

# PROPOSITIONS POUR PERMETTRE

# AUX QUÉBÉCOISES ET AUX QUÉBÉCOIS

# DE SE LIBÉRER DE LEUR 2<sup>e</sup> VOITURE

ÉLECTIONS QUÉBÉCOISES 2022



Comme la plupart des États à travers la planète, le Québec est affecté par l'inflation galopante, qui se fait particulièrement sentir dans l'augmentation du prix de l'essence, de l'habitation et de l'alimentation. Des solutions doivent être mises en place pour réduire la pression de plus en plus importante qu'exerce cette situation sur les finances des Québécoises et Québécois. Le transport étant le deuxième poste de dépense des ménages, tout juste derrière le logement, il nous apparaît essentiel de tout mettre en œuvre pour aider les ménages à se défaire du fardeau de leur deuxième voiture! Pour ne plus avoir besoin d'une deuxième voiture, les ménages québécois devront opérer des changements à leurs habitudes de vie, changements qui devront être propulsés par le prochain gouvernement.

Ce changement dans les habitudes de déplacements est aussi nécessaire pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) puisque le réseau de transport routier est responsable de plus du tiers de ses émissions au Québec, faisant du transport des personnes l'un des volets les plus déterminants dans l'atteinte des cibles climatiques que s'est fixées le gouvernement. Outre les bénéfices pour le portefeuille et l'environnement,

il y a de nombreux autres avantages à favoriser la combinaison des modes de transport actifs, collectifs et d'autopartage, notamment pour la santé de la population, la qualité de vie, la liberté et l'autonomie, des milieux de vie plus inclusifs et l'amélioration de la sécurité routière.

Afin de libérer les Québécoises et Québécois du fardeau financier que représente leur deuxième voiture, il sera primordial de créer des milieux de vie complets offrant plusieurs options alternatives à la voiture solo. C'est en offrant la possibilité à l'utilisateur de choisir parmi un cocktail de modes de transport selon ses besoins qu'on arrivera à atteindre tous les objectifs escomptés.

Les trois objectifs présentés ci-dessous sont complémentaires et doivent être implantés en parallèle afin de réduire la dépendance des ménages à la voiture et de permettre l'atteinte de nos objectifs. C'est en implantant une foule de mesures que nous serons capables de nous affranchir d'un deuxième ou d'un unique véhicule. À cet égard, les solutions proposées sont un échantillonnage des possibilités qui s'offrent au prochain gouvernement.

01  
**DES TRANSPORTS  
ACTIFS ET COLLECTIFS  
ACCESSIBLES,  
SÉCURITAIRES,  
EFFICACES ET  
CONVIVIAUX.**

02  
**DES MILIEUX DE VIE  
DENSES À PROXIMITÉ  
DES SERVICES DU  
QUOTIDIEN ET DE LA  
NATURE.**

03  
**DES CIBLES  
CLAIRES ET DES  
INVESTISSEMENTS  
AMBITIEUX**

# 01 DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS ACCESSIBLES, SÉCURITAIRES, EFFICACES ET CONVIVIAUX.

Les plus récentes données démontrent que 7,5 % des travailleurs québécois rallient leur lieu de travail et leur domicile en moins de 1 km, et 36% en moins de 5 km, des distances aisément réalisables à pied ou à vélo. Dans les petites et moyennes villes du Québec, ces proportions augmentent. À Sept-Îles par exemple, c'est 52% de la population qui pourrait se rendre à son travail à pied<sup>1</sup>. Déjà, donc, beaucoup de Québécois pourraient se déplacer autrement qu'en voiture, à condition que leur soient offertes des infrastructures fiables, conviviales, efficaces et sécuritaires.

Le développement de transports en commun suffisamment attractifs qui structurent le développement urbain demeure prioritaire. L'absence d'un accès fiable, efficace et attrayant aux services de transports collectifs est d'autant plus contraignante pour les personnes à mobilité réduite qui souhaite bénéficier d'un cocktail transport et pour qui les déplacements actifs sont plus ardu.

## 1.1 DOUBLER L'OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF D'ICI 2035 ET ASSURER LE SERVICE DANS LES RÉGIONS RURALES;

Alors qu'un récent rapport du C40 Cities Climate Leadership Group recommande de doubler les services de transport collectif, le prochain gouvernement devra mettre en place les conditions nécessaires à l'accélération des projets partout dans les villes du Québec<sup>2</sup>. Il faut aussi miser sur des solutions adaptées aux régions plus rurales. À cet égard, il est possible de déployer des services de transport en commun ou d'en améliorer la desserte et la fréquence rapidement, sans devoir toujours construire de nouvelles infrastructures. La Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, responsable des services de transport collectif sur le territoire éponyme, est un exemple inspirant qu'il faudrait propulser ailleurs au Québec.

