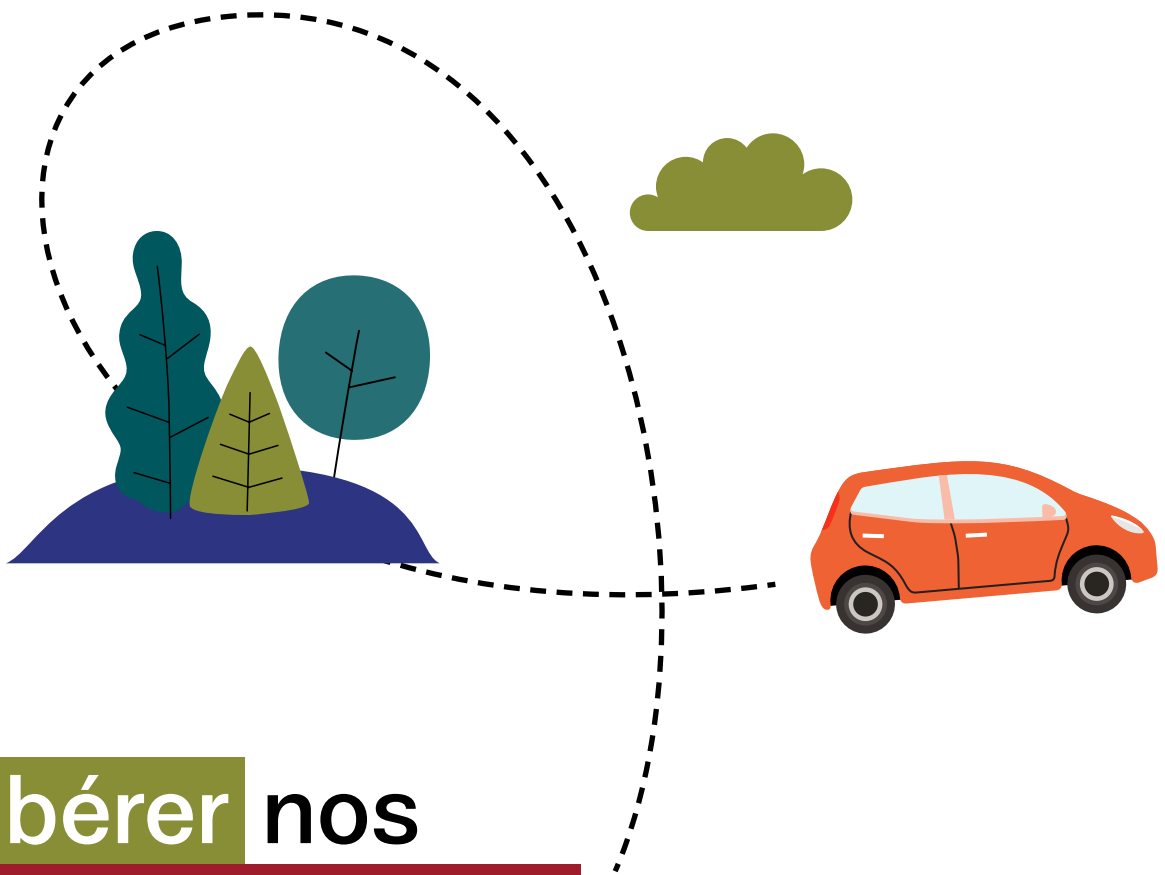


Voie de sortie



Libérer nos
communautés
de la dépendance
à l'automobile

Rédaction : Rébecca Gelly-Cyr et les membres du groupe de travail sur la démotorisation de Transition en Commun (TeC)

- Blaise Rémillard — Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Catherine Chabot — Chaire de recherche Approches communautaires et inégalités de santé (UdeM)
- Chloé Geoffroy — Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
- Christian Trottier — Service de l'urbanisme et de la mobilité – Ville de Montréal
- Émilie Joly — LocoMotion
- Fatima Gabriela Salazar Gomez — Hoodstock
- Frédéric Bataille — Coalition mobilité active Montréal
- Jérôme Laviolette — Université McGill
- Pascal Priori — Solon
- Pauline Wolff — Solon
- Raouf Sadeddine — Coop Carbone
- Ugo Lachapelle — UQAM

Collaborations :

- Éveline Claire Nguepi — Table des groupes de femmes de Montréal
- Mathilde Lyonnet — MOVIA
- Maya Salloum — Coop Carbone
- Nelly Dennene — La Maison Turquoise et Comité JEDI de TeC
- Pierre-Étienne Gendron-Landry — Société Logique

Édition et illustration : Pro-Actif

Sources et inspirations : Notes de fin de document

Date de publication : Mai 2024

Résumé

Surmotorisation : Selon les options de mobilité accessibles et l'accès aux services, un ménage surmotorisé possède un nombre plus grand de véhicule(s) personnel(s) que ses aspirations ou que ses besoins réels de déplacement.

