



1e Journée d'étude de l'Observatoire de la mobilité durable

Synthèse

Paula Negron, Maggy Desgagnés
et Émile Maheu-Forest

Institut d'urbanisme
Faculté de l'aménagement



Observatoire de la mobilité durable

Crée en 2008, l'Observatoire de la mobilité durable a comme mission d'étudier la mobilité et le transport des personnes et des marchandises dans une perspective intermodale, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et à la lumière des impératifs du développement durable.

L'Observatoire de la mobilité durable est une initiative conjointe de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), de la Ville de Montréal et de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, auquel il est rattaché. L'Observatoire bénéficie pour l'année 2009-2010 d'un soutien financier du ministère des Transports du Québec (MTQ).



Présentation

Le 30 avril 2014, l'Observatoire de la mobilité durable de l'Université de Montréal a organisé une journée d'étude dont l'objectif était permettre à des chercheurs et des professionnels d'échanger et discuter autour des grands enjeux auxquels doit faire face la mobilité durable aujourd'hui. La journée d'étude a été organisée autour de tables rondes portant sur quatre grands enjeux : la fiscalité en transport, la mobilité et les âges de la vie, les indicateurs de la mobilité durable et la mobilité résidentielle. Cette synthèse expose les grands thèmes abordés par l'ensemble des panélistes dans chacune des tables rondes, à partir des questions posées aux panélistes.

Table des matières

La fiscalité en transport	7
Les investissements dans les réseaux de transports sont-ils trop élevés?.....	7
Quelles sources de financement devrait-on utiliser?	9
Les usagers paient-ils leur juste part et comment fixer les tarifs?.....	10
La mobilité et les âges de la vie	13
Quelles actions mettre en place pour favoriser l'acquisition de compétences individuelles dans le long terme?	13
Est-ce qu'un environnement adapté aux enfants l'est pour tout le monde?.....	14
Que faut-il privilégier dans les stratégies d'intervention en faveur d'environnements adaptées aux différents groupes d'âge?.....	16
Les indicateurs de la mobilité durable.....	17
De quels nouveaux indicateurs avons-nous besoin pour mesurer et suivre l'évolution de la mobilité durable?.....	17
Quels sont les défis à la collecte de données sur les indicateurs de mobilité durable?	18
Comment tirer parti des données ouvertes et des données provenant des réseaux sociaux?	19
La mobilité résidentielle	21
Quelles formes pourraient prendre des incitatifs à la mobilité résidentielle et à quels moments du parcours de vie?.....	21
Comment offrir plus de flexibilité dans les déplacements dans une perspective de mobilité durable?.....	23
Comment aborder les nouvelles logiques du travail banlieue-banlieue, voire même centre-ville-banlieue, dans une perspective durable?.....	24
Conclusion	24

La fiscalité en transport

Participants

Pierre Bélanger. Directeur général, Association québécoise du transport intermunicipal et municipal

André Porlier. Directeur Affaires gouvernementales et développement durable, Société de transport de Montréal

Jean-Philippe Meloche. Professeur adjoint, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Franck Scherrer. Professeur titulaire, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Animateur de la table : Gérard Beaudet. Professeur titulaire, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Les investissements dans les réseaux de transports sont-ils trop élevés?

Les investissements en matière de transport collectif doivent répondre à des besoins d'accessibilité dans le territoire. Or, ces besoins sont nombreux et multiples, mais les ressources pour les satisfaire sont limitées. Un symptôme de cette multitude de besoins est illustré dans les discours entourant l'investissement dans le transport en commun, qui ont tendance à ressembler à une longue liste d'épicerie où il est difficile de dégager les priorités. De plus, dans les outils de planification comme le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), il n'y a pas de coût associé aux projets de transport en commun proposés, il est donc difficile d'établir les impacts financiers des différentes options. Pourtant, le transport en commun a la cote dans les discours, notamment en ce qui concerne les modes de transport de masse, comme le métro ou le tramway. Mais en même temps, il semblerait que personne ne veut payer pour. D'un point de vue économique, doit-on assumer que puisque les gens ne veulent pas payer le transport en commun c'est qu'au fond ils n'en veulent pas? Pour favoriser la discussion, la Communauté métropolitaine de Montréal a organisé une consultation publique pour savoir comment financer le transport en commun; il ressort de l'exercice un certain malaise à investir dans ces réseaux et infrastructures. Les nombreux retards dans la livraison des projets de transport en commun l'illustrent bien.

Si l'on regarde l'évolution de l'achalandage du transport en commun dans la région de Montréal et de ses investissements, il y a trois moments marquants.

- Le premier, le démantèlement des 500 km de tramways, juste après la Deuxième Guerre mondiale, qui coïncide avec le début de l'étalement urbain et de la motorisation. Le système était en fin de vie utile, car il n'y avait pas eu d'entretien au fil du temps et il était trop coûteux d'envisager de le reconstruire. On devrait en tirer une leçon : il ne faudrait pas qu'on se trouve à nouveau dans cette situation, mais cette fois-ci avec des infrastructures encore plus lourdes comme le métro.
- Le second moment marquant est l'ouverture du métro en 1967, où on observe un nouvel engouement pour l'utilisation du transport collectif.
- On assiste dans les dernières années à la croissance dans l'usage du transport en commun. Par conséquent, on a atteint, dans certains corridors et à certaines périodes, la capacité des équipements actuels. Il est donc difficile d'augmenter l'achalandage, car le service est saturé. En ce moment, on est dans un cycle similaire au premier, l'équipement du métro est désuet, mais la différence c'est que l'on est présentement dans un grand cycle d'entretien.

Le gouvernement provincial s'étant désengagé du financement opérationnel du transport en commun il y a plus de vingt ans, il a plutôt tendance à subventionner de grands projets orientés vers la construction de nouvelles infrastructures. Il n'est donc pas étonnant que lorsqu'il est question de choisir les modes de transport en commun à privilégier, tout le monde veuille un métro. Mais est-ce que l'on ne pourrait pas trouver un système qui transporte plus de monde à moindre prix? La question demeure: comment paie-t-on et pour quoi est-on prêt à payer? C'est toute la question de la gouvernance du transport à laquelle il faut s'attarder, pas seulement à son financement : planification, tarification, subsidiarité et imputabilité.

