



# LABORATOIRE D'INNOVATION 4

Mobilité et transport en milieu urbain

COMPTE RENDU PRÉSENTÉ AU

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

Avril 2021

Dans le cadre des travaux d'élaboration de la *Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires*, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a mandaté l'École nationale d'administration publique (ENAP) pour animer des laboratoires d'innovation publique – réunissant des acteurs de divers horizons – dans le but de réfléchir à des enjeux communs, actuels et transversaux. Douze laboratoires portant sur autant de thèmes ont eu lieu entre le 22 février et le 26 mars 2021.

Ce document présente une synthèse des propos échangés lors du laboratoire 4 sur le thème *Mobilité et transport en milieu urbain*, qui s'est tenu le 9 mars 2021. Ce compte rendu a été préparé par l'ENAP et les propos rapportés n'engagent que les participants des laboratoires.

# LABORATOIRE D'INNOVATION N°4

## Mobilité et transport en milieu urbain

### COMPTE RENDU

Le laboratoire est une séance de travail en équipe qui mise sur la différence, la confiance et la dynamique collective pour approfondir et prioriser des enjeux et trouver des propositions de solutions à des problèmes complexes. Deux laboratoires, durant chacun 3 h 30, ont été organisés avec deux groupes composés d'en moyenne 12 participants issus de différents organismes et de différentes régions du Québec. Durant ces rencontres, les participants étaient invités à partager leurs **constats** en lien avec la thématique, à prioriser les **problématiques et les enjeux** et à cibler des **propositions de solutions** susceptibles d'alimenter la *Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires* (SNUAT). Tout au long du laboratoire, les échanges devaient converger autour de la question suivante :

Comment peut-on mieux intégrer les préoccupations actuelles et nouvelles en mobilité et en transport dans les documents de planification?

## CONSTATS

Quels sont vos principaux constats relativement à cette thématique? Voici la question qui a lancé les échanges au sein du laboratoire. Ce fut une occasion unique d'entendre les points de vue des participants.

### Vision

- Définir la **vision qui sous-tend les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT)** serait une option gagnante. Par exemple, mise-t-elle sur une **mobilité plus durable**? En ce qui concerne l'approche « réduire, transférer et améliorer », l'action de « réduire », qui est la priorité, vise à réduire le nombre de déplacements et la distance parcourue. Cela fait consensus, notamment chez les experts. L'axe stratégique sur lequel on travaille est l'occasion de s'intéresser plus particulièrement à la priorité de réduire le besoin et la longueur des déplacements.
- La **vision des milieux de vie urbains au 21<sup>e</sup> siècle** est absente. C'est cette vision des humains qui vivent ensemble dans un univers urbain qui devrait porter les choix d'aménagement et de transport ainsi que les décisions à tous les niveaux. Le ministère des Transports (MTQ) vient d'adopter la **Politique de mobilité durable 2030 (PMD)** qui définit une vision. **Pourrait-on l'arrimer avec une vision en matière d'aménagement et en tenir compte dans l'ensemble des outils de planification du territoire?** Cette vision est la suivante : « En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité urbaine et intégrée du 21<sup>e</sup> siècle sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable. Il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises. » Comment intégrer cette vision dans les décisions d'aménagement et dans les décisions en transport? Il faut revenir à une vision intégrée qui assure que les outils d'aménagement du territoire et de planification du transport soient cohérents à celle-ci.
- Il est important d'avoir une **vision globale et d'aller au-delà des actions compartimentées** liées aux infrastructures (ex. : transport collectif, voies réservées, densification de certains quartiers). Les liens doivent être faits entre ces éléments.

## Leadership

- On ne peut pas se contenter de se baser sur la bonne foi des uns et des autres pour la planification du transport. Il faut qu'il y ait **un leadership fort et assumé avec des objectifs clairs**.
- Il n'y a pas **d'obligations** en matière de planification des transports. Il n'y a pas de reddition de comptes pour la mise en œuvre des outils de planification urbaine.
- **Une gouvernance unique** devrait être envisagée. Comme lorsqu'il y avait un même ministre pour les affaires municipales et pour les transports.

