

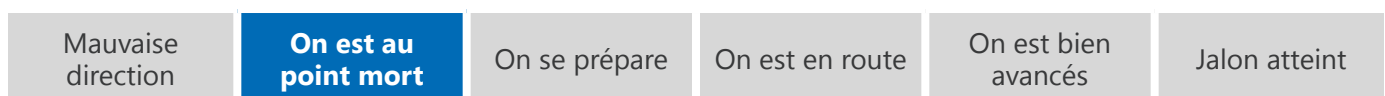


Des mécanismes **incitatifs** et **coercitifs** sont mis en place pour **réduire l'usage individuel** de l'automobile

Pourquoi ce jalon?

- De 1990 à 2019, le parc de véhicules personnels a augmenté de 66 % dans la province, trois fois plus que la population (+22 %). La dépendance à l'automobile privée est particulièrement importante dans les territoires peu denses où les alternatives sont quasi inexistantes. À Montréal, qui concentre une plus grande diversité de modes de transport, même si l'usage des modes actifs et collectifs augmente, plus de 50 % des déplacements quotidiens sont assurés par une automobile privée.
- La part de l'auto solo dans les déplacements domicile-travail est stable à environ 74 % à l'échelle du Québec depuis 2001¹. À Montréal, en 2013, le taux moyen d'occupation des voitures était de 1,2 passagers-km, et ce chiffre descendait même à 1,12 passagers-km le matin en heure de pointe². L'usage individuel de voitures thermiques est inefficace d'un point de vue économique et énergétique, et alimente directement l'accélération des dérèglements climatiques, la pollution atmosphérique et la pression sur des ressources non renouvelables. Si l'électrification des voitures est une voie prometteuse au Québec pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, elle ne constitue pas la panacée aux divers problèmes liés à la mobilité (congestion, sécurité routière, santé publique, destruction des milieux naturels). L'ensemble du cycle de vie de la voiture électrique nuance aussi son impact environnemental positif².
- L'usage de l'automobile privée repose sur plusieurs types de facteurs interreliés :
 - **Facteurs endogènes** : liés aux ressources (économiques, physiques, cognitives, culturelles) des individus, à leurs valeurs et représentations ainsi qu'à leurs habitudes.
 - **Facteurs exogènes** : liés à l'offre de transport à disposition et à la qualité des services, la localisation des activités, les distances à parcourir et enfin à l'environnement bâti et la qualité des espaces publics.
 - **Facteurs systémiques** : d'une part, liés à une dépendance collective à l'automobile qui s'impose en tant que norme, ce qui renforce son efficacité individuelle. D'autre part, ils sont liés aux différents déplacements d'un individu dans une journée, qui influencent le choix du mode de transport.
- Pour réduire significativement l'usage de l'automobile privée, des mécanismes adaptés aux différents territoires et populations devraient permettre de valoriser et de faciliter le report modal vers les mobilités actives, partagées et collectives. Cela permettrait d'accentuer les contraintes et les coûts de l'auto solo et, in fine, de changer le regard porté sur ces pratiques à l'échelle collective.

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



**Gouvernements provincial
et fédéral**



**Gouvernements locaux
et supralocaux**



**Société
civile**



**Entreprises et organisations publiques
(en tant qu'employeurs)**



**Institutions d'éducation
et de recherche**

Comment pourrait-on s'y rendre?

Pour réduire significativement la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale, plusieurs mesures peuvent être imaginées : des leviers de type individu-centré et des leviers de type structurel.

➤ Leviers de type individu-centré

- **Sensibiliser, communiquer et informer sur les coûts réels d'une automobile (en termes de temps et d'argent dépensé) et valoriser les modes alternatifs.** Les études du psychologue Sebastian Bamberg ont démontré, dans le cas de Berlin, l'importance d'interventions personnalisées et d'un accompagnement individuel pour transformer les habitudes de mobilité.
- **Faciliter l'accès à l'information sur les autres modes de déplacement et en harmoniser l'accès :**
 - Via des dispositifs de « **mobilité comme un service** » (**MaaS**) : Les applications numériques donnant l'information sur les services de transport en temps réel et la création de forfaits intégrés à l'échelle métropolitaine donnant accès au métro, bus, covoiturage, location, partage de véhicules et véhicules en libre-service favorisent la mobilité multimodale.
 - Mettre en place un projet global de signalétique destinée aux piétons. Ces outils de gestion des flux urbains incitent les usagers à marcher pour les trajets de courtes distances, permettant de réduire la congestion grâce à un report modal vers la marche (l'initiative [Legible London](#) en est un bon exemple, bien que l'objectif premier était ici de décongestionner le métro).
- **Promouvoir les déplacements décarbonés ou l'absence de déplacement pour les trajets professionnels :**
 - Favoriser le recours au télétravail et les visioconférences ;
 - Mieux accorder les horaires de travail à ceux des transports durables (ex. navettes, trains) ;
 - Installer des douches et vestiaires aux bureaux pour les cyclistes, et aménager des espaces
 - de stationnement sécuritaires pour les vélos afin de réduire les vols ;
 - Créer des systèmes de covoiturage entre membres du personnel employé et des navettes de transport.
- **Retirer les voitures de fonction en entreprise.**
- **Réglementation sur la publicité automobile** : interdire les publicités sur les VUS.