Une critique que l'on entend souvent est que le transport collectif coûte cher. Or, si on compare les coûts d'opération du métro de Montréal par rapport à la situation au niveau international, on constate que ceux-ci sont 17 % en dessous de la moyenne des coûts d'opération pour les réseaux de métro. Effectivement, 1,3 milliard par année est un montant important, mais il faut mettre les choses en perspective. Pour la Société de transport de Montréal, c'est 85 % des employés qui travaillent au niveau du service. La masse salariale représente 60 % du budget annuel, tandis que le service de la dette de 14 % couvre en majorité le remboursement des nouvelles voitures de métro. On dit aussi que construire le métro coûte particulièrement cher, soit, entre 200 à 300 millions le kilomètre, mais on doit se rappeler que c'est un système performant qui génère près d'un million de déplacements par jour et qui ne cause presque pas de gaz à effet de serre. Trop souvent, le transport en commun est perçu comme une dépense, mais on devrait plutôt en parler comme un investissement, puisque les bénéfices qui en découlent sont nombreux. Les axes de transport en commun majeurs ont un impact important sur le développement urbain, comme on a pu le voir pour Longueuil et Laval. Même si présentement, le développement immobilier autour des nœuds ou des stations de transport semble profiter seulement à l'entreprise privé, il faudrait s'assurer que le secteur public profite aussi de ces bénéfices.

On parle souvent de sous financement en transport collectif au Québec en comparaison avec la France qui a beaucoup investi. Malgré tout, on peut aussi dire que la France a mal investi dans le transport routier et les transports en commun. Parce que la mobilité est considérée comme un bien absolu, on a augmenté de manière importante l'offre de transport en commun, mais sans modifier les conditions de l'automobile, de sorte que l'usage de celle-ci a continué à augmenter. On s'est donc retrouvé avec une double saturation: celle du transport en commun, liée à l'augmentation de la capacité, et celle du réseau routier, liée à la dépendance de l'automobile. Par ailleurs, on a continué à investir pour favoriser les déplacements vers le

centre, alors que de plus en plus de déplacements se font entre les banlieues. L'offre entraîne de nouveaux développements urbains qui engendrent la congestion tant sur le réseau routier que dans les systèmes de transport en commun. Est-ce que les gens ont besoin de cette masse d'offres? Au départ, on n'a pas réfléchi aux besoins d'accessibilité, mais seulement à répondre à une demande de mobilité potentielle. La question principale demeure : Quelle est la meilleure offre de transport en commun par rapport à l'argent dont on dispose et par rapport aux besoins d'accessibilité? Quelle que soit la solution, une chose est sûre, il faudrait que les études coût-bénéfice soient davantage discutées sur la place publique, afin de pouvoir prendre des décisions plus éclairées.

Quelles sources de financement devrait-on utiliser?

Le financement du transport en commun est l'affaire de multiples contributeurs, dont l'apport varie d'un contexte à un autre. Dans la région métropolitaine de Montréal, les coûts d'exploitation moyens du transport en commun sont répartis de la manière suivante : 34 % aux municipalités, 31 % à l'utilisateur, 22% au gouvernement provincial, 7 % à l'automobile et 7 % au gouvernement fédéral. Il est important de rappeler que cette répartition est un choix politique, tout comme celle du gouvernement provincial de financer à 100 % le développement des infrastructures, à 75 % les améliorations de services et à 50 % les nouveaux véhicules. Mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit là de vases communicants, en fin de compte, c'est le même argent. La contribution plus importante de la part de l'utilisateur est logique, puisque c'est lui qui bénéficie le plus de l'offre de service. À l'échelle provinciale, le gouvernement fait appel aux taxes sur l'immatriculation et à la taxe sur l'essence (cette dernière était initialement en pourcentage, mais est maintenant fixe, à 0,01 \$ le litre). Par ailleurs, la subvention versée par les gouvernements (provincial et fédéral) au transport collectif peut être vue comme un moyen pour eux de ne pas imposer davantage les automobilistes, ce qui constitue en quelque sorte un choix de société.

Les sources de financement dont disposent actuellement les municipalités pour financer le transport en commun relèvent majoritairement des impôts fonciers. Il s'agit d'une des meilleures options pour financer le transport collectif, puisque des améliorations dans les conditions d'accessibilité d'un territoire vont se refléter rapidement dans les valeurs foncières. Cette taxe est efficace : retour rapide, rien à percevoir, simple à gérer. Plusieurs fois, le gouvernement avait annoncé sa hausse, mais rien n'a été fait jusqu'à présent. Or, les villes semblent avoir atteint le maximum dans la taxe foncière. Pour éviter de taxer plus, il faut générer rapidement de la valeur foncière et la valoriser, ce qui permettrait l'aménagement de services de transport en commun plus performants.

En plus des subventions gouvernementales et du financement à travers les tarifs, il existe d'autres méthodes de financement pour le transport en commun. On peut penser notamment aux différents types de péages. Un premier type est l'installation de péages dans les ponts, mais son défaut c'est qu'il ne prend pas en compte la distance parcourue. Ainsi, pourquoi une personne qui conduit de Pierrefonds vers le centre-ville de Montréal ne payerait pas de péage alors que celle qui vient du Vieux-Longueuil en payerait,

la première ayant une distance bien plus longue à parcourir que la seconde? Le péage cordon autour du centre-ville (un deuxième type) pourrait quant à lui, être une alternative intéressante. Il doit par contre, y avoir une certaine cohérence entre la gestion de la demande de transport et le financement en transport en commun, on ne peut pas instaurer un péage sans offrir des alternatives réelles aux automobilistes.

