

# GR

**Politique de mobilité  
durable - 2030**

**Le financement d'une  
mobilité durable comme  
vecteur de transition**

# AN

# RAM

Groupe de  
recommandations  
et d'actions  
pour un meilleur  
environnement

# GRAME

Mémoire déposé dans le cadre des travaux du chantier  
sur le financement de la mobilité durable en octobre 2019



## **Présentation du GRAME**

Le GRAME est une organisation d'intérêt public fondée en 1989 et basée à Montréal. Acteur important au Québec lorsqu'il est question de solutions novatrices et réalistes aux grands problèmes environnementaux, c'est aussi une force collective inspirante bien enracinée dans sa communauté.

Reconnu pour son expertise approfondie en matière de transport, d'énergie, d'écofiscalité, de gestion des matières résiduelles, de verdissement et d'aménagement urbain, le GRAME œuvre en orientant ses activités autour de trois pôles complémentaires : l'influence auprès des décideurs, la sensibilisation et l'éducation relative à l'environnement et l'intervention directe sur le terrain.

S'enrichissant mutuellement, ces divers pôles ajoutent de la profondeur aux activités de l'organisme et donnent du sens à chacune des interventions terrain du GRAME en s'inscrivant à l'intérieur d'une démarche de sensibilisation continue et d'une vision globale de l'environnement.

En 2011, l'Arrondissement de Lachine a mandaté le GRAME pour mettre sur pied le tout premier Éco-quartier à Lachine, programme que l'organisme continue fièrement à développer et à bonifier aujourd'hui.

## INTRODUCTION

En date d'aujourd'hui, l'objectif de réduction des émissions à l'échelle du gouvernement du Québec consiste en une réduction de 37,5% des émissions de GES (sous le niveau de 1990) pour 2030. Le gouvernement vise également une réduction de 80 à 95% des émissions pour 2050. Sans s'attarder au grand écart existant entre une réduction de 80 ou 95% des émissions, il n'en reste pas moins que l'atteinte de tels objectifs nécessitera un effort important, ciblé et d'une grande cohérence afin de ne pas dilapider le temps et les ressources limités que nous avons à disposition.

Le transport routier représente à lui seul le secteur le plus émetteur en GES à l'échelle de la province en étant la source de 34,4% des émissions<sup>1</sup>. Alors qu'entre 1990 et 2015, les émissions de GES à l'échelle de la province ont diminué de 8,8%, le transport routier a vu ses émissions augmenter de 35,7% dans la même période (TRANSIT, 2018). En ce sens, ce secteur constitue un important aspect de la transition écologique à venir. Les déplacements par auto-solo occasionnent également de la congestion et leur occupation de l'espace routier représente une source de danger envers ceux qui optent pour le transport actif.

Toutefois, la bonne situation financière du Québec et des taux d'intérêt au plus bas offrent actuellement une opportunité sans pareil d'amorcer un désinvestissement massif dans les énergies fossiles et transiter radicalement vers des techniques et modes de transport plus durables. Il n'en demeure pas moins que de nouvelles réalités, exposées plus loin, font planer de nouvelles menaces sur le financement d'une transition vers une mobilité plus durable.

Ainsi, dans le cadre du *Chantier sur le financement de la mobilité*, le présent document vise à présenter des précisions, solutions et pistes d'actions supplémentaires tirées de positions que le GRAME défend depuis déjà trois décennies en ce qui concerne les enjeux de mobilité. Il adresse ainsi deux axes d'interventions stratégiques en vue de l'implantation d'une mobilité durable et carboneutre à l'échelle de la province : l'enjeu du *transport* proprement dit, et celui de l'*aménagement urbain*, qui lui est intimement lié.

Tout comme nous l'a démontré la marche pour le climat du 27 septembre 2019, pour le GRAME, cet impératif écologique représente également un projet de société enthousiasmant offrant une occasion unique de raviver les institutions démocratiques à l'échelle du Québec.

---

<sup>1</sup> Chiffre pour 2016, tiré de MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, 2018.

