



**PRENDRE LA TRAJECTOIRE CITOYENNE  
EN EFFECTUANT UN VIRAGE  
VERS LA MOBILITÉ DURABLE**

**Mémoire déposé dans le cadre de l'appel à mémoires sur l'élaboration  
de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec**

**Présenté au Ministère des Transports,  
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports**

**Par Transport 2000 Québec**

**15 août 2017**

## Table des matières

1. Avant-propos .....	3
2. Introduction .....	4
3. Portrait actuel .....	5
4. Principaux enjeux de la mobilité durable au Québec .....	7
5. Améliorer les choix de l’Homo mobilis vs l’auto-solo .....	9
6. Faire du transport en commun le cœur du virage .....	10
7. Cibles et indicateurs .....	11
8. Financement.....	12
9. Et si la tendance se maintient.....	13
10. Conclusion .....	14

### TRANSPORT 2000 Québec

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430

Montréal, QC H2X 3V4

[info@transport2000qc.org](mailto:info@transport2000qc.org)

## 1. Avant-propos

Transport 2000 Québec est une association nationale sans but lucratif qui, en 2017, fêtera ses 40 ans et changera de nom en septembre pour devenir Trajectoire Québec. Notre mission demeure de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte. Créée en 1977 par des utilisateurs du transport collectif, notre vision est que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec.

Des comités permanents sont constitués de nos membres individuels, associatifs et corporatifs, qui s'impliquent bénévolement en vue de réaliser la mission de l'Association. Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports en commun doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnemental. Nous collaborons régulièrement avec Transport Action Canada et ses différents chapitres provinciaux.

L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

## 2. Introduction

Dans ce mémoire, Transport 2000 Québec concentre volontairement ses commentaires sur le transport des personnes, qui constitue le cœur de notre mission, même si nous reconnaissons l'interdépendance du transport des personnes et celui des biens.

Le secteur de la mobilité connaît des évolutions rapides et dont nous ne mesurons pas encore tous les tenants et aboutissants. Dans ce contexte, et malgré les espoirs de décarbonisation des transports relevés à la fois par les carburants propres et l'autonomisation des véhicules, les réseaux structurants de transports collectifs n'ont pas été remis en question et portent toujours des retombées à long terme<sup>1</sup>. Il faut donc miser sur ceux-ci, tout en intégrant autant que possible les compléments de la mobilité des citoyens.

Dans ce mémoire, nous présenterons d'abord un portrait synthétique de la situation actuelle et quelques constats découlant de l'évolution de l'offre et de la demande au cours des dix dernières années.

Ensuite, nous proposerons ce que devrait être un des principaux buts de la Politique de mobilité durable : effectuer, sous l'impulsion des pouvoirs publics, un véritable virage vers la mobilité durable afin de donner plus d'options de mobilité aux citoyens et citoyennes. Cela peut se réaliser en améliorant les autres choix proposés à Homo mobilis<sup>2</sup> face à l'auto-solo.

Par la suite, nous expliquerons pourquoi il faut faire du transport collectif le cœur de ce virage. Les dix organismes publics de transport collectif que sont les 9 sociétés de transport et le Réseau de transport métropolitain ont transporté en 2016 près de 500 millions de passagers. C'est la colonne vertébrale de la mobilité durable au Québec qu'il faut améliorer, développer et rendre accessible partout au Québec. Nos recommandations iront donc vers une multiplication des modes complémentaires dans la perspective d'une mobilité intégrée. Il faut grandement faciliter la vie aux citoyens qui ont à se déplacer, car le transport collectif dit « traditionnel » ne peut répondre seul à tous les besoins de la population.

Afin d'assurer un suivi de la Politique, nous proposerons des cibles et des indicateurs permettant aux autorités et à la population de suivre les progrès réalisés au fil des années.

Enfin, nous aborderons certains aspects du financement de la Politique afin de nous donner collectivement les moyens d'atteindre les cibles.

