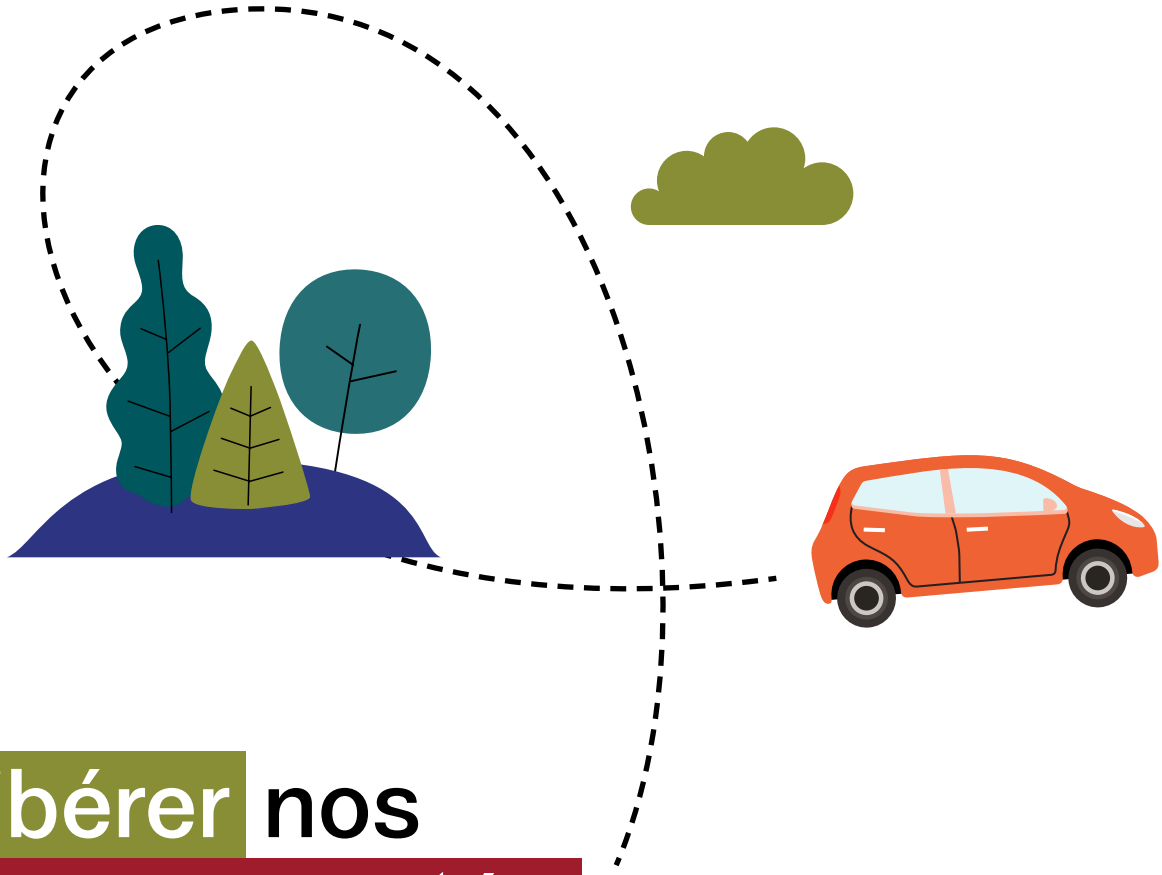
TRANSITION EN COMMUN

Voie de sortie



Libérer nos communautés de la dépendance à l'automobile

CADRE DE RÉFÉRENCE

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

Table des matières

Résumé 4

Glossaire 9

Introduction 12

1. Objectifs, publics cibles et méthodologie 14

S'informer sur la surmotorisation 18

2. Dépendance à l'automobile : cause d'une surmotorisation 19
3. Déficit de mobilité et inégalités sociales 23
4. Impacts de la motorisation 26
5. Effets attendus de la réduction de la surmotorisation 32

Réaliser, bonifier ou valider un diagnostic de mobilité 36

6. Facteurs d'influence de la motorisation des ménages 37
7. Environnements qui influencent la surmotorisation 42

Concevoir des actions 52

8. Principes pour guider l'action 53
9. Leviers pour agir à l'échelle des quartiers 55

Conclusion 69

Annexe 1 70

Notes de fin de page 72

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.

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

Credit photo : iStock.com/lechatnoir

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.

Glossaire

Accessibilité : La possibilité d'accéder à un lieu, à un service ou à une ressource. L'accessibilité peut être financière, spatiale, temporelle, culturelle et liée aux capacités physique et cognitive, etc[2,3]

Accessibilité universelle : Le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.[4,5]

Approche de justice, équité, diversité et inclusion : L'approche de justice, équité, diversité et inclusion est ancrée dans l'analyse critique des besoins et des droits des personnes et de leurs communautés. Cette approche permet de prévenir, de nommer et de répondre aux discriminations et aux différentes oppressions systémiques rattachées aux identités et aux caractéristiques sociales, notamment le genre, la race, la classe ou encore le handicap.

Communautés marginalisées : Les communautés marginalisées font face à des défis spécifiques sur le plan de leur pleine participation à la société. Leur marginalisation peut avoir des sources historiques, sociales ou économiques. Ces communautés peuvent aussi être pénalisées à cause de discriminations rattachées à l'âge, l'origine ethnique, un handicap, une situation économique désavantageuse, l'identité de genre, l'orientation sexuelle, la nationalité, la religion, le statut transidentitaire, etc.

Diversité : « La diversité se rapporte aux conditions, aux modes d'expression et aux expériences de différents groupes définis par l'âge, le niveau d'éducation, l'orientation sexuelle, la situation ou les responsabilités de parent, le statut d'immigration, le statut autochtone, la religion, la situation de handicap, la langue, la race, le lieu d'origine, l'origine ethnique, la culture, la situation socioéconomique et d'autres attributs ».[6]

Équité : L'équité permet d'accéder à une égalité réelle dans une situation inégalitaire, afin que toute personne, quelle que soit son identité, soit traitée de manière juste. L'équité garantit le juste traitement, un accès égal aux opportunités et veille à ce que les mécanismes d'affectation des ressources et de prise de décision sont justes pour toutes et tous et qu'ils n'introduisent pas de discrimination en fonction de l'identité.[7]

Équité territoriale : L'équité territoriale est une « configuration géographique qui assurerait à [tout le monde] les mêmes conditions d'accès aux biens et aux services d'intérêt général, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport, de l'accès aux services sociaux et de santé, à l'éducation ou à la culture, voire à l'emploi et aux divers avantages de la vie en société. » [8]

Inclusion : L'inclusion réfère à un environnement où toutes les personnes se sentent respectées dans toute leur diversité, de manière équitable, tout en ayant accès aux mêmes possibilités. L'inclusion exige une identification et une élimination des obstacles venant nuire à la participation et à la contribution des personnes. À cela s'ajoutent une ouverture d'esprit et une compréhension envers différentes communautés, réalités, opinions et perspectives.[9]

Mobilité : La mobilité est un concept regroupant l'ensemble des considérations liées au déplacement des personnes, dont leur capacité à se déplacer. La mobilité permet aux individus d'accéder aux services et activités essentiels et constitue en cela un aspect important de l'épanouissement des individus ainsi qu'un vecteur d'équité sociale, se comparant à d'autres besoins fondamentaux.[10]

Mobilité durable : La mobilité durable réfère à la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports.[11]

Mobilité résidentielle : La mobilité résidentielle désigne, de manière large, le changement de lieu de résidence d'un ménage à l'intérieur d'un bassin de vie. La mobilité résidentielle s'inscrit dans la longue durée (en comparaison aux formes réversibles que sont la mobilité quotidienne et le voyage) et se déroule sur de courtes distances. Ainsi, elle remet rarement en question l'organisation de la vie quotidienne, en matière d'emploi, de lieux fréquentés pour les achats et les loisirs, de lien social, etc.[12]

Parking Cash Out : Le Parking Cash Out est une mesure déployée par les employeurs qui vise à traiter de manière équitable tout le personnel, peu importe le mode de transport choisi pour se rendre au travail. Typiquement, elle prend la forme d'une indemnité monétaire équivalente à la valeur d'un stationnement pour les personnes n'utilisant pas un stationnement offert gratuitement ou à rabais à celles se déplaçant en voiture.[13]

Personne en situation de handicap : Une personne est en situation de handicap lorsqu'elle rencontre des obstacles à la réalisation de ses activités de la vie courante, par exemple pour se déplacer, suivre une formation ou travailler. La situation de handicap peut évoluer au cours de la vie d'une personne et être variable selon les obstacles qu'elle rencontre ou non dans son environnement pour réaliser ses activités. Une situation de handicap est donc la non-réalisation ou la réalisation partielle des habitudes de vie d'une personne.[14]

Transport actif : Le transport actif consiste à utiliser sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à un autre. Il inclut tous les déplacements à pied, à vélo, en trottinette, en planche à roulettes, en patins à roulettes, etc., donc qui ne sont pas motorisés.[15]

Transport en commun : Le transport en commun est un système de transport mis à la disposition du public dont les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance, il est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue.[16]

Transport collectif : Le transport collectif englobe le concept de transport en commun, ainsi que l'autopartage, le vélo partage et le covoiturage.[17]

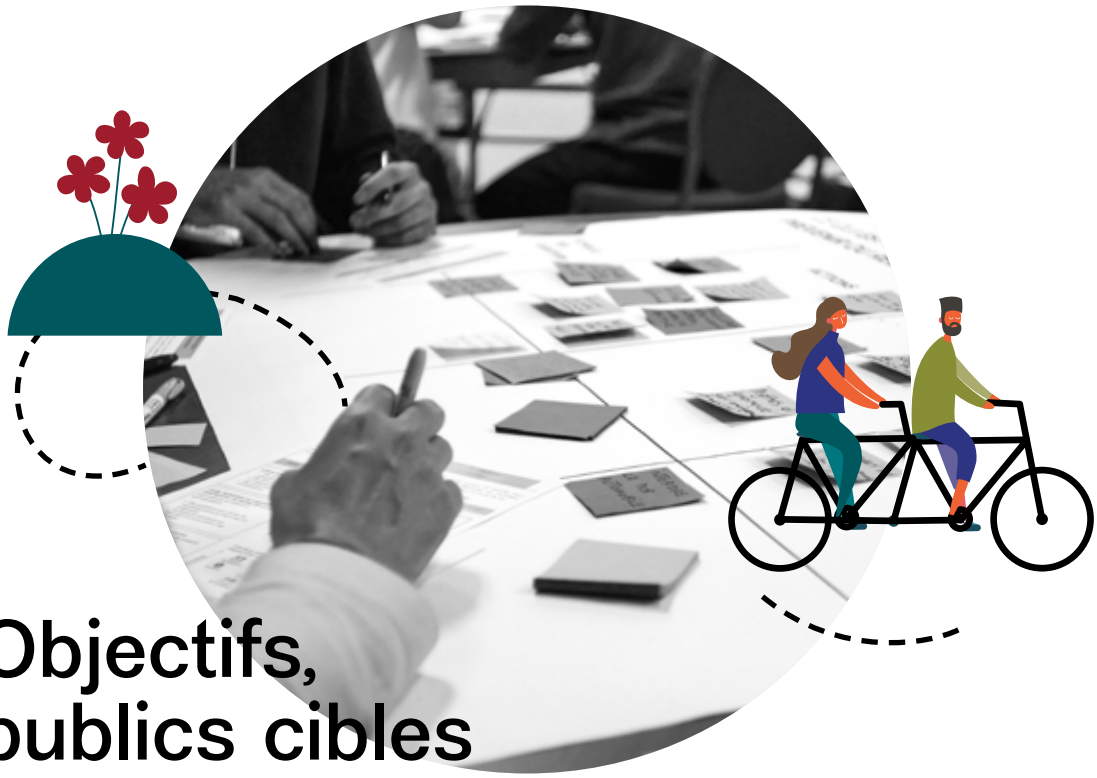
Transition socio-écologique : « La transition socio-écologique pourrait se définir comme le passage de l'état actuel du système à un état socialement plus juste, inclusif et écologiquement viable, rendu possible grâce à une transformation de nos pratiques démocratiques, de nos modes de production, de consommation, de vivre ensemble et de nos représentations (récits), et s'appuyant sur l'établissement de rapports sociaux porteurs de justice sociale et d'inclusion. »[18]

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.

Introduction

La Ville de Montréal s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 55 % d'ici 2030 par rapport à ses émissions de 1990, à atteindre la carboneutralité en 2050, à réduire à zéro le nombre de collisions routières avec décès ou blessures graves par année d'ici 2040 et à offrir à l'ensemble de la population des milieux de vie sécuritaires et de qualité, ainsi qu'une réponse de proximité à leurs besoins. Pour y parvenir, des actions sont planifiées et mises en œuvre pour améliorer les réseaux de transport en commun, augmenter l'espace dédié au transport actif, électrifier les moyens de transport, mieux aménager l'environnement urbain, redistribuer l'espace public plus équitablement, réduire les déplacements motorisés et les distances de déplacement, mettre à contribution la société civile dans le développement de nouveaux milieux de vie, etc. Toutefois, trop peu d'actions sont spécifiquement conçues pour réduire la possession de véhicules privés alors que « la possession automobile favorise grandement son utilisation au détriment des autres modes de transport et influence plusieurs autres aspects des comportements de mobilité. »[19]

Le Groupe de travail sur la démotorisation de Transition en Commun (TeC) présente donc un cadre de référence aligné avec la vision portée par Montréal 2030, pour accompagner les actrices et acteurs de quartier à agir sur la possession automobile des ménages montréalais. Ce cadre de référence se subdivise en trois grandes parties. Dans un premier temps, il présente de l'information sur la situation de la dépendance à la voiture et de la surmotorisation (section 2), les déficits de mobilité (section 3), les impacts de la surmotorisation (section 4) et les effets anticipés de sa réduction (section 5). Par la suite, les facteurs favorisant la motorisation des ménages (section 6) et les environnements qui influencent collectivement la possession automobile (section 7) sont présentés pour permettre aux actrices et acteurs de quartier de réaliser, bonifier ou valider un diagnostic de mobilité (ou autre document d'analyse préexistant) articulé afin de prévenir et réduire la surmotorisation. Finalement, la troisième partie porte sur la conception d'actions pour agir directement sur la prévention et la réduction de la surmotorisation des ménages en présentant des principes pour guider l'action (section 8) et des leviers pour agir (section 9).



1. Objectifs, publics cibles et méthodologie

Le cadre de référence et les actions qui en découlent s'inscrivent dans une vision de la mobilité pour une transition socio-écologique qui intègre la réduction de la motorisation comme une finalité des actions en mobilité à l'échelle des quartiers montréalais. Il vise à ce qu'à terme, le nombre de véhicules immatriculés plafonne ou diminue dans tous les quartiers de Montréal, contribuant ainsi de façon notable à l'atteinte des objectifs climatiques de la Ville en plus d'améliorer la sécurité, la qualité de vie et la santé des ménages. Les transformations requises sont implantées de façon à accroître l'abordabilité de la ville et à réduire les iniquités sociales et de mobilité entre les différents ménages et territoires montréalais.

But ultime du cadre : Réduire la surmotorisation à Montréal en établissant des approches ancrées dans les quartiers, équitables et adaptées aux besoins de déplacements des ménages pour faciliter l'appropriation du sujet et le passage à l'action des actrices et acteurs de quartier.

Objectif de ce cadre : Établir les paramètres permettant d'accompagner les actrices et acteurs de quartier pour concevoir et déployer des projets visant à réduire le nombre de voitures immatriculées à Montréal en favorisant l'indépendance à la voiture des ménages à l'échelle des quartiers et en valorisant ce mode de vie.

Credit photo : Antoine St-Germain

Objectifs spécifiques :

Outiller

Outiller les actrices et acteurs de quartier pour concevoir et déployer des actions concrètes

Conscientiser

Partager un message concerté et rassembleur avec les actrices et acteurs de quartier et leurs partenaires pour susciter une prise de conscience du besoin.

Structurer l'action

Offrir une approche validée, structurée et concertée pour :

- Réaliser, bonifier ou valider un diagnostic de mobilité (ou autre document d'analyse préexistant) articulé autour de la surmotorisation.
- Concevoir des actions d'expérimentation et de mise à l'échelle selon les besoins spécifiques des quartiers.
- Susciter l'intérêt des bailleurs de fonds et des actrices et acteurs de quartier pour le financement de projets.

Publics cibles

Ce cadre de référence s'adresse aux actrices et acteurs de quartier ainsi qu'à leurs partenaires qui veulent entreprendre des démarches pour prévenir et réduire la surmotorisation :

- Tables de quartier
- Organismes communautaires
- Groupes de femmes
- Groupes citoyens
- Autres organisations de la société civile : OBNL
- Institutions de santé
- Institutions scolaires et d'enseignement
- Entreprises privées, dont les commerces
- Élues et élus municipaux et d'arrondissement
- Fonctionnaires de la ville-centre et d'arrondissements

Méthodologie

Le cadre de référence a été co-construit par les membres du groupe de travail sur la démotorisation de Transition en Commun à partir de leurs expertises, expériences et connaissances. Dans une volonté que ce cadre de référence réponde aux besoins réels des actrices et acteurs de quartier, cinq rencontres de consultation et d'information ont eu lieu avec 70 personnes représentant plus de 20 organisations de la société civile et des services de la Ville de Montréal (annexe 1) afin d'y inclure leurs expertises, leurs expériences et leurs vécus.

