

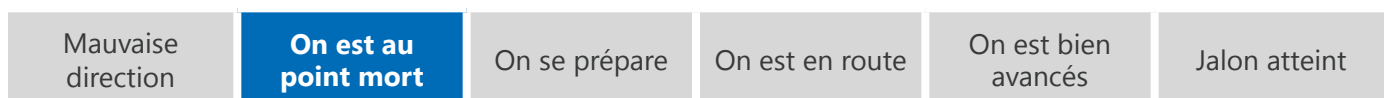


La possession d'une **voiture individuelle** n'est plus la norme dominante

Pourquoi ce jalon ?

- Les conséquences et externalités négatives de notre système de mobilité centré sur l'automobile sont nombreuses (émissions de GES, pollution de l'air et sonore, insécurité routière, étalement urbain), mais peuvent être réduites par des changements de comportements individuels et collectifs.
- Le transport routier (motocyclette, automobile, camion léger et véhicule lourd) représente à lui seul 79,6 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, soit 35,6 % des émissions de GES du Québec. Cette importante empreinte carbone du transport s'explique en partie par l'attachement et la dépendance à l'automobile privée. D'après une étude de Statistiques Canada de 2018, le taux de motorisation pour les véhicules de promenade (véhicule/adulte) pour l'ensemble du Québec a augmenté de 19 % entre 2000 et 2017. Ainsi, en 2017, on comptait 688 véhicules/1000 adultes dans la province. Le taux de motorisation est bien plus élevé dans les régions rurales. En Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine par exemple, ce taux a connu une augmentation de 35 % entre 2000 et 2017 pour atteindre 850 véhicules/1000 adultes en 2017. Pour diminuer la possession d'une voiture individuelle, des stratégies de démotorisation sont à mettre en œuvre. Il est possible de mobiliser des instruments incitatifs et coercitifs, de type réglementaire, infrastructurel, ou encore communicationnel. En outre, pour diminuer l'usage de l'automobile privée, des mécanismes adaptés aux différents territoires et populations pourraient permettre de valoriser et de faciliter le report modal vers les mobilités actives, partagées et collectives (jalon 37). Réduire cette dépendance à l'auto-solo est une étape ambitieuse, mais cruciale pour notre vision. Elle prendra du temps et nécessitera non seulement des interventions structurelles, mais aussi beaucoup de processus variés d'accompagnement et de communication.
- La dépendance à l'auto-solo au Québec peut être attribuée à divers facteurs, tels que le phénomène d'étalement urbain très présent dans les villes nord-américaines, la facilité d'accès et d'utilisation de la voiture, la recherche de rapidité et de commodité dans les déplacements, mais aussi les valeurs et normes socioculturelles. De fait, la possession d'une voiture individuelle est depuis plusieurs générations considérée comme un symbole de liberté et de statut social, marquant l'entrée dans l'âge adulte. Les stratégies de réduction de « l'auto-solisme » doivent prendre en compte ces facteurs affectifs et sociaux. Pour changer les habitudes des citoyens et citoyennes, il faut les accompagner de la transition à l'adoption de nouveaux comportements durables.
- Ce jalon se situe à la fin de notre trajectoire, car il est le résultat de l'atteinte de nombreuses autres étapes liées à la mobilité. Plusieurs stratégies pourraient encourager un report modal : le développement des transports collectifs, partagés et abordables notamment dans les zones rurales (jalons 64 et 66), des politiques de densification urbaine (jalons 36, 58 et 63), des mesures coercitives et incitatives (jalon 37) et plus généralement, un changement d'imaginaire sur notre rapport au temps et à la mobilité (jalons 55 et 51).

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



Société civile



Individus



Gouvernements locaux et supralocaux



Entreprises et organisations publiques



Secteurs de la construction, des transports et de l'environnement

Ressources

[Gousse-Lessard, AS., Laviolette, J. \(2022\). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo. Hors-série n° 36, Vertigo](#)

[Laviolette, J. \(2020\). L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences. Fondation David Suzuki](#)

[Laviolette, J. \(2020\). Mobilité et psychologie : comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement. Fondation David Suzuki](#)

[Fouillé, L. \(2010\). L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités](#)