## Cohérence, arrimage et intégration

- La **planification intégrée est importante**, mais on **sépare l'aménagement des transports**. Même dans l'appellation des ministères, ces éléments sont distincts.
- Il y a un enjeu d'arrimage entre la planification et l'aménagement, mais aussi un enjeu de **cohérence des limites territoriales pour les organisations qui planifient le transport** (comme les communautés métropolitaines, les municipalités régionales de comté (MRC), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), etc.). Un enjeu consiste à considérer l'impact des secteurs périurbains qui ne sont pas visés par ces planifications, mais qui influent sur les réseaux de transport dans la communauté métropolitaine.

Les planifications des municipalités, des MRC et des communautés métropolitaines **doivent intégrer la question des transports et être arrimées aux différentes planifications** du gouvernement du Québec et de ses ministères pour que le tout soit cohérent. Le maître mot, c'est la **cohérence**. Cette planification devrait également comprendre des mesures coercitives de façon à éviter les dérapages.

- L'échelon métropolitain n'a pas été intégré dans la Politique de mobilité durable. Des plans de mobilité durable intégrés (PMDI) sont prévus à l'échelle des MRC, mais le niveau suprarégional a disparu de cette planification. Les PMDI seront complémentaires au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), aux outils de planification existants, mais il faut **une cohérence entre les différents outils afin de pouvoir attacher les différentes échelles territoriales**.

## Impacts du télétravail

- Quel est le sens du constat suivant : « l'impact du télétravail sur le transport pourrait être mitigé à moyen et long terme ». À l'heure actuelle, l'impact de la pandémie sur les transports à long terme n'est pas encore démontré. Il est tôt pour se prononcer sur le sujet.

## Réflexion sur le transport

- L'approche « réduire, transférer et améliorer » qui est mise de l'avant dans la PMD n'est pas appliquée dans le bon ordre. Les modes de transport actif et collectif sont des modes alternatifs crédibles et des solutions encore plus avantageuses que les véhicules électriques qui sont pourtant prioritairement mis de l'avant dans les constats. Il est important de rappeler que la **planification du territoire** a un impact énorme sur la **mobilité**. Elle doit être menée de concert avec une

**réflexion sur les transports** et permettre de récupérer une partie de l'espace public énorme alloué au déplacement individuel pour favoriser les transports actifs et collectifs.

- Le développement du transport en commun et des divers modes de transport a des effets spéculatifs et exclut des citoyens qui devront se déplacer. Ils n'auront plus accès à ces services et devront finalement utiliser leur propre véhicule. **Il faut trouver des mesures compensatoires.** Il convient de réfléchir à ces grands projets, afin que ces personnes puissent rester dans leur quartier, leur milieu de vie, qu'elles puissent utiliser ces modes de transport pour contribuer et participer ainsi à l'activité économique.
- Il faut **s'interroger sur la définition du mot « urbain »**. Ce terme doit être interprété par rapport aux villes au sens large : là où il y a du transport urbain et même dans les plus petites municipalités jusqu'au milieu rural. Il faut aussi parler du reste du territoire qui représente 35 fois la superficie des régions métropolitaines de recensement et 30 % de la population. Les grandes villes sont des lieux de destination.
- **Le système de transport et les territoires naturels de déplacement** des gens **ne sont pas liés aux limites administratives.** Il faut donc examiner la question de manière plus globale.
- Pour ce qui est de l'enjeu du dernier kilomètre, comme les grandes villes ne sont pas uniquement concernées, il ne s'agit pas seulement du dernier kilomètre, mais plutôt des dix derniers kilomètres. Il faut aussi trouver **des solutions pour les microtransits régionaux** qui ne sont pas les mêmes que dans le centre-ville de Montréal.
- Actuellement, il y a dix espaces de stationnement pour chaque voiture au Québec. L'espace requis pour la voiture n'est pas seulement par rapport aux routes, mais aussi par rapport aux **espaces de stationnement.**
- La notion de **trafic induit** est absente de toutes les analyses de déplacement et de transport.
- Ce ne sont pas seulement les déplacements en voiture au sein des secteurs en périphérie des régions métropolitaines qui **sont élevés.** Les chiffres indiquent que 75 % de la population se déplace en voiture, et ce, même à l'intérieur des régions métropolitaines.

