

GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

POUVOIR GÉNÉRAL DE PRÉLEVER DES REDEVANCES RÉGLEMENTAIRES

AVRIL 2026

Note importante au lectorat

Ce document sert à fournir des informations sur le sujet en objet afin de permettre aux municipalités d'en comprendre les tenants et aboutissants, de prendre une décision éclairée quant à son application potentielle et de les guider dans sa mise en œuvre, le cas échéant. Il ne peut en aucun cas tenir lieu d'avis juridique.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Les générateurs de déplacements sont des pôles d'activité qui attirent une forte affluence et jouent un rôle essentiel dans la structuration de la mobilité urbaine. Ces lieux, comme les centres commerciaux, influencent les déplacements quotidiens de la population ainsi que les besoins en matière de transport. En conséquence, les flux générés exercent une pression importante sur les réseaux de transport et sur l'organisation générale de la mobilité urbaine.

Il peut donc être opportun de mettre en place différentes solutions pour inciter les travailleurs et travailleuses ou les visiteurs et visiteuses à utiliser des modes de transport durables pour se rendre sur le lieu de ces pôles d'activité, notamment en déployant des infrastructures et des équipements adaptés.

La redevance visant les grands générateurs de déplacements a pour objectif d'inciter les entreprises ou les propriétaires des lieux à adopter un [plan de gestion des déplacements](#) (PGD). Ces plans, conçus à partir d'une analyse spécifique des déplacements, proposent des mesures, des équipements et des infrastructures que le générateur de déplacements devra déployer pour encourager différents modes de transport, dont des options de rechange à l'automobile. Dans ce contexte, une municipalité pourrait instaurer une redevance réglementaire pour favoriser la mise en place d'un PGD, ainsi que des mesures de suivi encadrant l'atteinte des cibles associées à sa mise en œuvre par les grands générateurs de déplacements, de manière à réduire la pression exercée sur les réseaux de transport.

La redevance visant les grands générateurs de déplacements est une mesure écofiscale puisqu'elle encourage l'élaboration de PGD, dont l'objectif est de mettre en place des mesures, des équipements et des infrastructures pour soutenir les modes de transport durables.

Exemples de mesures :

- Installation de supports à vélo
- Aide financière visant l'utilisation du transport en commun
- Incitatif au covoiturage
- Organisation d'événements de promotion des transports durables

POUVOIR EXERCÉ

Une telle redevance pourrait être imposée par les municipalités en vertu du pouvoir général de redevance réglementaire prévu aux articles [500.6 à 500.11](#) de la *Loi sur les cités et villes* (LCV) et [1000.6 à 1000.11](#) du *Code municipal du Québec* (CM).

Ce pouvoir peut être exercé par les municipalités en vertu de leurs compétences en transport et en environnement, prévues aux articles [4](#) et [19](#) de la *Loi sur les compétences municipales* (LCM).

MODALITÉS DE CALCUL ET ASSIETTE DE PERCEPTION

PERSONNES VISÉES

Afin d'établir une redevance, la municipalité doit d'abord déterminer les personnes visées. Notons que certaines personnes sont exclues en vertu des articles [500.11](#) de la LCV ou [1000.11](#) du CM et ne peuvent, en conséquence, être assujetties à une redevance.

Puisque les déplacements quotidiens liés au travail ou aux études sont souvent considérés comme importants dans les dynamiques de mobilité, certains grands générateurs de déplacements, tels que les employeurs ou les propriétaires de bâtiments commerciaux ou industriels, peuvent être visés par la mesure. Plusieurs critères pourraient être envisagés pour définir les personnes assujetties, notamment :

- Un nombre d'employés minimal (ex. : 50 employés), selon la répartition des entreprises sur le territoire;
- La concentration des effectifs sur un même site, par exemple les personnes qui se déplacent entre 6 h et 9 h en avant-midi, au moins deux jours par semaine, dans des postes occupés pour une durée minimale de 12 mois;
- La superficie totale (ex. : bâtiments commerciaux ou industriels de 10 000 m² et plus);
- Le nombre de commerces ou d'enseignes, comme les centres regroupant plus de 30 ou 50 unités locatives (boutiques, restaurants, services, etc.);
- La fréquentation moyenne (ex. : bâtiments ou organisateurs d'événements accueillant 5 000 visiteurs par jour et plus);
- Les plages horaires d'ouverture, notamment celles qui coïncident avec les périodes de forte affluence et de congestion du réseau de transport.

De plus, les générateurs de déplacements visés pourraient être ceux qui sont localisés dans les secteurs les mieux desservis en transports collectifs, comme le centre-ville, ou ceux qui se situent dans les grands pôles qui attirent les déplacements, comme les parcs industriels.

Notons que l'État et ses mandataires ne peuvent pas être assujettis aux redevances réglementaires, incluant celles imposées sur les grands générateurs de déplacements.

ASSIETTE DE PERCEPTION

Afin d'établir l'assiette de perception par rapport aux personnes visées, une municipalité pourrait utiliser notamment :

- Le nombre d'employés;
- La superficie des immeubles;
- Le nombre de commerces ou d'enseignes;
- Le nombre de cases de stationnement;
- La fréquentation ou le nombre de déplacements.