On pourrait aussi favoriser de nouvelles sources de financement qui tendent davantage vers le développement durable, comme c'est le cas de la bourse du carbone. Il existe aussi des alternatives plus égalitaires, par exemple, est-ce que chaque partie (municipalités, gouvernements, usagers, etc.) pourrait augmenter la part de sa contribution un peu à la hauteur des dépenses supplémentaires prévues pour les futurs investissements? Le faible usage du transport en commun en dehors des zones centrales a aussi des incidences sur les besoins de financement du service. Ainsi, puisque les personnes qui viennent de plus loin ont tendance à utiliser plus leur automobile, on pourrait penser que la mise en place de zones tarifaires moins chères en périphérie pourrait inciter la population à utiliser les transports en commun à leur disposition. Cependant, puisque le développement du service dans les zones de moindre densité y est aussi plus cher, une optimisation de l'offre existante et la mise en place de formules davantage adaptées à ces milieux (encourager les petits véhicules ainsi que les véhicules électriques, tel que discuté plus loin) constitueraient des choix à envisager.

S'il est vrai que les usagers doivent assumer une partie des frais, il faut aussi tenir compte du fait que l'automobile profite indirectement du transport en commun : plus il y a d'utilisateurs de transport en commun, moins il y a de congestion sur les routes. En ce sens, la tarification de l'automobiliste offre encore une marge de manœuvre qu'il faudrait exploiter. Les taxes sur l'immatriculation sont par contre déjà élevées, il faut donc trouver d'autres options. Il serait normal d'encourager les usagers de la route ayant de petits véhicules ou une auto électrique et de taxer davantage ceux qui optent pour un modèle énergivore. Le système de plafonnement et d'échange des droits d'émission pourrait aussi être une autre option. Aussi, le financement du transport en commun peut être perçu comme une redistribution de la richesse, même si la mise en place d'une tarification sociale pourrait aussi contribuer à cet objectif. Une grande question demeure : est-ce que l'on doit traiter le transport en commun comme un service public ou pas? S'il s'agit d'un service public, alors il faut accepter qu'il soit subventionné.

Les usagers paient-ils leur juste part et comment fixer les tarifs?

Lorsqu'il est question du financement du transport en commun, on semble oublier que celui-ci doit être considéré comme un service public. On parle toujours de déficit du transport collectif et des incidences que ceci peut avoir sur la qualité du service, pourtant, le transport en commun est un rouage fondamental pour la population d'une ville, comme c'est le cas des services publics. Par exemple, lors du printemps érable, l'intervention policière a généré des coûts importants en services policiers, sans toutefois que ce service ne soit remis en question. Ou encore, lorsqu'on a tellement abaissé le niveau d'eau du réservoir Atwater qu'on a dû effectuer des travaux d'urgence, générant des coûts supplémentaires. Dans le cas de

ces services publics, on ne parle pas de déficit. On pourrait appliquer au transport en commun la même logique que celle appliquée à une usine de filtration d'eau ou à une caserne de pompier : peu importe où l'on est situé dans l'espace, le tarif est le même, il n'y a pas de prise en compte de la distance. En ce sens, on commence à voir une émergence de la gratuité du transport en commun (en Chine notamment). Le transport en commun est un ouvrage fondamental du bien-être collectif, cela demande de revoir complètement le modèle de financement actuel.

Dans le transport en commun on retrouve de nombreuses formes de tarification, soit près de 700 titres tarifaires différents dans le grand Montréal. À l'échelle métropolitaine, on a instauré une tarification par rapport à la distance (basée sur un système zonal): plus tu habites loin du centre-ville, plus tu payes cher le transport en commun, ce qui a tendance à décourager le transfert modal. Or, plus tu utilises l'automobile et plus tu crées des gaz à effet de serre. En ce sens, tarifier selon la distance peut devenir contradictoire au niveau environnemental.

Le but d'une bonne politique de transport est de transporter le maximum de personnes rapidement au moindre coût. Dans les coûts on inclut certes les coûts des infrastructures, mais aussi les coûts difficiles à capter : les gaz à effet de serre, la congestion, entre autres. Il est important que la tarification envoie le bon signal. On parle de tarifier au juste prix, mais l'utilisateur de la route ne paie rien. D'un autre côté, le piéton ne coûte pas grand-chose et pourtant, on ne favorise pas les déplacements à pied par le biais d'investissements en infrastructures. On ne subventionne pas beaucoup la marche, mis à part la mise en place de trottoirs. Pourtant, par rapport aux déplacements à pied, le transport en commun est plus polluant et ça prend plus d'espace pour transporter le même nombre de personnes. Même chose si l'on compare le transport collectif à la voiture. Pour instaurer un système de tarif qui insuffle l'efficacité, il faut que les tarifs reflètent cette équation. Autrement, lorsqu'on subventionne massivement le transport en commun et que le principal transfert modal se fait à partir des déplacements piétons ou cyclistes (plutôt qu'à partir de l'auto), le résultat est plutôt négatif, puisque ce transfert modal entraîne davantage de polluants.

L'objectif de la tarification est de maintenir un niveau acceptable du transport en commun. Pour fixer les tarifs, on peut prendre en considération l'indice de prix à la consommation, les améliorations de service, les pertes d'achalandage. Un principe important à retenir est l'équité. Il devient par contre difficile d'établir une tarification juste et cohérente, notamment en raison des multiples responsables du service de transport collectif. Ainsi, par exemple, dans la région de Montréal le train de banlieue est sous la juridiction de l'Agence métropolitaine de transport, mais les rails appartiennent au CP et au CN, alors que les réseaux d'autobus, de même que les gares et le développement urbain sont de juridiction municipale. Il faut aussi tenir compte des extensions du transport en commun, comme le vélo et le vélo libre-service ou l'autopartage. Le financement du service implique donc de nombreux acteurs qui doivent tous faire partie de la réflexion autour du financement.

La mobilité et les âges de la vie

Participants

Nabila Bachiri. Conseillère senior en mobilité durable, Communauté métropolitaine de Québec

Marie-Josée Dupuis. Chargée de projet Transport et mobilité, Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

Paula Negron. Professeure adjointe, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Animateur de la Table: Sébastien Lord. Professeur adjoint, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Quelles actions mettre en place pour favoriser l'acquisition de compétences individuelles dans le long terme?