### Transport de marchandises

- Il est beaucoup question du transport des personnes, mais le **transport des marchandises** est très important, notamment pour prévenir les accidents, gérer la congestion, etc. D'autres manières de faire sont possibles.
- Certains aspects du transport de marchandises relèvent de compétences fédérales. Il faudrait ajouter le transport de **marchandises dangereuses** pour appliquer le principe de réciprocité en aménagement du territoire. Il faut tenir compte de cette problématique sur le plan de la **gouvernance** et évaluer les répercussions à l'échelon municipal en matière d'aménagement du territoire.

## Transport électrique et autres modes

- L'électrification des transports ne doit pas se substituer à un **changement des habitudes**, sinon les mêmes erreurs vont se répéter. Il faut changer les habitudes de transport si l'on veut atteindre nos objectifs.
- On parle de réduire les gaz à effet de serre (GES), d'électrifier les transports, d'installer des bornes de recharge, mais on ne parle pas du tout de **créer des milieux de vie intéressants**. On ne se pose pas de question sur la **façon dont les gens doivent se déplacer**. Il faut **ramener les citoyens au cœur de la démarche** et s'assurer de leur offrir des façons de réduire les distances à parcourir. C'est de cette façon qu'il sera possible de leur offrir des milieux de vie de qualité.
- Les **voitures électriques** sont une solution pour ce qui est des émanations. Mais si les déplacements continuent de se faire individuellement, même avec des véhicules électriques, nous aurons toujours besoin de stationnements et cela ne facilite **pas une planification intégrée de l'aménagement et des transports pour la mise en place de milieux de vie de qualité**.
- D'**autres sources d'énergie peuvent être utilisées, tel le gaz comprimé** avec les usines de biométhanisation. Il faut arrêter de penser que la seule autre option possible est l'électricité.
- En matière d'infrastructure de transport, **il ne faut pas oublier le transport ferroviaire**, bien que cela soit à une autre échelle.

## Enjeux économiques – coût et financement

- En ce qui concerne les enjeux économiques, nous ciblons généralement les coûts liés à la congestion routière et aux émissions de GES et nous avons tendance à ne pas considérer les **coûts d'acquisition et d'entretien des automobiles pour les ménages** et le **coût des infrastructures**.
- Les municipalités ont un rôle à jouer, mais **elles n'en ont pas les moyens**. Le financement de certaines responsabilités municipales par le gouvernement doit être revu. Le fédéral pourrait aussi contribuer, même si ce n'est pas dans son champ de compétence.
- Le **financement actuel ne favorise pas la mobilité active**. Le financement des paliers supérieurs appuie les modes de transport lourd (ex. : le Réseau express métropolitain) ou les autoroutes, mais pas la mobilité active qui participe vraiment à cet effort de carboneutralité.
- Il est question du coût de la congestion, mais qu'en est-il des éléments auxquels on renonce en optant pour ces routes et ces espaces pour la voiture? Des éléments comme **les services écologiques offerts par les milieux naturels. Ils ne sont pas calculés et il serait intéressant d'en tenir compte**.

## Interventions sur le terrain

- Au-delà des constats empiriques, quels sont nos **outils**? Comment doit-on **intervenir**? Quel **discours** avoir auprès des citoyens pour **enclencher des changements relativement à la culture automobile**?
- Il faut envisager la possibilité de **développer des outils pour former les élus et les citoyens** pour opérer les changements nécessaires. En région, il y a vraiment un **changement d'image** qui doit

être réalisé par rapport au transport collectif et actif. Ces modes de déplacement doivent être perçus comme étant accessibles et possibles.