---

<sup>1</sup> Voir entre autres: Regina Clewlow, « Connecting public transit and shared mobility », *Move Forward*, 24 octobre 2016. URL : <http://www.move-forward.com/connecting-public-transit-and-shared-mobility/>; Martinez, L., & Crist, P. (2015). Urban Mobility System Upgrade—How shared self-driving cars could change city traffic. In *International Transport Forum, Paris*; Chong, Z. J., Qin, B., Bandyopadhyay, T., Wongpiromsarn, T., Rankin, E. S., Ang, M. H., ... & Low, K. H. (2011). Autonomous personal vehicle for the first-and last-mile transportation services. In *Cybernetics and Intelligent Systems (CIS), 2011 IEEE 5th International Conference on* (pp. 253-260). IEEE.

<sup>2</sup> George Amar (2010) *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité*. Éditions FYP, Paris, 207 pages.

### 3. Portrait actuel

Dans son Plan stratégique 2008-2012, le MTQ (2008) définissait un « système de transport qui tend vers la mobilité durable ainsi : un système qui :

- « Permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations;
- « Est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;
- « Limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores ».

**La situation actuelle du transport des personnes au Québec suit la mauvaise tendance** : augmentation de la motorisation, stagnation de l'achalandage du transport collectif, augmentation des délais et des coûts de la congestion véhiculaire.

En 2009, une étude conjointe réalisée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et les Conseillers ADEC évaluait les coûts socio-économiques de la congestion routière récurrente dans la région métropolitaine de Montréal pour l'année de référence 2003 à 1,56 G\$ (\$ de 2008), une augmentation de 63 % par rapport aux résultats obtenus en 2004 pour l'année de référence 1998, alors que les coûts socio-économiques s'élevaient à 953 M\$ (\$ de 2008). En 2013, afin de suivre l'évolution de la situation, le MTQ a mandaté les Conseillers ADEC de mettre à jour les résultats pour la situation de référence 2008. Les résultats de cette nouvelle étude montrent que les coûts ont augmenté de près de 19 % entre les années 2003 et 2008, pour s'établir à 1,85 G\$ de 2008 pour l'année 2008.

Selon l'enquête mensuelle sur les ventes de véhicules automobiles neufs de Statistiques Canada (CANSIM 079-0003), les ventes annuelles de véhicules neufs au Québec ont augmenté de 15% entre 2006 et 2016, passant de 404 000 à 465 000. De plus les années 2015 et 2016 furent des années record. Toujours selon la même source (CANSIM 405-0004), le nombre d'immatriculations de véhicules routiers automobiles légers pesant moins de 4 500 kg a augmenté de 4 373 400 à 5 186 800, soit une hausse de 18,6%. Durant la même période, la population québécoise (CANSIM 051-0001) a augmenté de 9,1% soit deux fois moins rapidement que le parc de véhicule automobile.

La demande de déplacements au Québec présente un portrait tout à l'avantage de l'auto-solo. Selon l'enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistiques Canada, pour la population active occupée âgée de 15 ans et plus, 66% de tous les déplacements sont effectués en auto-solo. Le total de 78% des déplacements effectués en automobiles ne laisse que 22% des déplacements effectués en transports collectif ou actif, soit 14% en transport collectif et 8% en transport actif.

Les enquêtes origine-destination de la région de Montréal (2013) et de Québec (2011) confirment l'avantage de l'auto-solo sauf sur l'île de Montréal où sa part est en sous les 50% tout en dominant les autres modes.

## Parts modales des modes de transport par ville et région

Parts modales	Province de Québec	Région de Montréal	Montréal	Laval	Longueuil	Région de Québec	Québec	Lévis
Année	2011	2013	2013	2013	2013	2011	2011	2011
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Automobile	78%	71%	58%	81%	76%	79%	76%	85%
<b>Auto-solo</b>	<b>66%</b>	<b>58%</b>	<b>46%</b>	<b>65%</b>	<b>62%</b>	<b>65%</b>	<b>62%</b>	<b>71%</b>
<b>Mobilité durable</b>	<b>33%</b>	<b>40%</b>	<b>53%</b>	<b>34%</b>	<b>36%</b>	<b>31%</b>	<b>34%</b>	<b>23%</b>
2 pers et +	11%	13%	12%	15%	14%	14%	14%	14%
Transport collectif	14%	15%	24%	13%	14%	7%	9%	4%
Transport actif	8%	12%	18%	5%	8%	9%	11%	5%

Grâce au budget annuel de 100 millions de dollars du volet 1 de la Politique québécoise du transport collectif de 2006 à 2011, les neuf sociétés de transport ont connu une augmentation de l'achalandage. Il s'agit de 54 millions de déplacements de plus par année. La cible de 8%, identifiée dans la Politique, a été largement dépassée.