Même si on a tendance à parler de la mobilité des jeunes, des vieux, etc., il faut considérer que la diversité au sein de ces groupes est importante. Par exemple, en ce qui concerne les personnes âgées, elles ne représentent pas un groupe homogène, leurs capacités physiques, motrices, visuelles et auditives divergent grandement. De plus, leur revenu influence leur manière de se déplacer malgré que les aînés favorisent souvent la voiture dans leurs déplacements. Par contre, l'usage de l'auto ne peut pas être généralisé; ainsi, dans l'agglomération de Montréal 52 % des aînés n'ont pas de permis de conduire. Pour eux, le moyen de transport privilégié est le transport en commun ou la marche. L'autobus constitue souvent une bonne option pour les personnes âgées, car la distance de marche pour se rendre à une station de métro peut être trop longue. À l'inverse, les stations de métro comportent aussi plusieurs obstacles, en particulier, les nombreuses séries de marches et les escaliers mécaniques. Il y a donc un sentiment d'insécurité à utiliser le transport collectif pour cette clientèle.

En ce sens, prévenir la dépendance à l'automobile est difficile. Plusieurs milieux urbains, dont les banlieues, n'offrent pas de services accessibles à une distance de marche. Certaines options ont été mises en place pour pallier à ce problème, comme les taxis-or, mais on doit réserver le transport à l'avance, se présenter à l'arrêt et souvent l'environnement de marche pour s'y rendre n'est pas optimal. Il manque souvent de mobilier urbain comme des bancs ou des abribus, même si cela est moins fréquent dans le contexte urbain. D'un autre côté, la proximité aux services n'est pas tout; les développements résidentiels pour personnes âgées, sont habituellement près des services, mais aussi près d'axes routiers majeurs, ce qui devient un problème de sécurité lorsqu'on sait que le deux tiers des collisions entre piétons et automobiles impliquent des personnes âgées. La marchabilité et la mixité des environnements, de même que l'accessibilité universelle sont de bons moyens pour améliorer les compétences individuelles dans le long terme. Par ailleurs, même si les quartiers centraux sont généralement plus marchables, en hiver le déneigement est un enjeu majeur et nuit à la mobilité quotidienne des aînés.

Est-ce qu'un environnement adapté aux enfants, l'est pour tout le monde?

De telles généralisations peuvent être dangereuses, puisqu'il existe une différence entre la lecture d'un espace par un enfant et par une personne âgée. L'enfant est au stade de l'enseignement et de l'apprentissage tandis que la personne âgée doit être sensibilisée et on doit lui rappeler les règles de base. Les enfants et les adolescents ont la capacité de se mouvoir plus librement et avec l'âge, ils deviennent de plus en plus autonomes. Il reste que les parents jouent aussi un rôle important dans le développement de la capacité de se mouvoir d'un enfant. De plus, les parents subissent une certaine pression sociale : un parent peut être mal perçu s'il ne raccompagne pas son enfant à l'école en voiture. Pourtant, un tel geste limite l'acquisition de compétences de mobilité chez l'enfant. En ce qui a trait à l'école secondaire, celle-ci est souvent localisée à une distance plus importante, entre autres car la majorité des écoles offrent des programmes spécialisés et l'adolescent choisit en fonction de ceux-ci. Bien que les secteurs marchables soient à préconiser, il doit y avoir une relation entre le mode de transport et l'espace selon le mode de transport choisi. Le transport scolaire est un service porte-à-porte, malgré cela plusieurs parents reconduisent leurs jeunes à l'école, ce qui crée du trafic aux alentours de l'établissement et rend cet espace moins sécuritaire pour ceux qui s'y rendent à pied. Si chez les personnes âgées, l'espace-action a tendance à se rétrécir avec le vieillissement, chez les jeunes, au contraire, il s'agrandit au fur et à mesure qu'ils acquièrent de nouvelles compétences de mobilité, par exemple, l'obtention du permis de conduire. Pour tenter de limiter le changement total vers l'automobile, il faut permettre aux adolescents de développer leurs compétences de mobilité afin qu'ils puissent choisir parmi divers modes de transport. Il faut aider les adolescents à apprendre à se déplacer de manière autonome dans l'espace, plutôt qu'à les transporter continuellement.

En ce qui a trait aux personnes âgées, plusieurs dépendent déjà fortement de l'automobile et elles réfléchissent souvent à leur plan B (comment se déplacer sans automobile) uniquement lorsqu'elles y font face, ce qui est souvent trop peu trop tard. Fréquemment, l'état de santé de l'individu l'oblige à abandonner la conduite et même à quitter son domicile et à déménager vers un nouveau quartier, souvent inconnu. Il y a aussi des changements sur le territoire sur lesquels l'individu n'a pas d'emprise, comme les changements dans l'offre de transport en commun. Ces situations exigent une mobilisation des compétences motiles, pour se recréer des habitudes de mobilité. Les déplacements dans le quartier peuvent se faire facilement, mais lorsqu'on se déplace plus loin cela devient compliqué, car la lecture de l'espace est nouvelle. En ce sens, le transport actif offre une meilleure compréhension du territoire dans l'organisation de repères. Ce type de déplacement est donc à préconiser. Comme pour les adolescents, il faut développer la capacité des personnes âgées à s'orienter et à utiliser plusieurs alternatives de transport, advenant l'obligation de s'adapter à un nouvel environnement (le territoire) ou une nouvelle condition individuelle.

L'adolescent est en quête de mobilité et va de l'avant, mais la personne âgée quant à elle, est en perte d'autonomie et a du mal à l'accepter. Leurs aspirations et leurs appréhensions par rapport au territoire sont donc différentes. On entend souvent que « ce qui est bon pour la poussette l'est aussi pour la marchette »; en termes physiques, c'est peut-être le cas, mais ce n'est ni à la même vitesse ni dans la même optique qu'ils se déplacent. Il faut aussi tenir compte du milieu, les personnes vivant au centre comparativement à celles vivant en banlieue ne font pas face aux mêmes problématiques. Finalement, il est primordial de régler rapidement les irritants par types d'utilisateur et ajouter la notion de sécurité à l'accessibilité universelle.

