Reconnaître les Centres de gestion des déplacements à titre d'expert et d'interlocuteur privilégié en matière de gestion de la demande en transport.**

**Pérenniser et renforcer le programme de soutien financier aux CGD pour leur mission et leurs activités.**

### **Recommandation 35**

**Pérenniser et renforcer un programme de soutien aux activités de sensibilisation à la mobilité durable.**

# Leadership de l'État

## **Recommandation 36**

**Intégrer dans les vocations des PMAD et des schémas d'aménagement et de développement les enjeux d'efficacité énergétique, de diminution du recours à l'automobile, d'utilisation rationnelle du territoire, etc.**

## **Recommandations 37 et 38**

**Réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun et de la mobilité durable.**

**Faire en sorte que le soutien gouvernemental à la mobilité durable ait un effet aussi décisif sur son développement que l'a été, dans les dernières décennies, le financement gouvernemental du réseau routier supérieur.**

# Références

- AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2007). *Pour une approche globale de la sécurité routière*. Mémoire préparé par la Direction de santé publique sur les projets de loi n° 42 et n° 55.
- ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC [ATUQ] (2009). *La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec*.
- BEAUDET, G., P. KILFOIL ET J.-P. MELOCHE (2014). « Les politiques publiques en urbanisme et en transport : innovations et enjeux de recherche », *Télescope*, Actes du colloque - Quelles recherches pour quelle action publique? Les défis d'une prise de décision mieux informée, Québec, 27 septembre 2013, p. 83-100.
- BERGERON, RICHARD (2003). « L'économie de l'automobile au Québec », Éditions Hypothèse.
- BERTOLINI, LUCA, ET FRANK LE CLERCQ (2003). « Urban Development Without More Mobility by Car? » *Environment and Planning A*, Vol. 35, p. 575-589.
- BISSON, BRUNO (2010). « Transport en commun : en attendant le plan d'ensemble », *La Presse*, 15 novembre.
- BOSCHMANN, E. ERIC, ET MEI-PO KWAN (2008). « Toward Socially Sustainable Urban Transportation: Progress and Potentials » *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 2, p. 138-157.
- BOURDAGES, JADE ET ERIC CHAMPAGNE (2012). *Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport*. VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-série 11 | mai 2012 (consulté en août 2017)
- BRETON, DANIEL (2017). *Véhicules légers et lourds sur nos routes : des chiffres préoccupants*. Roulezélectrique.com (consulté en août 2017)
- CALTRANS (2014). *The California Department of Transportation : SSTI Assessment and Recommendations*. <http://www.dot.ca.gov/CIP/docs/SSTIReport.pdf>
- CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX DE LA CAPITALE-NATIONALE [CIUSSS CAPITALE-NATIONALE] (2007). *Mémoire sur la mobilité durable et la santé*. Mémoire préparé par la Direction de santé publique dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable. 42 p.
- CENTRE DE RECHERCHE EN AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT [CRAD] AVEC LOUIS ALEXANDRE, MARIUS THÉRIAULT ET MARIE-HÉLÈNE VANDERSMISSEN (2010). *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage*.
- ÉQUITERRE ET DUNSKY (2017). *Mobilité partagée : éliminer les barrières règlementaires dans les villes canadiennes*. 42 p.
- ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*. 124 p.
- GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT [GIEC] (2014). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change - Working Group III Contribution to the Fifth*

Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge et New York: Cambridge University Press. 1454 p.

INSTITUTE FOR TRANSPORT STUDIES, UNIVERSITY OF LEEDS. *Policy Instruments: A Policy Guidebook. Encouraging public transport use.*

MORENCY, C., M. TRÉPANIÉ, M. DEMERS (2011). «Walking to transit: an unexpected source of physical activity», *Transport Policy*, volume 18, n° 6, novembre 2011, p. 800-806.

QUÉBEC. INSTITUT DE LA STATISTIQUE [ISQ] (2014a). *Le bilan démographique du Québec. Édition 2014.* Québec: Gouvernement du Québec. 163 p.