Limites du cadre de référence

- Bien que les impacts de la surmotorisation soient présents dans l'ensemble de la province du Québec, la portée de ce cadre de référence est centrée sur le territoire de la Ville de Montréal et les réalités de ses multiples quartiers.
- Bien que les actions requises pour prévenir et réduire la surmotorisation à Montréal se situent à toutes les échelles d'intervention (municipales, provinciales et fédérales), le cadre de référence met de l'avant l'importance d'agir et les leviers d'action à l'échelle des quartiers.
- Bien que l'approche de justice, d'équité, de diversité et d'inclusion soit centrale au cadre de référence, plusieurs actions permettant de réduire les déficits de mobilité ont été exclues si elles ne visent pas directement la prévention et la réduction de la surmotorisation comme effet ultime.

  Certaines actions, par exemple la tarification sociale du transport en commun, sont nécessaires pour réduire les iniquités de mobilité des personnes en situation de faible revenu et de pauvreté, toutefois cette mesure ne permet pas de réduire directement la possession de véhicules personnels puisque les coûts qui y sont associés seront toujours plus élevés que ceux pour l'utilisation du transport en commun.

- Bien que la taille des véhicules soit en enjeu social, environnemental et économique important en mobilité, cet élément n'est pas abordé dans cet outil puisque ce dernier vise à réduire le nombre de véhicules dans son ensemble, peu importe leur taille. Équiterre a particulièrement bien documenté l'enjeu de la taille des véhicules et porte différentes actions en ce sens.[20]

S’informer sur la surmotorisation

Cette partie du cadre de référence présente les causes et les impacts de la surmotorisation ainsi que sur les effets anticipés des actions pour la prévenir et la réduire.

2. Dépendance à l'automobile : cause d'une surmotorisation

Partout au Québec, incluant à Montréal, une dépendance à l'automobile individuelle a été construite et normalisée. « 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. »[21]

Cette dépendance à l'automobile et sa valorisation se manifestent, entre autres, par une augmentation du nombre de véhicules immatriculés plus rapide que la croissance de la population. En effet, entre 1990 et 2017, le nombre de véhicules à usage personnel immatriculés a augmenté de 25 % alors que la population montréalaise a augmenté de seulement 11,3 %.[22] En 2001, pour 1 000 personnes habitant sur l'île de Montréal, il y avait 346 véhicules de promenade, alors qu'en 2021 il y en avait 392. Si le nombre de véhicules avait augmenté au même rythme que la population montréalaise, entre 2001 et 2021, il y aurait 85 500 véhicules de moins sur l'Île en 2021, soit 11% de moins.[23]

Credit photo : iStock.com/NicolasMcComber

Proportion des ménages montréalais possédant 0 à 3 autos et plus en 2008 et 2018

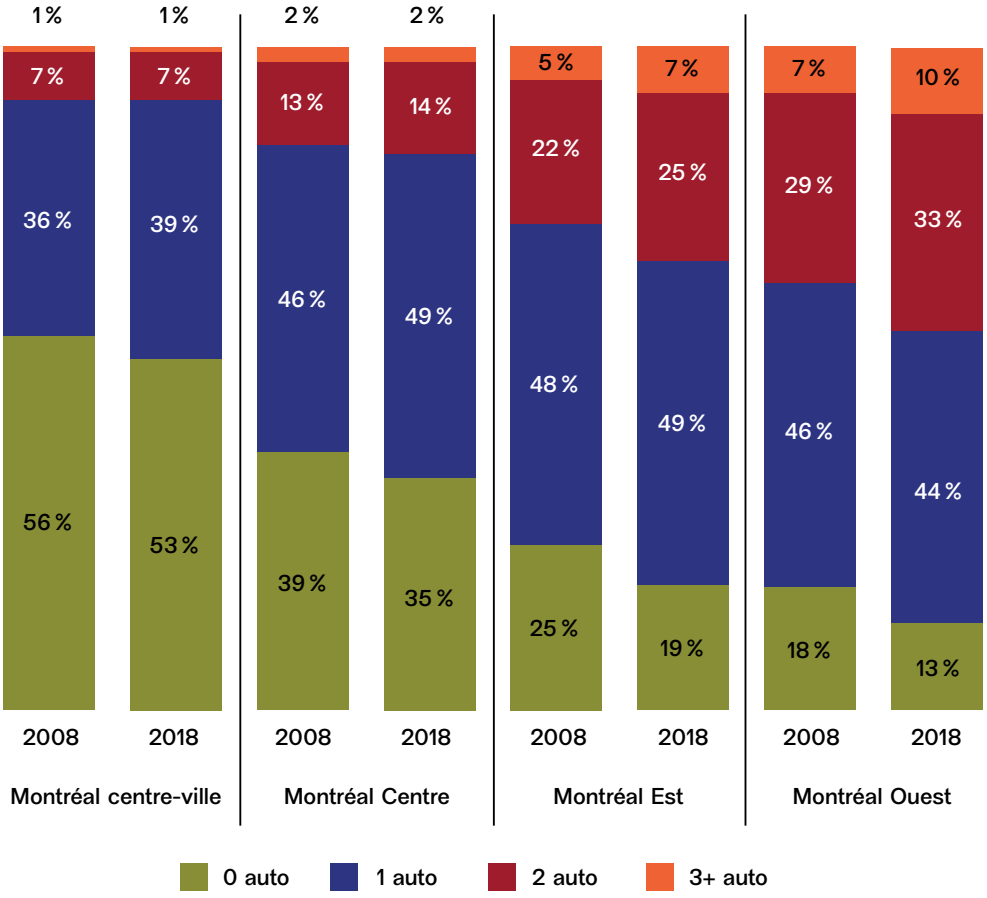


Figure 1

Proportion des ménages selon le nombre de véhicules possédés

(Source : ARTM, 2008[24], 2018[25] et Traitement des données par Jérôme Laviolette)

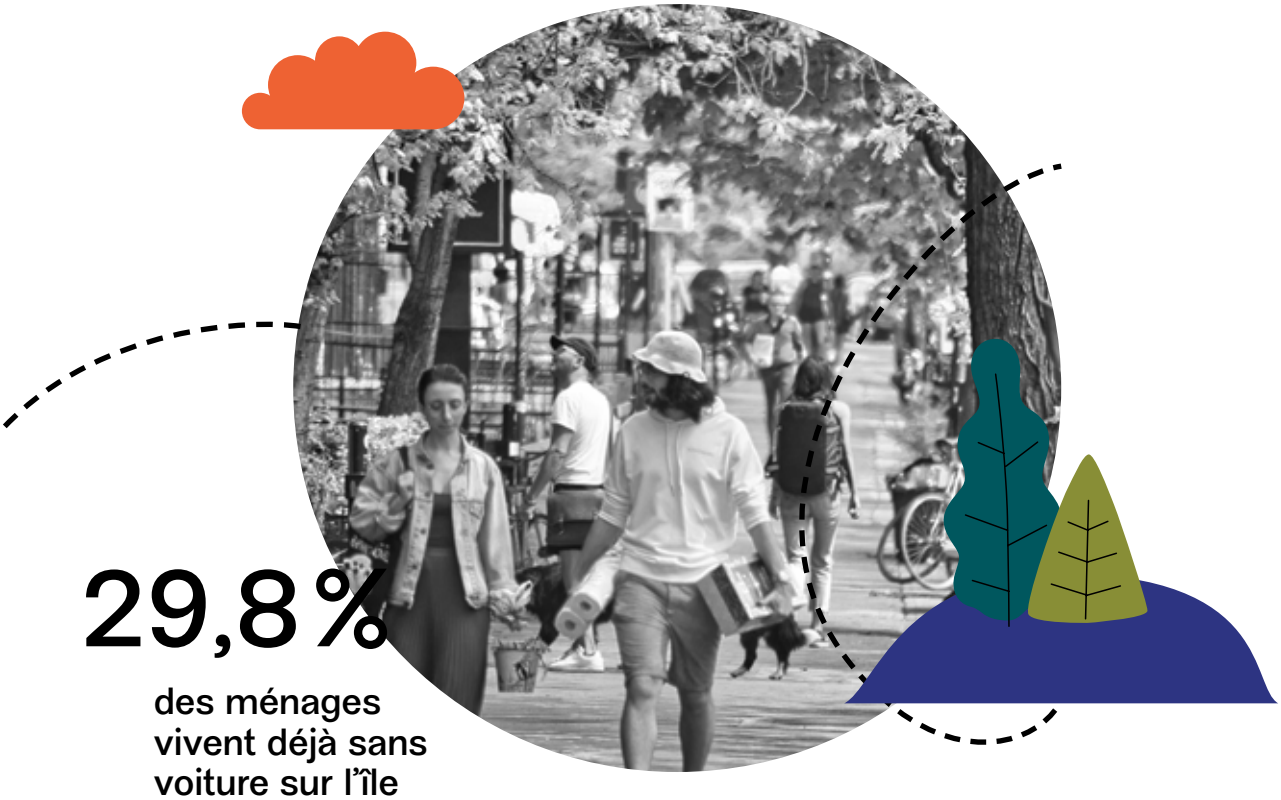
La possession et l'utilisation de la voiture personnelle sont certes justifiées dans certains contextes, pour certains types de déplacements et pour certaines personnes. Il est indéniable que les options de mobilité ne sont pas offertes équitablement sur l'ensemble du territoire montréalais en fonction des besoins des ménages. Par exemple, une femme monoparentale, mère de deux enfants d'âge scolaire, habitant un quartier excentré de l'île et ayant un lieu de travail loin de son domicile, parfois difficilement accessible en transport actif et collectif, n'aura pas les mêmes besoins de mobilité qu'un jeune homme habitant seul dans un quartier central à proximité d'une station de métro et travaillant au centre-ville. Un autre exemple est celui des personnes en situation de handicap ou leurs proches aidants, plus particulièrement les femmes, qui sont souvent contraintes d'utiliser leur voiture étant donné le manque d'intégration du principe d'accessibilité universelle dans les services et les infrastructures, le manque de civisme envers les personnes qui utilisent des aides à la mobilité, les difficultés à se déplacer en famille dans les transports adaptés généralement considérés insuffisants, le harcèlement de rue, etc.

Que cette dépendance soit le résultat de phénomènes structurels, culturels, psychologiques, sociodémographiques, économiques, d'un manque de compétences et de connaissances des individus ou encore de l'intersection de plusieurs de ces phénomènes, elle se traduit par une croissance, année après année, du taux de possession automobile des ménages. En parallèle, les villes et les services se sont organisés de façon de plus en plus favorable aux véhicules motorisés, au détriment des modes de transport actif et collectif. Au fil des années, des ménages se sont donc surmotorisés.

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.

CAPSULE : Recherche historique : Il y avait un monde avant l'automobile et il a longtemps résisté — CÉRSÉ[1] et Solon

[1] Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté



29,8 %

des ménages vivent déjà sans voiture sur l'île de Montréal.

Cette surmotorisation a de nombreux impacts négatifs sur l'environnement, la qualité de vie, la santé, la sécurité, la culture, le budget des ménages et l'économie (voir la section 4). D'ailleurs, la réduction du nombre de voitures et de l'espace qui lui est consacré sont requis pour atteindre les objectifs climatiques de la Ville et améliorer la qualité de vie des ménages, comme présenté à la section 5.

Malgré la dépendance à l'automobile et la surmotorisation qui en découle, 29,8 % des ménages vivaient déjà sans voiture sur l'île de Montréal en 2018.[26] D'autres veulent s'en départir, selon le sondage de mobilité de la Ville de Montréal où 20 % des personnes répondantes et possédant un véhicule ont affirmé vouloir réduire le nombre de voitures qu'elles possèdent.[27]

Pour que la prévention et la réduction de la surmotorisation puissent se concrétiser, il est nécessaire d'apporter des changements à l'aménagement des quartiers, à l'offre de services de transport actifs et collectifs, à la répartition équitable des ressources de mobilité, aux compétences de mobilité de la population et aux représentations sociales de la mobilité. Ces leviers seront abordés à la section 9. Pour que la prévention et la réduction de la surmotorisation soit juste et équitable, elle doit être planifiée pour toutes et tous et inclure des mesures adaptées pour les groupes marginalisés.

Credit photo : iStock.com/Wirestock

3. Déficit de mobilité et inégalités sociales

La possession d'une automobile, objet offrant un sentiment de liberté pour certaines personnes, est une contrainte plus ou moins nécessaire à d'autres, que ce soit pour accéder aux emplois, aux services, aux loisirs, aux proches ou pour répondre aux responsabilités familiales et à la norme de son groupe social. La dépendance à l'automobile est pour les ménages une charge financière importante et représente un effort organisationnel considérable.[28]

En effet, toutes les personnes ne sont pas égales sur le plan de la mobilité et plusieurs facteurs d'inégalités sont présents. Certains sont d'ordre personnel comme le genre, l'âge, les capacités physiques ou cognitives, le revenu, l'origine ethnique, la religion, la nationalité; d'autres sont d'ordre spatial comme l'accessibilité, la localisation des biens et services et l'ancrage résidentiel; et d'autres encore concernent l'organisation des déplacements, comme l'accès à l'information, l'accessibilité à l'emploi, la mobilité résidentielle, les horaires atypiques et les contraintes liées aux soins et activités des enfants. Bien que plusieurs personnes à Montréal aient le choix entre diverses options de mobilité et peuvent opérer un changement vers un mode de transport actif ou collectif, pour certaines personnes, souvent marginalisées, ces choix sont limités et peu fonctionnels.

Credit photo : Google Earth 2022

Lorsque les conditions permettant de se déplacer facilement en ville ne sont pas réunies, cela entraîne un déficit de mobilité. Ce fait a des conséquences sur l'accès au logement, à l'emploi, à l'éducation et aux services. Il peut également affecter l'autonomie des gens[29] et leurs liens sociaux, ce qui a des conséquences importantes sur leur santé, leurs finances personnelles, leur qualité de vie et la conciliation famille-travail-études[30]. À Montréal, le prix des logements tend à être légèrement plus élevé dans les secteurs avec une offre de mobilité plus grande et plus diversifiée, ils sont donc moins accessibles pour les personnes marginalisées en situation de faible revenu et de pauvreté pour qui il est difficile de trouver un lieu de résidence qui concorde avec leurs aspirations de mobilité. Ce déficit de mobilité est un facteur important d'exclusion sociale et de pauvreté qui s'inscrit dans un cercle vicieux d'exclusion.[31]

Les personnes immigrantes, racisées, à mobilité réduite, âgées, en situation de faible revenu et de pauvreté ainsi que les femmes et les jeunes vivent plus fortement les impacts négatifs de la dépendance à l'automobile à laquelle elles sont contraintes. Il est démontré que les quartiers périphériques de la métropole sont moins bien desservis par les aménagements et les équipements requis pour faciliter les déplacements sans automobiles, soit les quartiers où vivent une forte proportion de personnes immigrantes et racisées.[32] Les femmes sont aussi plus nombreuses à vivre des contraintes de mobilité, car elles utilisent davantage les transports en commun et portent une plus grande charge des responsabilités familiales demandant des chaînes de déplacements complexes.[33] Les personnes à mobilité réduite, quant à elles, sont confrontées à des offres de mobilité et des lieux de services non accessibles universellement ainsi que des discriminations véhiculées dans les services, les programmes, les aménagements, les communications et les attitudes des personnes.

