

# Prendre le droit chemin : Vers une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires



Mémoire d'Équiterre déposé au Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation dans le cadre des travaux d'élaboration de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires

Septembre 2021

# Table des matières

Table des matières	1
Introduction	5
À propos d'Équiterre	5
Notes au lecteur	5
L'importance d'un aménagement cohérent	5
Adopter une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires efficace	6
Recommandation 1 : Doter le Québec d'une Stratégie nationale de l'urbanisme et de l'aménagement des territoires qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.	7
Recommandation 2 : Soumettre toute décision gouvernementale à une « test territoire et climat » assortie d'un outil de test et d'analyse de ses impacts éventuels.	7
Recommandation 3 : Réviser les sources de financement récurrentes destinées aux municipalités afin de s'assurer de la réussite de la mise en œuvre de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires.	8
Recommandation 4 : Créer un poste de Commissaire à l'aménagement durable des territoires et de l'urbanisme pour assurer une reddition de comptes renforcée sur la mise en œuvre de la Stratégie nationale, de même que son arrimage aux planifications locales et régionales.	8
Aménagement et mobilité	8
Forme urbaine et besoins de transports : des liens reconnus	9
Un mode de développement urbain à repenser	10
Intégrer aménagement du territoire et transports : des co-bénéfices nombreux	11
Outiller, encadrer et soutenir les municipalités et MRC	11
Recommandation 5 : Intégrer des attentes et des cibles précises en matière de mobilité durable à la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT).	12
Recommandation 6 : Réformer le cadre fiscal et budgétaire des municipalités afin de favoriser les pratiques d'aménagement durable et d'assurer la santé et la résilience financières des municipalités.	12
Situer les activités gouvernementales avec cohérence	12
Recommandation 7 : Adopter une Politique d'écoresponsabilité des choix de localisation des équipements de l'État (écoles, CLSC, édifices et services gouvernementaux, etc.) cohérente avec les outils de planification régionale et en	

favorisant notamment l'accessibilité, le renforcement du tissu urbain existant, l'économie d'énergie et la mobilité durable.	14
Financer le transport collectif à la hauteur des besoins	14
Recommandation 8 : Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.	15
Recommandation 9 : Réformer les règles de financement des réseaux de transport.	15
Recommandation 10 : Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90 %.	15
Recommandation 11 : Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI) afin que deux tiers des investissements dépensés en transport terrestre soient dédiés aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.	15
Recommandation 12 : Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.	15
Des mesures fiscales à explorer	15
Recommandation 13 : Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes, incluant par exemple péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, système de redevance-remise (bonus-malus), tarification kilométrique, etc.	17
Un partage inégal des responsabilités et des coûts de transport	18
Recommandation 14 : Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.	19
Recommandation 15 : Partager les coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.	20
Recommandation 16 : Imposer aux grandes surfaces commerciales situées à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre.	20
Recommandation 17 : Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur.	20
Cesser l'augmentation de la capacité routière	20
Recommandation 18 : Décréter un moratoire immédiat sur l'accroissement de la capacité routière assorti d'une cible de réduction de cette capacité d'ici 2030 et intégrer les objectifs de la politique de mobilité durable dans la planification territoriale.	21
Recommandation 19 : Privilégier l'entretien des infrastructures existantes selon les meilleures pratiques en adaptation face aux changements climatiques (perméabilisation des sols, amélioration technique des matériaux face aux épisodes de sécheresse ou de gel et dégel, etc.)	21