## 1.2 DÉPLOYER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE DANS TOUTES LES RÉGIONS DU QUÉBEC ET SOUTENIR LES INITIATIVES DE COVOITURAGE LOCALES;

Une voiture est en moyenne immobile et inutilisée plus de 90% du temps de sa vie utile. Posséder une voiture personnelle signifie donc d'assumer seul les coûts qui y sont liés alors que la majorité du temps la voiture pourrait être utilisée par d'autres usagers et ainsi partager les coûts entre un plus grand nombre de personnes. En plus de réduire les coûts associés à l'entretien et à l'achat d'une voiture, un service d'autopartage permet d'optimiser l'usage des véhicules, de réduire le taux de possession de voiture par ménage et de diminuer le nombre de véhicules stationnés en permanence sur les rues et les stationnements; permettant par le fait même de réduire les espaces dédiés à cette vocation. Le covoiturage permet quant à lui de partager les frais d'utilisation d'une automobile en plus de réduire le nombre de voitures sur nos routes. De plus en plus d'initiatives spontanées ou planifiées voient le jour à travers le Québec, telles que le projet Caravane dans Brome-Missisquoi ou Embarque Estrie dans la région éponyme.

## 1.3 ASSURER LA PÉRENNISATION DES SERVICES DE TAXIS DANS LES RÉGIONS DU QUÉBEC;

Depuis 2019, la flotte de taxis à travers le Québec a diminué de 40% et plus d'une dizaine de municipalités ont perdu leur seul service de taxi dans la dernière année<sup>3</sup>. Dans les centres urbains, le taxi est un élément important du cocktail transport alors que dans les milieux plus ruraux, il est souvent à la base des services de transport collectif. De ce fait, il est essentiel de maintenir une offre de taxi capable de répondre aux besoins dans toutes les régions.

1.4

### **METTRE FIN AUX PROJETS ROUTIERS 100% VOITURES EN RESPECTANT LE PRINCIPE DE RUE COMPLÈTE À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES URBAINS;**

Le principe de rue complète prévoit des aménagements propres au contexte, qui permettent aux usagers du transport en commun, du transport actif et aux automobilistes de cohabiter de façon harmonieuse et sécuritaire. Lors de la conception et de la réfection du réseau routier supérieur, ainsi que dans les principes directeurs pour le réseau routier municipal, ce principe doit être mis de l'avant afin de répondre aux besoins de sécurité et d'accessibilité de tous les usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes, peu importe leur âge et leurs capacités. Ainsi, la collection Normes - Ouvrages routiers du ministère des Transports et les programmes d'aide financière destinés à soutenir les projets routiers dans les municipalités devraient adopter ce principe pour qu'il soit intégré systématiquement à l'intérieur des périmètres urbains.

1.5

### **METTRE EN OEUVRE UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE VISION ZÉRO COLLISION GRAVE OU MORTELLE;**

Dans les dernières années, des gains importants ont été faits en sécurité routière et on a vu le nombre de personnes blessées ou décédées sur la route chuter. Les meilleures pratiques à l'international nous démontrent que des gains sont encore possibles en misant sur une stratégie pour la mise en place d'un système routier sûr pour tous les usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes. Sans infrastructures (trottoirs larges, réseau cyclable connecté, feux piétons et cyclistes, îlots refuges, saillies de trottoirs, etc.) permettant de se déplacer à pied et à vélo efficacement et en sécurité, il est difficile d'encourager l'adoption des modes de transports actifs. L'adoption d'une telle stratégie est également nécessaire pour que l'accès au transport collectif, majoritairement à pied, soit sécuritaire et convivial.