Partout à Montréal, même dans les quartiers centraux, une forte dépendance à l'automobile individuelle s'est construite et normalisée au cours du dernier siècle. « La **dépendance automobile** est un concept complexe qui s'applique à la fois **aux territoires, aux individus et à la société** dans son ensemble. Elle repose sur la synergie entre l'**aménagement** au fil des décennies d'un territoire favorable à l'automobile (et défavorable aux options de mobilité durable) et sur la construction et le maintien d'une **symbolique et d'une image positive**, à la fois de la voiture et du mode de vie s'y rattachant dans l'imaginaire collectif, par la publicité et la culture populaire. »^[1]

Cette dépendance à l'automobile et sa valorisation se manifestent, entre autres, par une augmentation constante du nombre de véhicules immatriculés plus rapide que la croissance de la population. En parallèle, les villes et les services à la population se sont organisés de façon de plus en plus favorable aux véhicules motorisés, au détriment des modes de transport actif et collectif. Graduellement, des ménages se sont donc surmotorisés.

La possession d'une automobile, objet offrant un sentiment de liberté pour certaines personnes, est une contrainte nécessaire à d'autres. Pour certaines personnes les conditions permettant de se déplacer facilement en ville et autrement qu'en véhicule automobile ne sont pas réunies, ce qui peut complexifier l'accès au logement, à l'emploi, à l'éducation, aux services publics. Ces contraintes peuvent aussi affecter l'autonomie des gens et leurs liens sociaux, ce qui peut causer des conséquences importantes sur leur santé, leurs finances personnelles, leur qualité de vie et la conciliation famille-travail-études. **Cette situation de déficit de mobilité est un facteur important d'isolement social et de pauvreté et s'inscrit dans un cercle vicieux d'exclusion.** Bien que plusieurs personnes aient le choix entre diverses options de transport et peuvent opérer un changement vers un mode actif ou collectif, d'autres, souvent marginalisées, ont accès à une offre limitée et peu fonctionnelle.

[1] Lavolette, J. (2020). L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences. (Rapport final de recherche – Partie I). Fondation David Suzuki. <https://fr.davidsuzuki.org/publication-scientifique/letat-de-lautomobile-au-quebec-constats-tendances-etconsequences/>

D'autre part, collectivement, le recours excessif à l'automobile entraîne des conséquences négatives importantes sur **l'environnement, la qualité de vie, la santé, la sécurité, la culture, le budget des ménages et l'économie**. Ces impacts affectent les ménages différemment selon les facteurs d'inégalité sociale et de localisation résidentielle.

Les transformations requises pour prévenir et réduire la surmotorisation doivent donc être effectuées de façon efficace, mais aussi équitable et adaptée à la réalité et aux moyens d'actions des différents quartiers et de leurs populations, et ce, afin d'éviter d'exacerber les iniquités de mobilité et sociales.

Pour agir sur la surmotorisation, il importe donc de prendre en compte les individus dans le contexte qui leur est propre, en considérant leurs capacités et leurs aspirations. La diminution de la possession et l'utilisation de la voiture est possible si la problématique est directement ciblée, de préférence avec les individus et selon les recherches existantes. À l'échelle des ménages, des facteurs structurels, sociodémographiques et psychosociaux influencent la possession et l'utilisation d'un ou plusieurs véhicules personnels. À l'échelle collective, les environnements politique, économique, bâti, social, culturel et technologique façonnent la surmotorisation.

Plusieurs leviers existent pour les actrices et acteurs de quartier et leurs partenaires pour agir à leur échelle et répondre concrètement aux défis des secteurs ou segments de population ciblés (mobilisation, incitatifs, compétences de mobilité, symbolique, aménagement, réglementation et tarification). Ces leviers peuvent être utilisés de façon complémentaire ou indépendante aux interventions déployées à d'autres échelles d'intervention (individus, employeurs, quartiers, arrondissements, municipalité, gouvernement provincial et fédéral) afin de fournir des solutions adaptées à la diversité des quartiers et permettre une réelle indépendance à la voiture individuelle.