Cela se perçoit aussi dans les données sur la possession de permis de conduire. L'Enquête Origine-Destination de 2018, sur l'île de Montréal, indique que la possession d'un permis de conduire est plus faible chez les individus (de 17 ans et plus) vivant au sein d'un ménage dont le revenu est de moins de 30 000 $: 56,4 % contre 78,1 % pour l'ensemble de la population. De plus, la proportion de ménages avec un revenu inférieur à 30 000 $ qui ne possède pas de voiture est de 59 % contre 29,8 % pour l'ensemble des ménages. Les personnes de 17 ans et plus avec une incapacité physique ou intellectuelle permanente ont un taux de possession de permis de conduire de 30 % contre 80 % pour les individus n'en ayant pas.[34]

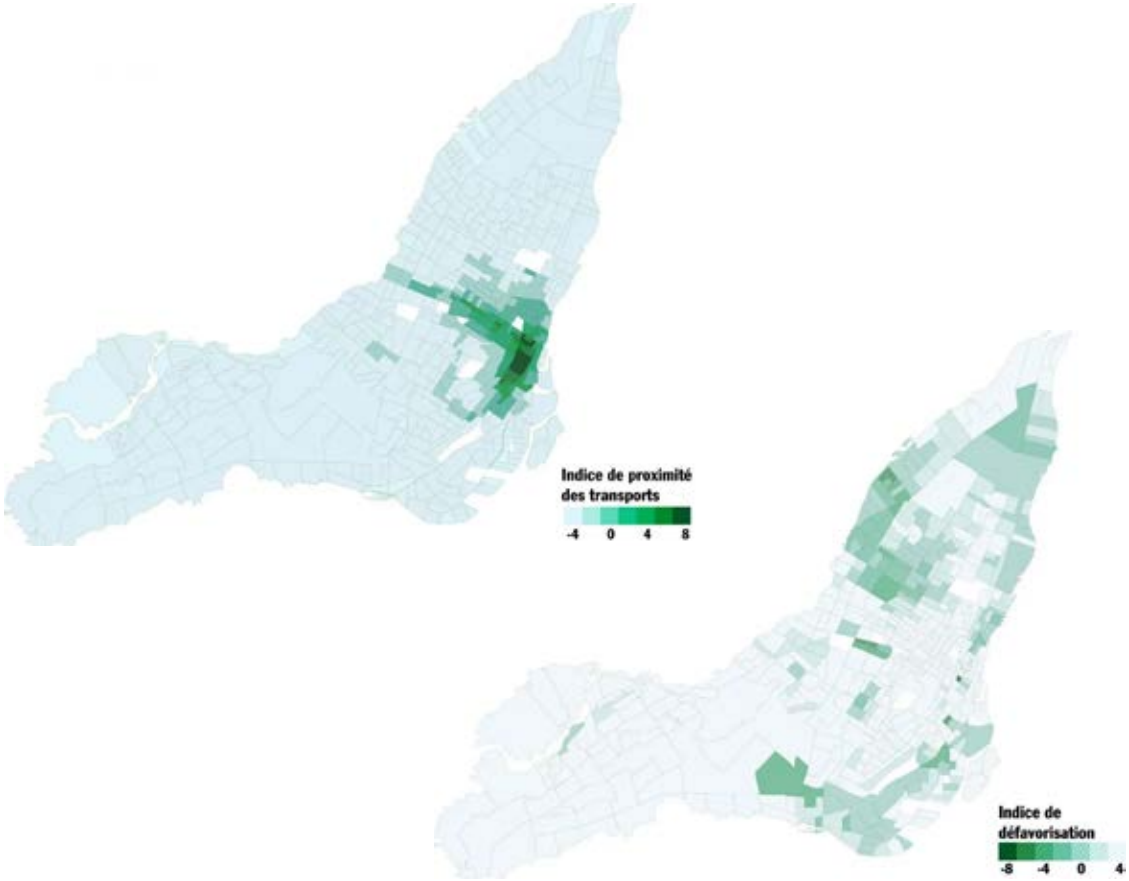


Figure 2

L'indice de proximité des transports et l'indice de défavorisation matérielle et sociale à Montréal

(Ferraris, F. S. (2016, 12 déc.). Transport collectif : les enfants pauvres de la mobilité. Le Devoir.)

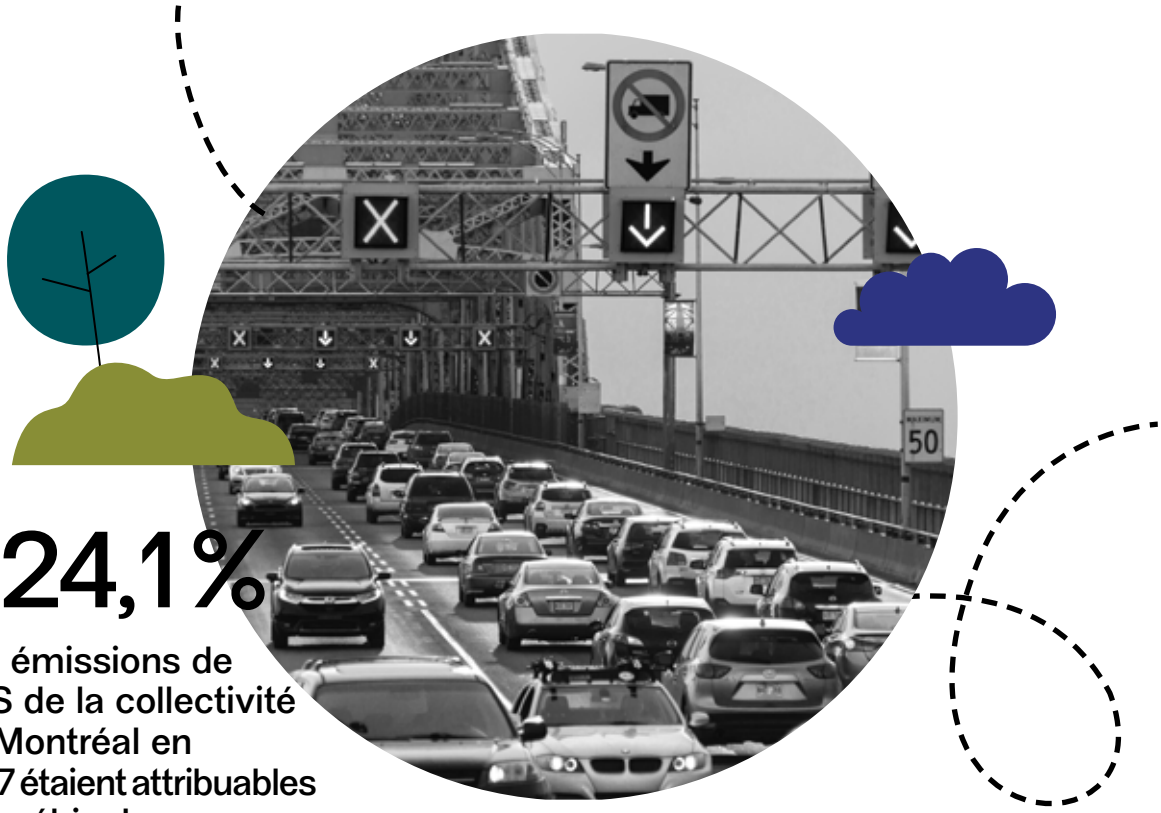
Pour ces personnes vivant un déficit de mobilité, un effort organisationnel supplémentaire est souvent nécessaire pour se déplacer, ce qui peut conduire à l'isolement social. La réduction des déficits de mobilité est donc une question incontournable qui doit être prise en compte lorsque des actions pour prévenir et réduire la surmotorisation sont planifiées. Il importe de considérer les individus dans le contexte de mobilité qui leur est propre en considérant les contraintes et opportunités particulières. Les transformations requises pour prévenir et réduire la surmotorisation, situées dans des échelles, des relations et des services de proximité, doivent se faire de façon efficace, mais aussi équitable et adaptée à la réalité et aux moyens d'action des différents quartiers et de leurs communautés. Les sections 6 à 9 orienteront les actrices et acteurs de quartier à inclure des principes d'actions et des réflexions à l'échelle des ménages et de la collectivité permettant de tenir compte des déficits de mobilité dans leurs actions.

4. Impacts de la motorisation

Collectivement, la dépendance d'une part importante de la population à la possession et à l'utilisation d'un véhicule individuel 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.[35] Mais la majorité de ces impacts sont systémiques. C'est-à-dire qu'une personne effectuant un déplacement avec son automobile une journée donnée ne génère pas à elle seule toutes ces conséquences. Elles sont le résultat à la fois de la somme des comportements individuels dans le temps et l'espace, mais aussi des décisions gouvernementales et collectives en matière d'aménagement du territoire et de développement des systèmes de transport.

Il importe aussi de comprendre que ces conséquences ne sont pas vécues équitablement par toutes et tous, car elles peuvent affecter les ménages différemment selon les facteurs d'inégalité sociale (dépendance à la voiture, revenu, genre, âge, handicap, etc.) et de localisation résidentielle (quartiers plus défavorisés, localisés à proximité des axes routiers majeurs et plus difficilement accessibles en modes de transport actifs et collectifs).

Credit photo : AdobeStock/merrymuuu



24,1%

des émissions de GES de la collectivité de Montréal en 2017 étaient attribuables aux véhicules personnels

4.1. Environnement et territoire :

- Une part importante, soit 24,1%, des émissions de GES de la collectivité [2] de Montréal en 2017 étaient attribuables aux véhicules personnels, de leur fabrication jusqu'à leur utilisation en incluant l'approvisionnement en carburant.[36]
- L'étalement urbain à Montréal a connu une croissance depuis 1951.[37]
- La construction de routes, de stationnements et l'étalement urbain causent :
  - Des pertes de terres agricoles;
  - L'imperméabilisation des sols[38] et une augmentation des inondations;
  - Des pertes d'habitats et d'écosystèmes;[39]
  - La création d'îlots de chaleur.[40]

[2] Les émissions de la collectivité de Montréal incluent celles des ménages, des gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que la formation de capital.

Credit photo : Marc Bruxelle, Dreamstime.com

4.2. Qualité de vie et santé :

- L'utilisation de l'automobile favorise la sédentarité, laquelle a des impacts significatifs sur la santé physique (ex. : diabète, maladies cardiovasculaires, etc.).[41]
- Le trafic est une source de stress pour les automobilistes, les autres individus sur la route et les personnes vivant à proximité des axes routiers.
- Le transport routier est la principale source de bruit environnemental au Québec.[42]
- En 2022, 33 jours de mauvaise qualité de l'air ont été enregistrés à Montréal, dont 4 jours de smog.[43]
    - L'augmentation de l'utilisation de la voiture en solo pour les déplacements, à la suite de la reprise des activités économiques et sociales après la pandémie de COVID, a grandement contribué à cette hausse des jours de mauvaise qualité de l'air.[44]
- En 2022, la sous-région météorologique Île de Montréal – Est a connu le plus grand nombre de jours avec une qualité de l'air qualifiée de « mauvaise », soit pendant 15 jours de l'année, selon l'indice de la qualité de l'air (IQA).[45]
- La pollution atmosphérique cause aussi plusieurs problèmes de santé respiratoires et cardiaques.[46]
- À Montréal, en 2019, le nombre annuel de décès prématurés liés à la pollution de l'air est estimé à 57 pour 100 000 personnes.[47]
- Actuellement, presque 70 % de l'espace public de voirie est dédié à la voiture à Montréal[48]
    - Ceci diminue la qualité des espaces publics pouvant servir à d'autres usages[49] et impacte davantage les ménages non motorisés.

Credit photo : iStock.com/krblokhin

4.3. Sécurité :

- En 2022, 140 personnes ont été gravement blessées à la suite d'une collision impliquant une automobile et 30 personnes en sont décédées sur le territoire de l'agglomération de Montréal.[50]
    - Le nombre de blessés graves diminue constamment, mais le nombre de décès tend à demeurer stable;
    - Les piétonnes et piétons sont les plus à risque, 72 ont été gravement blessées et 20 sont décédées.
- Depuis 2017, une moyenne annuelle de 18 piétonnes et piétons décède à Montréal.[51]
    - La moitié des piétonnes et piétons qui décèdent ont 65 ans et plus.[52]
- À Montréal, la moitié des hospitalisations résultant de collisions de la route sont des piétonnes et piétons et des cyclistes;[53]
- L'insécurité dans les déplacements en transport actif et collectif est attribuable à la présence significative de voitures, la vitesse des véhicules et les discriminations subies dans les transports actifs et collectifs envers les groupes marginalisés.
    - L'insécurité est perçue différemment selon les groupes de personnes (femmes, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite).
- Selon le dernier rapport de la Sûreté du Québec de 2023, la principale cause des collisions survenues en 2022 est le comportement des automobilistes, dont 32 % sont dues à des excès de vitesse.
    - La Direction régionale de santé publique de Montréal recommande de « d'abord travailler à réduire l'usage de l'automobile, notamment en cessant d'accroître la capacité routière et en favorisant le recours à des modes de transport plus efficaces et plus sécuritaires ».[54]

4.4. Culturel :

- Les infrastructures routières ont des conséquences négatives sur la qualité du paysage et le patrimoine culturel (Ex. : recouvrement de cours d'eau, destructions de lieux emblématiques, pollution visuelle liée à la signalisation, sacrifices de vues sur des espaces naturels, etc.).
- Des médias et autres entreprises culturelles ont une dépendance envers les revenus générés par la publicité automobile.
- L'omniprésence dans l'espace public, médiatique et culturel de l'automobile normalise sa possession et crée :
    - Une marginalisation, voire une dévalorisation, des ménages sans voiture;
    - Une valorisation du succès et de la réussite par la possession d'un véhicule.

4.5. Budget des ménages :

- La dépendance à la voiture favorise les personnes en mesure de se payer une voiture pour accéder à des emplois bien rémunérés ou répondant à leurs aspirations. À l'inverse, elle participe aussi à appauvrir les ménages qui n'ont pas le choix de devoir en posséder une pour accéder à des emplois situés hors des zones desservies par le transport en commun ou des horaires compatibles.
- Le transport privé est le 2e poste de dépense après le logement principal, soit avant l'alimentation[55] :
  - 91% de cette dépense est consacrée au transport privé et seulement 9% au transport public.
- Le coût annuel moyen pour posséder une voiture est de 11000$ (avant la pandémie de COVID-19 et l'inflation) :[56]
  - Ce qui comprend : achat ou location, financement, assurances, immatriculation, permis de conduire, entretien, pneus, dépréciation, essence ou électricité et taxes.
  - Ce qui exclut : stationnements, contraventions, etc.

En comparaison :

- Un titre de transport mensuel à la STM revient à 1165$ pour une année.
- Le coût de **l'autopartage** varie selon son utilisation, mais peut revenir à environ 3000$ par année pour des déplacements mensuels au chalet (400 km) et une épicerie par semaine dans une épicerie grande surface (total de 5500 km par année).[57]
- Se déplacer à vélo en **Bixi**, revient à environ 100$ pour un abonnement saisonnier d'avril à novembre ou à 20$/mois.
- L'achat d'un **vélo de base** coûte entre 350$ et 500$ et un entretien annuel en boutique entre 50$ et 300$ selon le matériel requis et l'usage.
- L'achat d'un **vélo électrique** coûte entre 1500$ et 5000$ pouvant aller jusqu'à 15000$ pour un **vélo cargo électrique** et les entretiens annuels en boutique entre 400$ et 1000$ selon le matériel requis et l'usage.

- La voiture représente la plus grande dette des ménages, après l'hypothèque :
  - Un individu sur deux emprunte pour acquérir son véhicule, dont 11% avec une marge de crédit;[58]
  - 36% des nouvelles transactions de véhicules sont des locations à long terme;[59]
  - 71% des ménages de l'île de Montréal possèdent une ou des voitures. Ce nombre est réduit à 63,7% pour les régions d'Origine Destination de Montréal Centre et du Centre-Ville.[60]

4.6. Économie :

- Au Québec, hors répercussions directes et indirectes sur la santé publique, une portion incomplète des coûts réels de l'utilisation de l'automobile (externalités) a été estimée à environ 7,5 milliards de dollars par an et elle est assumée par l'ensemble de la collectivité, sans lien avec l'utilisation.[61]
- Pour chaque dollar payé par une personne pour se déplacer en automobile sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec, la collectivité paie l'équivalent de 5,77 $ en externalités, contre 1,21 $ pour un transport en autobus et 0,22 $ pour se déplacer à pied ou à vélo.[62]
    - La congestion étant plus importante à Montréal, les coûts sociaux de l'automobile y sont probablement plus élevés comparativement aux transports actifs et collectifs.
- Chaque dollar investi dans les infrastructures routières rapporte environ 3 fois moins à l'économie québécoise qu'un dollar investi dans les transports collectifs, il y a donc une perte d'opportunité de prospérité économique pour le Québec.[63]
- Le coût collectif de la congestion routière, incluant le temps perdu, est estimé à 4,2 milliards de dollars par an en 2018 seulement pour la région de Montréal.[64]
    - Il importe aussi de prendre en considération les coûts reliés aux collisions avec blessures.
- La dépendance à l'automobile pèse pour 15 % à 20 % des importations du Québec :[65]
    - En 2021, les camions légers et les VUS représentent à eux seuls 9,3 % des importations du Québec, se classant ainsi au 1er rang des types de produits importés;
    - Le pétrole et l'essence représentent 6,7 % et occupent respectivement les 3e et 5e rangs des produits les plus importés;
    - Les voitures représentent 2,6 % des importations et se classent au 7e rang.

5. Effets attendus de la réduction de la surmotorisation

Les actions permettant de réduire la dépendance à la voiture pour prévenir et réduire la surmotorisation sont importantes afin d'améliorer l'environnement, la qualité de vie, la santé et l'économie dans notre société. Ces actions doivent être pensées, élaborées et mises en œuvre en considérant et en impliquant les communautés marginalisées, et elles doivent aussi éviter d'exacerber des iniquités sociales et de mobilité.