<sup>1</sup> Statistique Canada, (2016), *Principal mode de transport pour la navette*, URL : <https://bit.ly/3zXmn1q>

<sup>2</sup> Josyana Joshua, (2021), *Public Transit Use Must Double to Meet Climate Targets, City Leaders Warn*, URL : <https://bloom.bg/3PYcK8j>

<sup>3</sup> Georges Tannous, Mohamed Dardari et Serge Lebreux, (2022), *Monsieur Bonnardel, l'industrie du taxi ne répond plus à la demande*, URL : <https://bit.ly/3oX0FnT>

# 02 DES MILIEUX DE VIE DENSES À PROXIMITÉ DES SERVICES DU QUOTIDIEN ET DE LA NATURE

Pour permettre au plus grand nombre de Québécoises et de Québécois de se libérer de leur voiture, il est aussi impératif de réaménager nos municipalités en construisant la majorité des nouveaux logements à proximité des services déjà existants. Une planification territoriale en harmonie avec les objectifs de mobilité durable permet de répondre simultanément à la crise de logements abordables dans des milieux de vie prisés et la crise environnementale. La localisation est l'un des facteurs déterminants dans les choix d'habitation des ménages; la proximité des services permet de réduire le navettage en plus d'encourager les modes de transports durables et la pratique d'activités physiques.

Une localisation optimale signifie également une proximité avec des axes de transport structurant et une offre abondante et diversifiée de moyens de transport. Les données sont claires, la proximité est la clé. Ces principes se retrouvent au cœur de la vision stratégique de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Les propositions suivantes représentent des engagements concrets qui permettront de la mettre en œuvre.

## 2.1 ÉTABLIR UN OBJECTIF NATIONAL D'« ÉTALEMENT ZÉRO » D'ICI 2040 ET METTRE EN PLACE UN INDICATEUR ANNUEL DE SUIVI DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS AU QUÉBEC;

L'étalement urbain au détriment de milieux naturels est l'une des causes principales de la perte de biodiversité au Québec. En plus de réduire l'habitat des espèces végétales et fauniques, l'étalement urbain crée d'importantes ruptures dans la connectivité écologique des milieux. Le plus récent rapport de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) présente une conclusion franche : si le statu quo en termes de perte de la biodiversité et des écosystèmes se poursuit, le bien-être humain est directement menacé. De surcroît, la consolidation et la densification des milieux de vie plutôt que l'étalement urbain favorisent la création et la vitalité de quartiers complets où il est simple, efficace et sécuritaire de se déplacer en transports en commun ou de manière active. La densification permet également d'accroître le bassin des usagers du transport collectif et actif, et ainsi, de soutenir l'implantation et l'opération de ses services.

## 2.2 METTRE FIN À L'ACCROISSEMENT DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE À DES FINS DE NAVETTAGE QUOTIDIEN ET INTÉGRER LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE;

Actuellement, près du quart des sommes prévues au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2022-2032 pour le réseau routier sont dédiées à l'augmentation de la capacité routière. Afin de renverser cette tendance et de mettre fin à l'accroissement des infrastructures dédiées au navettage automobile, l'approche réduire-transférer-améliorer doit être au centre de la planification territoriale et de mobilité durable: miser sur la réduction de la distance des déplacements par les milieux de vie complets, transférer les déplacements automobiles vers des modes de transport collectif et actif et, finalement, améliorer l'efficacité énergétique des véhicules qui demeurent sur la route. Dans cette optique, l'ajout d'autoroutes à des fins de navettage quotidien est contre-productif puisqu'une bonification de l'offre engendrera inévitablement un accroissement de la demande, soit du trafic induit.

2.3

### **FACILITER LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LES MILIEUX DE VIE COMPLETS;**

Un milieu de vie complet se définit par un quartier où les résidents se retrouvent à proximité de plusieurs services essentiels du quotidien (école, pharmacie, garderie, épicerie, etc.), ont accès à des axes de transport structurant, bénéficient d'une certaine mixité des fonctions et où le cadre bâti est dense tout en étant adapté au contexte. Les logements qui s'y implantent offrent donc à leurs propriétaires ou à leurs locataires un mode de vie où les alternatives à la voiture solo sont multiples et accessibles. Le gouvernement du Québec devrait être nettement plus proactif pour favoriser la construction d'habitations « conventionnelles » et hors marché dans des milieux de vie complets.

2.4

### **DONNER ACCÈS À LA NATURE PAR L'ENTREMISE D'INFRASTRUCTURES DE PROXIMITÉ;**

À la recherche d'un accès à la nature, des citoyens parcourent d'importantes distances en automobiles à défaut de pouvoir utiliser des modes de transport collectif efficaces et accessibles. La création, l'entretien et la revalorisation de davantage de milieux naturels urbains et de sites de plein air de proximité permettraient aux résidents d'accéder plus aisément et par des modes de transport plus durable à ces lieux de prédilection pour la pratique de loisirs, de sport ou d'activités culturelles.