Le danger des voies réservées	21
Recommandation 20 : S’inspirer des meilleures pratiques pour assurer une planification exemplaire des voies réservées en fonction des possibilités d’achalandage du transport collectif et en évitant d’augmenter la capacité routière.	23
Le transport actif	23
Recommandation 21 : Instaurer des normes minimales de largeur pour les infrastructures de transport actif pour toute construction ou réparation de rue, boulevard et autres artères municipales afin d’assurer la sécurité des usagers ainsi que l’attractivité des modes de transport actif.	24
Recommandation 22 : Assurer une connectivité des nouveaux réseaux pédestres et cyclables aux réseaux existants et à ceux de transports collectifs.	24
Recommandation 23 : Produire un portrait complet de la mobilité active et des effets de l’implantation d’infrastructures cyclables sur les milieux.	24
Financer les infrastructures de cyclisme utilitaire	25
Recommandation 24 : Soutenir les investissements des municipalités pour le développement et l’entretien (comprenant le déneigement) d’infrastructures de cyclisme utilitaire à la hauteur de 50 %.	25
Recommandation 25 : Financer les études d’implantation d’un système de vélos en libre-service dans les petites collectivités.	25
Recommandation 26 : Soutenir l’exploitation des systèmes de vélo en libre-service à la hauteur de 50 % des coûts d’exploitation.	25
Aménagement, milieux naturels et agriculture	26
Recommandation 27 : Traiter le territoire agricole québécois comme un patrimoine collectif ; une véritable ressource stratégique. Pour ce faire, le gouvernement devra notamment :	26
• enchâsser la protection des territoires agricoles et naturels dans la Stratégie;	26
• déclarer publiquement, par le premier ministre du Québec, la primauté du territoire agricole;	26
• respecter les décisions de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).	26
L’autonomie alimentaire du Québec	27
Recommandation 28 : Viser à ce que les ménages et institutions québécois consomment au minimum 50 % d’aliments cultivés au Québec.	28
Assurer la relève agricole et l’occupation dynamique du territoire	28
Recommandation 29 : Autoriser, dans la zone agricole permanente, des activités de production agricole et de transformation qui utilisent de petites superficies de terre et mettre en place un mécanisme afin que ces terres morcelées restent dédiées aux projets agricoles.	29
Recommandation 30 : S’inspirer des meilleures pratiques pour développer des fiducies foncières agricoles.	29

Recommandation 31 : Imposer un plafond au prix des terres agricoles à fort potentiel.	29
Recommandation 32 : Instaurer des désincitatifs à ne pas cultiver la terre ou des incitatifs à la cultiver de manière durable dans les zones à fort potentiel.	29
Les ceintures vertes : un outil pour limiter l'étalement urbain	30
Recommandation 33 : Instaurer des ceintures vertes en zone périurbaine, tout en offrant des incitatifs à l'établissement de productions agricoles nourricières des populations environnantes.	31
Mettre fin au dézonage au Québec	31
Recommandation 34 : Déclarer un véritable moratoire sur le dézonage agricole d'ici la fin de cette conversation nationale sur l'aménagement.	33
Recommandation 35 : Interdire tout dézonage agricole sur le territoire québécois.	33
Recommandation 36 : Développer un plan de rezonage des terres non-minéralisées.	33
Les programmes de compensation et révision de la fiscalité municipale	33
Recommandation 37 : Développer un cocktail de mesures compensatoires à l'étalement urbain et à la protection des territoires agricoles et naturels.	34
Protéger les milieux naturels	34
Recommandation 38 : Adopter un Plan sur la protection et la renaturalisation des milieux naturels qui institue une zone naturelle permanente couvrant le territoire non urbanisé.	34
Recommandation 39 : Confier à la Commission de protection du territoire agricole du Québec le mandat de protéger aussi les milieux naturels.	35
Adaptation et résilience	35
Recommandation 40 : Se doter d'un plan qui exclurait toute artificialisation nette des sols et qui définirait des objectifs de déminéralisation.	36
Recommandation 41 : Exiger la prise en compte des services écosystémiques rendus par les infrastructures naturelles comme des actifs et dans le coût des projets.	37
Recommandation 42 : Consacrer un minimum de 1 % des budgets d'infrastructures du Québec au développement d'infrastructures naturelles (boisés, milieux humides, mesures de verdissement urbain, etc.) qui soutiennent l'adaptation aux changements climatiques, notamment la prévention des inondations et des îlots de chaleur.	37
Recommandation 43 : Assurer une canopée d'au moins 45 % dans tous les milieux de vie.	37
Conclusion	38
Bibliographie	39

# Introduction

## À propos d'Équiterre

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre rassemble des citoyen·ne·s, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheur·euse·s et des élu·e·s dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie durable, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques.