La mise en place d'un environnement inclusif constitue un des principaux objectifs de l'aménagement spatial, tant dans les espaces intérieurs qu'extérieurs. Il existe plusieurs solutions techniques, dont les ascenseurs et les rampes, il n'y a donc pas de limitation lorsque ces équipements sont présents. Bien qu'il y ait une volonté de faire des aménagements urbains visant l'accessibilité universelle, divers aménagements ne tiennent pas toujours compte des besoins de mobilité de certains groupes de population. Ainsi, les naked streets par exemple n'offrent pas toujours des repères pour les personnes mal voyantes, ce qui compromet leur mobilité. Il en va de même avec la végétation dense, prisée dans certains aménagements paysagers, mais qui peut devenir un élément d'insécurité pour les usagers vieillissants. En ce sens, les éléments subjectifs de la sécurité pèsent lourd dans un environnement favorable à tous. Pour les personnes âgées, la peur peut être plus grande selon les expériences vécues tandis que pour un enfant, l'expérience de mobilité des parents peut influencer la leur. Il faut donc tenir compte de la perception des usagers par rapport à leur environnement pour mieux aménager l'espace.

Que faut-il privilégier dans les stratégies d'intervention en faveur d'environnements adaptés aux différents groupes d'âge?

Afin de limiter les dépenses inutiles, il doit y avoir une meilleure intégration des divers objectifs d'accessibilité universelle lorsqu'il y a une réfection des infrastructures, tout comme une vision intégrée de l'aménagement, tout en faisant attention au clientélisme (viser uniquement les personnes âgées, les enfants, ou les personnes handicapées par exemple). Peu importe le mode de transport qu'on souhaite développer, celui-ci doit faire partie intégrante de l'aménagement du territoire. Les actions et les interactions de l'aménagement doivent être réfléchies selon ce que le territoire offre en tenant compte du moyen de transport que l'on utilise. Il faut raisonner la mixité pour les développements futurs et l'adapter au territoire actuel. En ce sens, les points de convergences comme les milieux scolaires, les secteurs d'emplois et les centres commerciaux, offrent une possibilité intéressante de développement et seraient à privilégier. Par exemple, il y a une décroissance du nombre d'élèves dans certains secteurs et les terrains des écoles sont habituellement très grands, il y a donc là une possibilité de nouveaux aménagements.

On devrait aussi intégrer à la réflexion toute la question de l'accessibilité spatiale. La notion de parcours peut être une alternative à explorer, car elle améliore la perception de sécurité ainsi que l'aménagement. Pour passer d'une planification ponctuelle des déplacements, parfois contradictoire, à un aménagement qui prend en charge le trajet des usagers, les parcours qui mènent vers des générateurs de déplacements à l'échelle du quartier devraient être favorisés. Il faut réfléchir en termes de chaînes de déplacements, de maillons. On a souvent tendance à oublier le dernier maillon, par exemple, le stationnement que l'on doit traverser et qui se trouve entre l'arrêt d'autobus et la porte du centre d'achats. En ce sens, il doit y avoir une réflexion quant à l'arrimage entre les espaces publics et privés, de même qu'entre l'espace intérieur et extérieur. Certes, il est important de permettre aux gens de se déplacer du point A au point B rapidement et au moindre coût, mais la qualité du passage entre ces lieux est aussi primordiale, notamment pour les personnes âgées. Chez les jeunes, les déplacements autour de l'école devraient être revus, car les recherches montrent que ce sont les jeunes qui utilisent le moins le transport actif pour se déplacer, notamment en raison d'une image d'insécurité dans le chemin vers l'école. Par ailleurs, les adolescents en périphérie sont souvent captifs de leurs parents et de l'automobile pour leurs déplacements, ce serait une clientèle à ne pas oublier. Ils auraient aussi un apprentissage à faire des autres moyens de transport à leur disposition.

Les indicateurs de la mobilité durable

Participants

Guy Picard. Directeur général, Société de transport de Laval

Abdelaziz Manar. Direction des transports de la Ville de Montréal

Catherine Morency. Professeure agrégée, Département des génies civil, géologique et des mines, École Polytechnique de Montréal

Ugo Lachapelle. Professeur, département d'études urbaines et touristiques, UQAM

Animateur de la Table: Franck Scherrer. Professeur titulaire, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

De quels nouveaux indicateurs avons-nous besoin pour mesurer et suivre l'évolution de la mobilité durable?

Plus qu'établir de nouveaux indicateurs, il est essentiel de savoir comment les interpréter. Préconiser les indicateurs existants est primordial. On ne veut pas seulement mesurer la mobilité, mais bien la valoriser. L'enjeu est souvent l'arbitrage entre les meilleurs indicateurs, car puisque les cibles à atteindre donnent de l'importance aux indicateurs, on ne peut pas s'en passer. En même temps, à l'heure actuelle, il y a trop d'indicateurs et il est souvent difficile de les mesurer. En ce sens, il est plus simple de créer ou d'ajuster les indicateurs existants pour se donner des cibles à atteindre (par exemple, la réduction des gaz à effet de serre), puisque lorsque les facteurs sont mesurables, il est plus facile de mobiliser les gens autour. De plus, des indicateurs sans cible sont peu utiles.