- En plus de la planification, il faut aussi examiner **comment cela se matérialise**. Des **interventions cohérentes** doivent en découler.

### Politiques et stratégies gouvernementales

- En réalité, il y a très peu, voire pas de **concertation, d'arrimage ou d'alignement entre les différentes politiques et stratégies**. Une occasion unique se présente avec la SNUAT : celle d'avoir enfin une stratégie qui chapeautera toutes les autres grandes politiques gouvernementales (ex. : Politique de mobilité durable, Plan pour l'économie verte, etc.). Il ne faut pas développer une autre stratégie en silo, comme il est courant de le faire. Il faut **s'assurer des interconnexions et des synergies avec les autres politiques gouvernementales** existantes.
- La **Politique de mobilité durable est mentionnée, mais uniquement par les PMDI**. Cette **politique devrait être plus largement appliquée**, notamment l'approche RTA (Réduire – Transférer – Améliorer) sur laquelle elle est basée. En aménagement du territoire, on vient vraiment agir sur le fait de « réduire » et cela devrait être plus évident.

### Planification du transport et outils

- Il faut **avoir une meilleure connaissance des *Transit-Oriented Developments* (TOD)** et avoir des **seuils minimaux de densité plus élevés au sein de ces pôles qui sont bien desservis par le transport en commun**. Il faut une approche pédagogique plus claire et des mécanismes pour respecter les exigences en matière de densité au sein de ces TOD.
- Au-delà des seuils minimaux de densité à respecter, il y a **d'autres types d'intervention qui sont essentiels pour le succès des TOD**. Par exemple, la multiplicité d'activités, les politiques relatives aux stationnements ou les aménagements des secteurs autour des aires TOD. Il serait utile d'élargir le concept, c'est-à-dire de considérer les secteurs voisins des TOD et les corridors de transport plutôt que de se limiter à l'aire autour des stations.
- Il y a une **déconnexion historique** évidente entre la planification du transport et l'aménagement du territoire. Du moins, depuis la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle.
- La planification du transport ne **tient pas compte de la science et de l'expérience** en la matière. Les mêmes erreurs sont constamment répétées. En transport, c'est l'offre qui conditionne la demande et qui détermine les habitudes de déplacement.

### Collaboration et arrimage des rôles entre les acteurs

- En matière de **planification des transports, les rôles des différents intervenants ne sont pas toujours respectés**. C'est le cas, par exemple, dans la région de Montréal, où l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a la responsabilité exclusive, selon sa loi constitutive, de planifier le transport collectif dans sa région. En parallèle, la Caisse de dépôt et le gouvernement discutent de projets qui sont parfois désincarnés de son système de planification. Ainsi, le réseau de voies réservées métropolitaines que prépare le MTQ se consulte avec l'ARTM, certes, mais pas avec les instances de planification de l'aménagement du territoire. À Québec, les responsabilités de planification du Réseau de transport de la Capitale en ce qui concerne le tramway lui ont été retirées

pour être transférées à la Ville. Était-ce une bonne idée? Il convient de souligner les lacunes dans le respect des rôles.

- L'ensemble des acteurs de la planification du territoire et du transport ne sont pas nécessairement rassemblés ou regroupés autour des mêmes enjeux. Pourquoi ne pas créer un ministère du Territoire qui regrouperait le MAMH et le MTQ? Cela permettrait de colliger les préoccupations et les défis dans un premier temps à l'égard de l'ensemble des autres plans et stratégies qui existent dans tous les autres ministères pour tenter d'avoir une **conception plus intégrée et cohérente de la part de l'ensemble des joueurs**.
- Une **coordination entre tous les réseaux de transport** devrait aussi être assurée.