## SECTION 1

### **La mobilité : Face aux coûts cachés, un financement approprié**

#### 1.1. L'auto-solo, un choix coûteux

Une stratégie efficace de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports devra reposer sur les trois objectifs complémentaires suivants : une modification de l'aménagement urbain afin de rendre les villes structurellement plus efficaces en réduisant les besoins en déplacement, le transfert modal des modes de transport les plus polluants vers les moins polluants, une amélioration de l'efficacité énergétique et une réduction de l'impact environnemental des parcs de véhicules. **Pour ce faire, il est impératif d'atteindre ou dépasser l'objectif d'un partage 50/50 des fonds entre les transports collectifs et le réseau routier<sup>2</sup>, ainsi que le maintien de l'allocation aux transports durables du 2/3 des revenus issus du marché du carbone.**

L'automobile implique plusieurs coûts cachés en ressources énergétiques et en matières premières. Ne comptabiliser que l'essence à la pompe masque la vérité. Sont omises les factures énergétiques découlant des activités entourant la fabrication et l'entretien des véhicules, l'extraction des minerais, les fonderies, les productions de mousses et plastiques, les usines de pièces et d'assemblage, la livraison des véhicules et toutes les étapes reliées à leur disposition en fin de vie. Il faudrait également y inclure l'énergie requise (et la pollution émise) par l'exploitation pétrolière, le raffinage et la distribution de l'essence. Le décompte officiel exclut également l'énergie utilisée pour la construction et l'entretien des ponts, des autoroutes et des stationnements. Toutes ces activités sont à la fois énergivores et très polluantes.

L'usage intensif de la voiture entraîne également d'autres impacts écologiques et sociaux qui méritent d'être mentionnés. La congestion, le bruit et la baisse de la qualité de vie dans le milieu urbain nous semblent les plus significatifs. Quand le nombre de véhicules dépasse la capacité du réseau routier, la vitesse de déplacement de tous les véhicules chute, entraînant d'immenses pertes de temps ainsi qu'une utilisation très inefficace des infrastructures.

#### 1.2. L'écofiscalité, une solution efficiente

---

<sup>2</sup> Tel que stipulé par le Plan québécois des infrastructures.

Nous devons avoir le courage de remplacer la multiplication des infrastructures autoroutières par un cocktail comprenant une meilleure planification de l'aménagement du territoire, le développement du transport en commun et l'utilisation du péage routier, non comme justification à un développement inacceptable mais justement afin de gérer et moduler la demande en transport. À cet égard, le GRAME recommande, entre autres, **d'envisager l'implantation de voies réservées à haute capacité, notamment sur tous les ponts, un nouveau concept qui permet un péage routier sur une base volontaire tout en appuyant significativement le développement des transports collectifs.**

L'implantation des péages sur le réseau routier supérieur peut en effet répondre à divers objectifs:

- i) Pour financer les infrastructures de transport:* Dans ce cas, les charges imposées doivent être réparties sur le plus grand nombre d'usagers, afin de rendre la mesure plus facilement acceptable politiquement. Les systèmes implantés aux États-Unis et en France ainsi que l'ancien système québécois correspondent à cet objectif;
- ii) Dans le but de réduire la congestion:* Les charges doivent alors varier dans le temps, afin de refléter les niveaux de congestion, avec un taux élevé à l'heure de pointe et un taux bas ou nul quand il y a peu de trafic;
- iii) Pour atteindre des objectifs environnementaux:* La réduction de la consommation d'énergie et des émissions polluantes entre dans cette catégorie.

On peut moduler les frais demandés selon le type de véhicule, selon son taux d'occupation ou encore selon le jour et l'heure du passage<sup>3</sup>.

Dans tous les cas, cette application de **l'écofiscalité – intégrant la tarification routière, tout autant que celles des stationnements ou une augmentation de la taxe sur l'essence – doit s'appuyer sur le principe pollueur-payeur.** Un bel exemple de ce type d'initiative est proposé par TRANSIT<sup>4</sup>, qui encourage la création d'un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports. Fonctionnant selon un système de redevance-remise, ce fonds serait constitué par des contributions obligatoires à l'achat d'une voiture à essence, et ce, en fonction de l'efficacité énergétique du véhicule (TRANSIT, 2019).

<sup>3</sup> Pour une récente étude sur la mise en œuvre d'une écofiscalité dans le secteur des transports au Québec, voir TRANSIT, 2018. Pour une approche intégrée et multisectorielle de l'écofiscalité au Québec, voir GRAME, 2014.

