



Pour un aménagement du territoire
favorable à la mobilité durable



trajectoire.quebec

Présentation de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand, qui visent à honorer les citoyens et organisations qui contribuent à l'amélioration de l'offre de service en mobilité durable au Québec. Trajectoire fait aussi partie d'un réseau d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, que environnementaux.

La mission de Trajectoire est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.

La vision de Trajectoire Québec est que les Québécoises et Québécois aient un accès à des services de transport collectif, abordables, de qualité et sécuritaires partout sur le territoire. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.

Introduction

Pour faire face aux défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés, il est essentiel de se pencher sérieusement sur l'aménagement de notre territoire. En effet, l'urbanisme et l'aménagement du territoire ont un impact immense sur nos habitudes de vie de nos choix quotidiens comme individus. Ainsi, Trajectoire tient à saluer la conversation nationale proposée par le Ministère des affaires municipales et de l'habitation pour élaborer la toute première Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Nous devons mettre la barre haute pour cette Stratégie, qui doit permettre de répondre aux défis de l'urgence climatique et favoriser l'inclusion et la participation de tous à la société québécoise. Pour ce faire, elle devra être transversale et cohérente avec les autres stratégies, politiques et plans d'action du Gouvernement du Québec.

D'entrée de jeu, nous tenons à saluer la vision de la stratégie, qui nomme explicitement des milieux de vie inclusifs qui favorisent la mobilité durable. Soulignons aussi la mention de milieux de vie complets, qui contribuent à la santé et à la sécurité. En tant qu'organisation de défense collective des droits des usagers du transport collectif préoccupée par la mobilité durable, nos interventions dans le présent mémoire se concentreront sur les enjeux liés à la mobilité des personnes, à travers les cinq axes proposés.

Axe 1 : Gouvernance

Afin de planifier l'aménagement du territoire de sorte à favoriser la mobilité durable, il est essentiel d'arrimer la planification des transports et celle de l'aménagement, sans quoi il restera difficile d'offrir aux Québécoises et Québécois des services de transport actif et collectif de qualité, et qui répondent à leurs besoins. Cet arrimage entre transport et aménagement devrait se retrouver à toutes les échelles de planification territoriale.

D'ailleurs, afin d'incarner cet arrimage entre transport et aménagement, la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (SNUAT) devrait s'appuyer sur l'approche Réduire - Transférer - Améliorer (RTA) inscrite à la Politique de mobilité durable. Mentionnons que la première étape, Réduire, s'intéresse directement et uniquement aux questions d'aménagement du territoire en visant à réduire le nombre de déplacements motorisés ainsi que les distances à parcourir.

Recommandation 1

Prioriser les actions et les cibles de la SNUAT en se basant sur l'approche Réduire – Transférer – Améliorer.



De plus, il est essentiel que la Stratégie soit en parfaite cohérence avec les autres politiques et cibles gouvernementales. La SNUAT doit donc être cohérente et complémentaire à la Politique de mobilité durable, au Plan pour une économie verte et la stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, pour ne nommer que ceux-ci.

Il ne suffit pas non plus de rédiger et d'adopter des politiques consensuelles. Il faut surtout les mettre en œuvre et les respecter. Ainsi, on attend du Gouvernement du Québec d'être exemplaire quand vient le temps de prendre des décisions ayant un impact sur l'aménagement du territoire et la mobilité. Le gouvernement doit être exemplaire dans le choix de localisation de l'ensemble de ses institutions et services, puisque ceux-ci sont d'importants générateurs de déplacements. Les décisions de localisation des services et institutions de l'État devraient être prises en fonction de favoriser la mobilité durable.

Recommandation 2

Introduire la notion d'exemplarité de l'État dans les décisions relatives à la localisation des services et institutions publics afin de favoriser la mobilité durable.



Par ailleurs, il est essentiel de mentionner que la planification des transports doit se faire à une échelle supralocale puisque les gens se déplacent au-delà des limites administratives d'un territoire donné, que ce soit une ville, une municipalité régionale de comté (MRC) ou la communauté métropolitaine de Montréal ou Québec. Or, trop souvent, les services de transports collectifs sont planifiés uniquement à l'intérieur des limites administratives d'un territoire, sans connexion facile et efficace avec les territoires voisins, sans égard aux besoins de déplacement des citoyennes et citoyens.

Recommandation 3

S'assurer de prévoir des mécanismes de concordance des transports collectifs à l'échelle supralocale pour répondre aux besoins des citoyens.



Axe 2 : Croissance urbaine

Dans une perspective d'aménagement durable du territoire urbain, il est essentiel de gérer la croissance urbaine par la densification. Il faut savoir construire la ville sur la ville, afin d'aménager des milieux de vie qui offrent une mixité d'usages et permettent ainsi de favoriser la mobilité active et collective en réduisant la dépendance à l'automobile.

