



**Commentaires d'Accès transports viables dans le cadre de la consultation sur le Plan d'électrification et de changements climatiques proposé par le Ministère de l'Environnement et de la lutte Contre les changements climatiques**

Octobre 2019

Accès transports viables – le Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir de la mobilité dans la région métropolitaine de Québec.

La mission principale d'Accès transports viables est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

Nos commentaires porteront principalement sur les enjeux touchant l'aménagement du territoire et l'adaptation aux changements climatiques, de même que le financement.

Accès transports viables tient d'abord à saluer la présente démarche qui permettra, nous l'espérons, d'influencer durablement et positivement sur les changements climatiques.

Le Québec a certes la chance d'être bien pourvu en électricité abondante et peu émettrice de gaz à effet de serre (GES), ce qui nous donne un avantage concurrentiel sur les autres nations qui auront des changements structureaux plus importants que le Québec à mettre en place.

Il faut voir cet avantage non pas comme un moyen d'arriver plus rapidement ou facilement à nos objectifs, mais bien comme une opportunité de positionner le Québec comme un leader mondial dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux de demain.

Cette particularité de pouvoir compter sur l'hydroélectricité nous forcera quand même à travailler sur des enjeux qui commanderont des efforts importants. Les transports représentant 43,0 % de nos émissions de GES, dont 34,4 % pour les déplacements routiers<sup>1</sup>, nous devons collectivement revoir notre rapport à l'espace que nous occupons ainsi que les moyens de transport que nous privilégions.

Dans le contexte nord-américain, qui est le nôtre, cela revient à dire que le virage devra être malgré tout très, très important.

### **Importance de la sensibilisation**

La sensibilisation a toujours eu un rôle important dans les changements de comportement. Dans le but de normaliser certains comportements jugés plus acceptables socialement, l'État a mis en branle des campagnes destinées à convaincre la population que l'idéal social se situait ailleurs que dans les comportements actuellement observés.

À l'heure actuelle, la possession et l'utilisation d'une automobile privée sont encore perçues comme un geste « allant de soi », une norme qui n'est pas vraiment remise en question.

Et pour cause. L'industrie automobile consacre au moins 500 millions \$ en publicité<sup>2</sup>, seulement au Québec, ce qui représente près de 15 % de tous les investissements publicitaires faits dans la province. Difficile de concurrencer un matraquage aussi important.

Pourtant, nombre de comportements ont été modifiés grâce à la sensibilisation effectuée par le gouvernement du Québec et ses nombreux partenaires. On peut entre autres penser à l'usage de la cigarette, au port obligatoire de la ceinture en automobile, au port du casque à vélo, etc.

---

<sup>1</sup> Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990, MELCC, 2018, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf>

<sup>2</sup> Doit-on limiter la publicité automobile?, Le Devoir, 10 décembre 2018,

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/543256/publicite-automobile-et-mobilite-durable-david-contre-goliath>

La sensibilisation permet ainsi, à de nombreux égards, de travailler positivement la norme sociale, ce qui rend plus grande l'acceptabilité sociale lors d'annonces de lois ou projets d'infrastructures en lien avec les objectifs poursuivis par le PECC, et ainsi faciliter les changements de comportements attendus. Pour résumer, la sensibilisation permet de préparer le terrain.

#### *Le rôle du gouvernement*

Le gouvernement du Québec a évidemment un rôle important à jouer dans la sensibilisation. D'abord, dans le cadre du PECC, il mobilise ses ministères et ses partenaires autour d'un objectif servant le bien commun. Il octroie les crédits nécessaires à l'accomplissement des moyens d'action.

Nous recommandons donc que le gouvernement fasse de la sensibilisation un des axes importants dans sa stratégie de communication visant à faire connaître les objectifs et moyens d'action au coeur du PECC.

#### *Le rôle de la société civile*

La société civile peut également jouer un rôle important dans la sensibilisation de la population québécoise.

À titre d'exemple, Accès transports viables déploie, depuis 1991, de nombreuses campagnes de sensibilisation et d'éducation visant à faire connaître les avantages des transports collectifs et actifs. Notre organisation déploie ainsi la campagne J'Embarque - Les rendez-vous de la mobilité durable, le Mois du vélo, le programme TanGo - un programme d'accompagnement des personnes de 60 ans et plus vers la mobilité durable, et de nombreux autres projets.