### Enjeux environnementaux

- Un constat majeur doit être pris en compte : celui de la **crise climatique**. Il faut accepter qu'il y a une crise climatique et le reste va en découler. Il faut que ce soit plus qu'un constat parmi d'autres. Une **vision du territoire et de son occupation doit découler de ce constat**, qui diffère de celui que l'on faisait lorsque la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) a été promulguée.
- Le **déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques** doit inciter à la réflexion. La nécessité de créer un réseau de bornes devient de plus en plus caduque. Dans cinq ans, les subventions risquent de disparaître, car l'autonomie des véhicules sera assez grande.

### Santé

- **L'accent devrait davantage être mis sur le volet santé**. Lorsqu'on valorise les transports actifs et collectifs, on **favorise l'activité physique au quotidien**. C'est ce qui manque avec la pandémie : il y a moins de déplacements et l'on constate une baisse de l'activité physique.
- Il est important d'avoir **des outils qui mesurent l'impact** de la planification des transports et de l'aménagement (transport actif et collectif) **sur les saines habitudes de vie, au niveau de la santé physique et psychologique**.
- Notre dépendance à l'automobile est mortelle. En plus des 300 accidents mortels de la route enregistrés annuellement, les particules fines et l'oxyde d'azote causent dans les villes :
  - 3 800 décès par année au Québec, soit 10 fois plus que les accidents de la route;
  - le tiers des maladies cardio-vasculaires;
  - 16 % des maladies pulmonaires obstructives chroniques;
  - 12 % des infections des voies respiratoires inférieures;
  - 8 % des cancers respiratoires.

De plus, les particules fines et l'oxyde d'azote sont maintenant associés au développement cognitif chez l'enfant et au risque de démence. Les transports sont responsables de 62 % des émissions de polluants atmosphériques. Il y a aussi la pollution sonore, la sédentarisation liée aux déplacements assis, qui prédispose à l'obésité, au diabète, à l'hypertension, aux maladies cardio-vasculaires et au cancer. Un cycliste pèse 4 kilos de moins qu'un automobiliste. Un usager du transport en commun est 4 fois plus susceptible de faire les 10 000 pas journaliers recommandés.

Notre dépendance à l'auto crée des milieux minéralisés qui augmentent les îlots de chaleur. Et cela accapare aussi l'espace urbain, l'espace pour l'humain et pour le verdissement urbain. Un verdissement optimal urbain permet de diminuer stress, anxiété, dépression, maladie pulmonaire, cardio-vasculaire, obésité, diabète, etc. En plus, un virage vers le transport en commun et la mobilité active permettrait de lutter contre les changements climatiques, notamment par la réduction des émissions de GES.

- Voici quelques constats sur les **impacts économiques de notre dépendance à l'automobile**. La pollution atmosphérique coûte 8 milliards de dollars par an en termes de santé. L'auto coûte environ 10 000 \$ par ménage et les déplacements conjugués entre la voiture et le transport en commun coûtent 4 000 \$. Le vélo, c'est environ 1 000 \$. Les trois principaux produits d'importation, qui constituent la balance économique du Québec, sont le pétrole, l'auto et les médicaments. Il y a plusieurs possibilités de réduire les coûts en santé, notamment par le verdissement urbain et la lutte contre les impacts économiques des changements climatiques sur notre santé, mais nous ne saisissons pas ces opportunités.

# PRIORISATION DES ENJEUX ET DES PROBLÉMATIQUES

Une activité en sous-groupe a permis de prioriser les enjeux et les problématiques. Voici ce qui est ressorti, dans le respect de l'ordre de parole des participants. Pour la priorisation, certains ont utilisé la méthode de consensus, d'autres ont appliqué les critères suivants :

- Expérience terrain de l'application des OGAT;
- Outils de planification;
- Démocratie locale;
- Cohérence de l'approche du haut vers le bas.