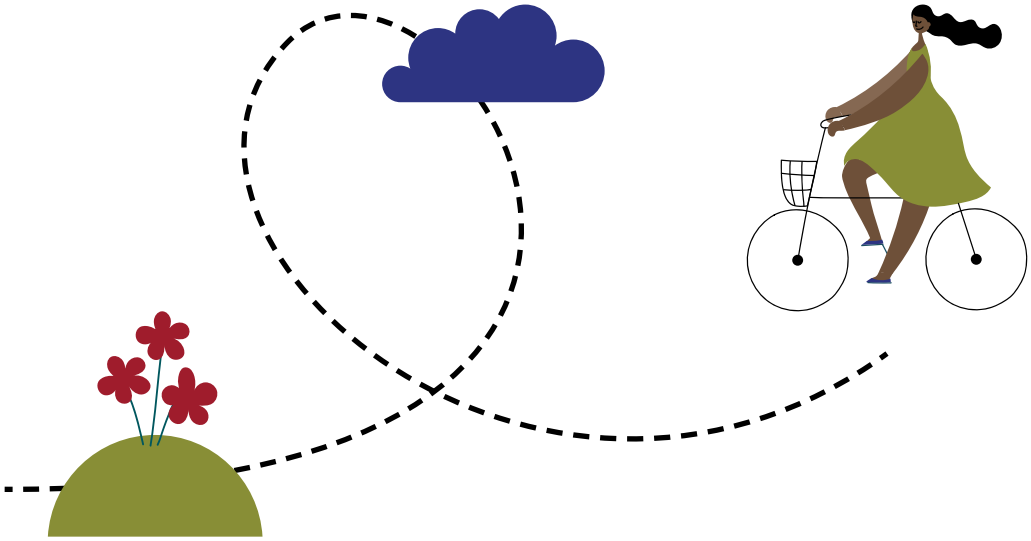
Credit photo : iStock.com/peeterv

5.1. Effets sur l'environnement

- Réduction des GES directs (absence d'émission à l'utilisation) et indirects (réduction de la production de véhicules);
- Contribution à l'atteinte des objectifs d'électrification des transports privés en diminuant le nombre de véhicules :
  - Diminution de la pression sur le déploiement des bornes de recharge;
  - Diminution de la pression sur la demande en électricité;
  - Diminution de la pression entre l'offre et la demande de voitures électriques, neuves et usagées.
- Réduction de la part modale de voiturage en solo et augmentation de celle des transports actifs et collectifs;
- Diminution de la pression causant l'augmentation de l'étalement urbain;
- Libération et requalification de l'espace dédié à la voiture pour :
  - Accroître l'offre de transport actif et collectif;
  - Diminuer les surfaces minéralisées et imperméables en implantant des mesures d'adaptation aux changements climatiques (ville éponge, verdissement, réduction des îlots de chaleur, etc.);
  - Faciliter l'opération des transports en commun et l'ajout de mesures d'accessibilité universelle (trottoirs plus larges, pistes cyclables en site propre séparées des piétons·nes, arrêts d'autobus et débarcadères mieux aménagés, stationnements réservés aux personnes en situation de handicap plus fréquents, etc.).
- Diminution des déchets (pneus et véhicules);
- Diminution des besoins en ressources naturelles pour la production et l'approvisionnement des véhicules.

5.2. Effets sur la qualité de vie et la santé

- Amélioration de la qualité de l'air;
- Allègement des charges financières des familles leur permettant de mieux satisfaire les autres besoins essentiels et de répondre à des besoins auparavant difficilement atteignables (loisirs, culture, etc.);
- Requalification de l'espace dédié à la voiture pour des usages de services de proximité (parcs, espaces publics, etc.);
- Réduction des îlots de chaleur;
- Tissage de liens sociaux en :
  - Se déplaçant dans des transports en commun,
  - Faisant du covoiturage;
  - S'identifiant à une communauté (ex. : vélo);
- Réduction du trafic local, du bruit routier et de ses effets sur le stress et la santé;
- Augmentation de l'activité physique, incluant celle des jeunes et des personnes aînées;
- Amélioration du sentiment de sécurité;
- Réduction de l'exposition au risque de collisions par les personnes à vélo et à pied.



5.3. Effets sur l'économie

- Accroissement de l'attractivité, de la prospérité et du rayonnement de la métropole;
- Attractivité des différents pôles d'emploi dans la métropole par la réduction de la congestion;
- Augmentation de la productivité individuelle et collective, grâce à la réduction de la congestion routière;
- Requalification de l'espace dédié aux stationnements de surface, ce qui permet de :
  - Améliorer les capacités de développement résidentiel;
  - Accueillir de nouvelles personnes venant résider à Montréal;
  - Densifier la ville sur elle-même.
- Diminution des oppositions aux nouveaux développements résidentiels et à la densification liés à la rareté du stationnement et à la congestion;
- Augmentation du nombre de commerces locaux et de la vitalité économique des artères commerciales.

5.4. Effets inéquitables

Ces effets varient selon les iniquités sociales du territoire et peuvent avoir des contrecoups négatifs pour certains groupes de personnes, dont les communautés marginalisées, lorsque les actions mises en œuvre ne sont pas planifiées de façon systémique. Par exemple :

- Les effets sur l'économie du territoire peuvent engendrer une éco-gentrification des quartiers qui nécessitent la mise en place de mesures sociales, dont des logements sociaux, pour éviter d'exacerber les inégalités sociales.
- La requalification de l'espace dédiée à la voiture peut réduire la mobilité des personnes avec un handicap, en interdisant un accès à des lieux en voiture ou en les rendant plus vulnérables sur la rue.

Réaliser, bonifier ou valider un diagnostic de mobilité

Cette partie du cadre de référence oriente les actrices et acteurs de quartier pour réaliser, bonifier ou valider un diagnostic de mobilité (ou autre document d'analyse préexistant) articulé afin de prévenir et réduire la surmotorisation à l'échelle des ménages et de la collectivité. Le diagnostic de mobilité devrait être réalisé de manière participative en mobilisant des partenaires ainsi que des citoyennes et citoyens autour des questions de mobilité et de surmotorisation afin d'établir un portrait de la situation locale, des problématiques à aborder et des opportunités.

6. Facteurs d'influence de la motorisation des ménages

Cette section explique les facteurs structurels, sociodémographiques et psychosociaux qui influencent les ménages et les individus dans leur possession et leur utilisation d'un ou plusieurs véhicules personnels.

Les actrices et acteurs de quartier peuvent utiliser ces facteurs pour leur diagnostic de mobilité de quartier afin de bien définir la surmotorisation à leur échelle. De plus, les actions choisies pour prévenir et réduire la surmotorisation dans les quartiers devraient reposer sur des leviers permettant d'activer ou de restreindre ces facteurs. Aucun de ces facteurs seuls ne peut diminuer directement la surmotorisation; il est nécessaire d'agir simultanément sur plusieurs de ces facteurs.

Credit photo : iStock.com/BenjaminHomaii

6.1. Facteurs structurels

L'ensemble des facteurs structurels a une influence relativement plus forte sur la possession d'un véhicule individuel que les facteurs sociodémographiques et psychosociaux. Parmi les facteurs présentés ci-dessous, la densité de population, la distance d'accès à un service de transport en commun structurant, la disponibilité de véhicules d'autopartage, les distances vers les lieux régulièrement fréquentés sont les variables structurelles ayant la plus grande influence pour réduire la surmotorisation.

Les facteurs structurels peuvent être difficiles à transformer pour des actrices et acteurs de quartier. Toutefois, ils permettent de mieux comprendre l'ensemble des facteurs influençant la possession d'une automobile personnelle, de conscientiser des ménages et d'influencer les instances décisionnelles de transport ou municipales.

- **Densification des quartiers :** Une augmentation de la densité résidentielle dans les quartiers apporte plusieurs avantages pour prévenir et réduire la surmotorisation lorsqu'elle est combinée à une mixité sociale et d'usage. Par exemple, un nombre de personnes plus élevé dans un secteur favorise l'implantation et l'achalandage de commerces et services de proximité, ce qui permet de soutenir une augmentation de l'offre et de l'efficacité des services de transports en commun et partagés.
- **Accès au stationnement :** L'accès au stationnement hors rue influence directement le choix de résidence et la possession de véhicule(s) privé(s), tandis que la facilité d'accès aux stationnements sur rue influence la possession de véhicule(s) individuel(s).[66] Une augmentation de la pression sur le stationnement hors rue et sur rue en y limitant, par exemple, l'accès ou en densifiant un quartier a un effet majeur sur les décisions de possession automobile des ménages.
- **Accès à des options pour se déplacer :** La présence d'infrastructures et de services de transport appropriés, accessibles et en nombre suffisant de l'origine jusqu'à la destination permettent de répondre à un grand nombre de besoins de déplacement.
    - Une station de métro dans un rayon de 800 à 1200 mètres favorise son utilisation;
    - Une station d'autobus dans un rayon de 400 à 600 mètres favorise son utilisation;
    - Quatre à huit véhicules d'autopartage dans un rayon de 1600 mètres maximum est le seuil pour commencer à avoir un effet sur la réduction de la motorisation.[67]
- **Qualité des options de transport actif et collectif :** Des options de transport actif et collectif attractives (prévisibles, efficaces, efficientes, sécuritaires, confortables et économiques) permettent aux usagères et usagers de vivre une expérience agréable lors de leurs déplacements. La qualité des options de transport permet de les rendre plus attrayantes que les véhicules privés, entre autres, lorsque combinée aux restrictions à l'usage de l'auto (congestion, stationnement limité, etc.).

- **Contraintes à l'automobile :** Elles sont le résultat de plusieurs autres facteurs (densité de population et d'activité, design routier comme le nombre de voie, feux de circulation, mesure d'apaisement du trafic, (in)disponibilité du stationnement sur rue et hors-rue, tarifs de stationnement, etc.) qui affectent le niveau congestion, les temps de parcours et le coût perçu de l'automobile. Elles contribuent ainsi à rendre les déplacements en voiture moins compétitifs face aux modes actifs et collectifs.
- **Aménagement de la rue :** Un accès sécuritaire, convivial, universel et adapté aux services de transports en commun, actifs et partagés disponibles dépend de l'aménagement des rues. Il doit par le fait même permettre une réduction de l'insécurité pour les déplacements actifs.
- **Accès à un véhicule privé :** Le fait de posséder un véhicule personnel favorise des choix de destination qui sont plus facilement ou uniquement accessibles en automobile, et ce, principalement pour les déplacements ayant des destinations multiples. L'accès à un véhicule privé facilite la perception de contrôle et renforce l'habitude de déplacement en voiture, détaillé dans les facteurs psychosociaux.
- **Accès aux destinations :** Le choix des destinations et des déplacements requis pour s'y rendre sont influencés, entre autres, par :
  - L'accessibilité à des services éducatifs (garderies, écoles, institutions d'enseignement postsecondaire), de loisirs et à des services de santé;
  - L'accessibilité des commerces essentiels sur le territoire;
    - Ex. : quatre à huit magasins d'alimentation (ex. : fruiterie, épicerie, etc.) dans un rayon de 400 à 800 mètres sont associés à moins de véhicules par ménage.[68]
  - L'accessibilité aux emplois de la région métropolitaine;
  - Les distances à parcourir jusqu'à la destination.
- **Accès au financement :** Les options de crédit sont multiples et faciles d'accès, ce qui facilite l'achat d'un véhicule privé et explique l'augmentation de la popularité des camions légers.[69]

6.2. Facteurs sociodémographiques

Plusieurs facteurs sociodémographiques permettent de mieux comprendre les contraintes de mobilité des ménages et ils influencent leurs besoins et leurs modes de déplacement. Les principaux facteurs sociodémographiques exerçant une influence sur le niveau de motorisation des ménages sont :

- Le revenu du ménage;
- Le nombre de personnes dans le ménage (adultes et enfants);
- La composition du ménage (nombre de membres, relations entre les membres, etc.)
- Le statut de travail ou d'études des individus;
- Le niveau d'éducation des personnes;
- Le genre;
- L'appartenance culturelle;
- L'âge;
- Les limitations fonctionnelles et les situations de handicap.

Certains de ces facteurs sont relativement fixes dans le temps. Toutefois, des changements périodiques survenant dans les cycles de vie des ménages peuvent être des leviers pour prévenir ou réduire la surmotorisation. Par exemple :

- La naissance ou l'adoption d'un enfant;
- Le départ des enfants de la maison;
- Un changement d'occupation principale d'un ou des membres du ménage (emploi/sans-emploi, début/fin des études, retraite, etc.);
- Le changement d'emploi ou de lieu de travail.

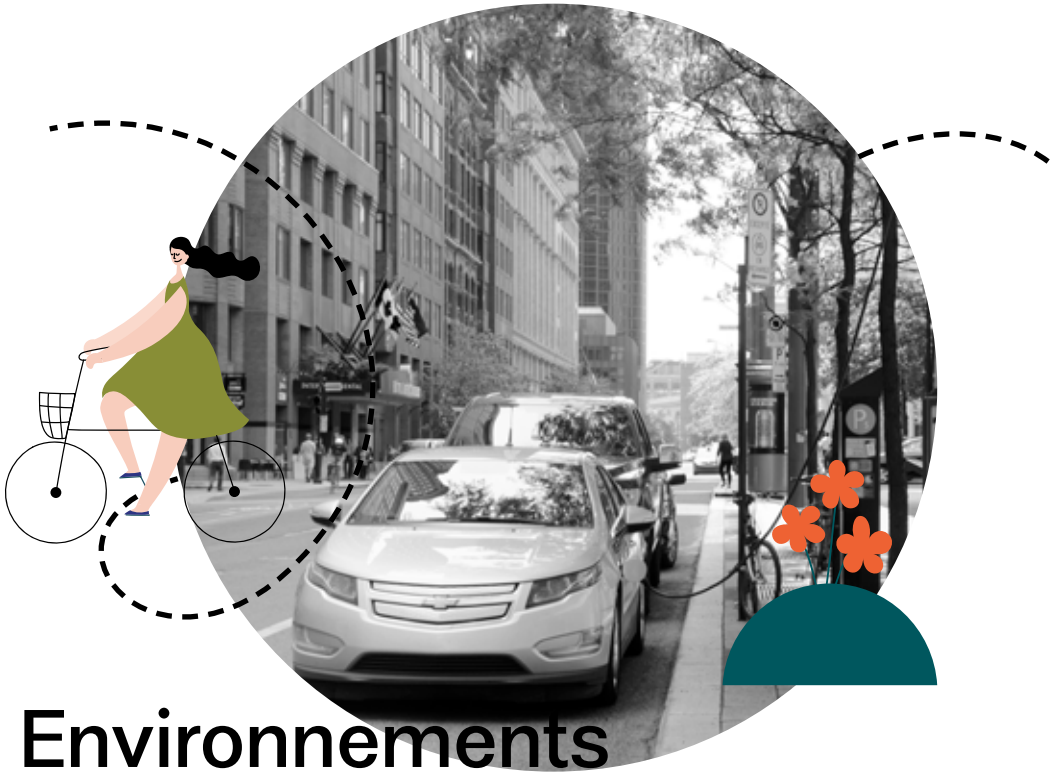
De plus, les capacités physiques et cognitives évoluent tout au long de la vie et peuvent se transformer en limitations fonctionnelles, qu'elles nous mènent à des situations de handicap ou non. Cela influence l'autonomie de déplacement des personnes et leur capacité à se départir d'une voiture ou de se déplacer en transport actif et collectif.

6.3. Facteurs psychosociaux

Puisque les décisions ne sont pas que rationnelles, mais aussi émotionnelles, les facteurs psychosociaux permettent de comprendre les aspects affectifs liés à la prise de décision concernant la motorisation des ménages. Ces facteurs peuvent être dynamiques et évoluer dans le temps. Les facteurs psychosociaux varient aussi pour chaque mode de déplacement : voiture, vélo, marche, autopartage, transport en commun et covoiturage.

- **Attitude :** Représente les préférences et l'appréciation favorable ou défavorable des différentes options de mobilité basée sur une croyance liée à une expérience vécue ou racontée.
- **Normes sociales :** Sont construites par l'observation des comportements de mobilité par des individus dans l'entourage ou le quartier (normes descriptives, ex. : nombre et types de voitures possédées par ses voisin.es ou plusieurs personnes en vélo) ainsi que par les perceptions de ce que les autres attendent du comportement individuel (normes subjectives, ex. : J'ai un bon travail, je ressens une pression de mes proches pour posséder un véhicule récent, mes proches pourraient juger négativement qu'une mère de famille comme moi ne possède pas de véhicule, etc.).
- **Symbolique :** Image projetée par la possession ou non d'une voiture privée personnelle ou par ce que les gens en pensent. La voiture est souvent perçue comme un symbole de prestige, de réussite, de liberté, de contrôle, de confort, de plaisir et d'indépendance.
- **Perception de contrôle :** Importance d'avoir un sentiment de contrôle sur sa liberté de déplacement, ses compétences personnelles, le choix de trajet emprunté ou les options en cas d'imprévus.
- **Habitudes de déplacement :** Répétition d'un comportement dans un contexte stable et dans un but précis.[3] L'habitude est un facteur important à considérer lorsqu'un choix comportemental est habituel, il ne serait plus le résultat d'une évaluation raisonnée et délibérée.
- **Biais cognitifs :** Les biais cognitifs affectent notamment les perceptions de coûts et de temps.[70] Le coût réel (essence, entretien, réparation, etc.) de la possession automobile est souvent sous-estimé puisque certaines dépenses sont souvent non comptabilisées dans un budget annuel (ex. : stationnement, contraventions). Il existe aussi une méconnaissance du coût réel d'un déplacement en véhicule personnel ou du coût par kilomètre parcouru.
- **Compétences de mobilité :** Le savoir-faire influence la motorisation des ménages. Par exemple, savoir conduire favorise la possession d'un véhicule et savoir faire du vélo est un prérequis pour se déplacer à vélo.