# 03 DES CIBLES CLAIRES ET DES INVESTISSEMENTS AMBITIEUX

Afin de fixer et d'atteindre des objectifs réalistes et ambitieux en matière de réduction de la motorisation des ménages et de leur dépendance à la voiture, le Québec doit se doter de cibles claires. À cet égard, le nombre de voitures par ménage est un indicateur clé pour mesurer les progrès réalisés. Pour se donner les moyens de ses ambitions, le Québec doit également confirmer des investissements ciblés et récurrents pour les prochaines années; notamment dans l'offre de transport collectif, dans l'aménagement de milieux de vie durables et dans les infrastructures de transport actif.

## 3.1 ADOPTER UNE CIBLE DE DÉMOTORISATION DES MÉNAGES;

Le nombre de voitures par ménage représente une donnée simple, accessible et pertinente afin de mesurer les progrès réalisés à l'égard d'une réduction de la dépendance des Québécoises et Québécois à l'automobile. En effet, la possession automobile est un facteur déterminant dans le choix modal<sup>4</sup>. Ainsi, plus le taux de possession automobile est élevé, plus il est difficile de convaincre les gens d'utiliser des modes alternatifs à la voiture-solo. Rappelons que le nombre de véhicules au Québec augmente deux fois plus vite que la population! Le rapport de l'institut de l'énergie Trottier et Polytechnique suggère d'ailleurs de plafonner le parc automobile du Québec.<sup>5</sup>

## 3.2 VISER À CE QUE LES DEUX TIERS DES INVESTISSEMENTS CONFIRMÉS EN TRANSPORT TERRESTRE SOIENT DÉDIÉS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS D'ICI 2026;

Actuellement 70% des investissements confirmés en transport sont dédiés aux transports routiers, ce qui ne représente pas la part réelle des besoins. Considérant que le portefeuille individuel des Québécoises et Québécois est majoritairement dédié aux dépenses liées à l'habitation et au transport, investir dans les transports collectifs permet d'alléger considérablement le fardeau financier des ménages. De plus, la bonification des services de transport collectif permet de réduire le risque de collisions routières et la pollution atmosphérique liée à la combustion de pétrole.

## 3.3 DOUBLER LES SOMMES INVESTIES DANS LES PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE DÉDIÉS AU SOUTIEN DES MUNICIPALITÉS POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ACTIF;

Le gouvernement du Québec a aussi un pouvoir d'influence sur le réseau municipal par les programmes d'aide financière au réseau routier qui devraient systématiquement favoriser un rattrapage pour les infrastructures de transport actif et l'aménagement de rues complètes. Un rehaussement des programmes en transport actif est nécessaire pour y arriver: doubler les sommes actuelles pour atteindre 100 millions de dollars par an.

## 3.4 APPUYER FINANCIÈREMENT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT URBAIN DURABLES PARTOUT AU QUÉBEC À LA HAUTEUR D'AU MOINS 100 M\$ PAR ANNÉE AFIN DE CRÉER DES QUARTIERS COMPLETS FAVORABLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS;

Cette somme permettra notamment d'offrir des ressources techniques et professionnelles pour soutenir des projets de revitalisation et de consolidation sous la forme d'écoquartiers axés sur les déplacements collectifs et actifs. Des fonds annuels confirmés doivent être dédiés à ce type d'aménagement afin d'en assurer la pérennité et la répartition équitable sur l'ensemble du territoire québécois.

3.5

### **FINANCER LES INFRASTRUCTURES COLLECTIVES DE MOBILITÉ DURABLE ET METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE BONUS-MALUS INCITANT LES CITOYENS À FAIRE DES CHOIX DE MOBILITÉ PLUS DURABLES;**

Instaurer un système de redevance-remise (bonus-malus) permettrait d'autofinancer les incitatifs à l'achat pour les véhicules électriques<sup>6</sup>. Les sommes gouvernementales seraient ainsi entièrement consacrées aux investissements dans des infrastructures structurantes et collectives permettant de favoriser le transport actif et collectif.

---

<sup>4</sup> Éric Martel-Poliquin, (2012), *Le choix modal*, URL : <https://bit.ly/3d6fUYJ>

<sup>5</sup> Stéphane Blais, (2022), *Rapport: Québec doit plafonner le parc automobile et s'attaquer à l'auto solo*, URL : <https://bit.ly/3zTr4cu>

<sup>6</sup> Pour en savoir plus sur cette idée: <https://bit.ly/3BOL800>