Équiterre compte 25 000 membres et plus de 130 000 sympathisant·e·s qui participent à ses actions. L'organisme, qui a fêté ses 25 années d'existence en 2018, est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

## Notes au lecteur

Dans le cadre de la présente consultation, Équiterre fait le choix de concentrer ses commentaires sur la mobilité et l'agriculture, mais reconnaît que l'aménagement du territoire englobe bien d'autres enjeux, dont notre qualité de vie et de nos environnements, la protection des milieux humides et naturels, la vitalité de nos quartiers et milieux de vie, notre adaptation et résilience face aux changements climatiques, ou encore le patrimoine bâti. Pour les présentes consultations, le Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) doit impérativement avoir une vision holistique du dossier et collaborer avec l'ensemble des ministères impliqués.

Les images illustrant ce mémoire sont tirées du document *La série noire sur l'aménagement du territoire* (Équiterre 2021a) : douze exemples de mauvaises décisions pour nos collectivités, notre patrimoine, nos milieux naturels et agricoles, avec des parallèles à des anciens films tout aussi horribles. Ce document est issu d'une collaboration entre Équiterre et plusieurs autres organisations.

Pour le présent mémoire, Équiterre tient à remercier l'organisme Vivre en Ville qui soutient l'aménagement durable du territoire depuis plus de vingt ans. Plusieurs recommandations du présent mémoire sont le fruit d'une collaboration entre nos organisations au fil des ans.

## L'importance d'un aménagement cohérent

Il n'y a pas si longtemps, les milieux de vie étaient développés de façon circulaire, avec l'école, le bureau de poste, l'église et les commerces locaux en son centre, et les maisons et les fermes autour de ce noyau. Cette proximité des services était propice pour les déplacements à pied, une économie locale florissante et un esprit communautaire renforcé.

Depuis, la façon dont nous construisons nos milieux de vie a évolué. La démocratisation de l'automobile a permis le développement des milieux de vie moins denses et moins coûteux pour les propriétaires fonciers que les milieux urbains, mais qui a comme corollaire des coûts

sociaux importants. Cet étalement urbain a occasionné des enjeux importants : la perte des services de proximité, l'empiètement sur les milieux naturels et agricoles, des infrastructures routières démultipliées, la congestion et la dépendance à l'automobile.

Pourtant, ceux profitant de ces milieux moins denses ne sont pas pleinement conscients des impacts de ce choix sur leur propre qualité de vie (ex. deuxième ou troisième voiture nécessaire pour les études, le travail et les courses, congestion routière, usure des infrastructures routières, etc.) ni du fait que la multiplication des routes a des impacts sur les autres (ex. les populations les plus vulnérables sont souvent les plus affectées par ces conséquences - qui se retrouvent dans des quartiers enclavés par des autoroutes, avec moins de ressources pour se déplacer, qui respirent cet air pollué).

La vocation principale de l'aménagement du territoire devrait être le bien-être durable de nos communautés au sein d'un espace de vie sain et sécuritaire, et ce pour toute la population. Mais les décisions sur l'aménagement de notre territoire ont évolué plutôt vers des modèles qui privilégient le plus faible coût, ne tenant pas compte des questions d'équité.

Depuis des décennies, il y a eu un manque de réflexion et d'encadrement du gouvernement sur l'étalement urbain et ses lourdes conséquences sur notre environnement, notre santé, notre sécurité et bien-être collectifs.

Trop de décisions ont été prises en silo, partagées entre les ministères des Transports, des Affaires municipales et de l'Habitation, de l'Agriculture, Pêcheries et Alimentation, des Forêts, de la Faune et des Parcs ou d'ailleurs. Le Québec manque de vision commune entre ses ministères et de lignes directrices claires. En plus, beaucoup de rattrapage est à faire pour réparer certaines erreurs commises au fil des ans.

Pour Équiterre, **l'atteinte de nos objectifs environnementaux et économiques passe par la mise en œuvre d'un grand chantier de révision de nos pratiques d'aménagement du territoire et de redéploiement de nos modes de transport des personnes.** L'arrêt de l'étalement urbain, la fin du développement du réseau autoroutier québécois, parvenu à maturité, au profit du développement des transports collectifs, la protection des milieux agricoles et naturels et l'adoption d'une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires font notamment partie des mesures structurantes.