Un autre grand défi entourant les indicateurs est la collecte de données, leur disponibilité, leur sélection et leur pertinence. Ce qui peut faciliter la tâche est la disponibilité et le partage de données qui permet aussi de comparer les indicateurs. Il y a un déséquilibre dans les indicateurs, certains ont trop de poids (ceux qui concernent les GES, par exemple), ce qui crée une distorsion dans l'évaluation de la mobilité. Les indicateurs sont devenus des outils de promotion, on les réduit souvent à une valeur monétaire. De plus, il y a une notion d'opportunisme, car certains sont facilement mesurables et d'autres moins. Chaque élément doit avoir une valeur, même si parfois ils sont difficiles à quantifier. Même si le développement durable propose des objectifs économiques et environnementaux, on oublie souvent que la sphère sociale est l'objectif ultime du développement durable, les deux autres sont plutôt des outils. Or, la sphère sociale relève de nombreux critères qualitatifs et ses indicateurs sont difficiles à quantifier. C'est notamment le cas des questions entourant le partage de la rue, de la qualité de vie et de l'équité.

Afin de suivre l'évolution de la mobilité durable, il serait pertinent d'avoir plus d'enquêtes en continu qui donnent un portrait de la mobilité. Par exemple, le délai de cinq ans de l'enquête origine-destination est relativement long pour bien comprendre la mobilité quotidienne, car les besoins évoluent sans cesse. Aussi, les indicateurs sont souvent unidimensionnels, on ne fait pas de lien de causalité entre chacun, leur analyse reste donc incomplète et les cibles sont floues. En ce sens, les indicateurs doivent jouer un rôle dans la prise de décision, ils doivent permettre de mesurer l'efficacité des politiques mises en place.

Quels sont les défis à la collecte de données sur les indicateurs de mobilité durable?

Quatre grands défis ressortent entourant la collecte des données : s'assurer de leur pertinence, leur solidité analytique, leur disponibilité et la possibilité de faire des comparaisons à l'international (standardisation). Plus particulièrement au niveau du transport collectif, il est difficile de quantifier tous ses effets positifs. Le processus qui permet d'obtenir les données peut aussi être fastidieux. Il faut tout d'abord, les collecter, y avoir accès, les traiter et les valoriser, ce qui implique de nombreuses ressources. De plus, les indicateurs sont souvent incomplets, malgré que leur volume soit important. Même si les données sont disponibles, il faut souvent les fusionner afin de les exploiter, ce qui implique à nouveau des ressources. De plus, il faut être conscient de l'usage qui peut être fait des données collectées. Ainsi, puisque les données des enquêtes origine-destination ne peuvent être utilisées pour faire un suivi continu de la mobilité, il faudrait développer de nouveaux outils pour cela.

Comme il y a un nombre incalculable de données collectées, les méthodes varient souvent d'une enquête à l'autre. Ainsi, on note souvent des pertes de données quand on change de méthode de collecte. Dans la collecte de données, on observe aussi un taux de réponse faible, car il y a une croissance de la réticence à demander et/ou donner de l'information concernant la vie privée. Il est nécessaire de faire la pédagogie de l'importance de faire la collecte de certaines données, afin qu'il soit plus facile d'avoir des participants. On

retrouve aussi une certaine difficulté à recruter des répondants sur une base longitudinale, afin de suivre l'évolution des indicateurs. L'analyse en continu est essentielle, les diagnostics sont ponctuels, mais les actions se font en continu et il y a un besoin de suivre cette évolution.

Il est essentiel que les gouvernements s'engagent plus formellement dans la production de données utilisées dans la recherche. L'enjeu est grand, puisqu'on observe de plus en plus une perte des données publiques, qui sont remplacées par des données privées (moins de comptes à rendre). De plus, la réalisation d'études longitudinales est plus difficile. Des portails de données comme celui de la ville de Montréal (Montréal en statistiques) constituent un bon exemple de données ouvertes et accessibles.

Comment tirer parti des données ouvertes et des données provenant des réseaux sociaux?

Le Canada est le 10e pays dont les données sont les plus ouvertes et malgré cela, il y a un grand besoin de données ouvertes au niveau du transport. En transport, il y a particulièrement un besoin de transparence afin de cerner où les dépenses sont faites. Les données ouvertes, on en entend beaucoup parler, mais de quelles données parlons-nous? On sent une ambivalence pour ces données. Des données sur l'offre, oui, afin que l'information soit accessible, mais pour la demande, on est moins enclin à diffuser ces données. Il doit y avoir une construction collaborative, mais dans ce cas, de qui relève la responsabilité de la qualité des données? La diffusion des données implique aussi un risque que les données tombent entre de mauvaises mains, qui en feront un usage inadéquat.

Les données mobilisées par les villes servent souvent pour une utilisation à l'interne seulement et sont rarement diffusées. À d'autres occasions, on peut faire face à une surabondance de données collectées (ex. données provenant de l'utilisation de la carte OPUS). Il serait possible d'automatiser les procédures du global positioning system (GPS), mais les coûts associés à cette opération de même que son ampleur, limitent son implantation. Finalement, il y a aussi la question de l'efficacité dans l'analyse, vouloir analyser toutes les données disponibles peut impliquer beaucoup d'énergie (par exemple, les données de GPS), pour qu'en fin de compte cela n'apporte pas grande chose. L'exploitabilité des données constitue un défi, or, si l'on attend après toute l'information avant d'agir, on ne décidera jamais.

Sur les réseaux sociaux, il y a beaucoup d'informations qui circulent, mais il est difficile de recourir à ces données, car souvent il n'y a pas de source. De plus, il y a une grande différence entre rejoindre les gens et faire des enquêtes sur ce type de plate-forme, ce qui impose des contraintes méthodologiques. Par ailleurs, une grande problématique de la collecte de données est le principe de sympathie du répondant, qui a quelquefois tendance à mentir pour répondre ce qu'il croit être les attentes de l'enquêteur. Finalement, la

représentativité des données collectées dans les réseaux sociaux est à prendre en considération, car ceux-ci attirent habituellement une clientèle plus jeune et dont les comportements ne peuvent être généralisés à l'ensemble de la population.

Le développement d'outils de collecte de données et la transmission d'information constituent des avenues attrayantes. Or, pour bien présenter les données, l'infographie est primordiale afin que la population soit intéressée à les lire, mais comme il n'y a pas de standard international, on est plutôt en mode essai. Certains organismes de transport (ex. Translink à Vancouver) exploitent déjà des plateformes de consultation en ligne de type gamification où les citoyens peuvent contribuer à la réflexion sur les budgets par exemple. Cette expérience permet ainsi d'avoir le pouls de la population quant à divers enjeux clé du transport en commun.