[3] Défini ainsi en psychologie sociale.



7. Environnements qui influencent la surmotorisation

Les facteurs à l'échelle individuelle qui influencent les ménages à posséder ou non un véhicule sont façonnés par un ensemble d'éléments dans lesquels les individus évoluent. Les éléments présentés dans cette section sont regroupés en divers environnements ayant un impact sur la qualité de vie et la santé de la population : politique, économique, bâti, social, culturel et technologique.[4]

Les questions proposées pour chacun de ces environnements permettent d'orienter un diagnostic participatif représentatif de la situation de surmotorisation d'un quartier, à l'échelle des ménages et de la collectivité avec une approche de justice, d'équité, de diversité et d'inclusion. Il est par la suite possible d'agir sur ces environnements interreliés, de les modifier et de les influencer en utilisant les leviers appropriés pour prévenir et réduire la surmotorisation (section 9).

[4] Tirés des définitions de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), à l'exception de l'environnement technologique

Credit photo : iStock.com/AniphaeS

7.1. Environnement politique

« L'environnement politique fait référence aux systèmes et aux institutions politiques, ainsi qu'à l'ensemble des politiques publiques, des lois, des règlements, des plans d'action, des codes, etc., qui structurent et guident les conduites des acteurs de la société. »[71]

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Réglementation	Quelles sont les réglementations liées à la mobilité (ex. : stationnement, etc.) ? Lesquelles encouragent l'utilisation de la voiture ? Est-ce que des outils visant à limiter la spéculation foncière sont en vigueur ou existants dans les secteurs où est envisagé le déploiement d'axes de transport en commun structurant ? Est-ce que le zonage actuel permet des commerces de proximité, une densité résidentielle et une diversité de type d'habitation (maison unifamiliale, plex de 2 à 5 logements, bâtiments de 6 logements ou plus, etc.) ?
Politiques municipales et plans d'action	L'arrondissement a-t-il un plan de transport ou de mobilité durable ? Comprend-il des objectifs et mesures liées spécifiquement : □ Aux options de transport actif et collectif ? □ À la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle ? □ À la démotorisation ? Est-ce que ces plans sont cohérents avec une accessibilité universelle ?
Participation citoyenne	Dans quels lieux ou structures les citoyennes et citoyens se font-ils entendre sur les questions de mobilité ? Y a-t-il des opportunités de s'exprimer quant aux enjeux de mobilité durable ? Comment rejoindre les personnes qui participent peu ou pas dans ces lieux ? Comment éliminer les obstacles à leur participation ?
Gouvernance participative	Est-ce que les lieux de décision permettent une participation des citoyennes et citoyens ? Est-ce que ces lieux de décision sont représentatifs de la diversité de la population du quartier ? Est-ce qu'il y a des mécanismes en place pour que celles et ceux qui ont moins de pouvoir puissent influencer les décisions ?
Positionnement des personnes en situation de pouvoir	Les personnes en situation de pouvoir politique ont-elles des positions spécifiques sur les questions de mobilités ? Les personnes en situation de pouvoir politique sont-elles des utilisatrices des modes actifs et collectifs ?

7.2. Environnement économique

« L'environnement économique correspond aux structures et aux modes de fonctionnement liés aux activités de production, de consommation, d'utilisation et de distribution de la richesse, ainsi qu'aux valeurs, motivations et intérêts qui servent de fondement aux décisions économiques des individus, des gouvernements locaux et des entreprises. »[72]

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Marché de l'emploi	Est-ce qu'il y a une diversité satisfaisante d'emplois de qualité pouvant favoriser les déplacements de courtes distances pour les types d'emplois ? Est-ce que l'offre de transport actif et collectif répond aux différents besoins de déplacement pour le travail ? Est-ce qu'il est possible de faire un choix d'emploi aligné avec ses préférences de mobilité ? Est-ce que les grands employeurs du quartier ont des mesures pour : □ Encourager la mobilité durable (plan de gestion des déplacements en entreprise, allocation mobilité durable, « parking cash-out[5] », stationnement payant, douches, stationnement vélo sécurisé, etc.) ? □ Favoriser les déplacements domicile-travail ou professionnels·les en automobile (stationnement gratuit ou subventionné, voiture fournie par l'employeur, remboursement kilométrique pour les déplacements professionnels en auto, mais pas à vélo, etc.) ?
Marché du logement	Est-ce qu'il est possible de faire un choix de localisation résidentielle aligné avec ses préférences de mobilité ? Quels sont les éléments qui ont une influence spécifique sur les communautés marginalisées ? La population du territoire a-t-elle des revenus qui lui assurent une mobilité résidentielle ? Comment est réparti le développement de logements sociaux et communautaires dans le quartier ?

[5] Le Parking Cash Out vise à traiter de manière équitable les employés, peu importe le mode de transport qu'ils choisissent pour se rendre au travail. L'exemple classique illustrant cette absence d'équité est celui de l'employeur qui fournit un stationnement gratuit à ses employés (ce qui représente un coût pour l'employeur) et qui ne donne rien à ceux qui optent pour un autre moyen de transport. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P80/4.3.2_parking_cash_out_201511-ocpm-f.pdf

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Revenus et inégalités sociales	Est-ce que le quartier est en situation de déficit de financement pour le transport actif et collectif comparativement à d'autres quartiers sur le territoire ? Est-ce que le quartier subit une iniquité territoriale ? Quels sont les mécanismes permettant d'assurer une équité territoriale pour la mobilité durable ? Comment les communautés marginalisées sont-elles affectées par cette iniquité territoriale ?
Financement et subventions	Existe-t-il des subventions à l'achat d'équipement de mobilité active (vélo, vélo à assistance électrique, équipement de vélo d'hiver, vélo cargo, etc.) ?
Prix relatif des biens et services	Est-ce qu'il existe une tarification sociale ou géographique du transport en commun qui est modulée en fonction, par exemple, de l'âge, du statut d'occupation (étudiants·es), du revenu, d'une situation de handicap, etc. ? Est-ce que le prix des offres de transport actif et collectif est compétitif ? Est-ce que les biens et services sont accessibles financièrement pour l'ensemble de la population, incluant les ménages à faibles revenus ?
Économie locale	Est-ce qu'il y a une offre de services (ex. santé) et de commerces locaux accessible à pied, à vélo et universellement ? Est-ce que l'achat local de biens essentiels est possible, facile et encouragé ? Est-ce que la réglementation et les politiques encouragent l'implantation d'une offre de services et commerciales de proximité ? Est-ce que la livraison à domicile est un service offert dans les commerces de proximité ?

7.3. Environnement bâti

« L'environnement bâti se définit comme tout élément de l'environnement physique, construit ou aménagé par l'être humain. Il correspond par exemple à l'aménagement du territoire (ex. : densité, mixité de l'utilisation des sols) et à la configuration des réseaux de transport, à l'offre de logements (ex. : salubrité, taille, prix). »[73] Il inclut aussi les barrières naturelles (ex. : pente abrupte, Mont-Royal, etc.).

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Aménagements des quartiers **(Densité, mixité, connectivité, éclairage, mobilier urbain)**	Est-ce que les commerces de proximité sont accessibles aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, et ce dans un temps efficient et un trajet sécurisé ? Est-ce que les lieux publics ont les aménagements requis et adaptés pour faciliter les déplacements actifs (salles de bain aménagées, bancs, etc.) ? Est-ce que toutes les rues ont des trottoirs ? Quelle proportion des trottoirs a une bande tampon pouvant être végétalisée ou servir pour du mobilier urbain (bancs, poubelles, support à vélo, etc.) ? Est-ce que les aménagements favorisent un sentiment de sécurité physique et psychologique et de confiance, et ce toute l'année (ex. : éclairage, etc.) ? Est-ce que les aménagements et leur entretien causent des chutes et des collisions ? Est-ce que la planification des mesures restrictives à la motorisation (ex. : piétonnisation d'une rue, etc.), prévues ou mises en place, vient réduire ou complexifier indûment l'accès à des groupes marginalisés, par exemple les personnes en situation de handicap ou les aînés·es ?
Réseaux de transport **(Pistes cyclables, trottoirs, artères, mesures d'apaisement de la circulation, transport en commun)**	Quelles sont les offres de mobilité durable disponibles dans le quartier ? Est-ce que ces offres de mobilité sont attrayantes, efficaces, efficientes et économiques ? Est-ce que l'offre de mobilité durable permet de répondre aux divers besoins de mobilité comme la parentalité, le travail, les études et les implications sociales ? Est-ce que les offres de transport actif et collectif créent des barrières spécifiques aux communautés marginalisées ? Est-ce que l'offre de transport actif et collectif est compétitive par rapport au mode motorisé individuel (temps de déplacement, confort, horaire, effort organisationnel, etc.) ?

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Réseaux de transport **(Pistes cyclables, trottoirs, artères, mesures d'apaisement de la circulation, transport en commun)** **(suite)**	Est-ce que les réseaux de transport sont sécuritaires pour l'ensemble des citoyennes et citoyens, incluant les groupes marginalisés ? Est-ce qu'il y a des barrières naturelles (ex. : pente abrupte, etc.), ou d'infrastructures (ex. : chemin de fer, autoroute, etc.) pour accéder en toute sécurité à certains lieux autrement qu'en voiture ? Est-ce que les réseaux de transports collectifs et adaptés sont accessibles aux parents en situation de handicap ou à mobilité réduite ? Existe-t-il un système d'autopartage (privé ou mutualisé) et un système de vélopartage dans le quartier ? Quelle proportion de la population a accès à pied aux véhicules partagés et aux stations de vélos partagés ? Existe-t-il des mesures physiques d'apaisement de la circulation comme des dos d'âne, des saillies de trottoirs, des rétrécissements artificiels de rues avec des bollards, etc. dans l'ensemble du quartier ? Les limites de vitesse sur les rues résidentielles et les artères sont-elles respectivement de 30 km/h et de 40 km/h ? Les trottoirs et les infrastructures cyclables sont-ils déneigés en priorité ? Les trottoirs, les traverses piétonnes et les arrêts d'autobus sont-ils universellement accessibles ? Y a-t-il assez de débarcadères et de stationnements exclusivement réservés aux personnes en situation de handicap pour répondre à la demande ?
Habitations et logements	Les secteurs défavorisés socialement ou matériellement (indice de défavorisation élevé) sont-ils desservis par une offre de transport variée ? Est-ce qu'il y a une offre de logements abordables[6] ou de logements hors marché[7] dans les secteurs desservis par une offre de mobilité variée ?

[6] Un logement sera considéré abordable si le ménage qui l'occupe, ou souhaite l'occuper, n'a pas à consacrer une part trop élevée de ses revenus pour le payer, soit au maximum 30 % de son revenu brut pour un logement adéquat.

[7] Les logements hors marché incluent les logements à loyer modique, sociaux ou les coopératives d'habitation dont les prix augmentent plus lentement et de manière plus stable que ceux du marché privé.

7.4. Environnement social

« L'environnement social fait référence au contexte social dans lequel les personnes vivent et interagissent. Il comprend les normes sociales, les valeurs partagées, les structures et les modes de fonctionnement qui guident les actions et les interactions individuelles et collectives. Ce contexte social est façonné par la composition sociodémographique (ex. : âge, composition des ménages, origine ethnique, scolarité, etc.), les traditions, les événements historiques, la présence des réseaux formels et informels, la présence des organismes et des institutions. »[74]

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Sentiment de sécurité **(Niveau de confiance, paix et cohésion sociale, niveau de violence et de criminalité)**	Est-ce que l'intégrité physique et psychologique des citoyennes et citoyens, incluant les groupes marginalisés, est protégée en tout temps lors des déplacements ? Est-ce que les personnes sont victimes de violences sexuelles, racistes, physiques, verbales ou psychologiques, lors de leurs déplacements ? Quelles pratiques sont mises en place pour lutter contre ces violences ? Quelles barrières, quels préjugés et quelles discriminations (ex. racisme, capacitisme, etc.) sont véhiculés dans les services de transport, les programmes, les aménagements, les communications et les attitudes des personnes nuisant à l'accessibilité universelle ?
Engagement, mobilisation et participation citoyenne **(Bénévolat, consultation, implication des citoyennes et des citoyens et des organismes dans des projets et des politiques, inclusion, sentiment d'appartenance)**	Les mobilisations existantes dans le quartier ont-elles des dimensions liées à la mobilité ? Existe-t-il des mécanismes en place pour favoriser la mobilisation et la participation citoyenne ? Est-ce que les populations concernées par la problématique traitée sont incluses dans les projets de mobilité durable ? Est-ce que certains groupes sociodémographiques sont absents ou sous-représentés dans les mouvements de mobilisation et de participation citoyenne ? Leurs avis et leurs besoins sont-ils représentés autrement par des organisations ? Est-ce que les possibles barrières à la participation sont répertoriées en prenant en compte une approche de justice, d'équité, de diversité et d'inclusion ?

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Engagement, mobilisation et participation citoyenne **(Bénévolat, consultation, implication des citoyennes et des citoyens et des organismes dans des projets et des politiques, inclusion, sentiment d'appartenance)** **(Suite)**	Quelles conditions facilitantes sont mises en place pour encourager une participation diversifiée (ex. : services de garde, accessibilité universelle, traduction, modalité de participation, indemnisation solidaire, desserte en transport en commun universellement accessible ou transport adapté) ? Est-ce que la population a tendance à exprimer ses revendications sur la place publique, en faveur et en désaccord avec des interventions pour la mobilité durable ? Lesquelles ? Est-ce que la population a des déceptions face à des promesses ou engagements politiques non réalisés en mobilité ? Qui a fait ces promesses ? Existe-t-il des groupes dans d'autres secteurs qui se mobilisent autour des questions de mobilité ou de démotorisation ? Quelles visions, revendications et actions portent-ils ?
Normes sociales et conventions **(Attitudes, valeurs, croyances, mouvements de société, etc.)**	Quel est le climat social autour des options de mobilité durable ? Y a-t-il des groupes, portant des valeurs reliées à la mobilité, plus visibles que d'autres sur la place publique ? Quelles valeurs portent-ils ? Quelles sont les formes de mobilités considérées comme « normales » dans les secteurs ou segments de population visés ? Y a-t-il des croyances sur lesquelles nous devrions nous pencher ? Des idées préconçues limitant l'adoption de pratiques en matière de mobilité durable ? Par exemple, existe-t-il une perception que le vélo et l'autobus sont des modes de transports « pour les pauvres » ? Est-ce qu'il existe des campagnes de sensibilisation pour un mode de vie sans ou avec moins de voitures ? Existe-t-il des ressources pratiques[8] ou des groupes de soutien pour permettre aux citoyennes et citoyens de s'approprier et apprendre à utiliser les modes de mobilité durable ?

[8] Par exemple : cours pour adulte pour apprendre à se déplacer à vélo, atelier d'initiation au vélo d'hiver, programme d'accompagnement des personnes âgées à l'usage du transport collectif, programme d'essai de vélo à assistance électrique comme Vélovolt d'Équiterre, programme cycliste averti de Vélo Québec offert dans les écoles du quartier, etc.

Rapport d'évaluation du programme Vélovolt d'Équiterre : https://www.equiterre.org/fr/ressources/311-velovolt-rapport-danalyse-des-sondages-aupres-des-participants-et-organisations-de-velovolt-2021-2022

7.5. Environnement culturel

« L'environnement culturel désigne l'ensemble des éléments liés à la culture exerçant une influence sur les personnes et la collectivité. La culture est définie comme étant l'ensemble des traits distinctifs spirituels, matériels, intellectuels et émotionnels qui caractérisent une société ou un groupe social. Elle comprend non seulement les arts et les lettres, mais également les modes de vie, les droits fondamentaux de l'être humain, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances. Les manifestations de la culture prennent des formes diverses à travers le temps et l'espace. Elles s'incarnent dans l'originalité des identités à la fois plurielles, variées et dynamiques qui composent les populations. La culture peut également être définie comme un système de sens, c'est-à-dire un « système de significations, de conceptions, d'interprétations et de ressources symboliques utilisées par les personnes pour donner un sens au monde qui les entoure. »[75]

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Vision et représentation de la réalité **(Communication, médias, publicité, arts, culture, etc.)**	Est-ce que l'espace public expose la population à la promotion du : □ Véhicule privé ? □ Transport actif et collectif ? Est-ce qu'il y a des événements faisant la promotion du transport actif et collectif ? Est-ce que les discours des médias locaux écoutés par les groupes sociodémographiques du quartier sont favorables ou défavorables aux transports actifs et collectifs ? Est-ce que les communications et publicités reflètent la réalité et les besoins en matière de déplacement des groupes marginalisés ?
Diversité des formes d'expression par les citoyennes et les citoyens **(Art populaire, expressions culturelles et artistiques populaires et communautaires)**	Quelles sont les formes d'art ancrées dans le quartier qui pourrait promouvoir une mobilité durable ? Est-ce qu'il y a des artistes ou personnalités publiques locales qui s'expriment sur le sujet de la mobilité ou d'autres sujets connexes ? Est-ce que des formes d'art public (murales, sculptures) font implicitement ou explicitement la promotion de la culture de l'automobile ou de la culture de la mobilité durable ? Est-ce que les diverses formes d'expression sont adaptées pour être accessibles pour les personnes avec des limitations fonctionnelles ?