La densification et la consolidation des milieux devront se faire de façon cohérente. Il est insensé de voir des règles d'aménagement durable et des objectifs de densification s'appliquer sur un territoire et être complètement ignorées de l'autre côté d'une limite administrative. Il faut absolument lutter contre l'étalement urbain, qui nous coûte collectivement très cher, puisqu'en effet, c'est l'État qui paie pour la construction et l'entretien des nouvelles routes et infrastructures nécessaires à ces nouveaux développements. Cette cohérence doit s'appliquer non seulement aux villes et MRC, mais elle doit s'appliquer aussi au niveau du Gouvernement du Québec, qui doit faire preuve de cohérence dans sa volonté de développement durablement notre territoire. Ainsi, il doit cesser l'expansion du réseau routier à des fins de navettage et miser sur des alternatives durables, comme le transport collectif et actif.

Recommandation 4

Assurer la densification et la consolidation des milieux de façon cohérente sur l'ensemble du territoire.

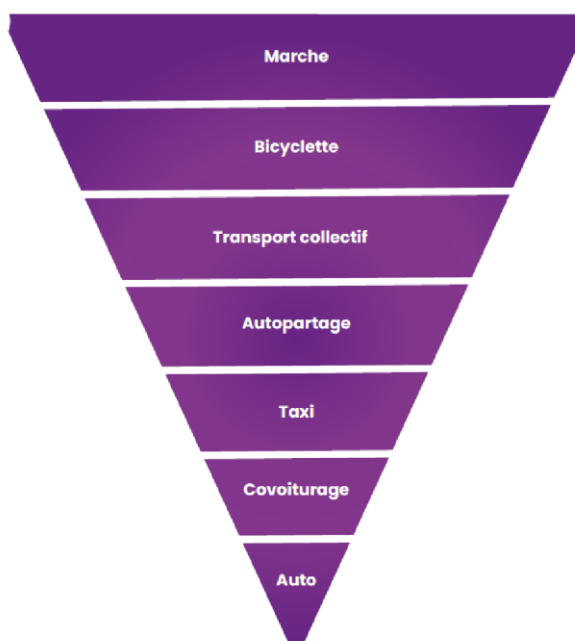


Recommandation 5

Cesser le développement et l'expansion du réseau routier à des fins de navettage.

De plus, le programme d'aide à la voirie locale devrait introduire des critères pour favoriser l'aménagement de rues complètes, qui préconisent la sécurité de tous les usagers plutôt que la fluidité automobile. En effet, une rue complète « est conçue et aménagée de façon à être sécuritaire, pratique et agréable pour tous les usagers,

quels que soient leur mode de transport, leur condition physique ou leur âge.»¹ D'ailleurs, comme nous l'avons mentionné dans d'autres mémoires et consultations, nous proposons d'inverser la pyramide des modes de transports pour favoriser des aménagements qui prennent en compte l'utilisateur le plus vulnérable et prioriser les modes les plus durables. Rappelons que la marche est un mode de transport à part entière et demeure toujours le premier maillon de la chaîne des déplacements en transports collectifs, tout usager étant piéton lors de son déplacement. Donc, en termes de mobilité durable, prioriser les aménagements favorisant les modes de déplacements actifs contribue à favoriser l'adoption du transport collectif, ces modes étant complémentaires et interdépendants. En inversant la pyramide des modes de transports, on soutient la chaîne de la mobilité durable en priorisant l'émergence d'aménagements prévus pour ces modes.



Recommandation 6

Inverser la pyramide des modes de transports pour favoriser des aménagements qui prennent en compte l'utilisateur le plus vulnérable et prioriser les modes les plus durables.



¹ Vélo Québec, « Politique de rues complètes »
<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/politique-rues-completes/>

Toujours dans le but d'encourager des aménagements qui favorisent la mobilité durable, soulignons l'engagement du Gouvernement du Québec à faciliter la mise sur pied de Plans de mobilité durable intégrée dans les municipalités du Québec, notamment inscrits à la Politique de mobilité durable. Les attentes sont élevées envers ce programme qui devra véritablement encourager les municipalités à mettre en place des mesures concrètes pour favoriser la mobilité durable.

Axe 3 : Milieux de vie

La vision proposée mentionne « des milieux de vie complets et de qualité, conviviaux et inclusifs, qui contribuent à la santé, à la sécurité, au bien-être et à l'épanouissement de tous.² » Ces milieux doivent aussi favoriser la mobilité durable. Nous sommes tout à fait en accord avec cette vision, qui doit toutefois se traduire par des mesures concrètes, applicables et appliquées au territoire québécois.