La mobilité résidentielle

Participants

Pierre Desgagnés. Conseiller-expert en sociodémographie des transports. Service de la prospective et des stratégies, Direction de la planification, Ministère des Transports du Québec

Isabelle Boucher. Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

Sébastien Lord. Professeur adjoint, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Gérard Beaudet. Professeur titulaire, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Animateur de la Table: Jean-Philippe Meloche. Professeur adjoint, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Quelles formes pourraient prendre des incitatifs à la mobilité résidentielle et à quels moments du parcours de vie?

Depuis le dernier recensement, la population habitant dans les logements collectifs est exclue de l'enquête nationale des ménages. Initialement, cette catégorie comprenait la population en établissement institutionnel dont celle habitant dans les CHSLD, ce qui fait qu'en 2011, 40 000 personnes sont reclassées dans une sous-population et que le nombre de personnes par ménage a augmenté étant donné que les personnes âgées habitent souvent seules. Selon les données du dernier recensement, plus de 2,4 millions de personnes ont déménagé entre 2006 et 2011, comparativement à 4,75 millions de personnes qui n'ont pas déménagé pour la même période. Les jeunes tendent à se déplacer vers les centres tandis que les personnes plus âgées se déplacent en périphérie, de même que les jeunes adultes et leurs enfants. Malgré cela, la mobilité résidentielle est majoritairement l'affaire des jeunes. En ce qui concerne les personnes âgées, celles-ci veulent rester dans leur milieu de vie le plus longtemps possible, il faudrait donc qu'elles

soient libres de le choisir. Ces milieux sont remplis de significations et les aînés s'y sentent en sécurité. Malheureusement, la perte de la capacité à se déplacer peut créer de l'isolement et les services d'aide au maintien à domicile peuvent être difficiles à obtenir. Il devrait pouvoir y avoir des alternatives afin que les aînés puissent déménager dans des logements adaptés à leurs besoins avant de devoir se rendre au CHSLD. Un enjeu est de faire le bon choix résidentiel au moment où l'on doit le faire. En ce sens, on pense rarement aux besoins de la retraite avant d'y faire face. Par ailleurs, comme il a été mentionné plus tôt, il est important de se questionner sur le rapport qu'entretiennent les complexes pour personnes âgées à la ville et aux impacts des choix de localisation de ces ensembles sur la mobilité quotidienne des aînés qui y résident.

L'aménagement du territoire est complémentaire au transport puisque la localisation des grands projets urbains immobiliers est génératrice de déplacements. En ce sens, il est souhaitable de préconiser le développement et la requalification des sites déjà existants et une croissance aux endroits appropriés, préférablement le long des corridors de transport en commun. De plus, la mixité est un atout qui permet de limiter le nombre de déplacements. On remarque de plus en plus une disparité entre la localisation de l'offre résidentielle et la présence des emplois sur le territoire, ce qui complexifie la mobilité quotidienne. La pérennité et l'abordabilité du logement sont des enjeux majeurs pour contenir l'urbanisation. Dans le contexte où ce sont surtout les premiers propriétaires inexpérimentés les plus mobiles, un incitatif envisageable pour éviter que les jeunes ménages aillent vers des espaces de plus en plus périphériques est la sensibilisation et l'information, notamment au niveau des coûts réels des choix résidentiels. Mais surtout, ce sont les municipalités qui peuvent le plus contribuer à la forme urbaine, puisque ce sont elles qui ont le pouvoir à la fois sur l'offre et sur l'aide financière.

En somme, la mobilité résidentielle est une succession de choix qui s'échelonne sur toute la vie. Cette succession des choix de résidence est un pattern géographique lourd. Dans une économie libérale, les incitatifs sont un mécanisme facilitateur du point de vue de l'orientation des choix. Quelle devrait donc être la nature des mécanismes pour que les choix soient différents? Chacun choisit son mécanisme, on devrait donc cibler les bons groupes d'âge. C'est une question plutôt morale : on ne devrait pas déplacer des gens qui ne le souhaitent pas. Toutefois, il est possible de trouver des incitatifs pour pousser les gens à se localiser dans des secteurs particuliers, mieux adaptés à leurs capacités et besoins de mobilité.

Comment offrir plus de flexibilité dans les déplacements dans une perspective de mobilité durable?

La flexibilité de déplacements doit être étudiée en lien avec la complexification des dynamiques de déplacements. À l'heure actuelle, il y a une difficulté à habiter près de son lieu de travail, car les emplois sont de plus en plus instables et le fait d'être en couple où les deux membres de la famille travaillent rend la prise de décision du lieu de résidence optimal très difficile. De plus, le rythme auquel les gens changent d'emploi est plus élevé aujourd'hui, il a donc moins d'influence qu'auparavant dans le choix du lieu de résidence.

La gestion du temps comme avec le chrono-urbanisme, permet d'intervenir sur l'espace tout en améliorant le quotidien. La majorité des gens convergent en même temps vers leurs lieux de travail ou d'étude. En ce sens, la flexibilité des horaires pourrait être une solution efficace pour répartir la masse critique des pointes du matin et du soir et ainsi, décongestionner le réseau. Une autre alternative serait d'étendre les heures d'ouverture des commerces et des services. Il faut travailler sur une autre dimension qui meuble le parcours, soit les services de proximité sur la route. En ce sens, si les lieux d'emploi, de résidence et de commerce sont regroupés, la possibilité de limiter les longues distances entre les activités est envisageable.

La ville des courtes distances, de même que le transit oriented development sont des recettes connues qui peuvent améliorer la desserte d'un quartier en transport en commun. Par contre, le transport actif utilitaire (marche, vélo) a une disparité de traitement comparativement aux autres modes de transport, particulièrement de l'automobile, même s'il est très efficace en milieu urbanisé. La mise en place d'actions qui faciliteraient l'utilisation de tels modes de transport demeure essentielle.