Ainsi, la municipalité pourrait déterminer des exemptions à la redevance. Par exemple, une organisation ou un propriétaire pourraient être exemptés du paiement de la redevance s'ils respectent les conditions suivantes :

- Fournir un PGD à jour incluant un diagnostic détaillé des déplacements liés à l'organisation, un plan d'action et la mise en œuvre de mesures;
- Soumettre un rapport de suivi afin de documenter les mesures mises en œuvre ainsi que l'atteinte des cibles du PGD.

MONTANT DE LA REDEVANCE

Le montant de la redevance peut être déterminé par la municipalité, en fonction de ses besoins et de ses objectifs. Un des objectifs pourrait être d'augmenter l'offre et l'utilisation de modes de transport durables par une nouvelle source de financement tout en diminuant les coûts liés au trafic et à la surutilisation de la voirie locale. Ainsi, le montant de la redevance deviendrait un incitatif à l'adoption du PGD. De plus, la redevance peut être un montant fixe ou variable selon plusieurs critères. Par exemple, le montant pourrait varier en fonction :

- De certains seuils, établis selon l'assiette de perception. Ces seuils permettraient de viser ceux qui ont le plus d'impact;
- Des secteurs, selon la disponibilité des transports collectifs ou actifs, afin d'inciter à utiliser ces modes de déplacement;
- Finalement, elle pourrait aussi augmenter dans le temps, de manière à envoyer un signal de prix croissant qui incite les organisations ou les propriétaires à adopter un PGD.

MODE DE PERCEPTION

Le mode de perception demeure au choix des municipalités. Elles pourraient, par exemple, exiger que les personnes visées par le règlement remplissent un formulaire d'autodéclaration annuel en ligne afin de déterminer si elles sont assujetties ou non à la redevance.

Ensuite, la redevance réglementaire pourrait être prévue à même le compte de taxes municipales ou être perçue par l'envoi d'une facture distincte à la suite de la réception de la déclaration annuelle produite par le générateur de déplacements.

UTILISATIONS POTENTIELLES DES SOMMES PERÇUES

Les redevances perçues doivent être versées dans un fonds dédié exclusivement à les recevoir et à financer les objectifs du régime de réglementation. Différents usages peuvent être prévus, tels que :

- Le financement d'infrastructures de transport collectif et actif ou d'équipements liés à l'amélioration de la desserte des secteurs visés et identifiés;
- Le financement de mesures de mitigation et d'adaptation aux changements climatiques afin de compenser les gaz à effet de serre (GES) émis par les générateurs de déplacements. Par exemple, une municipalité pourrait augmenter sa canopée.

INTÉRÊT DE LA MESURE

- Favorise la mobilité durable par l'usage des modes de transport alternatifs tels que la marche, le vélo, le transport collectif et le covoiturage;
- Entraîne une réduction potentielle des déplacements et des émissions de GES associées au transport;
- Génère un potentiel de croissance des revenus des sociétés de transport collectif lié à l'augmentation de l'achalandage;
- Permet de la flexibilité dans l'établissement des entreprises ou des propriétaires assujettis, des exigences du régime réglementaire et du montant à percevoir.

EXEMPLES D'APPLICATION

Bien qu'aucune municipalité québécoise n'ait adopté ce type de redevance à ce jour, le régime réglementaire de l'[arrondissement de Saint-Laurent](#), à Montréal, s'en rapproche.

Notons que les villes de [Seattle](#) et de [Boston](#), aux États-Unis, ont mis en place des mesures similaires.

RÉFÉRENCES

Code municipal du Québec, C-27.1 art. 1000.6 à 1000.11.

Loi sur les cités et villes, RLRQ, c. C-19 art. 500.6 à 500.11.

Loi sur les compétences municipales, RLRQ, c. C-47.1 art. 4,19.

Fournier, A. et Tremblay, R. (2023). *Guide pour les municipalités. S'adapter au climat par l'écofiscalité*. Québec, Union des municipalités du Québec, 49 p.

Paradis, J. (2017). *Gestion de la demande en transport : Une réglementation municipale appuie le mandat des Centres de gestion des déplacements du Québec*. Montréal, Association québécoise des transports.

Tremblay-Racicot, F. et Beaulieu, A.-E. (collab.). (2023). *L'écofiscalité municipale au Québec : Survol des mesures applicables et de leur potentiel fiscal et environnemental*. Québec, Centre de recherche sur la gouvernance, École nationale d'administration publique, 45 p.

Trépanier, M., Agard, B. et Du Parc, N. (2009). *Études des générateurs de déplacement à l'aide de données de cartes à puces*. Communication présentée au 44^e congrès de l'Association québécoise du transport et des routes, Montréal, avril 2009. https://brunoagard.mgi.polymtl.ca/fr/publications/doc/2009/2009_AQTR_Trepanier_Agard_Du_Parc.pdf.

Arrondissement de Saint-Laurent :

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SLA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_LOCALDEPLACEMENTS_20170808.PDF

<https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/673382f029f1c89b015f7de9>

Ville de Seattle :

[Transportation Management Programs—Transportation | seattle.gov](https://www.seattle.gov/transportation/transportation-management-programs)

Ville de Boston :

[Transportation Demand Management \(TDM\) Point System | Boston.gov](https://www.boston.gov/transportation-demand-management)

[BTD TDM Point System Excel Model v1.2 2021 0.xlsx](#)

Auteurs et autrices : le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, P^{re} Fanny Tremblay-Racicot et Léa Béliveau.

Ce document a été réalisé en collaboration avec le Centre de recherche sur la gouvernance de l'École nationale d'administration publique et est publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.