7.6. Environnement technologique

L'environnement technologique désigne tout l'univers du développement des connaissances scientifiques et technologiques, que ce soit dans le domaine des sciences exactes (biologie, chimie, génie, etc.) ou des sciences humaines (sociologie, psychologie, anthropologie, etc.). Il inclut par exemple les nouvelles technologies de l'information et des communications, les nouveaux équipements et véhicules de transport ainsi que l'innovation technologique et sociale.[76]

Éléments	Exemples de questions d'analyse
Technologies de l'information (applications)	Est-ce qu'il y a des barrières de littératie numérique ou cartographique vécues par une partie de la population ? Existe-t-il des organismes venant en aide aux citoyennes et citoyens afin d'améliorer leur littératie numérique ? Est-ce qu'il existe des alternatives aux outils numériques pour une utilisation sans connectivité (ex. : horaire de bus papier) ? Les horaires de transport en commun sont-ils disponibles en temps réel ? Dans les applications ? Sur des affichages dynamiques aux arrêts majeurs de transport en commun ? Est-ce que les technologies de l'information pour faciliter la planification des déplacements sont connues, comprises et utilisées par les gens du quartier ? Ces technologies peuvent permettre de : □ Planifier les déplacements (ex. : Transit, Chrono, Google Maps, etc.), □ Optimiser les déplacements (ex. : Netlift, Amigo express) □ Réserver des véhicules, vélos ou remorques partagés (ex. : Communauto, LocoMotion App, etc.) Est-ce que les applications sont universellement accessibles et utilisent une interface intuitive avec un langage simple ? Est-ce que les informations diffusées sur les applications permettent de prendre une décision éclairée sur le choix du mode de transport à utiliser ? Quels types d'informations pourraient être communiqués sur les applications de planification de trajet pour favoriser la mobilité durable ?
Innovation sociale	Est-ce qu'il y a des organismes impliqués dans la gestion du changement en matière de mobilité durable ?

Concevoir des actions

Cette partie du cadre de référence présente des propositions pour concevoir des actions visant à prévenir et réduire la surmotorisation. Ces actions à concevoir doivent répondre aux besoins, enjeux et opportunités identifiés dans un diagnostic de mobilité existant, réalisé ou autre document d'analyse préexistant axé sur la surmotorisation avec une approche de justice, équité, diversité et inclusion. Elles peuvent aussi être identifiées par et avec les personnes à qui elles s'adressent.

RESSOURCE : Comprendre et agir sur le changement — Communagir

8. Principes pour guider l'action

Pour agir sur la prévention et la réduction de la surmotorisation et concevoir des actions de mobilité favorables à l'ensemble des citoyennes et citoyens des quartiers, l'empathie, l'équité, l'inclusion, la transparence et l'adaptabilité figurent parmi les principes qui devraient guider les actrices et acteurs de quartier.

Empathie — « L'empathie est la capacité à comprendre ou à ressentir ce que vit une autre personne au sein de son propre cadre de référence, c'est-à-dire à comprendre sa réalité et à se mettre à sa place. L'empathie incite aux changements de perspective, détermine le regard que nous portons sur une personne ou sur un groupe et a un impact majeur sur notre façon de percevoir les autres et les événements de la vie et d'y réagir. »[77]

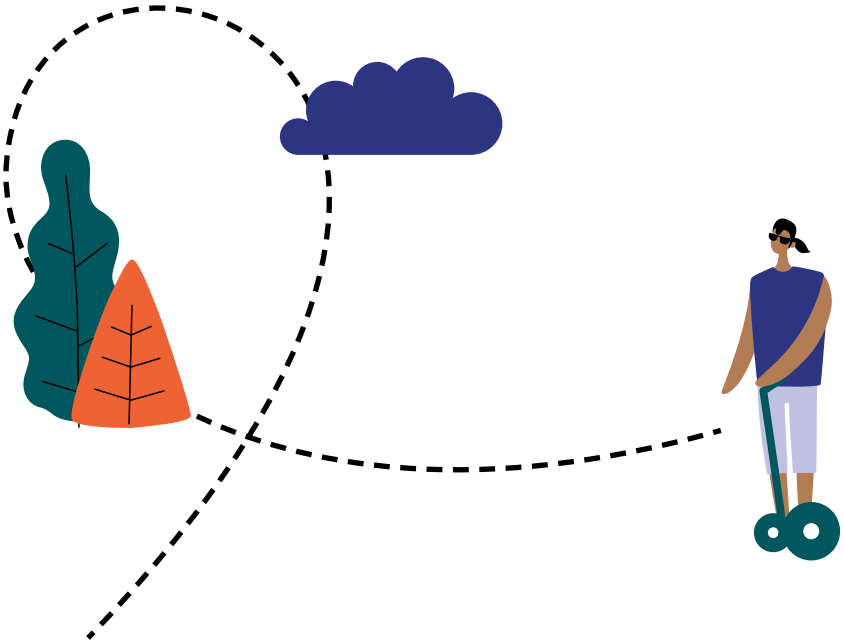
Credit photo : iStock.com/kasto (adapté)

Équité — L'équité permet d'accéder à une égalité réelle dans une situation inégalitaire afin que toute personne, quelle que soit son identité, soit traitée de manière juste. L'équité garantit le juste traitement, un accès égal aux opportunités et veille à ce que les mécanismes d'affectation des ressources et de prise de décision sont justes pour toutes et tous et qu'ils n'introduisent pas de discrimination en fonction de l'identité.[78]

Inclusion — L'inclusion réfère à un environnement où toutes les personnes se sentent respectées dans toute leur diversité, de manière équitable, tout en ayant accès aux mêmes possibilités.[79] L'inclusion exige une identification et une élimination des obstacles venant nuire à la participation et à la contribution des personnes. À cela s'ajoutent une ouverture d'esprit et une compréhension envers différentes communautés, réalités, opinions et perspectives.[80]

Transparence — La transparence est une pratique sociale guidée par la sincérité et une accessibilité de l'information pour rendre compte des activités prévues et réalisées, reconnaître ses erreurs et établir une relation de confiance.[81]

Adaptabilité — La capacité de s'adapter en fonction des changements qui surviennent dans un contexte donné.



9. Leviers pour agir à l'échelle des quartiers

Cette section présente les principaux leviers d'action pour agir à l'échelle des quartiers avec de multiples publics cibles. Les actions identifiées par les actrices et acteurs de quartier pour préparer et soutenir le changement doivent tenir compte du contexte spécifique à leur communauté et à leur public cible, notamment leurs capacités économiques et structurelles, ainsi que leurs aspirations tel qu'illustré à la figure 3.

Les capacités économiques et structurelles des quartiers (voir section 7) et des ménages (voir les facteurs structurels et socioéconomiques à la section 6) sont un des axes qui influence l'adoption d'un mode de vie faiblement motorisé. Dans un contexte où ces capacités économiques et structurelles sont insuffisantes, des actions visant à améliorer l'accès physique et économique au mode de vie faiblement motorisé seront plus appropriées. D'un autre côté, lorsque ces capacités sont disponibles, des contraintes réglementaires ou tarifaires seront plus justifiables pour prévenir et réduire la surmotorisation.

Credit photo : Solon

Les aspirations réfèrent au désir ou à la volonté des ménages et de la collectivité de réduire l'usage et la possession de l'automobile. Elles reflètent, entre autres, les réactions rationnelles et émotionnelles (voir les facteurs psychosociaux à la section 6) par rapport aux transformations qui favorisent une réduction de la motorisation des ménages. Des approches de mobilisation visent ces contextes où les aspirations pour les changements ont le potentiel d'être fortes.

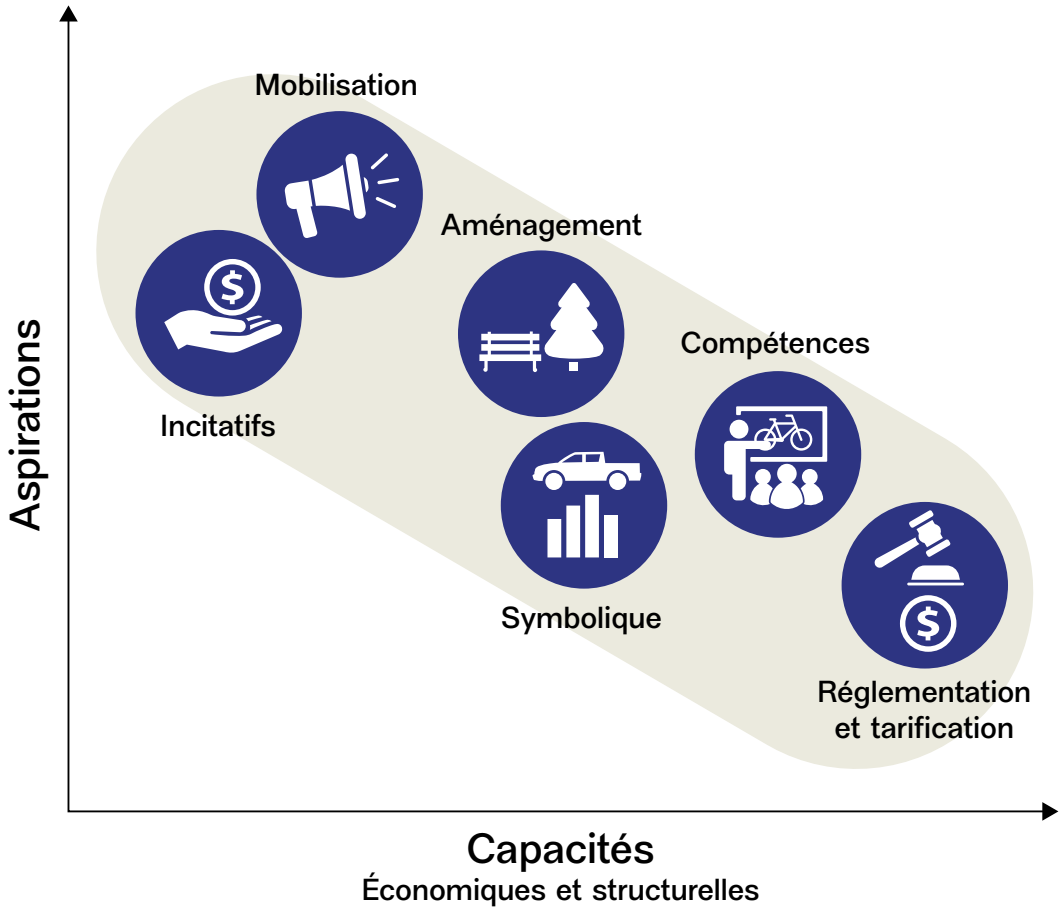


Figure 3

Leviers pour agir à l'échelle des quartiers

9.1. Mobilisation

Les actions de mobilisation permettent d'influencer la population, l'ensemble des actrices et acteurs locaux et les décisionnaires pour améliorer les capacités économiques et structurelles d'un quartier pour prévenir et réduire la surmotorisation. Ces actions sont plus facilement réalisables lorsqu'un groupe de personnes désire réduire la surmotorisation, mais que les infrastructures et les capacités économiques ne sont pas suffisantes ou adaptées au contexte du quartier. Les actions de mobilisation doivent aussi prendre en compte les besoins et les droits des communautés marginalisées à chacune des étapes ou assurer une solidarité avec les groupes sous-représentés ou marginalisés.

Plaidoyer auprès des paliers municipaux, provinciaux et fédéraux

- Participer aux conseils municipaux pour faire connaître les besoins et appuyer les projets permettant de prévenir ou réduire la possession d'un véhicule personnel par exemple :
  - Implantation de pistes cyclables sécuritaires;
  - Aménagement de trottoirs éclairés, sécuritaires et accessibles universellement;
  - Diminution des cases de stationnement ou implantation d'une tarification adaptée;
  - Maintien des services de proximité dans les quartiers;
  - Requalification d'espaces dédiés à la voiture, dont le stationnement sur rue, vers d'autres usages (saillies de trottoir, infrastructures cyclables, voies réservées au transport collectif, arrêts d'autobus accessibles, débarcadères pour le transport adapté, placette publique, etc.).
- Appuyer des campagnes régionales ou nationales pour le financement du transport en commun, la législation sur les publicités automobiles, la taxation des grandes aires de stationnement, etc.;
- Participer à des manifestations régionales ou nationales ou en planifier à l'échelle d'un quartier;
- Appuyer les initiatives de densification de la part de regroupements logements ou des projets immobiliers qui :
  - Inclus une juste part au logement hors marché[9]
  - Retire ou réduit les cases de stationnements pour les automobiles privées, etc.

[9] Les logements hors marché incluent les logements à loyer modique, sociaux ou les coopératives d'habitation dont les prix augmentent plus lentement et de manière plus stable que ceux du marché privé.

- Militer pour rendre plus équitables les subventions et autres aides financières des employeurs ou des gouvernements pour les différents modes de mobilité durable;
- Faire des pressions pour la réduction du stationnement, hors rue ou sur rue;
- Dénoncer la publicité de voitures dans l'espace public et les mauvaises pratiques publicitaires de l'industrie automobile;
- Demander la mise en place de programmes de financement pérenne pour des stratégies de communication, sensibilisation et d'accompagnement au changement de comportement;
- Participer au conseil d'administration de la STM pour faire connaître ses besoins et échanger avec les responsables des relations avec la population.

S'organiser en groupe

- Mettre sur pied un comité citoyen sur la mobilité durable à l'image de la population des quartiers (ex. : association pour la mobilité active et sécuritaire, etc.);
- S'impliquer ou soutenir la création d'ateliers vélo communautaires de proximité;
- Créer des groupes d'autopartage au sein d'un voisinage ou d'un immeuble;
- Coordonner des activités pour inciter au covoiturage dans le voisinage;
- Soutenir la création et l'animation de groupes de défense locaux des droits des usagères et usagers du transport actif et collectif et les réseauter avec les organismes régionaux ou nationaux correspondants;
- Mettre en place des activités thématiques portant sur la mobilité durable (ex. : journée de la promotion du vélo, de la marche, du transport en commun, etc.).

Influencer

- Organiser des formations sur la mobilité durable (ex. : pour les entreprises, les institutions, la population, etc.);
- Contacter des agentes immobilières et agents immobiliers pour faire la promotion d'un quartier où il est possible de vivre sans voiture et des avantages pour les futurs ménages (ex. : allègement des charges financières des familles, etc.);
- Contacter les promoteurs immobiliers actifs dans le secteur pour leur demander d'inclure des mesures favorables à la mobilité durable dans les projets résidentiels (support à vélo sécurisé, espaces de stationnement réservés à l'autopartage, passeport mobilité incluant différents rabais sur les abonnements aux services de mobilité, etc.);
- Contacter les propriétaires de grandes aires de stationnement pour bonifier leurs aménagements destinés aux cyclistes, piétonnes et piétons.

9.2. Incitatifs

Il est possible de mettre en place des incitatifs pour compenser l'effort organisationnel que les déplacements durables requièrent si les capacités économiques et structurelles sont insuffisantes dans le quartier. Cela permet d'encourager ou de récompenser un effort réalisé pour se déplacer autrement qu'en voiture.

Implanter des incitatifs chez les grands générateurs de déplacements

- Inclure la démotorisation dans les actions ou politiques environnementales des grands employeurs;
- Bonifier les équipements dédiés au confort des piétons et cyclistes (ex. : embellissement, accès à des douches ou vestiaires adaptés, etc.);
- Appuyer la réalisation de plan de gestion de déplacements ou de plan de mobilité durable auprès des grands générateurs de déplacements;
- Inciter les générateurs de déplacements à revoir leur politique de stationnement en faveur des modes de transport durables (ex. : limiter le nombre de cases disponibles, prévoir des cases réservées au covoiturage, prévoir des cases réservées aux véhicules électriques, aller vers un stationnement écoresponsable, ne plus offrir le stationnement gratuit, etc.).

Offrir des incitatifs financiers

- Offrir des laissez-passer gratuits ou à rabais lors de nouvelles installations de stations de transport en commun, d'autopartage ou de vélopartage;
- Subventionner l'achat ou l'entretien de vélo, vélo électrique, vélo cargo ou de vélo d'hiver;
- Créer des programmes pour offrir des compensations financières aux personnes qui renoncent à leur vignette de stationnement;
- Encourager financièrement la relocalisation des ménages à proximité de l'emploi;
- Encourager les modes de déplacements durables (indemnités kilométriques, titres mensuels de transport en commun, abonnements à l'autopartage, parking cash-out);
- Adhérer à des programmes corporatifs afin d'offrir des rabais sur les abonnements annuels au transport en commun, au vélopartage et à l'autopartage.

9.3. Compétences de mobilité

De nombreux ménages ont des aspirations à vivre avec moins ou sans voiture et à avoir les capacités économiques et structurelles nécessaires pour y parvenir. Ces personnes peuvent avoir besoin d'appui pour se déplacer autrement qu'en voiture ou réduire leur effort organisationnel. Les actrices et acteurs de quartier peuvent donc offrir de l'accompagnement pour améliorer leurs compétences de mobilité.