Le nombre de kilomètres parcourus annuellement, au Québec, en autobus et en métro est passé de plus de 210 millions en 2006 à plus de 259 millions en 2011. Il s'agit d'une hausse de 23% par rapport à 2006 par rapport à l'objectif de la Politique d'une augmentation de l'offre des services de transport offerts à la population de 16%.

Depuis un sommet de l'achalandage en 2013, la fréquentation du transport collectif dans les 9 centres urbains les plus importants du Québec stagne, car l'offre de service demeure relativement stable.

Quant au budget annuel de 30 millions de dollars du volet 2 de la Politique québécoise du transport collectif pour le transport en région, de 2006 à 2011, le nombre de déplacements en transports collectif a augmenté de près de 500% entre 2007 et 2015.

**Les résultats de l'ancienne Politique québécoise du transport collectif démontrent que lorsque les ressources sont là, la population utilise davantage le transport en commun.** Du point de vue de Transport 2000, si la Politique en vigueur depuis 2007 a permis d'empêcher le déclin dans l'utilisation du transport en commun et d'opérer un virage dans les pratiques, cette Politique récente ne peut à elle seule modifier de façon marquée les habitudes et les comportements en transport au Québec. Il suffit de voir que l'usage de l'auto-solo croît aussi rapidement que celui du transport collectif d'où stagnation des parts modales. Un virage important s'impose à ce stade-ci et nous formulerons pour cette nouvelle Politique des objectifs appropriés et les modalités ou conditions à remplir pour opérer un réel virage.

## 4. Principaux enjeux de la mobilité durable au Québec

La Politique de mobilité durable annoncée par le gouvernement du Québec pour 2018 devra orienter la planification de l'ensemble des transports terrestres des personnes et des biens pour concrétiser un modèle de développement et de mobilité durable. Cette Politique doit avant tout aider le citoyen à effectuer les bons choix aux bons moments afin de diminuer l'utilisation de l'auto-solo en offrant davantage de solutions de mobilité répondant à ses besoins de déplacements.

La Politique s'inscrit bien sûr dans le contexte des orientations gouvernementales en développement durable qui a pour objectifs en 2030 une réduction des GES de 37,5% par rapport au niveau de 1990 et une consommation de pétrole réduite de 40%. Au-delà de l'aspect environnemental, qui est un élément essentiel du concept de développement durable, la Politique devra surtout prendre en considération le développement socioéconomique au sens de la satisfaction des besoins ou des conditions du bien-être général de même que la qualité de vie de la population, sans compter le dynamisme des communautés et l'inclusion des individus.

### Enjeux de mobilité durable pour le citoyen :

- **Les enjeux économiques sont reliés à l'efficacité des systèmes afin de minimiser son temps de déplacements et avoir accès aux emplois, aux biens et aux services. C'est sans compter qu'au niveau du budget familial, la part des dépenses des ménages consacrée au transport représente 20% du revenu disponible.**
- **Les enjeux sociaux sont reliés à l'accessibilité et la sécurité des systèmes. Avec les changements démographiques et la population vieillissante, plus de personnes vulnérables seront isolées et exclues.**
- **Les enjeux environnementaux sont reliés au fait de profiter de milieux de vie naturels, sains et pérennes. La décarbonisation du secteur des transports demeure l'objectif privilégié pour faciliter la mitigation et l'adaptation aux changements climatiques et à leurs effets sur les citoyens.**

**La Politique de mobilité durable doit mettre les systèmes de transport au service des citoyens pour combler leurs besoins de mobilité afin qu'ils effectuent les bons choix modaux aux bons moments afin de diminuer l'utilisation de l'auto-solo.**