## Premier groupe

### 1. Se donner une même vision qui tienne notamment compte des changements climatiques

- Il faut définir ce que l'on veut et articuler une même **vision, définir l'urbanité** (développement urbain) et **se doter d'une vision du développement de notre territoire**.
- Dans la définition de l'urbanité, il faut **rendre crédibles et réalistes les options de transport actif et collectif** dans les villes, quelle que soit leur taille.
- Cette vision doit tenir compte de la **crise climatique**, de la **valeur du sol et du territoire ainsi que de la diversité des besoins de la communauté**. Ce sont des prémisses qui ont une valeur fondamentale et qui auront un impact sur la planification et le financement.
- Les **changements climatiques** auront des répercussions importantes sur la planification du territoire et du transport. Il faut en tenir compte dès le départ dans la vision.
- Il faut **redonner le territoire à ses usagers** (pas uniquement à la voiture), assurer un meilleur partage, réduire le nombre de véhicules et miser sur le transport collectif et actif.
- Dans la vision, il faut miser sur la **consolidation et l'optimisation de ce qui est déjà construit**, plutôt que seulement sur le développement du réseau routier.

### 2. Assurer un meilleur arrimage (enjeux de cohérence) dans l'exercice de planification

L'aménagement du territoire et la **planification intégrée** du transport de personnes et de marchandises requièrent un meilleur arrimage. Cet arrimage devrait être **complet et inclusif**, autant au **niveau local, régional** que **national**. Il faut donc penser l'aménagement du territoire en fonction de **tous les modes de transport, de leur intermodalité et de leur accessibilité universelle**. La LAU ne prévoit pas une prise en compte des impacts sur la mobilité dans les documents de planification. Il faut donc faire une étude d'impact avant, plutôt que de tenter de corriger après.

Il faut au préalable définir **pourquoi on fait cet arrimage, c'est-à-dire** dans un objectif de mobilité durable et intégrée. Une meilleure intégration est visée :

- au sein même des **organisations** (ex. : cohérence entre les directions du MAMH et du MTQ);
- entre **l'aménagement du territoire et la planification intégrée des transports**. Il faut penser l'aménagement en fonction de tous les modes de transport, de leur intermodalité et de leur

accessibilité (ex. : l'aménagement du territoire doit apporter une contribution significative, à moyen et long terme, à la réduction des émissions de GES issues du secteur des transports);

- entre **les planifications du transport urbain** (pas efficace, efficient ou existant);
- entre **les acteurs** en clarifiant leur rôle (ARTM, Caisse de dépôt pour le REM, MRC, municipalités, CMM, etc.);
- entre les **cadres normatif et législatif** des infrastructures routières et de l'aménagement du territoire;
- entre les différents **niveaux de planification et les outils qui relèvent de ceux-ci**. Il faut considérer tous les échelons et inclure les MRC, les municipalités, les communautés métropolitaines, les agglomérations, les régions, le gouvernement provincial, etc.

### 3. Réviser le financement (enjeux financiers)

- Revoir l'approche gouvernementale pour le **financement du transport collectif**.
- Calculer **l'ensemble des intrants** quand on planifie et développe le transport collectif.
- Réviser et rééquilibrer le financement du **transport collectif et actif**. L'usage de la voiture est favorisé au détriment du transport collectif et actif avec l'approche différenciée de **financement gouvernemental**.
- Assurer une équité en matière **d'écoconditionnalité et d'écofiscalité**. Il faut viser l'individu et les municipalités.
- Se doter des **moyens pour mettre en œuvre ce qui est planifié** : collectif versus individuel.
- Tenir compte de la **capacité financière des milieux locaux**.
- Tarifier les **comportements à changer**.
- Assurer un **équilibre entre le financement et la tarification**. La fiscalité doit être cohérente avec les objectifs.
- Tenir compte du rapport du commissaire au développement durable.
- Considérer les **externalités négatives**, les coûts indésirables. L'inaction a un coût; il faut le prendre en compte dans les outils.