Développer les compétences pour le transport actif à l'année

- Mettre en place des activités pour :
  - Apprendre à faire du vélo ou de la trottinette [femmes, personnes aînées, enfants, personnes nouvellement immigrées, etc.];
  - Connaître le code de la route (ex. : Toutes à vélo, etc.),
  - S'initier au vélo d'hiver;
  - Accompagner pour l'achat d'un vélo;
  - Apprendre à entretenir et réparer son vélo, draisienne, poussette, trottinette et chariot.
- Organiser des balades de quartier en vélo ou à pied (ex. : Bien vélo à Ahuntsic, balades de vélo pour femmes, clubs de marche pour aînés·es, etc.);
- Organiser des pédibus et vélobus en partenariat avec les écoles (ex.: Trottibus, etc.).

Faciliter l'accès au matériel pour le transport actif

- Mettre en place ou donner accès à un atelier vélo communautaire;
- Offrir du matériel pour faire du vélo en sécurité (ex. : casque, cadenas, pneus cloutés, lumières, etc.);
- Rendre accessible financièrement et en partage des vélos, vélos électriques, vélo cargo, remorques, etc.

Accompagner pour faciliter l'utilisation des transports collectifs

- Accompagner à l'usage du transport en commun (comment acheter des billets, comment trouver les horaires, comment planifier ses trajets, comment dénicher et utiliser le transport régulier universellement accessible, etc.);
- Accompagner à l'adoption de l'autopartage et du vélopartage (comment utiliser Communauto, comment utiliser BIXI, comment utiliser LocoMotion, etc.);
- Éduquer et accompagner les citoyennes et citoyens vers l'usage du transport en commun et des outils de planification (ex. : Chrono, Transit, etc.) et plus largement à planifier son quotidien afin de recourir le moins possible à l'automobile.

Partager l'information aux bonnes personnes, au bon moment[10]

- Distribuer de l'information sur les options de déplacements en mobilité durable dans le quartier :
  - Aux ménages vivant de grands changements d'habitudes (déménagement, changement de travail, déménagement d'une entreprise, rentrée scolaire, cégep et université, fermeture de rues, etc.);
  - Lors de la mise en place d'une nouvelle offre de transport actif ou collectif dans le quartier;
  - Lors des avis annuels de renouvellement de vignette pour les secteurs tarifés.

Informer sur le coût réel

- Réaliser des ateliers d'éducation populaire sur le coût réel de la possession d'un véhicule personnel, incluant son usage par trajet ou kilomètre;
- Contacter des organismes d'aides financières (ex. : les associations coopératives d'économie familiale [ACEF], etc.) pour inclure un volet portant sur le coût des déplacements selon les besoins et les modes.

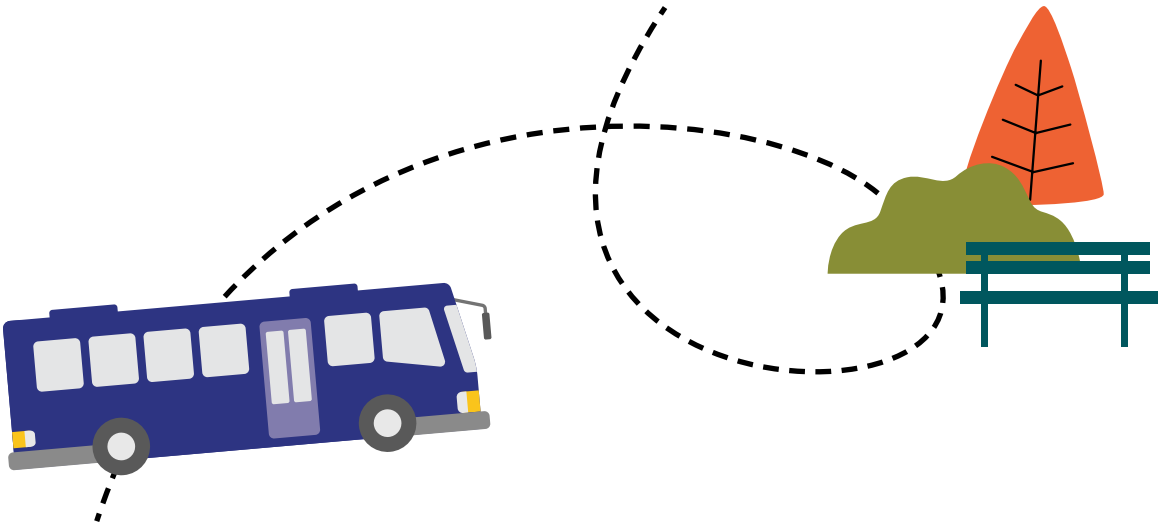
[10] Il est démontré que les personnes sont moins disposées à recevoir de l'information sur les options de mobilité lorsque l'habitude est forte. Il est suggéré de profiter des moments de discontinuité des habitudes de vie (ex. : changement de travail, déménagement résidentiel) ou de déplacement (ex. : fermeture prolongée de rue) pour favoriser l'adoption de nouvelles habitudes de déplacements.

9.4. Symbolique

Il est nécessaire d'agir sur la symbolique des différentes options de mobilité puisque les décisions sont aussi émotionnelles. Les leviers pour influencer la symbolique des modes de transport peuvent être identifiés à partir des facteurs psychosociaux de motorisation présentés à la section 6. Pour réduire la surmotorisation, il importe de réduire la représentation de la voiture et de rehausser celle des options de mobilité durable.

Créer un sentiment de fierté et nourrir un sentiment d'appartenance

- Faire connaître des initiatives et des témoignages individuels et collectifs réduisant la dépendance à l'automobile (ex. : Papa Amadou, mère à vélo cargo, etc.);
- Organiser et participer à des événements liés à un mode de mobilité durable (ex. : fête de quartier sur le vélo, Tour de l'île à vélo, etc.);
- Permettre aux gens de prendre des engagements publics sur la dépossession de leur(s) voiture(s);
- Soutenir la création de groupes d'appartenance reliés à des options de mobilité durable;
- Faire connaître les effets de la réduction de la surmotorisation sur l'environnement, la qualité de vie, la santé et l'économie des individus et de la collectivité;
- Organiser ou participer à des défis de mobilité durable, par quartier ou au sein de votre organisation (ex. : journée ou mois sans autos, défi partage une auto, etc.) avec un accompagnement personnalisé.



Créer des liens dans le voisinage

- Organiser des activités de rencontre ou des plateformes d'échange dans le voisinage pour échanger sur la réduction de la motorisation et la mobilité durable;
- Créer des groupes de marche ou de vélo avec des thématiques et des clientèles ciblées;
- Offrir un lieu de rassemblement pour échanger sur la mobilité, etc.

Valoriser le mode de vie sans ou avec moins de voitures

- Rendre visibles les ménages qui vivent sans automobiles (ex. : entrer dans les commerces avec son casque de vélo sur la tête, distribuer des autocollants, ou des pancartes « Fiers·ères de vivre sans voiture », etc.;
- Soutenir des initiatives culturelles ou artistiques faisant la promotion d'un mode de vie sans voitures ou contribuant à changer la perspective et l'usage des espaces publics aujourd'hui dédié à l'automobile (ex. : activités artistiques sur la voirie ou les espaces de stationnement, etc.);
- Organiser des campagnes de valorisation d'un mode de vie sans voitures;
- Documenter et partager les succès locaux ou les exemples de l'extérieur.

Credit photo : iStock.com/krblokhin

9.5. Aménagement

Dans un contexte où les capacités structurelles développées sont insatisfaisantes ou avantagent indûment la possession automobile, il est possible d'agir à l'échelle des quartiers pour rendre l'environnement favorable à un mode de vie avec moins de véhicules.

Réallouer de l'espace dédié à l'automobile

- Déminéraliser les ruelles;
- Aménager et dynamiser des espaces publics citoyens;
- Verdir les ruelles, les rues et les saillies de trottoirs;
- Limiter l'accès aux automobiles sur certaines rues et ruelles et prévoir des exceptions ou mesures compensatoires pour le transport adapté;
- Réduire le nombre de cases excédentaires dans les stationnements privés (institutions, habitations et entreprises);
- Prioriser des espaces de stationnements pour des débarcadères et des stationnements réservés aux personnes en situation de handicap.

Sécuriser des rues

- Fermer des rues devant les écoles tout en garantissant l'accessibilité universelle aux élèves et parents en situation de handicap (ex. : rue école ou rue ludique);
- Installer le mobilier urbain pour sécuriser les déplacements actifs (ex.; éclairage, bancs, abris à vélo sécurisé, etc.);
- Sensibiliser le personnel des transports en commun aux réalités des groupes marginalisés;
- Aménager les intersections afin de décourager le stationnement dans la zone de dégagement minimum de cinq mètres;
- Prioriser la réfection de rues sur le réseau local pour des motifs de sécurité plutôt qu'uniquement pour la réfection des infrastructures souterraines.

9.6. Réglementation et tarification

Lorsque les capacités économiques et structurelles sont majoritairement présentes dans un quartier et que la possession de la voiture demeure importante, il est possible de modifier la réglementation et d'implanter une tarification pour réduire la surmotorisation. Ces actions doivent tout de même tenir compte des besoins et des droits des communautés marginalisées et, lorsque requis, les mesures prévues doivent être adaptées. Même si ce type d'actions relèvent en majorité de la Ville et des arrondissements, il est possible pour plusieurs actrices et acteurs de quartier d'agir à leur échelle (ex. : employeurs, syndicats de copropriété, etc.) en plus des actions de plaidoyer présentées précédemment.

Agir sur les stationnements

- Tarifer les stationnements sur rue et hors rue pour refléter la valeur du service ou pour favoriser un usage optimal de l'espace (inclure une forme de tarification sociale ou de remise dans des programmes pour les ménages à faibles revenus s'il y a lieu);
- Réglementer pour réduire le nombre d'espaces de stationnement dans les nouvelles constructions et introduire des minimums d'espaces et d'équipements pour les modes actifs et collectifs ainsi que les infrastructures pour l'accessibilité universelle (ex. : débarcadères, stationnements réservés aux personnes avec un handicap);
- Modifier la réglementation pour faciliter la mutualisation des stationnements;
- Améliorer le contrôle du respect de la réglementation de stationnement et de circulation;
- Établir un maximum de vignettes de stationnement sur rue réservé aux résidents·es et créer s'il y a lieu des listes d'attente.

Favoriser les services de proximité

- Favoriser l'embauche de personnes vivant à proximité, tout en respectant l'approche d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité (EDIA);
- Réglementer pour favoriser la mixité fonctionnelle et sociale des quartiers;
- Réglementer pour limiter les commerces de grande surface;
- Préserver ou rétablir les services de proximité dans les quartiers;
- Faire connaître et promouvoir les commerces locaux;
- Rendre les commerces de proximité universellement accessibles.

Faciliter l'autopartage

- Avantager les personnes qui prêtent leur véhicule en autopartage pour les vignettes de stationnement;
- Faciliter l'obtention d'assurance automobile pour la copropriété et le partage de véhicule entre particuliers;
- Obliger les nouveaux développements immobiliers à inclure des dispositions pour l'autopartage (ex. : stationnements réservés, plateforme d'autopartage).

Credit photo : iStock.com/Oscar Martin

Pour éviter d'exacerber les inégalités sociales

La réduction de l'espace dédiée à la voiture et les contraintes pour en diminuer la possession et l'utilisation peuvent aussi avoir un effet pervers et désavantager des personnes déjà marginalisées. Les effets de la réduction de la surmotorisation ne sont pas les mêmes pour tous les quartiers et n'impactent pas pareillement l'ensemble de la population. Il importe donc de prendre en considération les réalités de chaque quartier, avant d'implanter des actions pour réduire la surmotorisation.

- Impliquer les citoyennes et citoyens dans l'évaluation des besoins ainsi que l'identification et la mise en œuvre des actions;
- Offrir des options de mobilité efficaces, efficientes, économiques et adaptées aux besoins des communautés marginalisées et dans les quartiers où la dépendance à la voiture est plus forte et où les infrastructures de transport sont de moindre qualité ou peu accessibles;
- Éviter de réduire l'espace dédié à la voiture pareillement et au même rythme dans tous les quartiers;
- Collaborer avec les personnes qui veulent ou réfléchissent à se départir de leur voiture;
- Éviter de créer des freins aux déplacements des groupes marginalisés en matière de mobilité;
- Proposer des mesures adaptées à la situation des groupes marginalisés, lorsque requis;
- Adopter une tarification sociale pour que les mesures tarifaires soient proportionnelles aux revenus des ménages.

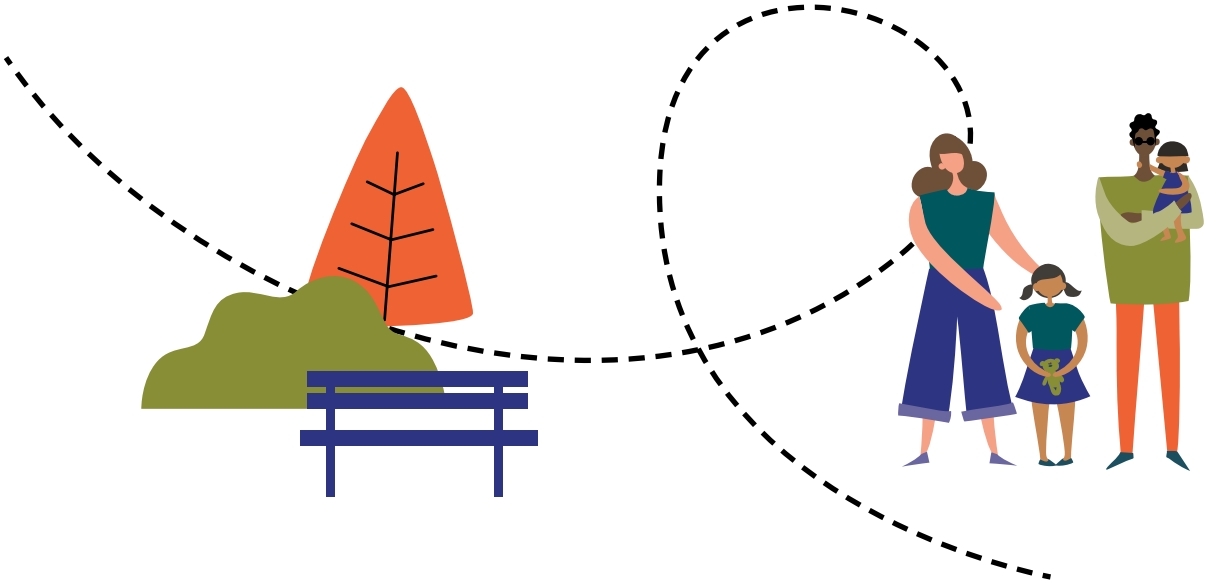
Pour éviter que l'espace libéré soit aussitôt repris

La rareté de l'espace de stationnement et la congestion du réseau routier sont deux freins à la surmotorisation. Inversement, la réduction du nombre de voitures de certains ménages dans un quartier peut devenir un incitatif à la motorisation pour d'autres ménages, un incitatif qui doit être contrôlé. Par exemple, l'attrait pour l'automobile grandira si des ménages abandonnent la voiture et qu'il devient plus facile de stationner une voiture sur une rue ou si les temps de déplacement en voiture deviennent plus rapides. Ce phénomène est parfois nommé paradoxe de Jevons, expression de la demande latente ou effet rebond. Il est donc important que toute stratégie de diminution de la surmotorisation s'accompagne de mécanismes pour prévenir les conséquences non désirées. La réallocation de l'espace de rue à d'autres usages que le stationnement ou la circulation est un moyen très efficace de contrôler ce rebond de la demande tout en améliorant la qualité des milieux de vie et des différentes options de mobilité.

Pour se préparer aux réactions du voisinage et sur les médias sociaux

Des actions qui restreignent la possession automobile ou qui en réduisent la dépendance peuvent provoquer de l'opposition puisqu'elles nécessitent des changements d'habitudes et de normes sociales. La polarisation du discours public et la fragmentation du tissu social sont des contrecoups de la réduction de la surmotorisation qui doivent être pris en considération dans l'élaboration des stratégies. Il peut aussi être intimidant pour des actrices ou acteurs de quartier d'aborder ce sujet dans leur communauté.

- ☐ Instaurer des espaces de discussion entre des personnes en faveur et contre une réduction de la surmotorisation;
- ☐ Identifier des personnes alliées pour aborder le sujet de la réduction de la surmotorisation;
- ☐ Réaliser des ateliers d'éducation populaire sur la mobilité durable;
- ☐ Organiser ou participer à des formations sur le dialogue constructif;
- ☐ Conscientiser et sensibiliser sur les effets des solutions prévues pour prévenir et réduire la surmotorisation avec une approche systémique (environnement, santé, finances, qualité de vie, etc.);
- ☐ Impliquer les automobilistes désirant réduire leur motorisation dans la conception des actions.



