

Jalon 64

La majorité des territoires, y compris ruraux, permet à sa population d'accéder au quotidien à une **diversité de services de mobilité collective, efficaces, abordables et bas carbone**

La mobilité quotidienne sobre se définit par des déplacements de courte et moyenne distance n'émettant pas ou peu de gaz à effet de serre, et qui ne consomment pas ou peu d'énergie non renouvelable. On y inclut les modes de déplacement actifs, collectifs et partagés.

Pourquoi ce jalon?

- Tous les territoires souffrent d'un déficit d'infrastructures de mobilités alternatives à l'automobile individuelle au Québec. La dépendance à l'automobile privée est encore plus importante dans les territoires à dominance rurale, peu denses et nordiques où les alternatives sont quasi inexistantes. Les impacts de la dépendance à l'automobile sont connus : dégradation des conditions de santé (stress, insécurité routière, sédentarité), de la qualité et de l'intégrité de l'environnement (pollution, consommation d'énergie non renouvelable, contribution aux dérèglements climatiques, dégradation des ressources naturelles via l'étalement urbain) et perte d'efficacité et de qualité des déplacements (concentration des déplacements aux mêmes heures, choix modal restreint, productivité des systèmes urbains non optimale¹). Plus de la moitié des émissions directes de gaz à effet de serre des Québécois et Québécoises proviennent de la combustion de carburants².
- La pandémie de COVID-19, en causant une chute majeure de l'achalandage dans le transport commun et en transformant les habitudes de travail et de consommation, a beaucoup éprouvé les finances des sociétés de transport en commun. La pandémie a toutefois participé à la reconquête des espaces publics de circulation en faveur d'une mobilité sobre. La relance post-COVID se présente donc comme une opportunité d'investir massivement dans les services de mobilité en commun et partagée. Offrir des services de mobilité sobres permettrait aussi d'assurer la mobilité de l'ensemble des citoyens et citoyennes, notamment ceux à faible revenu. En effet, le déficit de mobilité spatiale crée ou renforce des situations d'exclusion (accès à des services essentiels comme une saine alimentation, la santé, le travail, le logement, l'éducation, etc.) et accélère la dégradation de la santé physique et mentale (pour les personnes âgées).
- Dans la Politique de mobilité durable de 2030, l'objectif gouvernemental est que 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable. C'est une cible ambitieuse et louable, mais pour laquelle les moyens suffisants font encore défaut. En 2020, 60 % des investissements en transports du gouvernement concernaient encore des infrastructures routières, contre 40 % pour le transport en commun. De plus, tous les investissements en infrastructures de transports ne devraient idéalement pas être destinés uniquement aux habitants des régions métropolitaines de Montréal et de Québec, même si elles concentrent la majorité de la population.

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



Gouvernements provincial et fédéral : MTQ, MAMH



Secteur financier



Gouvernements locaux et supralocaux



Individus



Secteurs de la construction, des transports et de l'environnement : construction, opérateurs, compagnies de transport

Comment pourrait-on s'y rendre?

Les conditions pour que les alternatives à l'auto solo soient concurrentielles : favoriser la multimodalité (plusieurs modes de transport adaptés aux différents territoires et populations) et l'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transports pour un même déplacement); développer des offres de transports alternatifs avec un fort souci d'efficacité et d'abordabilité; et adapter aux dérèglements climatiques. Au Québec plus qu'ailleurs, les réalités territoriales diffèrent significativement et demandent d'être imaginatifs et pluriels dans le choix de solutions.

➤ Développer des services de mobilité collective et partagée en fonction des spécificités des territoires :

1) En zones urbaines, déjà denses :

- Favoriser les projets de transport en commun : bus électrique ou hybride, métro, tramway, navettes électriques autonomes.
- Créer des services de covoiturage publics, privés ou communautaires (Netlift, Amigo Express, Autonomik).
- Développer des services d'autopartage et de vélopartage, y compris dans les petites et moyennes villes (cas de Communauto dans les métropoles, mais aussi à Trois-Rivières, Bixi pour Montréal et Bécik Jaune pour des plus petites municipalités comme Shawinigan, Orford, Cowansville, etc.).
- Partager les véhicules individuels (ex. de Locomotion à Montréal).