Selon plusieurs experts, il faut concevoir la Politique de mobilité durable selon l'approche internationalement reconnue « Éviter-Transférer-Améliorer » (ETA) (Avoid-Shift-Improve (ASI)). Cette approche fait l'objet d'un vaste consensus au Québec et plusieurs organisations l'ont proposée<sup>3</sup>, à la fois pour le transport des personnes et

<sup>3</sup> Équiterre et Vivre en Ville (2011). *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030, Changer de direction, Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes.*

Alliance SWITCH (2016) *Vers une société décarbonisée : au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques.*

Conseil du patronat du Québec (2017). *La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec.*

celui des marchandises. Transport 2000 Québec propose d'articuler la Politique autour de mesures à court, moyen et long termes, fondées sur l'approche ETA en tenant compte des particularités de chacun des milieux et en permettant l'intégration des innovations et systèmes de transport intelligent, du financement et de l'écofiscalité, de l'aménagement du territoire, de la réglementation à mettre en œuvre, de la production et du partage de données et de la gouvernance.

Une consultation populaire menée par Transport 2000 a permis (en date du 9 août 2017) à plus de 70 personnes de s'exprimer, dont une vingtaine au nom d'organismes sociaux ou environnementaux. La population est fortement en faveur de l'élaboration d'une politique de mobilité durable (86%) et de l'amélioration des services de transport collectif (78%) et de l'augmentation de leur financement (96%). En effet leur satisfaction face aux services de transport en commun actuellement offerts est mitigée (50% donnent une note de 3 sur 5). Ils ont d'ailleurs formulé plusieurs suggestions pour améliorer les transports collectifs urbains, régionaux et interurbains que Transport 2000 mettra de l'avant pendant la suite de l'élaboration de la Politique.

Dans ses grandes orientations, nous recommandons que **la Politique de mobilité durable du Québec** :

- **Donne les orientations 2018-2030 pour développer les systèmes de transport, leur efficacité, leur intégration dans une optique de développement durable.**
- **Assure un financement adéquat en priorisant les modes de la mobilité durable.**
- **Interpelle le citoyen afin de l'inciter à utiliser des modes de transport durable pour satisfaire ses besoins de mobilité.**



## 5. Améliorer les choix de l’Homo mobilis vs l’auto-solo

Un des arguments souvent entendus depuis plus de vingt ans pour inciter l’Homo mobilis (l’utilisateur qui se déplace) à délaisser son auto-solo et à adopter les transports collectifs est d’améliorer au préalable les services de transport en commun. Comme le disait Vélo Québec en 1997 dans *Le cocktail transport*, « La solution d’un transport en commun amélioré, maintes fois recherchée, pêche par idéalisme. Elle ne fonctionne pas. L’amélioration des services, les stationnements incitatifs et tutti quanti ne font à terme et, dans le meilleur des cas, que maintenir l’achalandage des sociétés de transport. C’est l’automobile qui finit inmanquablement par bénéficier d’une croissance des déplacements, à cause de son faible coût perçu d’utilisation, de sa flexibilité et de son efficacité à desservir les besoins en déplacements caractéristiques de cette fin de siècle (déplacements pendulaires et en rocade), à cause également de la très grande difficulté des politiciens à imposer des contraintes à la mobilité des automobilistes, lesquels constituent, dans bien des comtés ou districts, 100 % de l’électorat. » C’est ce qu’a démontré la PQTC 2006-2011.

Il faut donc une approche intégrée qui offre au citoyen plusieurs choix alternatifs à l’auto-solo jumelé à des incitatifs pour faire les bons choix et à des contraintes proportionnelles aux impacts réels de l’utilisation de l’auto-solo. C’est l’approche des bonus et des malus.

Tel qu’appliqué actuellement, le modèle d’affaires de l’électrification des transports et des véhicules autonomes reproduit celui de l’automobile traditionnelle. Ces deux solutions peuvent répondre à d’autres objectifs de politique publique (réduction des gaz à effet de serre, meilleure qualité de l’air, efficacité accrue), mais est considérée comme n’ayant que très peu d’effet sur les comportements de mobilité de la population et sur la congestion en particulier. Pour ces raisons, ces éléments, souvent mentionnés au chapitre du transport durable, ne sont pas considérées pour nous comme étant prioritaires dans la démarche du point de vue de citoyen.