Notre connaissance fine des enjeux locaux et régionaux, notre inventivité, notre flexibilité, notre capacité à mobiliser les organisations, formelles ou non, qui agissent sur le terrain, nous rendent aptes à déployer des campagnes de sensibilisation prenant une couleur toute locale.

Bien entendu, les organisations comme la nôtre ont besoin d'un support financier. Nous recommandons donc que le gouvernement assure le financement de campagnes de sensibilisation liées aux objectifs du PECC menées par les groupes de la société civile, et que ce financement soit stable, récurrent et prévisible.

#### **Encourager la création de villes des courtes distances**

Nous le disons souvent, le meilleur plan de transport est un bon plan d'urbanisme. En ce sens, l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » est parfaitement alignée sur la vision selon laquelle les enjeux d'aménagement et de mobilité sont indissociables.

Cette approche, au coeur de la Politique de mobilité durable, vise à influencer la demande de transport « en favorisant un changement de comportement de la part des usagers à l'aide d'une meilleure planification du territoire et de choix de transport plus nombreux afin que les usagers adoptent des habitudes de déplacement favorisant des modes de transport plus durables.<sup>3</sup> »

Parmi les moyens de favoriser la création des villes des courtes distances, citons, notamment:

- l'adoption d'une Politique nationale d'aménagement du territoire, telle que proposée par l'Alliance Ariane;
- mieux protéger le territoire agricole, via un renforcement de la Loi sur la protection du territoire agricole, afin que ce dernier soit traité comme un patrimoine collectif faisant l'objet de mesures exceptionnelles de protection afin d'assurer la pérennité des activités agricoles exercées, dans une optique de développement durable;
- encourager les villes et municipalités à se doter de plans de mobilité durable;
- financer la consolidation de quartier à haut potentiel de déplacements durables via un Fond en aménagement et urbanisme durables de 100 millions \$ pour aider les municipalités à prendre le virage.

### *Bien localiser les services publics*

L'état québécois a un rôle important à jouer dans la création des villes des courtes distances. Le gouvernement doit ainsi se doter d'une politique de localisation de ses propres bâtiments et de ceux qu'il soutient à travers ses programmes. De manière générale, les activités du gouvernement et de ses sociétés génèrent des millions de déplacements tous les jours.

Dans ce contexte et suivant les principes de l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer », les employés, clients et usagers des différents services offerts devraient pouvoir se rendre idéalement de manière active et sécuritaire à leurs différents lieux de destination.

On peut aussi penser à la localisation de certains services offerts par le gouvernement (soins de santé, établissements d'enseignement, etc.) ou ses sociétés d'État (pensons, entre autres, à la Société des alcools du Québec ou à la Société québécoise du cannabis) qui sont des établissements qui génèrent de nombreux déplacements qui devraient pouvoir s'effectuer autrement qu'en automobile.

### **Cesser l'étalement urbain, dire non à des projets qui augmentent la capacité routière**

Le réseau routier du Québec est déjà très développé. Le réseau de 30 000 km, qui dessert 8 millions d'habitants, est un des plus vastes en Amérique du Nord. Le ratio de personnes par

---

<sup>3</sup> Transporter le Québec vers la modernité, Politique de mobilité durable 2030, Gouvernement du Québec, 2018, [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf)

kilomètre de réseau routier y est d'environ 270, alors que ce ratio monte à 700 en Ontario et à 4000 en Europe<sup>4</sup>.

Il a aussi été démontré qu'une augmentation de la capacité routière avait un effet direct sur la taille du parc automobile et sur le nombre de kilomètres parcourus. Cette demande induite par l'ajout de capacité routière a donc un effet sur les émissions de GES, sur les coûts d'entretien des infrastructures routières, sur les budgets des ménages et l'économie du Québec.

Dans ce contexte, et toujours suivant les principes de l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer », nous recommandons au gouvernement du Québec qu'il mette en place un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière sur son réseau, peu importe qu'il s'agisse de nouveaux liens, d'élargissements ou de prolongements.