<sup>4</sup> Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

### 1.3. Pour le financement d'infrastructures adaptées

**Les expériences passées ont démontré qu'il est illusoire d'augmenter la capacité routière pour solutionner la congestion automobile. Au contraire, cela augmente l'utilisation de la voiture.** Les infrastructures sur rail (train, métro, tramway) offrent une réelle compétition avec l'automobile sur le plan de la rapidité. Les trains électriques, tout comme les tramways et les trolleybus, s'avèrent préférables, étant plus sécuritaires, plus rapides, offrant un meilleur confort et causant peu ou pas de pollution à l'exploitation directe. Les transports sur rail peuvent contribuer indéniablement à réduire la consommation d'énergie dans les transports, tout en ayant un effet structurant sur l'aménagement urbain. Il faut donc inclure particulièrement les trains et les tramways (systèmes légers sur rail) dans les alternatives de transport méritant d'être sérieusement étudiées.

Parallèlement, la meilleure façon d'augmenter le nombre d'utilisateurs dans les transports publics consiste à réduire la durée des trajets, notamment par le développement de services d'autobus express et de voies réservées. **Du côté des piétons et cyclistes, il ne faut pas oublier que la plupart du temps, l'objectif principal consiste à se rendre du point A au point B dans un laps de temps raisonnable, et dans un environnement agréable et sécuritaire.** Si l'un de ces critères ne correspond pas à ses attentes, le moyen pour se rendre du point A au point B pourra alors changer. Ainsi, une mobilité non axée sur l'auto-solo libérera des espaces en milieu urbain afin de favoriser un aménagement du territoire approprié aux modes de transport actif, notamment dans les zones urbanisées où les problèmes de circulation se font principalement sentir. **Densifier le bâti et l'offre de services est une manière intéressante de privilégier des modes de transport durables tout en diminuant la pression sur les écosystèmes naturels dans le sud du Québec.**

## **SECTION 2**

### **L'aménagement du territoire, condition indispensable au financement de la mobilité durable**

#### **2.1. Le transport et le territoire : une interdépendance forte**

**Les pistes de solution précédemment mentionnées se doivent d'être accompagnées par des changements structurants dans nos modes de vie. Pour ce faire, les enjeux d'aménagement du territoire s'avèrent primordiaux.** En premier lieu, l'étalement urbain et le développement immobilier de très faible densité, en induisant une dépendance accrue envers l'automobile, accroissent fortement la congestion et la pollution dans les centres urbains.

**Les efforts entrepris durant plusieurs années afin d'améliorer les transports collectifs l'ont été faits dans un contexte où on continuait à contribuer fortement à l'étalement urbain ainsi qu'à l'utilisation de l'automobile par des mesures fiscales, le bas prix de l'essence et la gratuité des espaces de stationnement, particulièrement au travail.** Il faut ajouter à cela la construction de nouvelles routes, incitant le transfert modal des transports collectifs vers l'auto, augmentant à nouveau la congestion et la demande pour de nouvelles routes. Ainsi, **c'est l'ampleur des subventions – directes ou indirectes<sup>5</sup> – accordées à l'automobile et aux développements résidentiels de faible densité qui nuit à la rentabilité des transports collectifs.**

Aujourd'hui, tous les plans d'aménagements locaux devraient prévoir leurs impacts anticipés et s'assurer que leur mise en œuvre vienne appuyer l'objectif gouvernemental en termes de réduction des GES. La lutte contre l'étalement urbain et l'accroissement des infrastructures routières dédiées à l'auto-solo pourrait avoir l'effet pervers de créer une rareté sur le marché de l'immobilier si aucun effort ne venait compenser cela en favorisant le développement d'autres terrains. D'où l'importance de favoriser le développement de type *Transit-Oriented Development* (TOD) et la densification des zones déjà urbanisées, un enjeu qui concerne également en grande partie l'échelle de gouvernance municipale.

---

<sup>5</sup> Le fait que la grande majorité des travailleurs bénéficient de l'espace de stationnement fourni gratuitement au travail, alors qu'ils doivent défrayer d'eux-mêmes les frais associés à l'usage du transport en commun, est un bon exemple d'une logique de développement allant à l'encontre des principes de durabilité et basée sur des subventions indirectes (ou cachées) à l'automobile.