Le cadre de référence, co-construit par des actrices et acteurs en mobilité à Montréal, est un outil compatible avec la vision de Montréal 2030 pour conscientiser et structurer des actions permettant d'atteindre des objectifs d'amélioration de la sécurité routière, de l'environnement, de la qualité de vie et de la santé des ménages, et ce, en contribuant à accroître l'abordabilité de la ville et à réduire les iniquités sociales et de mobilité entre les différents ménages et territoires montréalais.



Grille synthèse du cadre de référence :

1. S'INFORMER SUR LA SURMOTORISATION

Argumentaire sur la dépendance à l'automobile comme cause de la surmotorisation et sur les déficits de mobilité

IMPACTS négatifs de la motorisation

Environnement et territoire – Qualité de vie – Santé – Sécurité – Culture – Budget des ménages – Économie

* Ces impacts ne sont pas vécus équitablement par toutes et tous

EFFETS attendus de la réduction de la surmotorisation

Environnement — Qualité de vie et santé – Économie

* Ces effets sont inéquitables sur le territoire

2. RÉALISER, BONIFIER OU VALIDER UN DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ

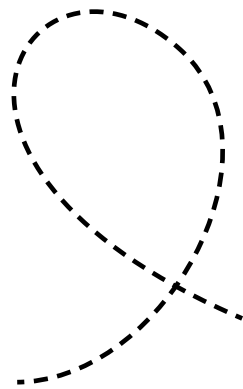
Présentation des facteurs de motorisation et des environnements qui influencent la possession et l'utilisation de véhicules personnels.

FACTEURS DE MOTORISATION qui influencent les ménages	Structurels	Densité des quartiers; Accès au stationnement; Accès à des options pour se déplacer; Qualité des options de transport actif et collectif; Contraintes à l'automobile; Aménagement de la rue; Accès à un véhicule privé; Accès aux destinations; Accès au financement.
	Sociodémographiques	Revenu du ménage; Nombre de personnes dans le ménage; Composition du ménage; Statut de travail ou d'études; Niveau d'éducation des personnes; Genre; Appartenance culturelle; Âge; Limitations fonctionnelles; Situations de handicap.
	Psychosociaux	Attitudes; Normes sociales; Symbolique; Perception de contrôle; Habitudes de déplacement; Biais cognitifs; Compétences de mobilité.
ENVIRONNEMENTS qui façonnent la surmotorisation	Politique	Réglementation; Politiques municipales et plan d'action; Participation citoyenne; Gouvernance participative; Positionnement des personnes en situation de pouvoir.
	Économique	Marché de l'emploi; Marché du logement; revenus et inégalités sociales; Financement et subventions; Prix relatif des biens et services; Économie locale.
	Bâti	Aménagement des quartiers; Réseaux de transport; Habitations et logements
	Social	Sentiment de sécurité; Engagement, mobilisation et participation citoyenne; Normes sociales et conventions.
	Culturel	Vision et représentation de la réalité; Diversité des formes d'expression par les citoyennes et citoyens.
	Technologique	Technologies de l'information; Innovation sociale

3. CONCEVOIR DES ACTIONS

Proposition de principes et leviers d'action pour agir sur la surmotorisation à l'échelle des quartiers.

PRINCIPES pour guider l'action	Empathie – Équité – Inclusion – Transparence – Adaptabilité	
LEVIERS pour agir à l'échelle des quartiers	Mobilisation	Plaidoyer auprès des paliers municipaux, provinciaux et fédéraux; S'organiser en groupe; Influencer
	Incitatifs	Implanter des incitatifs chez les grands générateurs de déplacements; Offrir des incitatifs financiers
	Compétences de mobilité	Développer les compétences pour le transport actif à l'année; Faciliter l'accès au matériel pour le transport actif; Accompagner pour faciliter l'utilisation des transports collectifs; Partager l'information aux bonnes personnes, au bon moment; Informer sur le coût réel.
	Symbolique	Créer un sentiment de fierté et nourrir un sentiment d'appartenance; Créer des liens dans le voisinage; Valoriser le mode de vie sans ou avec moins de voitures.
	Aménagement	Réallouer l'espace dédié à l'automobile; Sécuriser des rues.
	Réglementation et tarification	Agir sur les stationnements; Offrir des services de proximité; Faciliter l'autopartage.



**TRANSITION
EN ■ ■ ●
COMMUN**

transitionencommun.org