Comme le mentionne Fulton, Mason et Meroux<sup>4</sup>, « pendant que l’électrification des véhicules et leur automatisation peuvent produire potentiellement des bénéfices importants, sans un transfert équivalent vers la mobilité partagée et une plus grande utilisation des transports collectifs et actifs, ces deux révolutions peuvent augmenter significativement la congestion et l’étalement urbain et aussi augmenter la possibilité de ne pas atteindre les cibles de réduction des impacts climatiques. »

Les modes dits durables sont selon nous ceux qui permettent de diminuer la taille du parc automobile. Dans cette catégorie, on retrouve le transport en commun, le vélo, la marche, l’auto-partage, le taxi, le covoiturage, etc. Ce sont les outils dont nous disposons à court terme comme alternatives à l’auto-solo.

Transport 2000 Québec propose d’articuler les plans d’action qui découleront de la Politique autour de mesures à court, moyen et long termes en tenant compte des particularités de chacune des municipalités et régions.

<sup>4</sup> Fulton, L., Mason, J., & Meroux, D. (2017): [Three Revolutions in Urban Transportation](#)

## 6. Faire du transport en commun le cœur du virage

Le transport en commun transporte quotidiennement environ un million de citoyens. Cela en fait la première alternative à l'auto-solo. Alors que les taxis, autos-partage, vélos, véhicules autonomes, etc. peuvent offrir des services attrayants et plus efficaces dans certains secteurs géographiques et pour certains segments du marché, le transport collectif avec ses dessertes par trains, métro, SLR, SRB, bus, minibus et taxis collectifs demeure la colonne vertébrale de la mobilité durable.

Il y a encore place au développement des services de transport collectif autant en zone urbaine qu'en région et **l'opinion publique n'a jamais été plus favorable à une amélioration importante des services de transport en commun**. Les résultats de la PQTC entre 2007 et 2011 le démontrent en partie. C'est pourquoi il faut à court terme reprendre le développement de l'offre de service de bus, minibus et taxi sur l'ensemble du territoire.

Il faut toutefois **soutenir ce développement avec une tarification sociale qui permette un accès abordable à tous les citoyens**. Le niveau des tarifs est un frein important pour les citoyens à faible revenu non seulement dans l'utilisation du transport collectif mais dans le fait de se déplacer et d'avoir accès à l'emploi et aux services. C'est un facteur majeur d'exclusion de toute une partie de la population.

Les modes alternatifs tels le vélo, la marche, l'auto-partage, le taxi, le covoiturage, etc., et les nouvelles formes de mobilité partagée continuent à évoluer rapidement. Même s'ils ne peuvent pas toujours être la seule alternative à l'auto-solo, ces modes ou ces services sont un complément indispensable au transport en commun afin de permettre une mobilité avec moins d'automobiles.

Il faut donc développer des partenariats entre les différentes entités publiques et privées afin de parvenir plus rapidement à une intégration des nouvelles formes de mobilité durable aux formes plus traditionnelles afin d'offrir aux citoyens un système facile à utiliser et en mesure de répondre à ses nombreux besoins. Cette synergie permettra de développer une nouvelle forme de mobilité digne du 21<sup>e</sup> siècle et adaptée à la population québécoise.

Afin de concrétiser le développement d'une mobilité intégrée, nous recommandons de :

- **Reprendre le développement de l'offre de service de transport lourd, de bus, minibus et taxi sur l'ensemble du territoire**
- **Développer une tarification sociale et intégrée qui permette un accès à tous les citoyens**
- **Développer des partenariats entre les différentes entités publiques et privées afin de parvenir plus rapidement à une intégration des nouvelles formes de mobilité durable aux formes plus traditionnelles**
- **D'adapter la réglementation afin de mieux favoriser les innovations qui favorisent la mobilité durable intégrée**

## 7. Cibles et indicateurs

Afin de concrétiser le virage du Québec vers une mobilité durable, Transport 2000 propose les cibles suivantes au niveau du transport des personnes pour 2030 :