## Deuxième groupe

### 1. Gouvernance : assurer une vision intégrée en matière de planification des transports et d'aménagement des territoires

- Utiliser le mot « intégration », plutôt que le mot « arrimage » qui n'est pas adéquat, car il suppose que chacun travaille de son côté.
- Assurer une meilleure cohérence entre les **outils, les instances, les différents paliers de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) et les plans de transport** et avoir la volonté de les mettre en œuvre.
- Renforcer la **cohérence entre la planification en transport et celle en aménagement du territoire** qui relèvent des différentes échelles de planification.

- Assurer la cohérence dans l'ensemble du Québec à l'aide d'**objectifs ciblés et chiffrés des indicateurs de performance des villes**. Les effets de la planification territoriale doivent être mesurés et faire l'objet d'une reddition de comptes (parts modales, nombre de kilomètres de réseau cyclable, etc.).
- Avoir le leadership et la cohérence pour y arriver (pas seulement les municipalités).
- Associer la Politique de mobilité durable et la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires.

## 2. Financement (nouveau ou rééquilibrage)

- Rééquilibrer le financement et aller chercher d'autres sources de financement (enjeux de la dépendance à la **taxe foncière et de l'approche de financement actuelle qui favorise l'automobile**). Se questionner non seulement sur le financement des transports, mais aussi sur le **financement des municipalités**.
- Porter une attention particulière à l'enjeu majeur du **financement des infrastructures** qui détourne l'attention des objectifs d'aménagement. Il y a un risque de faire de la densification près d'un échangeur autoroutier, alors que l'on devrait continuer de consolider les milieux déjà urbanisés et d'offrir un service de transport en commun ainsi que d'autres aménagements pour le transport actif (ex. : consolider les quartiers centraux).
- Faire en sorte que le gouvernement assume **une partie des frais d'exploitation du transport en commun** (exemple de la Suisse : un tiers du budget lié aux transports est investi dans l'exploitation du transport en commun, un tiers dans l'infrastructure du transport en commun et un autre dans les infrastructures routières).
- Briser le **cercle vicieux de la structure de financement** actuelle qui est centrée sur l'auto et qui ne permet pas de changer les choses ou de s'arrimer à une vision différente.
- Se donner les **moyens de faire une planification intégrée**.
- Cesser le « deux poids, deux mesures » dans le financement des infrastructures de transport versus les infrastructures de transport collectif et actif.
- Planifier le stationnement. Plutôt que d'avoir des normes minimales, il faut instaurer des normes maximales pour le stationnement.
- Intégrer le transport, la mobilité et tous les aspects d'aménagement.

## 3. Analyser et mesurer les coûts et les bénéfices des décisions (notamment en santé et en économie)

- Tenir compte de tous les coûts à long terme dans le **processus décisionnel**, pas seulement ceux à court terme.
- Présenter les bénéfices associés aux **investissements** en transport collectif.
- Se baser sur la **science et l'expérience** pour dresser les constats.
- **Prendre en compte tous les impacts, y compris en santé**, dans cette analyse.
- **Analyser exhaustivement les coûts et les bénéfices et dégager des solutions qui placent l'humain au cœur des priorités**.

#### 4. Ramener l'humain au cœur des priorités

- Offrir des mesures incitatives pour favoriser le transfert et le report modal vers le transport actif le transport collectif.
- Favoriser l'accès à une mixité de modes de transport. Il y a un grand potentiel pour l'autopartage. Il faut réfléchir l'aménagement du territoire pour offrir plus d'options aux citoyens.
- S'appuyer sur la science qui démontre que, lorsque l'humain est au cœur des priorités, cela nous oriente vers des aménagements qui favorisent la mobilité durable.
- Tendre vers un déplacement actif et encourager les gens. Doit-on aller vers des mesures coercitives ou incitatives?