Comment aborder les nouvelles logiques du travail banlieue-banlieue, voire même centre-ville-banlieue, dans une perspective durable?

La métropolisation de l'emploi ainsi que du fractionnement de l'espace métropolitain favorisent de plus en plus une nouvelle logique de navettage de banlieue à banlieue. Dans ce contexte, les trajets sont difficiles à combler en transport en commun, vu la faible densité des quartiers résidentiels et l'éparpillement de l'emploi. Les modes de vie, la logique d'implantation des ménages et leur milieu de vie amènent une logique de mobilité et non de déplacement. L'implantation de parcours accessibles ainsi que la réflexion autour de la création de nœuds de mobilité avec services en première couronne sont des options intéressantes. On pourrait même tenter de créer des éco-banlieues à ces endroits. Le zonage est aussi un outil important de planification, il permet d'orienter le développement vers des milieux de vie plus complets. Mais il faut surtout se libérer de l'obsession des infrastructures lourdes en direction du centre. Les banlieues de premières couronnes ont aussi des problématiques importantes à résoudre, notamment la hausse des déplacements au sein de leur territoire. Il faut donc penser en fonction de projets urbains et non seulement en fonction de projets de transport.

Favoriser un Montréal polycentrique, pourquoi pas? Il y a une logique profonde, même si on ne dirige pas l'emplacement des commerces comparativement au développement résidentiel. On devrait profiter du fait qu'il y a une forte pression immobilière près des secteurs d'emplois pour y aménager des milieux denses et mixtes à proximité. Finalement, il faut rappeler que s'il n'offre pas une fréquence et un volume élevés, le transport collectif n'est pas utilisé. Dans ce contexte, est-ce que l'auto-partage et des politiques de stationnement pourraient réduire l'utilisation de l'automobile? La question reste ouverte.

Conclusion

Au-delà des divers éléments présentés dans cette synthèse, les échanges entre professionnels et chercheurs ont permis de mettre en lumière des facteurs importants pour une mobilité durable. Au niveau du financement, la nécessité d'avoir une plus grande transparence au niveau des coûts des divers projets d'infrastructure demeure essentielle, afin de permettre notamment une prise de décision plus éclairée en matière d'investissements. Ceci ne vise pas une diminution des investissements, loin de là. Le transport en commun demeure un service public et comme tel, il est essentiel au bon fonctionnement de la ville. Toutefois, une plus grande conscientisation du caractère essentiel de ce service auprès du public et des décideurs, demeure un élément clé. Les bénéfices collectifs du transport en commun sont nombreux, il importe de mieux les mettre en valeur. Il faudrait aussi rappeler que le système de transport urbain n'est pas constitué uniquement des usagers des modes motorisés, mais aussi des modes doux. Pour bien refléter les coûts économiques, environnementaux et sociaux du système de transport, les subventions publiques doivent toucher tous les modes et pas seulement les modes motorisés, comme c'est souvent le cas. Toutes ces actions pourraient ainsi contribuer à augmenter la volonté de payer des divers acteurs qui contribuent au financement du système.

L'importance du développement des compétences de mobilité est un autre sujet mis de l'avant lors de cette journée d'étude. La recherche d'autonomie dans la mobilité constitue un objectif recherché par l'individu et ce, quel que soit son âge. Les politiques et actions d'aménagement doivent donc permettre aux individus de développer leurs compétences de mobilité tout au long de leur vie, pour qu'ils puissent s'adapter à l'évolution de leur état de santé, de leurs besoins, et à mieux se déplacer dans les territoires qui ne leur sont pas familiers. L'intégration de la réflexion entourant l'accessibilité universelle devrait nous permettre aussi de passer d'une recherche d'accessibilité géographique des lieux, à la mise en place de parcours accessibles. La notion de parcours implique de s'attarder aux chaînes de déplacements, non seulement à partir des arrêts de transport, mais en assurant une accessibilité à partir du logement et jusqu'à l'accès à l'immeuble où se rend l'individu.

S'inscrire dans une logique de mobilité durable implique d'évaluer continuellement les changements et variations de divers facteurs qui surviennent avec la mise en place d'actions en matière de mobilité et transport. Un grand ménage s'impose afin de mieux structurer la panoplie d'indicateurs disponibles, mais aussi pour donner plus de place aux indicateurs sociaux, souvent relégués par les indicateurs économiques et environnementaux. Bien qu'attrayantes, les données ouvertes constituent un territoire peu connu qu'il conviendrait approcher avec précaution. Par contre, les nouveaux modes de consultation publique qui intègrèrent certaines de ces données, constituent une avenue intéressante pour mieux conscientiser la population autour des grands enjeux de la mobilité durable.

Parce qu'ils conditionnent fortement la mobilité quotidienne, les choix de mobilité résidentielle constituent aussi des enjeux majeurs de la mobilité durable. De manière similaire à la mobilité quotidienne, il importe d'offrir aux habitants des choix en matière de mobilité résidentielle. Trop souvent, la localisation des ménages dans l'espace urbain se fait sous forte contrainte, car il y a un décalage entre le type de logement recherché par les ménages et la disponibilité de ce logement dans l'espace urbain à un coût accessible. D'un autre côté, la méconnaissance des coûts réels de la mobilité quotidienne fait en sorte que les individus sont rarement en mesure d'intégrer la totalité des coûts de transport dans leur choix résidentiel. Ce faisant, la mobilité quotidienne peut devenir pénible et affecter la qualité de vie.

Les constats soulevés lors de cette première journée d'étude de l'Observatoire de la mobilité durable ne se veulent pas des solutions aux problèmes contemporains de mobilité et transport des villes. Ils constituent plutôt un moyen de mettre la table pour un débat plus large autour de la mise en place d'une réelle politique de mobilité durable pour les villes de demain.

Observatoire de la mobilité durable



CP 6128, succursale Centre-ville Montréal QC H3C 3J7
www.obsmobiledurable.umontreal.ca