## 2.2. La densité du bâti, une avenue inévitable

À l'échelle provinciale, les politiques de développement se doivent d'être réfléchies autour de principes reconnaissant des seuils minimums de densité en milieux urbains, des objectifs d'augmentation des terres cultivables, une hausse substantielle (de l'ordre de 30%) de la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe d'ici 2025, ainsi que l'identification, la mise en valeur et la préservation de nombreux milieux naturels.

### **L'étalement urbain des dernières années a multiplié les dépenses publiques sur plusieurs plans :**

- Multiplication des infrastructures routières, avec augmentation des coûts de construction, d'entretien, de déneigement et d'éclairage;
- Augmentation des coûts publics liés aux services de santé (accidents), à la surveillance policière;
- Augmentation des coûts environnementaux, avec une forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre;
- Des dépenses additionnelles ont également été requises pour construire de nouvelles infrastructures dédiées à l'offre de services municipaux (alors que certains équipements existants sont sous-utilisés).

Par contre, un développement centré autour de la densification des zones urbaines comporte une série d'avantages, tels que la réduction des coûts d'entretien, de déneigement et d'éclairage; la réduction de la longueur des aqueducs, des égouts, des réseaux publics d'électricité, de gaz ou de câble<sup>6</sup>; la réduction des coûts pour l'enlèvement des ordures, pour le transport scolaire et le transport public, ainsi que la réduction de la congestion, de la dépendance à l'automobile et en conséquence, la consommation d'énergies fossiles.

Il ne faut d'ailleurs jamais perdre de vue que l'empreinte écologique d'un bâtiment est une chose qui n'est pas seulement le fait de sa conception, mais aussi de son emplacement et de sa relation avec son environnement. La consommation d'une résidence peut être réduite grâce des mesures d'efficacité énergétique. Cependant, la plupart de ces mesures ne peuvent prétendre réduire de plus de 50% la consommation globale. A contrario, si les résidences s'inscrivent dans un aménagement de type TOD et

---

<sup>6</sup> La densification du développement urbain, en assurant une masse critique d'usagers dans une superficie plus limitée, augmenterait également le potentiel de développement de certaines énergies renouvelables, telles que la géothermie, en facilitant l'atteinte d'un seuil de rentabilité.

que cet aménagement permet de réduire l'utilisation des automobiles, l'impact sur la consommation énergétique globale des ménages est davantage significatif.

### 2.3. Réduire – Transférer – Améliorer : une approche à intégrer

Ainsi, **l'aménagement du territoire, dans la dimension du transport, doit s'inscrire dans une démarche globale consistant à « Réduire – Transférer – Améliorer » :**

- i) Réduction des déplacements motorisés et des distances à parcourir;
- ii) Transfert vers des modes de transport moins émetteurs en GES ;
- iii) Amélioration des modes de transport en termes de qualité, de sécurité, de coûts financiers et environnementaux (TRANSIT, 2019).

Le tout dans cet ordre respectif qui constitue une hiérarchie des principes permettant de prioriser les actions à mettre en œuvre.

Un développement intégré et durable recèle également de grands atouts pour les familles cherchant un cadre de vie qui offre des services, écoles et espaces de récréation à proximité. Ainsi, la densification des milieux urbains ne consiste pas en un simple ratio logements/superficie. La compacité prend en compte l'échelle humaine et ce qui fait qu'un quartier compact sera non seulement dense, mais aussi agréable à habiter. Ici également, **nous souscrivons à la recommandation de TRANSIT encourageant le financement d'écoquartiers (et autres consolidations urbaines) à travers la mise en place d'un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD).**

En ce sens, la manière d'occuper l'espace, d'organiser les transports et d'assurer la mise en place de lieux de vie accueillant une grande diversité d'activités (services publics, lieux de loisirs, pôle d'employabilité, etc.) deviennent des priorités qui doivent être l'objet d'une planification intégrée et réfléchie en amont. Finalement, ces investissements financiers et techniques demandés dans des aspects structurels et institutionnels nécessiteront et entraîneront bien évidemment des transformations profondes de nos cultures organisationnelles et modes de pensée. **Du financement supplémentaire sera requis afin d'être dédié à la sensibilisation auprès des citoyens, mais surtout au renforcement de capacités d'acteurs locaux se consacrant à la transition écologique ou à l'accompagnement d'un changement de culture organisationnelle dans les entreprises et institutions.**