Cibles	Indicateurs
+60% d'offre de transport en commun (1)	Places*kilomètres (capacité du système)
50% des déplacements en modes durables (2)	Part modale dans la région de Montréal
+25% de la part modale des modes durables (3)	Part modale dans chacune des régions
Diminuer de 18% les distances parcourues en auto-solo (4)	Nombre de passagers*kilomètres (5)

Note :

- (1) Un rythme similaire à ce que proposait la stratégie nationale de mobilité durable en 2014 d'ici 2020 (+30%).
- (2) La part modale des modes durables dans la région de Montréal en 2013 était de 40% en ajoutant le covoiturage au TeC + transport actif (voir tableau 1)
- (3) Appliqué à la ville de Lévis qui avait en 2011 une part modale des modes durables de 23%, cela représente une augmentation de 6 points à 29% (voir tableau 1)
- (4) En 2008, l'État de Washington s'est donné l'objectif de réduire les distances parcourues en véhicule per capita de 18% d'ici 2020, de 30% d'ici 2035 et de 50% d'ici 2050. "Les distances parcourues ont augmenté de 2,5 % par année entre 2000 et 2009 au Canada (Canada. Ressources Naturelles Canada, 2011)."
- (5) Un passager-kilomètre est une unité de mesure représentant le transport d'un passager par un moyen de transport déterminé (rail, route, air, mer) sur une distance d'un kilomètre.

Au niveau de la priorisation des projets, l'évaluation coûts-bénéfices doit systématiquement être réalisée, à priori pour tous les projets de transport peu importe le mode sur l'ensemble de leur cycle de vie, en incluant les coûts sociaux et les bénéfices collatéraux (sur l'environnement, la santé, etc.) et baser les décisions d'investissements sur ces analyses. Avec de telles évaluations rigoureuses, les transports actifs et collectifs ressortiront bien plus souvent gagnants que dans les décisions actuelles.

## 8. Financement

Il faut se donner les moyens de ses ambitions. Déjà en 2002, Louis Bernard déposait au gouvernement le rapport « Révision du cadre financier du transport en commun au Québec ». Parmi les principales recommandations du rapport, on retrouvait :

- Accroître les ressources disponibles pour le transport en commun en augmentant la contribution des automobilistes.
- Accorder un dégrèvement fiscal pour les titres de transport en commun utilisés par les employés et, en contrepartie, s'assurer de percevoir l'impôt déjà exigible pour les stationnements fournis gratuitement par les employeurs.

Or les taxes sur l'immatriculation, sur le litre d'essence et sur les stationnements existent déjà. L'indexation et l'uniformisation de ces perceptions est à court terme la solution la plus simple à appliquer. Les systèmes de perception existent et les contribuables les paient déjà. Mais à moyen terme, si les politiques gouvernementales fonctionnent bien, le parc automobile stagnera, la consommation d'essence diminuera, les espaces de stationnement céderont leur place à des immeubles. Bref, les revenus provenant des automobilistes diminueront.

Afin d'encourager le citoyen à opter pour les bons comportements, il faut opter pour une tarification bonus-malus plus appropriée. L'utilisateur d'un mode durable bénéficie d'une tarification abordable et/ou de crédits d'impôt. L'Homo mobilis qui persiste à utiliser son auto-solo doit se voir appliquer une approche d'utilisateur-payeur proportionnelle aux coûts économiques, environnementaux et sociaux qu'il engendre.

Il faut déployer de nouveaux mécanismes d'écofiscalité en transport en appliquant de la logique utilisateur-payeur pour l'utilisation des réseaux et pour la consommation d'énergie et les impacts sociaux. Un péage kilométrique appliqué à tous les modes de transport motorisés et modulé en fonction des impacts du dit mode et en fonction du niveau de congestion observée permettrait de générer les revenus pour l'ensemble du système de transport tous modes confondus. Les technologies modernes de géolocalisation permettent d'appliquer une telle tarification à chaque véhicule ou, mieux, à chaque individu. Cela permettra le déploiement d'une réforme du financement des réseaux tant au niveau des coûts d'investissements que des coûts d'exploitation.

Quant aux investissements, nous adoptons la position de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs : il faut rehausser et rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable.