D'abord, mentionnons que les transports collectifs doivent être perçus comme un levier pour favoriser l'inclusion sociale de tous et l'équité, en plus de lutter contre la précarité des ménages. En effet, selon une étude de l'Association du transport urbain du Québec, les usagers du transport collectif paient environ 19\$ de moins par jour pour se déplacer que les automobilistes³. Afin d'atteindre notre objectif de réduction de 20% des dépenses des ménages alloués aux transports, prévue à la Politique de mobilité durable, nous devons nous assurer d'un transfert modal de l'automobile individuelle vers le transport collectif. Le développement de "TOD", des développements axés sur les transports en commun sont un bon outil pour favoriser ce transfert modal. Toutefois, il faudra s'assurer de créer de véritables milieux de vie autour des transports collectifs, contrairement à ce que nous voyons se développer depuis quelques années, qui se résument souvent à un vaste stationnement incitatif en bordure d'autoroute et quelques tours à condo. Il faudra donc ajouter d'autres critères à la seule densité résidentielle tels que la mixité des activités et la planification des équipements publics. C'est en créant ce type de quartier complet que nous aménageons des milieux de vie qui réduisent la dépendance à l'automobile.

² Gouvernement du Québec, « Pour des milieux de vie de qualité, attrayants et en santé » https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications-adm/documents/SNUAT/SNUAT_document_consultation_synthese_01.pdf?1624908022

³Pelchat, Pierre. « Transport en commun : une économie de 19\$ par jour » Le Soleil. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/transport-en-commun-une-economie-de-19--par-jour-b07f4e1fa3c1bf997c19855dd3a905c>

Recommandation 7

Inclure d'autres critères que simplement la densité résidentielle dans l'aménagement de quartiers TOD.



Toujours dans le but de lutter contre la précarité des ménages et favoriser la participation et l'inclusion de tous, il est essentiel de réfléchir à la question du logement abordable et accessible conjointement avec la planification du transport collectif. En effet, il est important d'offrir en quantité suffisante des logements abordables et accessibles à proximité des services de transport collectif. Pour ce faire, on doit planifier l'offre de logements abordables en même temps que le développement des nouveaux projets de transport collectif, afin d'éviter que seulement les mieux nantis soient en mesure de se loger à proximité des services performants.

Recommandation 8

Assurer une offre de logements abordables et accessibles à proximité des services de transport collectif en planifiant l'offre de logement en même temps que le développement de nouveaux projets structurants de transport collectif.



Axe 4 : Ruralité

Certes, la réalité des milieux ruraux diffère grandement de celle des milieux urbains, particulièrement dans l'offre de transport collectif, vu la faible densité de population qui rend plus difficile l'implantation de transport collectif structurant. Toutefois, il est faux de penser que les transports en commun ne sont que l'affaire des grandes villes; des solutions efficaces et adaptées aux milieux ruraux et de faible densité peuvent être mises en place. Particulièrement dans les milieux ruraux, où la mobilité est essentiellement liée à la possession automobile, une desserte efficace en transport collectif favorise l'équité et l'inclusion de toutes les personnes qui ne possèdent pas de voiture. Qu'on pense à des services de taxibus, des services à la demande ou des services sur réservation, plusieurs milieux ont réussi à mettre en place une offre intéressante et efficace pour les usagers, comme la MRC de Matawini ou la Corporation de transport collectif de Maskinongé, pour ne nommer que ceux-là.

Dans les milieux de faible densité, les services sont souvent éloignés des résidences, parfois même dans une autre municipalité ou une autre MRC, notamment les

services de l'État comme les services de santé, les palais de justice ou les bureaux gouvernementaux. Nous tenons donc à rappeler que les services de transport collectif doivent être planifiés à l'échelle des territoires naturels de déplacements plutôt qu'en fonction des limites administratives d'une municipalité ou d'une MRC, qui gèrent souvent l'organisation des services de transport collectif. Les usagers doivent pouvoir avoir accès efficacement à l'ensemble des services de l'État, sans égard aux limites administratives de leur MRC.

Finalement, on doit accorder collectivement une importance spécifique à déployer une desserte interurbaine en transport collectif. Cette desserte est particulièrement importante pour certains milieux ruraux éloignés alors que des citoyens doivent se rendre dans les centres urbains pour avoir accès à certains services, notamment des soins de santé qui ne sont pas disponibles dans leur milieu. Avec la pandémie et l'abandon de certaines liaisons interurbaines par des transporteurs, les usagers se sont sentis pris en otage, eux qui perdaient leur seule option de déplacement⁴.