## CONCLUSION

En adoptant une perspective mettant en dialogue enjeux de mobilité durable et aménagement du territoire, le GRAME désire souligner la nécessité d'une prise en compte globale et intégrée des problématiques soulevées par la transition écologique dans le secteur des transports. En effet, cette considération et les pistes de solution qui en découlent demanderont un changement profond des habitudes et des infrastructures capables de canaliser ces nouvelles manières d'agir. De par la centralité de ces interventions et du caractère transversal des enjeux de mobilité, ces transformations affecteront dans l'avenir une très large part des activités humaines.

C'est dans ce cadre que le GRAME soumet cette série de recommandations<sup>7</sup> :

- Modification de l'aménagement urbain afin de rendre les villes structurellement plus efficaces en réduisant les besoins en déplacement;
- Transfert modal des modes de transport les plus polluants vers les moins polluants;
- Amélioration de l'efficacité énergétique et une réduction de l'impact environnemental des parcs de véhicules;
- **Atteinte ou dépassement de l'objectif d'un partage 50/50 des fonds entre les transports collectifs et le réseau routier;**
- **Maintien de l'allocation aux transports durables du 2/3 des revenus issus du marché du carbone;**
- **Mise en œuvre plus systématique du péage routier;**
- Implantation de voies réservées à haute capacité sur tous les ponts;
- **Extension de l'écofiscalité – intégrant la tarification routière, tout autant que celles des stationnements ou une augmentation de la taxe sur l'essence;**
- **Extension de la mise en pratique du principe pollueur-payeur;**
- **Création d'un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports;**
- Densification du bâti et de l'offre de services;
- Étude systématique des impacts anticipés des plans d'aménagement locaux sur la mise en œuvre l'objectif gouvernemental en termes de réduction des GES;
- Développement de type *transit-oriented development*;
- Établissement de seuils minimums de densité en milieux urbains;
- Aménagement du territoire, dans la dimension du transport, doit s'inscrire dans une démarche globale consistant à « Réduire – Transférer – Améliorer »;
- **Financement d'écoquartiers (et autres consolidations urbaines) à travers la mise en place d'un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD);**
- **Financement supplémentaire dédié à la sensibilisation auprès des citoyens, au renforcement de capacités d'acteurs locaux se consacrant à la transition écologique ou**

---

<sup>7</sup> En gras, nous indiquons les recommandations relatives spécifiquement au financement de la mobilité durable.

**à l'accompagnement d'un changement de culture organisationnelle dans les entreprises et institutions.**

## **BIBLIOGRAPHIE**

GRAME. (2014). Modalités et avantages d'une réforme fiscale écologique pour le Québec : Mythes, réalités, scénarios et obstacles. 70 pages. En ligne : [[http://grame.org/ECOFISCALITE\\_2014\\_modalites\\_et\\_avantages\\_reforme\\_fiscale\\_ecologique.pdf](http://grame.org/ECOFISCALITE_2014_modalites_et_avantages_reforme_fiscale_ecologique.pdf)] (consultée le 28 octobre 2019)

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. (2018). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990. Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission, 40 pages. En ligne. [<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf>] (consultée le 28 octobre 2019)

TRANSIT. (2018). Prochaine station, l'écofiscalité : Réduire les émissions de gaz à effet de serre en transport au Québec en tarifant adéquatement les déplacements motorisés. 73 pages. En ligne : [<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1233551.pdf>] (consultée le 28 octobre 2019)

TRANSIT. (2019). Chantier sur le financement de la mobilité : Proposition de recommandations de l'Alliance TRANSIT. 3 pages. En ligne : [[http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/10/Proposition-de-Recommandations-TRANSIT-Chantier-sur-le-financement-de-la-mobilit%C3%A9\\_02102019.pdf](http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2019/10/Proposition-de-Recommandations-TRANSIT-Chantier-sur-le-financement-de-la-mobilit%C3%A9_02102019.pdf)] (consultée le 28 octobre 2019)