L'aménagement du territoire est d'une importance capitale dans nos efforts de lutte contre les changements climatiques. C'est le moment de faire un virage drastique dans nos pratiques et nos réglementations en aménagement. **Il est temps de prendre le droit chemin.**

## **Adopter une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires efficace**

La Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (ici appelée Stratégie) doit intégrer les domaines de l'urbanisme, des transports, de l'agriculture, du développement économique, de la santé et de l'environnement notamment. Par exemple, il sera nécessaire de faire un arrimage entre la Stratégie et le Plan d'agriculture durable 2020-2030 ou le Plan

pour une économie verte 2030. Guidée par une vision claire et des principes de base, la Stratégie doit aller du cadre législatif aux pratiques gouvernementales, en passant par les choix budgétaires.

Cette stratégie sera incontournable pour la mobilité durable et la protection de nos territoires : elle doit inclure une réflexion (et des choix!) sur les zones d'emplois, le développement résidentiel, les dessertes commerciales, institutionnelles et de tous autres services et plus largement tous les générateurs de déplacements.

**Recommandation 1 :**

**Doter le Québec d'une Stratégie nationale de l'urbanisme et de l'aménagement des territoires qui puisse assurer la coordination de l'ensemble des lois, politiques et interventions de l'État et des instances municipales.**

Les décisions des ministères et des organismes gouvernementaux et des pouvoirs municipaux procèdent généralement sans analyse objective de leurs impacts éventuels sur le territoire et le climat. Le territoire et le climat ne sont malheureusement toujours pas les dénominateurs communs de tous les exercices de réflexion et de planification des parties prenantes du développement du Québec.

Il faut assurer la collaboration, la cohésion et la complémentarité des interventions en aménagement et en urbanisme dans toutes les sphères et à toutes les échelles exige de systématiser la prise en compte des impacts éventuels des décisions publiques sur le territoire et le climat. Pour ce faire, l'ensemble de l'appareil gouvernemental doit adopter un « test territoire et climat », assorti de critères transparents et rationnels, en vertu duquel il évalue, en amont de ses décisions et de l'adoption de ses politiques publiques, les impacts qu'elles auront sur le territoire et le climat.

**Recommandation 2 :**

**Soumettre toute décision gouvernementale à une « test territoire et climat » assortie d'un outil de test et d'analyse de ses impacts éventuels.**

Il est également essentiel d'identifier des sources de financement récurrentes permettant une plus grande autonomie budgétaire pour les municipalités, condition *sine qua non* à la mise en place de stratégies à long terme. Équiterre est d'avis que la révision de la fiscalité municipale devra se faire dans l'optique de favoriser l'aménagement durable des municipalités du Québec. Ces révisions fiscales auront une influence non négligeable à l'occasion de la mise en place de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires. Dans le présent document, plusieurs mesures fiscales sont proposées, mais nous suggérons au ministère de faire une révision complète de la fiscalité municipale afin de s'assurer que les municipalités aient les outils fiscaux nécessaires pour assurer le succès de la mise en œuvre de la Stratégie.



### Recommandation 3 :

**Réviser les sources de financement récurrentes destinées aux municipalités afin de s'assurer de la réussite de la mise en œuvre de la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires.**

Au cours des dernières années, nous avons assisté à une véritable explosion des préoccupations exprimées par la population et les parties prenantes du monde associatif sur l'aménagement du territoire et la protection des milieux naturels. La concertation et la consultation publique en aménagement et urbanisme font émerger l'intelligence collective, rehaussent l'acceptabilité sociale et bonifient la mise en œuvre des politiques publiques.

L'heure est venue de systématiser, renforcer et centraliser l'évaluation et le suivi de la mise en œuvre de la Stratégie pour s'assurer que ses principes et ses objectifs soient repris dans les outils de planification des collectivités. Le gouvernement doit rendre son soutien technique et financier aux projets d'aménagement et de développement des collectivités conditionnel à une contribution explicite des schémas et des plans d'urbanisme à l'atteinte des cibles nationales.