► Leviers de type structurel

- Faciliter financièrement l'usage de modes alternatifs à l'auto solo :
 - Instaurer une tarification incitative pour les transports collectifs. Moduler le prix selon l'âge (réduction pour jeunes, étudiants et étudiantes, personnes âgées, familles nombreuses, etc.), mettre en place une tarification sociale (pour personnes aux revenus peu élevés), voire dans certaines conditions la gratuité (ex. à [Saint-Jérôme](#); Klima ticket en Autriche).
 - Offrir des essais gratuits pour les nouveaux utilisateurs de covoiturage, autopartage et vélopartage.
 - Rembourser les frais d'achat ou de réparation d'un vélo ou d'un abonnement aux transports en commun ou partagé, et donner un bonus pour celles et ceux qui n'utilisent pas leur place de stationnement dédié sur leur lieu d'emploi (*parking cash out*).
 - Soutenir financièrement les organismes qui proposent des événements et formations vélos, mettent à disposition des vélos partagés et des ateliers de réparation de vélo.
 - Subventionner l'achat de véhicules électriques **légers** (petites autos, vélos électriques).
- **Aménager l'espace public et la voirie pour inciter aux modes actifs** : augmenter le nombre de pistes cyclables, faire des trottoirs plus larges et plus agréables, réserver des stationnements relais réservés au covoiturage et à l'utilisation de l'autopartage, etc.
- Mettre en place des contraintes de tarification (écofiscalité).
 - **Tarifification routière, autoroutière et péage urbain.** Ces taxes permettent de lutter contre la congestion urbaine (ex. péage environnemental de Milan).
 - **Taxe kilométrique modulable.** Avec l'électrification progressive du parc automobile, les taxes sur les carburants produisent de moins en moins de revenus pour financer les transports en commun. La taxe kilométrique présente l'avantage de pouvoir taxer selon l'utilisation réelle du véhicule (comptabilisation des kilomètres parcourus). Le projet d'une taxe kilométrique est actuellement à l'étude pour le Grand Montréal.
 - **Taxe sur l'achat de véhicules neufs, taxe au poids à malus pour les véhicules lourds de type VUS.** Les VUS sont davantage énergivores, participent à créer un sentiment d'insécurité pour les gens à bord de véhicules plus légers et ne sont pas financièrement accessibles.
 - **Taxe sur les superficies dédiées au stationnement.** Cette taxe existe notamment dans le centre-ville de Montréal, mais pourrait être étendue à d'autres territoires.
- **Réaménager l'espace pour le rendre moins efficace à l'utilisation de l'automobile** :
 - Modulation du trafic : zones à trafic limité, zones à faibles émissions, abaissement de la limite de vitesse autorisée, comme dans les rues pour enfants.
 - Rééquilibrage de la voirie en défaveur de l'automobile : p. ex. avec l'élargissement des trottoirs, la piétonnisation temporaire ou permanente, la réduction de l'offre de stationnements.
- **Bloquer le parc automobile.** Déterminer un nombre de véhicules motorisés (auto solo, scooters, etc.) autorisés sur un territoire donné.

Qu'est-ce qui peut freiner sa mise en œuvre?

- Le manque d'alternatives à l'automobile, en particulier dans les régions peu denses.
- La tendance n'est pas à la sobriété, comme en atteste la croissance continue des achats de VUS.
- La recherche de liberté, de confort et l'attachement à l'auto ralentissent les initiatives de partage.
- Les conditions météorologiques qui rendent les déplacements plus complexes, en particulier pour des personnes vulnérables, en situation de handicap ou âgées.

Qu'est-ce qu'il reste à éclaircir?

- Comment changer la culture pour que l'usage et la possession d'une automobile ne soient plus la norme?
- Quels incitatifs et coercitifs sont pertinents dans des zones où les alternatives n'existent pas?
- Comment gérer l'augmentation actuelle et à venir du prix du carburant et s'en saisir comme opportunité pour se tourner vers une mobilité sobre en carbone?
- Comment éviter que les mesures d'écofiscalité sur la mobilité ne deviennent des « droits à polluer » réservés aux plus riches et ne contraignant que les personnes moins fortunées?
- Comment éviter d'exclure de la mobilité plus écologique les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, physiquement handicapées) et les familles avec des enfants en bas âge?

Sources et références

1. [Lavolette, J. \(2020\). L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences, Rapport final de recherche partie 1. Fondation David Suzuki](#)
2. [Pedroli F, Mousseau N. \(2020\). La mobilité comme service au Québec. Rapports de l'Accélérateur de Transition, Vol. 2, No 3, Pg 1-26. ISSN 2562-6272](#)

Autres ressources

[Paulhiac Scherrer F. \(dir.\) \(2019\). Étude sur les facteurs et politiques de mobilité durable, le cas de la dépossession et réduction de l'usage de l'automobile. Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal](#)

[Équiterre et Vivre en Ville \(2020\). En route vers une mobilité durable et carboneutre d'ici 2050. Mémoire présenté à l'Autorité régionale de transport métropolitain](#)

[Gouvernement du Québec \(2021\). Chantier sur le financement de la mobilité durable. Document synthèse](#)