Nous recommandons de :

- **Déployer une tarification kilométrique appliquée à tous les modes de transport motorisés et modulé en fonction des impacts du dit mode et en fonction du niveau de congestion observée**
- **Rééquilibrer les investissements prévus au PQI afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable.**

## 9. Et si la tendance se maintient

Les enquêtes Origine-destination régionales, les données de la SAAQ et celles de Statistiques Canada le confirment : **si le Québec ne donne pas un sérieux coup de barre, la motorisation s'accroîtra, le transport durable stagnera et le citoyen sera perdant tant collectivement qu'individuellement par une détérioration accélérée de la performance des systèmes de transport.** La province a besoin d'un « Plan Marshall d'intervention massive en transports collectifs et actifs » a récemment affirmé Florence Junca Adenot, professeur en études urbaines, sur les ondes de LCN.

Même les résultats somme toute intéressants de la PQTC de 2006 ont démontré la nécessité d'agir sur plusieurs fronts. Le programme d'amélioration des services de transport collectif a eu des effets positifs en incitant un réel développement des services utiles. Encore plus important à nos yeux, il a permis de changer la mentalité des transporteurs et des autorités municipales où un ajout de service est maintenant perçu autrement qu'un fardeau financier. C'est le genre de démarche qu'il faut réaliser avec le citoyen quant à ses choix modaux.

Afin de renverser la tendance et s'assurer que le Québec réussit le virage vers la mobilité durable, **il faut faire un suivi serré des progrès réalisés et mieux connaître l'état de la mobilité.** La publication d'un portrait annuel permettra de mesurer les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs de la Politique.

Il subsiste une grande lacune que plusieurs intervenants au Québec demandent de combler : afin de mieux connaître l'offre et la demande partout sur le territoire, on devrait publier tous les 5 ans un bilan - de l'état de la mobilité au Québec - en utilisant les données d'enquêtes Origine-Destination dans toutes les municipalités où elles ont lieu et d'autres types de sondages ou enquêtes sur l'ensemble du territoire québécois. On devrait également publier une mise à jour annuelle reflétant les changements dans les services offerts et les nouvelles données disponibles.

Nous recommandons de :

- **Publier tous les 5 ans un bilan plus approfondi de l'état de la mobilité au Québec**
- **Réaliser un suivi annuel pour mesurer les progrès réalisés**

## 10. Conclusion

La Politique de mobilité durable doit permettre au Québec de changer de trajectoire en effectuant un réel virage vers une mobilité plus durable en réduisant l'utilisation de l'auto-solo pour le transport des personnes.

La vision de Transport 2000 Québec rejoint selon nous celle de la Politique : Que les Québécois(es) aient accès à des services de transports collectifs (ou de mobilité durable) abordables, de qualité et sécuritaires sur l'ensemble du territoire.

Transport 2000 se félicite de voir le gouvernement passer à l'action dans le domaine de la mobilité, mais nous considérons que la vitalité de la mobilité est intimement liée à la vigueur des communautés desservies. Transport 2000 estime que la réforme actuelle doit répondre aux trois objectifs suivants :

- Donner une voix forte aux utilisateurs (citoyens, entreprises, transporteurs)
- Doter le Québec d'une véritable vision d'ensemble de la mobilité
- Assurer un financement stable et suffisant

À cette fin, nous proposons, avec la venue de la nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable, de créer un **Conseil consultatif sur la mobilité**, un organisme gouvernemental de consultation et d'études qui veillerait à promouvoir la mobilité durable, qui devrait notamment engager des citoyennes ou commander des études de marché auprès des consommateurs de mobilité.

Afin d'atteindre les objectifs de la Politique, ce Conseil consultatif:

- Conseille le ministre et le gouvernement du Québec sur tout sujet lié à la mobilité
- Recueille les besoins de mobilité partout sur le territoire
- Fournit de l'information pertinente aux utilisateurs et au public
- Concerte les différents organismes publics de transport afin de partager les meilleures pratiques

C'est tous ensemble, citoyens, gouvernement, municipalités, transporteurs, entreprises et organisations que le Québec pourra inciter sa population à opter pour des choix de mobilité qui sont durables et permettront à la collectivité d'atteindre ses objectifs en matière de mobilité pour une plus grande qualité de vie de ses citoyennes et de ses citoyens.