### **Prioriser les transports actifs, le parent pauvre de la mobilité**

L'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » devrait normalement mettre largement à profit les transports actifs. En effet, la création d'environnement favorisant les courtes distances devrait normalement entraîner un plus grand nombre de déplacements effectués à pied ou à vélo.

Or, la configuration actuelle des villes pourrait déjà le favoriser si des aménagements sécuritaires l'encourageaient. En effet, nombre de déplacements de très courte distance sont encore et toujours réalisés en automobile.

À titre d'exemple, environ 44% des déplacements de moins de 1 km étaient effectués en automobile en 2006<sup>5</sup>, ce qui laisse présager que le potentiel de transfert modal vers les transports actifs est élevé. Ce potentiel est encore plus grand quand on se rappelle que 55% de la population de Québec possède un vélo et se définit comme cycliste, selon les enquêtes réalisées par Vélo Québec<sup>6</sup>.

Pourquoi ce transfert ne s'effectue pas?

Plusieurs éléments peuvent selon nous l'expliquer, entre autres la norme sociale (ce qui nous ramène à l'importance de la sensibilisation) mais aussi, et surtout, à l'importance d'infrastructures qui rendent sécuritaire la pratique des transports actifs, particulièrement en ce qui a trait au vélo. En effet, on remarque que les hommes de 20-35 ans sont surreprésentés

---

<sup>4</sup> Le Québec trop pauvre pour entretenir ses routes, Le Journal de Québec, 15 juin 2019, <https://www.journaldemontreal.com/2019/06/15/le-quebec-trop-pauvre-pour-entretenir-toutes-ses-routes>

<sup>5</sup> Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec, Catherine Morency, 2011, [http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/EV2010\\_RapportOD\\_Quebec.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/EV2010_RapportOD_Quebec.pdf)

<sup>6</sup> L'état du vélo à Québec, Vélo Québec, [http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ\\_EDV2015\\_Quebec.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ_EDV2015_Quebec.pdf)

dans le profil des cyclistes d'une ville comme Québec<sup>7</sup>, et ce constat s'explique par le fait que les jeunes hommes sont généralement plus téméraires. En augmentant la présence d'infrastructures sécuritaires de vélo, on permet d'augmenter le nombre de femmes sur le réseau cyclable, mais aussi d'augmenter la part modale de ce mode de transport<sup>8</sup>.

Le gouvernement du Québec a certainement un rôle à jouer dans l'augmentation de l'offre d'infrastructures de transports actifs, et cela passe en grande partie par l'appui financier qu'il peut apporter aux municipalités du Québec. À l'heure actuelle, la Politique québécoise de mobilité durable prévoit environ 125 millions de dollars sur 5 ans en appui aux municipalités et agglomérations, un montant nettement insuffisant considérant les besoins immenses.

Outre l'augmentation des montants destinés au développement des transports actifs dans les collectivités du Québec, nous recommandons que l'achat de vélo à assistance électrique soit encouragé grâce à des subventions aux particuliers, comme nous le faisons avec succès pour l'achat d'une automobile électrique.

Et qu'on se le dise: les investissements dans les infrastructures de transports actifs rapportent gros. Elles coûtent moins cher que les infrastructures routières, génèrent des gains d'espaces (les routes, mais aussi les stationnements), et permettent des gains appréciables dans des domaines transversaux, notamment au niveau de la santé et de l'environnement.

#### *Outil HEAT: analyser et expliquer les bénéfices économiques des transports actifs*

L'implantation d'infrastructures cyclables a des impacts sur la configuration des rues et le stationnement. Ces impacts sont souvent source d'opposition par les citoyens et les commerçants auprès de qui il faut expliquer les raisons de ces changements (de l'importance de la sensibilisation). Même si les transports actifs ont un impact important sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, c'est sur la santé publique que ces impacts bénéfiques sont les plus importants. Il est donc important d'avoir un outil pour démontrer cet impact économique avec des chiffres du Québec. Cet outil existe et est utilisé dans de nombreux pays pour démontrer aux citoyens les impacts positifs des transports actifs sur les dépenses en santé publique.