2) En territoires ruraux et semi-ruraux peu denses :

- Développer des circuits locaux d'autobus : par exemple, celui de la [RÉGIM](#) en Gaspésie-les-de-la-Madeleine.
- Créer des services de covoiturage public ou covoiturage communautaire.
- Développer des services de transport à la demande — transport adapté; taxi-bus électrique.
- Encourager les initiatives d'autopartage de véhicules individuels, soit via des entreprises privées (par exemple Turo), soit par des organismes communautaires ou publics (par exemple, la ville de Nicolet via le [projet SAUVÉR](#)).
- Identifier des circuits utilitaires de mobilité active.
- Encourager l'usage du vélo électrique.

Comment rendre la mobilité sobre efficace ?

- **Accéder à une information claire et fiable** via des applications numériques donnant l'information en temps réel sur les modes de transport disponibles et sur l'état du service. Cela permet d'améliorer la gestion pour les opérateurs et opératrices et de faciliter la planification des déplacements pour les usagers et usagères.
- **Harmoniser l'offre** de mobilité collective, partagée et active en suivant le principe « mobilité comme un service » (MaaS). La mobilité comme un service cherche à proposer des services de mobilité dont la flexibilité se rapproche de celle du véhicule individuel privé sans les inconvénients liés à la possession du mode de transport. Proposer un forfait intégré à l'échelle métropolitaine qui donne accès au métro, bus, covoiturage, location ou partage de voiture ou de vélo en libre-service est un outil prometteur pour l'intermodalité.
- **La fiabilité logistique** : rapidité des transports, ponctualité, sans risque récurrent de panne, d'accident et autres imprévus. Avoir une offre dense, prévisible, avec des horaires tout au long de la journée et de la semaine, adaptée aux besoins des déplacements quotidiens, avec des correspondances systématiquement desservies qui permettent les transferts. Il faut noter que les déplacements quotidiens pour de nombreux usagers et usagères peuvent dépasser le cadre de la ville ou de la région. Aussi, les offres de mobilité intraurbaine et interurbaine devraient être arrimées.
- **La sécurité et l'accessibilité universelle** : pour les personnes à mobilité réduite (aînées, handicapées ou personnes avec des bébés et jeunes enfants), les stations de transport en commun, les véhicules et le service rendu ne sont généralement pas adaptés. Accroître le sentiment de sécurité dans les transports en commun pour les femmes à toute heure est aussi important.
- Dans le cadre de la Politique de mobilité durable, accélérer la mise en œuvre des Plans de mobilité intégrée à l'échelle municipale pour augmenter l'offre de services de transports à l'échelle locale.
- **Inverser le ratio du financement des infrastructures autoroutières et des transports en commun.** Dans le PQI 2020-2030, les transports en commun bénéficient d'un soutien financier inédit. Mais le budget consacré aux transports en commun reste inférieur à celui des infrastructures routières. Des **fonds sans précédent** devraient être alloués au transport en commun pour en améliorer l'accès (jalon 25).

Comment rendre la mobilité sobre abordable ?

Le transport constitue le deuxième poste de dépenses des Québécois (16 % du budget total en 2019). Il existe 2 grandes conceptions d'un coût abordable : soit en fonction de la capacité individuelle de payer, soit par comparaison avec le prix sur un marché concurrentiel. Pour accroître significativement le recours au transport collectif et partagé, le prix doit être attractif et le paiement simple. Aujourd'hui, le prix des tickets de bus ou de train demeurent élevés au Québec en comparaison avec d'autres pays. La voiture reste l'option la plus efficace et qui peut paraître de prime abord la moins dispendieuse.