### Recommandation 4 :

**Créer un poste de Commissaire à l'aménagement durable des territoires et de l'urbanisme pour assurer une reddition de comptes renforcée sur la mise en œuvre de la Stratégie nationale, de même que son arrimage aux planifications locales et régionales.**

Enfin, **il devra découler de la Stratégie une série de modifications réglementaires et législatives au sein de nombreux ministères.** Elle ne doit pas être que considérée par le MAMH, mais bien par l'ensemble de l'appareil gouvernemental. Ces modifications devront être mises en place rapidement puisque **chaque décision en aménagement du territoire peut avoir des incidences sur plusieurs décennies.**

## Aménagement et mobilité

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les sociétés nord-américaines ont fait des choix d'occupation du territoire qui favorisent la croissance de la superficie des périmètres urbains par la construction de quartiers monofonctionnels et peu denses. Cette nouvelle forme urbaine, qui est celle où habitent aujourd'hui des centaines de milliers de Québécois, fait de la voiture le mode de transport quasi exclusif de ses résidents. Perpétuer le développement de cette forme urbaine, comme on le fait au Québec, entraîne inévitablement une augmentation de notre dépendance à l'automobile, en plus d'engendrer d'énormes dépenses en infrastructures publiques, notamment en matière de développement du réseau routier et autoroutier. L'électrification des transports, bien que souhaitée et attendue, ne règlera pas tous les problèmes environnementaux. Pour l'Équiterre, il faut mettre fin à la vision en silo qui guide encore les politiques publiques québécoises et adopter une vision intégrée des transports et de l'aménagement du territoire.

Dès 2010, Vivre en Ville et Équiterre proposaient dans le rapport *Changer de direction*<sup>1</sup> une approche hiérarchisée, structurée en trois stratégies : Éviter-Transférer-Améliorer qui a, depuis, été intégré dans certaines directives gouvernementales, notamment dans la Politique de mobilité durable du Québec. Cette approche vise à :

- diminuer les besoins en déplacements motorisés et leur distance;
- augmenter la part modale des transports collectifs et actifs ;
- améliorer l'efficacité des transports motorisés, notamment au niveau de la performance des véhicules et des carburants.

Et elle se décline en trois axes d'intervention qui doivent être considérés en importance hiérarchique:

- l'aménagement du territoire;
- la gestion de l'offre et de la demande en transport;
- l'amélioration de la performance des véhicules.

Il apparaît nécessaire de contrôler l'étalement urbain, d'assurer la cohérence des décisions gouvernementales en matière d'aménagement et de transport, de même que de viser la revitalisation urbaine et la diversification des usages dans les quartiers existants. C'est la façon de modeler la ville qui va déterminer les besoins et les choix de déplacement. Pour prendre le virage de la mobilité durable, le Québec doit nécessairement prendre celui d'un mode de développement urbain viable.

## **Forme urbaine et besoins de transports : des liens reconnus**

La forme urbaine est déterminante dans les déplacements des personnes à plusieurs égards : plus courtes distances à parcourir, choix du mode de transport, congestion réduite, etc. Une compilation de plusieurs dizaines d'études réalisée par le GIEC (2014) conclut aux associations suivantes. Le kilométrage parcouru serait plus faible dans les secteurs caractérisés par :

- une forte densité, surtout résidentielle ou combinant population et emplois;
- la présence d'activités diversifiées;
- un réseau de rues bien connecté, perméable et doté de trottoirs;
- la proximité du centre-ville ou d'une autre centralité;
- la présence d'une bonne desserte de transport en commun.

Inversement, l'augmentation de la capacité routière est corrélée, à court et encore plus à long terme, à une augmentation du kilométrage parcouru.

Le phénomène de l'étalement urbain, quant à lui, se traduit par un développement non contrôlé, axé principalement sur le développement immobilier, oubliant au passage les besoins en mobilité durable et l'offre institutionnelle (écoles, hôpitaux) et commerciale de proximité. Ce faisant, on se trouve à donner à des promoteurs privés les clés du développement urbain des secteurs périphériques alors que d'autres secteurs plus rapprochés offrent des opportunités de développement ou de redéveloppement. Surtout, le développement se rapportant à l'étalement urbain se base sur l'utilisation de l'automobile