Recommandation 9

Assurer une desserte interurbaine en transport collectif dans toutes les régions du Québec.



Axe 5 : Finances et fiscalité

Avec l'érosion des revenus des taxes sur les carburants grâce à l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification progressive du parc automobile, il est nécessaire de trouver de nouvelles sources de financement pour les réseaux de transport. Particulièrement pour le transport collectif, qui vivait déjà une crise du sous-financement, que la pandémie est venue accentuer drastiquement avec les pertes de revenus tarifaires. Ainsi, sociétés de transport et municipalités n'arrivent plus à financer l'exploitation des services. Tel que mentionné dans notre mémoire déposé dans le cadre du chantier sur le financement de la mobilité, « Les règles actuelles de financement des réseaux de transport favorisent largement l'augmentation de la capacité routière et l'étalement urbain. Pour poursuivre son développement résidentiel et commercial, il est préférable pour une municipalité de développer son réseau routier, qui est payé par le gouvernement du Québec plutôt que son réseau de transport collectif, dont elle devra assumer les coûts

⁴Ouellette-Vézine, Henri. « Nos régions sont encore prises en otage ». La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/regional/2021-01-27/trajets-d-orleans-express-suspendus/nos-regions-sont-encore-prises-en-otages.php>

d'exploitation. De ce fait, les municipalités se développent de façons moins efficaces et durables que si elles devaient assumer le coût réel du système routier.⁵ »

Pour lutter contre l'étalement urbain et favoriser un développement plus dense et durable de nos milieux, tel que souhaité dans la vision proposée, ainsi que de s'assurer d'être en mesure de financer des services de transport collectifs efficaces et de qualité, il est essentiel de trouver de nouvelles sources de financement de la mobilité. En effet, « Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs. ⁶ » Il serait d'ailleurs important de connaître rapidement les conclusions de ce chantier sur le financement de la mobilité, lancé par le Gouvernement du Québec en 2019.

Chose certaine, les mesures écofiscales présentent un potentiel de financement de la mobilité intéressant, et en proposant des alternatives à l'autosolo efficaces et attrayantes, on favorise l'adhésion de la population à ce type de mesures. L'implantation de mesures d'écofiscalité, qui prennent appui sur le principe de pollueur-payeur et d'utilisateur-payeur, comme la tarification routière et du stationnement, de même que l'augmentation de la taxe sur l'essence, semble porteuse⁷.

Recommandation 10

Diversifier et bonifier à court terme les sources de financement du transport collectif et accélérer le recours à l'écofiscalité.



Recommandation 11

Réviser la fiscalité municipale en cohérence avec les objectifs d'aménagement durable du territoire afin de favoriser la mobilité durable et la consolidation urbaine.

⁵Trajectoire Québec, « Financer une mobilité au services des citoyens » 2019. <https://trajectoire.quebec/publication/chantier-financement-mobilite-financer-une-mobilite-service-citoyens>

⁶ Vivre en Ville. « Deux poids, Deux mesures » (Index, 2013), 32,

⁷ Transit, « Prochaine station: l'écofiscalité » (Étude, 2018), 73,

D'autre part, les projets d'infrastructures de transport collectif demandent des investissements importants de la part des gouvernements. Toutefois, la question des expropriations fait gonfler exagérément les coûts de ces projets, ce qui nuit ultimement à la mobilité durable. Dans sa *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructures* (PL66), le gouvernement a permis certains allègements au processus complexe d'expropriation, permettant l'accélération des procédures tout en respectant les droits des expropriés. Malheureusement, ces dispositions ne s'appliquent qu'à certains projets, notamment celui du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Le cadre législatif entourant la question des expropriations devrait être revu pour ne pas faire gonfler indûment les coûts et les délais de projets de transport collectif.

Recommandation 12

Réformer le cadre législatif relatif aux expropriations afin de réduire les coûts et les délais des projets d'infrastructures de transport collectif.



Conclusion

En somme, pour réussir à atteindre les objectifs poursuivis par cette stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement du territoire ainsi que les objectifs de la Politique de mobilité durable, il est primordial de réussir à arrimer la planification des transports et l'aménagement du territoire. Il s'agit là d'une condition essentielle pour s'offrir un développement du territoire respectueux de l'environnement, qui favorise la mobilité durable et qui offre aux citoyennes et citoyens de partout au Québec des milieux de vie conviviaux et sécuritaires. Les attentes envers cette stratégie sont élevées et le Gouvernement du Québec devra aussi être exemplaire dans ses décisions qui ont un impact sur l'aménagement du territoire et la mobilité, en cohérence avec les cibles qu'il s'est lui-même fixées.