- Développer des consultations avec une diversité d'usagers et usagères pour **établir un seuil acceptable et inclusif** du prix abordable.
- Instaurer une **tarification incitative** pour les transports collectifs :
 - Moduler le prix selon des critères variés (jeunes, étudiants, aînés, familles nombreuses, etc.) sous forme de tarification solidaire.
 - Développer une tarification sociale sur des critères de revenus, à l'image de Calgary, d'Ottawa, d'Edmonton ou de Gatineau.

- Identifier les circuits les plus pertinents pour une gratuité comme à Boucherville et [Saint-Jérôme](#).
 - Prévoir des tarifs attrayants en période de crise (économique, pollution), adaptés à des courtes durées, qui peuvent faire découvrir les transports en commun à de nouveaux usagers potentiels. L'Allemagne a par exemple mis en place un tarif unique abordable durant l'été 2022 de 9 € par mois donnant accès aux trains régionaux, autobus, tramways et métros à toute sa population.
- **Relativement aux employeurs : offrir des incitatifs financiers** comme des subventions, un remboursement de passes de transport, des indemnités kilométriques (jalon 37).
- Favoriser les **aménagement pour la pratique des mobilités actives**, qui sont des modes de déplacement généralement moins dispendieux (jalon 47).

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

- La répartition de compétences entre les niveaux municipal, MRC, provincial et fédéral. Ces chantiers nécessitent des investissements majeurs et le soutien du gouvernement fédéral. Autre point de compétence manquante : la gouvernance ferroviaire qui pose de nombreux problèmes structurels.
- Des investissements majeurs à réaliser qui entrent en concurrence dans un contexte de contraintes budgétaires croissantes. Comment permettre des tarifications abordables, voire la gratuité de ces services de mobilité, dans un contexte de déficit déjà important pour les compagnies de transport? Comment définir un niveau adéquat d'abordabilité qui favorise l'inclusion sociale, mais aussi l'équilibre financier, l'entretien des infrastructures et l'amélioration constante du service proposé?
- La pénurie de main-d'œuvre. Une main d'œuvre en nombre et qualifiée est nécessaire pour toutes les étapes de construction et entretien des infrastructures et pour en assurer le service.
- La faible densité de population et le fort vieillissement démographique annoncé dans plusieurs régions (ex. Abitibi-Témiscamingue, Bas-Saint-Laurent, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Gaspésie-es-de-la-Madeleine) complexifient l'implantation de transport collectif (manque d'efficacité du service, pas de rentabilité).

Qu'est-ce qu'il reste à éclaircir?

- La construction de nouvelles liaisons ferroviaires pour des trains de banlieue permet-elle de réduire l'empreinte carbone de la mobilité ou encourage-t-elle le fait de s'installer loin des centralités?
- La voiture autonome sera-t-elle l'alliée future de la mobilité sobre dans les régions peu denses?
- Dans certaines régions, il ne semble pas possible que la mobilité quotidienne se fasse différemment que par des véhicules motorisés individuels voire par liaison aérienne. Que proposer aux communautés nordiques?
- Les évolutions dans les habitudes de travail (ex. télétravail, recrudescence des horaires « atypiques ») constituent-elles une opportunité ou un défi pour le transport collectif et partagé?

Sources et références

1. [Paulhiac Scherrer, F. \(Dir\). \(2021\), La gestion de la demande : revue des pratiques, Cahier In.SITU 5 \(ESG UQAM\)](#)
2. [MELCCFP \(2022\), Inventaire Québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2020 et leur évolution depuis 1990](#)

Autres ressources

[Concertation Horizons \(22 juin 2021\) Communauté de pratiques. Transport collectif et abordable. Définitions](#)

Accès Transports Viables. (2021). Pour un point tournant dans l'aménagement du territoire. Mémoire déposé au Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation dans le cadre de la consultation sur la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement du territoire

Communauté Métropolitaine de Montréal. (2019). Orientations et attentes à l'égard de la tarification sociale du transport en commun sur la Communauté Métropolitaine de Montréal. 70

[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](#)

[Maxime Bilodeau. « ça roule librement en région » UnPointCinq — 27 juillet 2022](#)