Coordonné par l'Organisation mondiale de la santé, l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT)<sup>9</sup> liés à la pratique du vélo et de la marche, permet de mesurer les effets

---

<sup>7</sup> Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec, Catherine Morency, 2011, [http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/EV2010\\_RapportOD\\_Quebec.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/EV2010_RapportOD_Quebec.pdf)

<sup>8</sup> City Cycling, John Pucher, Ralph Buehler, MIT Press, 2012

<sup>9</sup> Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et de la marche, Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional de l'Europe, 2018, [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0006/361860/heat-fre.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/361860/heat-fre.pdf?ua=1)

économiques de l'activité physique, de la pollution atmosphérique, des traumatismes et de l'impact carbone.

À titre d'exemple, l'outil HEAT a permis de mesurer que plus de 435 000 nouveaux emplois pourraient être créés dans le monde si les 56 plus grandes villes du monde avaient le même modèle de développement du vélo qu'une ville comme Copenhague.

L'organisme québécois possédant l'autorité pour personnaliser cet outil au Québec est l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Des chercheurs de l'INSPQ ont manifesté leur intérêt et nous espérons que le gouvernement appuiera leur demande de personnaliser HEAT pour le contexte québécois.

## **Transports en commun: proposer un financement ambitieux et prévisible**

### *Atteindre le ratio 50-50 dans le Plan québécois des infrastructures*

Les besoins financiers en transport collectif sont grands et bien documentés sur le territoire québécois. Les engagements de réduction des émissions de GES du Québec et l'éventuelle montée du prix de l'essence, notamment, nous obligent à développer dès maintenant des alternatives à l'automobile. Ce faisant, nous pourrions nous prémunir d'un potentiel cul-de-sac dans lequel pourraient éventuellement se trouver de nombreux ménages québécois.

Il est donc essentiel d'atteindre l'objectif d'un équilibre de 50-50 entre les transports collectifs et le réseau routier dans le Plan québécois des infrastructures.

### *Accélérer le recours à l'écofiscalité*

Il est maintenant largement reconnu que les mesures d'écofiscalité, qui s'articulent autour du principe de pollueur-payeur, sont hautement efficaces. On parle ici de mesures qui visent à tarifier un comportement ou une habitude que l'on veut voir diminuer, d'où les recours à des tarifications sur les routes et le stationnement, ou encore l'augmentation de la taxe sur l'essence.

En ce sens, nous souscrivons entièrement à l'analyse et aux conclusions de l'Alliance TRANSIT, qui a récemment publié le rapport Prochaine station, l'écofiscalité<sup>10</sup>.

### *Revoir les règles de financement des infrastructures*

Depuis 1991, les règles de financement des réseaux de transport ont été revues en profondeur. En est résulté un deux poids, deux mesures qui stimule l'étalement urbain.

---

<sup>10</sup> Prochaine station, l'écofiscalité, Alliance TRANSIT, 2019, [http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/09/Prochaine-station-le%CC%81cofiscalite%CC%81\\_E%CC%81tude-Alliance-TRANSIT.pdf](http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/09/Prochaine-station-le%CC%81cofiscalite%CC%81_E%CC%81tude-Alliance-TRANSIT.pdf)

En effet, les infrastructures autoroutières sont entièrement payées par les paliers supérieurs de gouvernement, et leur entretien également.

Au contraire, les équipements de transport en commun sont assumés de 50 à 100% par les paliers de gouvernements supérieurs et leur opération est à l'entière charge des municipalités et des usagers.

Il n'est donc pas étonnant de voir plusieurs villes du Québec faire le choix d'assurer la mobilité de leurs citoyens via le développement du réseau routier supérieur et de ne pas développer adéquatement leur réseau de transport en commun.

L'organisation Vivre en Ville a produit, il y a quelques années, une très bonne analyse de cette situation qui freine le développement des transports collectifs et favorise le développement urbain autour des infrastructures de transport routier<sup>11</sup>.

Nous recommandons au gouvernement du Québec de revoir les règles de financement des infrastructures routières et des transports collectifs.

Coordination:

Etienne Grandmont, directeur général

Rédaction:

Etienne Grandmont, directeur général

Martial Van Neste, président

---

<sup>11</sup> Deux poids, deux mesures, Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain, Vivre en Ville, 2013, [https://vivreenville.org/media/7137/vivre\\_en\\_ville\\_2poids2mesures\\_072013.pdf](https://vivreenville.org/media/7137/vivre_en_ville_2poids2mesures_072013.pdf)