#### 5. Régionalisation des OGAT et des attentes

- Accepter que l'on ne puisse pas **avoir le même modèle de développement sur l'ensemble du territoire québécois** (ex. : avec la pandémie, des régions touristiques sont devenues des lieux de résidence pour plusieurs).
- **Mieux arrimer l'aménagement du territoire et le transport au niveau du palier régional** (MRC).
- Répondre aux besoins dans le **respect des particularités locales et régionales**. En gardant à l'esprit les **besoins des citoyens**, mais en préservant notre cadre de vie en général.

# PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

Une activité d'idéation en sous-groupe a permis de formuler des pistes de solutions novatrices aux enjeux et problématiques en lien avec la thématique. Les participants devaient imaginer le monde de demain en matière d'aménagement et d'urbanisme. Voici une synthèse de leurs propositions de solutions.

## UNE APPROCHE DE DENSIFICATION

Mettre en place une approche de densification attrayante et adaptée qui se solde par un territoire rendant le transport actif et collectif accessible, et ce, en accord avec les orientations de mobilité durable et l'approche « réduire, transférer, améliorer ».

## UNE NOUVELLE ENTITÉ GOUVERNEMENTALE

Créer un ministère du Territoire, regroupant le MAMH et le MTQ. Celui-ci aurait un rôle d'interface entre tous les ministères et le milieu. Il serait responsable des actions qui touchent le territoire (santé, environnement, école, etc.) assurant ainsi une adaptation tenant compte des particularités locales et régionales.

## FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE

Favoriser la mobilité durable en modifiant la LAU de façon à imposer dans la réglementation l'obligation d'une planification intégrée et un processus de décision qui tient compte des choix et des impacts sur la mobilité durable.

## UNE NOUVELLE ENTITÉ DE CONCERTATION

Créer une entité de concertation (conseils de mobilité régionaux) à des fins de planification qui permettrait une sensibilisation et une reddition de comptes (en amont) ainsi qu'un suivi des progrès et des décisions prises (indicateurs d'atteintes des objectifs, données de mobilité et évaluation des impacts).

## UNE NOUVELLE FONCTION : OMBUDSMAN

Créer la fonction d'ombudsman ou de vérificateur général de la mobilité. Cette entité apolitique vérifierait l'impact des mesures des ministères en lien avec la mobilité durable. Elle évaluerait les dynamiques de mobilité pour en identifier les effets positifs et négatifs potentiels.

## UNE VISION COMMUNE, UN PACTE, UN CONTRAT RASSEMBLEUR

Appliquer une vision commune, un pacte, un contrat rassembleur qui développerait des collectivités plus complètes, accessibles, équitables et en santé sur l'ensemble du territoire québécois, tout en tenant compte des particularités régionales.

## ÉVALUER LA RENTABILITÉ À LONG TERME

Mettre en place un outil numérique qui calculerait, en fonction de certains indicateurs, tous les intrants et évaluerait la rentabilité à long terme des mesures (santé, économie, émissions GES, polluants, changements climatiques, etc.). Cet outil serait une matrice qui évalue le vrai coût d'une décision et tous ses impacts. Il permettrait l'éducation et la sensibilisation de la population, car les bénéfices des intrants considérés seraient concrets.

## MISER SUR L'EXISTANT

Miser sur le potentiel d'optimisation de « l'existant » en tenant compte de l'abordabilité par l'amélioration des services et la mise en place de logements familiaux abordables afin d'éviter l'embourgeoisement des quartiers. Ce changement de culture, de développement et de planification exigera la participation des promoteurs, des résidents et des instances municipales.

## Références

[Étude en lien avec le cadre normatif et réglementaire complétée en 2019 avec la CCMM](#)

[Programme californien finançant des écoquartiers abordables avec les revenus du marché du carbone](#)  
(le Québec pourrait faire la même chose).

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC (juin 2020). [Écofiscalité, écoconditionnalité et écoresponsabilité pour une économie verte et responsable – Application de la Loi sur le développement durable : 2020](#).  
Audit de performance, rapport du commissaire au développement durable, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.