QUÉBEC. INSTITUT DE LA STATISTIQUE [ISQ] (2014b). *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061. Édition 2014.* Québec : Gouvernement du Québec. 124 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES [MDDELCC] (2016). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990.* 32 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES [MDDELCC] (2015). *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 – Document de consultation.* Québec: Gouvernement du Québec. 51 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS [MDDEP] (2012). *Le Québec en action vert 2020 : plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, phase 1.* 66 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS [MTMDÉ] (2017). *Investissements routiers.*  
[www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/investissements-routiers](http://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/investissements-routiers) (consulté en août 2017)

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS [MTQ] (2012). *Rapport annuel de gestion 2011-2012.*

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS [MTQ] (2006). *Politique québécoise de transport collectif.*

SIOUI, L., ET C. MORENCY (2012). « De la légitimité du transport en commun au Québec : un exemple simple de mesure de ses contributions au développement durable », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 28, no 2, p. 119-138

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2016). *Bilan routier 2015.* 25 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2016). *Données et statistiques 2015.* 32 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2012). *Données et statistiques 2011.*

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2002). *En bref. Profil statistique 2002.* 45 p.

STATISTIQUE CANADA (2011). *Le déplacement domicile-travail*, Enquête nationale auprès des ménages, par Martin Turcotte. 11 p.

TECSULT INC. (2006). *Le projet auto + bus : évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes.* 247 p.

TRANSIT (2017). *Politique de mobilité durable 2018-2030 : le Québec est prêt*. Mémoire remis au MTMDET. 35 p.

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (2012). *Livre blanc municipal: l'avenir a un lieu*. Montréal: Union des municipalités du Québec. 78 p.

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE [VTPI] (2012). *Comprehensive Evaluation of Transport Energy Conservation and Emission Reduction Policies*. 26 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2010). «Budget 2010 – Fiscalité».

VILLENEUVE, PAUL, YAN KESTENS, RÉMY BARBONNE, JEANNE ROBIN ET CÉLINE BOUREL (2006). «Exploring Alternatives to Sprawl in the Quebec Metropolitan Area». In *The International Faces of Urban Sprawl*, Sous la dir. de Régent Cabana et Fritz Wagner, Waterloo : University of Waterloo, Department of Geography, p. 19-50.

VILLENEUVE, PAUL ET MARIE-HÉLÈNE VANDERSMISSEN (2002). «Accessibilité, mobilité et équité dans le Québec métropolitain». Québec 2003 : Annuaire politique, social, économique et culturel. Montréal, Fides, pp.282-290.

VIVRE EN VILLE (2017). *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2016). *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même*. 123 p. (coll. Outiller le Québec; 7).

VIVRE EN VILLE (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique*. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2015). *Pour une réforme du cadre fiscal et budgétaire des municipalités québécoises : assurer la santé financière et l'aménagement durable de nos villes*. 4 p.

VIVRE EN VILLE (2014). *Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*. 2<sup>e</sup> éd. 108 p. (coll. Outiller le Québec; 1)

VIVRE EN VILLE (2013a). *Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2013b). *Réunir les modes: l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*, 109 p. (coll. Outiller le Québec; 3)

WHITMORE, J. ET P.-O. PINEAU (2016). *État de l'énergie au Québec 2017*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, décembre 2016. 53 p.

## CONTACTS



### VIVRE EN VILLE

#### Québec

Centre culture et environnement  
Frédéric Back  
870, avenue De Salaberry  
Bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9

info@vivreenville.org  
www.vivreenville.org  
418 522-0011  
514 394-1125

#### Montréal

Maison du développement  
durable  
50, rue Ste-Catherine Ouest  
Bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4

#### Gatineau

Maison Aubry  
177, Promenade du Portage  
3e étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4



#### Siège social

Maison du développement durable  
50, rue Sainte-Catherine Ouest  
Bureau 340  
Montréal (Québec) H2X 3V4

info@equiterre.org  
www.equiterre.org  
514 522-2000  
1 877 272-6656

#### Bureau de Québec

Centre culture et  
environnement Frédéric Back  
870, avenue De Salaberry  
Bureau 226  
Québec (Québec) G1R 2T9

#### Bureau d'Ottawa

75, Albert Street  
Bureau 300  
Ottawa (Ontario) ON K1P 5E7