Conclusion

Les multiples impacts négatifs de la motorisation mettent de l'avant la nécessité de réduire le nombre de véhicules et de favoriser l'indépendance à la voiture individuelle afin d'améliorer la qualité de l'environnement, la qualité de vie et la santé des Montréalaises et Montréalais ainsi que la vitalité économique des quartiers. Pour y parvenir, il est nécessaire de bien identifier, grâce à un diagnostic (ou une analyse) de mobilité participatif et articulé pour prévenir et réduire la surmotorisation, les leviers adéquats pour influencer les facteurs individuels de motorisation des ménages et les environnements collectifs qui façonnent la dépendance à la voiture et les choix de mobilité. Ce processus permet ainsi de concevoir les actions appropriées aux réalités des ménages selon leurs aspirations et les capacités présentes sur le territoire pour améliorer l'indépendance automobile, et ce, autant au niveau de l'aménagement du territoire que de la symbolique de la voiture et du mode de vie qui s'y rattache.

Ce cadre de référence démontre pourquoi il est nécessaire et possible d'agir dès maintenant pour prévenir et réduire la surmotorisation à l'échelle des quartiers, énonce des pistes de solutions pour y arriver selon les principes d'équité et d'inclusion et illustre les bénéfices attendus. Il est de notre devoir d'entamer ce processus sans attendre que tous les besoins structurels soient présents pour faciliter les déplacements en mobilité durable. La démarche proposée permet de centrer les actions sur les spécificités des quartiers et d'agir à cette échelle pour influencer, orienter et implanter les changements structurels et symboliques requis, et ce, sans laisser personne de côté. L'approche de justice, équité, diversité et inclusion mise de l'avant dans ce document permet de réfléchir et d'agir pour toutes et tous afin de réduire plutôt que d'exacerber les iniquités de mobilité et sociales dans les quartiers.

Les actions réalisées par les actrices et acteurs de quartier sont indispensables pour prévenir et réduire la surmotorisation en répondant concrètement aux défis des territoires ou segments de population ciblés. Toutefois, la responsabilité des changements structurels et de comportement requis pour y parvenir relève de l'ensemble des échelles d'intervention (individus, employeurs, quartiers, arrondissements, municipalité, gouvernement provincial et fédéral) afin de permettre une réelle indépendance à la voiture individuelle. Ce cadre de référence permet aussi d'orienter la réflexion de l'ensemble des instances qui se doivent de mettre au cœur de leur vision de la mobilité durable une diminution ou un plafonnement du nombre de véhicules immatriculés tout en assurant l'abordabilité de la ville et la réduction des iniquités sociales et de mobilité. Pour atteindre les cibles environnementales et sociales fixées, la surmotorisation doit être prise en compte dans des programmes et des politiques pour agir et financer les initiatives de la société civile. Toute la société sera gagnante d'une réduction du nombre de véhicules possédés par les ménages.

Annexe 1 — organisations ayant participé aux consultations

Plusieurs rencontres ont été organisées avec des personnes représentant les organisations suivantes. Les commentaires, suggestions et idées discutés et partagés lors de ces rencontres ont été pris en compte dans la rédaction de ce cadre de référence ou seront considérés dans les prochaines actions prévues du Groupe de travail.

Organisations	Personnes présentes
CDG Métropolitains	Lambert Desrosiers-Gaudette
CEUM	Hugo Quintin
Direction régionale de la santé publique de Montréal (DRSP)	Billy Picard
Équiterre	Anne-Catherine Pilon
Métropole en santé	Brigitte Soucy Ferret
MOVIA	Annie Rochette
Société logique	Pierre-Étienne Gendron Landry

Organisations	Personnes présentes
Société du parc Jean-Drapeau	Merieme Alaoui Medarhri
Table des groupes de femmes de Montréal (TGFM)	Éveline Claire Nguepi, Juliette Graiger, Marie-Ève Desroches, et Maude Massicotte
Trajectoire	Sarah V. Doyon
Vélo Québec	Louis Lalonde
Ville de Montréal — Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTER)	Jessie Pelchat
Ville de Montréal — Service du développement économique (SDE)	Cécile Vergier et Patrick Kilfoil
Ville de Montréal — Service de la diversité et de l'inclusion sociale (SDIS)	Guylaine Poirier
Ville de Montréal — Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)	Geneviève Lapointe
Vivre en Ville	Francis Garnier
Espace Quartiers : Rencontre publique avec des citoyens·nes, des organisations de la société civile ainsi que des élus·es et des représentants·es de la Ville et d'autres institutions	Environ 50 personnes présentes

Notes de fin de page

1 Laviolette, 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/

2 Conseil interculturel de Montréal. (2023). Réduire les inégalités territoriales et prévenir les discriminations dans l'espace urbain. Vers une transformation de l'action publique à Montréal. (Avis). https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/conseil_interc_fr/media/documents/2023_avis-inegalitesterritoriales_fr_web.pdf

3 Paulhiac Scherrer F. (2018). Rapport final : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne. Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal. https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03_version1_interactif.pdf

4 Altergo. (s.d.). Qu'est-ce que l'accessibilité universelle ? https://altergo.ca/fr/accessibilite-universelle/quest-ce-que-laccessibilite-universelle/;

5 Rocque, S., Langevin, J., Chalghoumi, H. et Ghorayeb, A. (2011). Accessibilité universelle et designs contributifs dans un processus évolutif. Revue Développement humain, handicap et changement social, 19(3), p. 76-24. https://capable.ctreq.qc.ca/wp-content/uploads/2017/06/Accessibilit%C3%A9-et-designs_pour-site.pdf

6 Conseil de recherche en science naturelles et en génie du Canada (CRSNG). (2017). Guide du candidat : Tenir compte de l'équité, de la diversité et de l'inclusion dans votre demande. https://www.nserc-crsng.gc.ca/_doc/EDI/Guide_for_Applicants_fr.pdf

7 Comité Justice, Équité, Diversité et Inclusion (JEDI) de Transition en Commun. (2023). Lexique militant de la transition socio-écologie. [Document interne, Document Word].

8 Géoconfluences. (2015). Glossaire : Équité territoriale. Géoconfluences. http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/equite-territoriale

9 Université du Québec à Montréal. (2019). Pour une université inclusive : Inclusion. https://edi.uqam.ca/lexique/equite-diversite-inclusion/

10 Collectivités viables. (2018). Mobilité durable. https://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx

11 *Ibid.*

12 Forum Vies mobiles. (2016). Dictionnaire : Mobilité résidentielle. https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/3203/mobilite-residentielle

13 Litman, T. (2023). Comprehensive Parking Supply, Cost and Pricing Analysis. Vistoria Transport Policy Institue. https://www.vtpi.org/pscp.pdf

14 Office des personnes handicapées du Québec. (2019). Mieux comprendre : Personne handicapée ou personne en situation de handicap, y a-t-il une différence ? Cyberbulletin officiel de l'Office des personnes handicapées du Québec. 13(4). https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/cyberbulletins-de-loffice/express-o/volume-13-numero-4-ete-2019/mieux-comprendre/personne-handicapee-ou-personne-en-situation-de-handicap-y-a-t-il-une-difference.html

15 Gouvernement du Canada. (2014). Le transport actif. https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/etre-actif/transport-actif.html

16 Collectivités viables. (s.d.). Transports collectifs. https://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx

17 *Ibid.*

18 Comité Justice, Équité, Diversité et Inclusion (JEDI) de Transition en Commun. (2023). Lexique militant de la transition socio-écologie. [Document interne, Document Word].

19 Laviolette, J. (2023). Modelling the Factors Influencing Car Ownership. (Thèse de doctorat). Polytechnique Montréal, Montréal, Qc, Canada. https://publications.polymtl.ca/10814/

20 Équiterre. (s.d.). Pour des transports à taille humaine. https://www.equiterre.org/fr/initiatives/pour-des-transports-a-taille-humaine#notre-travail

21 Laviolette, 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-et-consequences/

22 Ville de Montréal. (2022). Émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise — Inventaire 2018.

23 Laviolette, J. (2023, 24 août). Réduire de moitié le nombre de voitures au Québec : pourquoi et comment ? Unpointcinq. https://unpointcinq.ca/article-blogue/reduire-de-moitie-le-nombre-de-voitures-au-quebec-pourquoi-et-comment/

24 Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM). (2008). Enquête Origine-Destination 2008. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/01/R%C3%A9sum%C3%A9-des-faits-saillants-de-l_enqu%C3%AAte.pdf

25 Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM). (2020). Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

26 *Ibid.*

27 Morency, C., Verreault, H., Bourbonnais, P.-L., Laviolette, J., Chabin, V. (2019). Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable. (Rapport final). Polytechnique Montréal.

28 Paulhiac Scherrer F. (2018). Rapport final : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne. Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal. https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03_version1_interactif.pdf

29 Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale du gouvernement du Québec. (2016). La mobilité : un droit déterminant. 20. https://www.cclp.gouv.qc.ca/bulletin/pdf/nov2016.pdf

30 Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. (2017). Mémoire sur la mobilité durable et la santé. https://www.ciusss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sites/default/files/memoire_mobilite_durable_sante.pdf

31 Accès transports viables. (2024). Concepts Mobilité urbaine. https://femmesetmobilite.org/concepts/

32 Conseil interculturel de Montréal. (2023). Réduire les inégalités territoriales et prévenir les discriminations dans l'espace urbain. Vers une transformation de l'action publique à Montréal. (Avis). https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/conseil_interc_fr/media/documents/2023_avis-inegalitesterritoriales_fr_web.pdf

33 *Ibid.*

34 Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM). (2020). Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

35 Laviolette, J. (2023). Modelling the Factors Influencing Car Ownership. (Thèse de doctorat). Polytechnique Montréal, Montréal, Qc, Canada. https://publications.polymtl.ca/10814/

36 Centre international de référence sur le cycle de vie des produits procédés et services (CIRAIG). (2022). Inventaire des émissions de gaz à effet de serre découlant de la consommation de la collectivité montréalaise pour l'année 2017. (Rapport technique). Polytechnique Montréal Département de génie chimique. https://ciraig.org/wp-content/uploads/ciraig_vdm_inventaire_ges_conso_2017.pdf

37 Nazarnia, N., Schwick, C., et Jaeger, J. A. G. (2016). Accelerated urban sprawl in Montreal, Quebec City, and Zurich : Investigating the differences using time series 1951–2011. Ecological Indicators, 60, 1229-1251.

38 Henning, E., Jaeger, J., Soukup, T., Orlitova, E., Schwick, C., et Kienast, F. (2016). Urban sprawl in Europe. (Report). EEA et FOEN.

39 *Ibid.*

40 *Ibid.*

41 Fondation de l'Institut de Cardiologie de Montréal. (2019, 22 mai). Mois de l'activité physique : des risques majeurs pour la santé liés à la sédentarité. [Communiqué de presse]. https://fondationicm.org/salle-de-presse/mois-de-lactivite-physique-des-risques-majeurs-pour-la-sante-lies-a-la-sedentarite/?gclid=CjwKCAiA1-6sBhAoEiwArqlGPsDpSnY2rZ5-9xViE2jZK7FzKWgjy47fA1T6PJgvKq3RDc0VdepnRxoCY4YQAvD_BwE

42 Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). (2015). Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains : Avis scientifique de la Direction des risques biologiques et de la santé au travail https://www.inspq.qc.ca/publications/2048

43 Ville de Montréal. (2022). Bilan environnemental 2022 : Qualité de l'air à Montréal. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/bilan_qualite_air_2022_final_v2.pdf

44 *Ibid.*

45 Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. (2022). Statistiques annuelles régionales sur l'indice de la qualité de l'air pour l'année 2022. https://www.environnement.gouv.qc.ca/air/iqa/statistiques/region/2022.htm

46 Santé Canada. (2019). Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada : une estimation de la morbidité et des décès prématurés.

47 Santé Canada. (2024). Impacts de la pollution atmosphérique sur la santé au Canada en 2018. https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Pollution/La_qualite_de_l_air_a_Montreal_2023.pdf

48 Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021). Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche. Polytechnique Montréal. https://polymtl.ca/mobilite/publilcations

49 Da Silva, S., Déméné, C., Lessard, I., et Laviolette, J. (2018). Obstacles et leviers aux changements de comportements des québécois : transition vers une mobilité durable.

50 Ville de Montréal. (2022). Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024 : Rapport d'activités 2022. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Vision%20z%C3%A9ro%20–%20Bilan%20annuel%202022.pdf

51 *Ibid.*

52 *Ibid.*

53 Gagné, M., Lavoie, M., Morency, P., & Robitaille, É. (2017). Portrait des décès et des hospitalisations attribuables aux traumatismes routiers au Québec. INSPQ.

54 Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. (2007). Pour une approche globale de la sécurité routière. https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/64275

55 Statistique Canada. (2021). Dépenses des ménages selon le quintile de revenu du ménage, Canada, régions et provinces. https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1110022301

56 Desjardins. S. (2023, 6 mars). Combien coûte réellement votre voiture. Virage Magazine. https://www.viragemagazine.com/combien-coute-reellement-votre-voiture/

57 Gauthier, M. (2023, 5 septembre). Est-ce qu'utiliser Communauto revient moins cher qu'acheter une voiture ?. Hardbacon. https://hardbacon.ca/fr/voiture/communauto/

58 Desjardins. S. (2023, 6 mars). Combien coûte réellement votre voiture. Virage Magazine. https://www.viragemagazine.com/combien-coute-reellement-votre-voiture/

59 Hébert, C. (2020, novembre). Voiture : le dilemme entre l'achat et la location. Les Affaires. https://www.lesaffaires.com/mes-finances/consommation/voiture--le-dilemme-entre-l-achat-et-la-location/621198

60 Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM). (2020). Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

61 Solon et Locomotion. (2022) De l'électrification de l'automobile individuelle à la réduction du parc : Enjeux et opportunités au Québec et à Montréal dans un contexte global imprévisible. https://wikidespossibles.org/wiki/Rapport_-_De_l%E2%80%99%C3%A9lectrification_de_l%E2%80%99automobile_individuelle,_%C3%A0_la_r%C3%A9duction_du_parc

62 Voisin, M., Dubé, J., Coelho, L. C. (2023). Évaluation comparative des coûts totaux des déplacements selon le mode de transport utilisé sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT) et Département des opérations et des systèmes décisionnels, Faculté des sciences de l'administration. Université Laval. https://www.quebecurbain.qc.ca/2024/03/14/evaluation-comparative-des-couts-totaux-des-deplacements-selon-le-mode-de-transport-utilise-sur-le-territoire-de-la-communaute-urbaine-de-quebec/

63 Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) et Secor Conseil. (2010). Le transport en commun - Au coeur du développement économique de Montréal. Retrieved from https://www.ccmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

64 Lévesque, K. (2018). Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018. La Presse. https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201809/13/01-5196357-les-couts-de-la-congestion-evalues-a-42-milliards-pour-2018.php

65 Solon et Locomotion. (2022) De l'électrification de l'automobile individuelle à la réduction du parc : Enjeux et opportunités au Québec et à Montréal dans un contexte global imprévisible. https://wikidespossibles.org/wiki/Rapport_-_De_l%E2%80%99%C3%A9lectrification_de_l%E2%80%99automobile_individuelle,_%C3%A0_la_r%C3%A9duction_du_parc

66 Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2023). Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique. https://www.cremtl.org/

67 Laviolette, J., Morency, C., & Waygood, E. O. D. (2022). A kilometer or a mile ? Does buffer size matter when it comes to car ownership ? Journal of Transport Geography, 104. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103456

68 *Ibid.*

69 Morency, C. Milord, B. Bourdeau, J-S. (2021). Les camions légers : Facteurs ayant contribué à la transformation du parc de véhicules légers. (Rapport final volet 2). Polytechnique Montréal. https://legacy.equiterre.org/sites/fichiers/divers/rapport2_chairemobilite.pdf

70 Garcia-Sierra, M., Van den Bergh, J. C. J. M., et Miralles-Guasch, C. (2015). Behavioural economics, travel behaviour and environmental-transport policy. Transportation Research Part D : Transport and Environment, 41(Supplement C), 288-305. https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.09.023

71 Institut de santé publique du Québec (INSPQ). (2022). L'action municipale pour créer des environnements favorables à la santé et à la qualité de vie. (Cadre d'analyse systémique). https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/3262-qualite-vie-action-municipale.pdf

72 *Ibid.*

73 *Ibid.*

74 *Ibid.*

75 *Ibid.*

76 Ministère de la Santé et des Services sociaux (2010) Cadre conceptuel de la santé et de ses déterminants : Résultats d'une réflexion commune, Gouvernement du Québec, Québec. https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2010/10-202-02.pdf

77 Conseil de l'Europe. (s.d.) Éthique et empathie. https://www.coe.int/fr/web/digital-citizenship-education/ethics-and-empathy

78 Comité Justice, Équité, Diversité et Inclusion (JEDI) de Transition en Commun. (2023). Lexique militant de la transition socio-écologie. [Document interne, Document Word].

79 Université du Québec à Montréal. (2019). Pour une université inclusive : Inclusion. https://edi.uqam.ca/lexique/equite-diversite-inclusion/

80 *Ibid.*

81 Dictionnaire Toupie. (s.d.) Transparence. https://www.toupie.org/Dictionnaire/Transparence.htm

TRANSITION
EN
COMMUN

transitionencommun.org