---

<sup>1</sup> Nous suggérons fortement la lecture de ce document. De nombreuses recommandations y figurant pourraient être utilisées pour la consultation sur la Stratégie.

comme principal mode de déplacement. Les collectivités aménagées selon ce modèle présentent ainsi les caractéristiques suivantes :

- une faible densité de l'habitat;
- une ségrégation des fonctions qui fait en sorte que les services et commerces sont inaccessibles autrement qu'en voiture;
- des secteurs centraux relativement moins attractifs et parfois dévitalisés ;
- un environnement urbain peu adapté aux autres modes de déplacement que l'automobile: peu de trottoirs, des rues mal connectées et des quartiers enclavés, etc.;
- un empiètement marqué sur le territoire naturel et agricole.

Enfin, cet étalement coûte cher, et ce, tant à l'État qu'aux municipalités québécoises. Une forme urbaine de faible densité est associée à des dépenses publiques élevées, plus spécifiquement celles liées aux infrastructures majeures, aux routes, aux services de police et d'éducation, tandis que l'augmentation de la densité correspond à une réduction significative de ces dépenses.

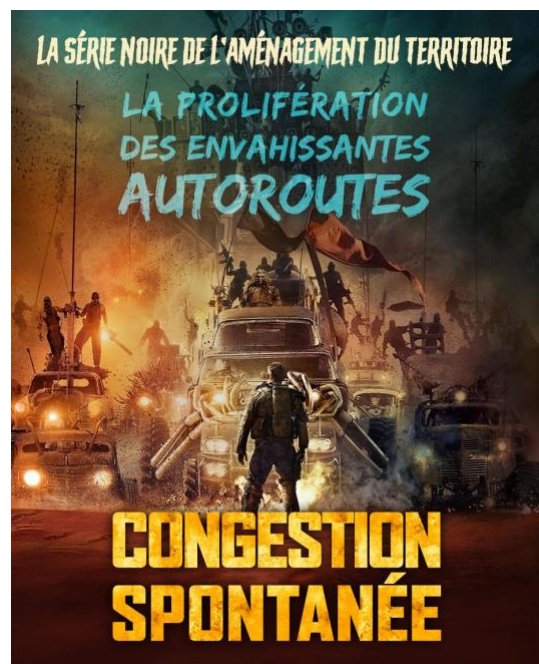
## Un mode de développement urbain à repenser

Le mode d'aménagement du territoire actuellement à l'œuvre dans la plupart des villes et villages du Québec contribue largement à l'étalement urbain et à notre dépendance collective au pétrole. Malgré plusieurs bonnes intentions, nous persistons dans l'étalement urbain et l'augmentation des distances à parcourir. Pour que le Québec continue d'offrir à ses habitants prospérité, sécurité et qualité de vie, il est impératif de changer nos pratiques. Le Québec a besoin d'un « désormais » en matière d'aménagement du territoire, et cela commence par une prise de conscience de l'ampleur des défis à surmonter et de la nécessité pour l'État de mettre en œuvre une politique intégrée, en amont des transports.

### Congestion spontanée

Depuis les années 1970, les régions urbaines du Québec ont vu proliférer des autoroutes destinées non pas aux déplacements interurbains, mais aux déplacements locaux. Vouées à accélérer les déplacements domicile-travail, ces autoroutes de navettage sont un des moteurs de l'étalement urbain et aggravent la dépendance à l'automobile.

Trop souvent, un gouvernement prolonge ou élargit une autoroute de navettage en espérant que cela va réduire la congestion et raccourcir la durée des déplacements. En vérité, cela a toujours l'effet contraire : partout où prolifèrent les autoroutes de navettage, la demande induite les remplit, la congestion s'aggrave, l'étalement urbain s'accélère et la dépendance automobile s'exacerbe.



## Intégrer aménagement du territoire et transports : des co-bénéfices nombreux

En favorisant la mobilité durable sous l'égide de l'approche intégratrice de l'aménagement du territoire, le Québec deviendra une société plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement.

Parmi toutes les approches en transport, cette stratégie est celle qui possède les bénéfices collatéraux les plus significatifs. Aucune autre stratégie pour réduire la dépendance à la voiture, la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre n'apportera autant de bénéfices pour le Québec.

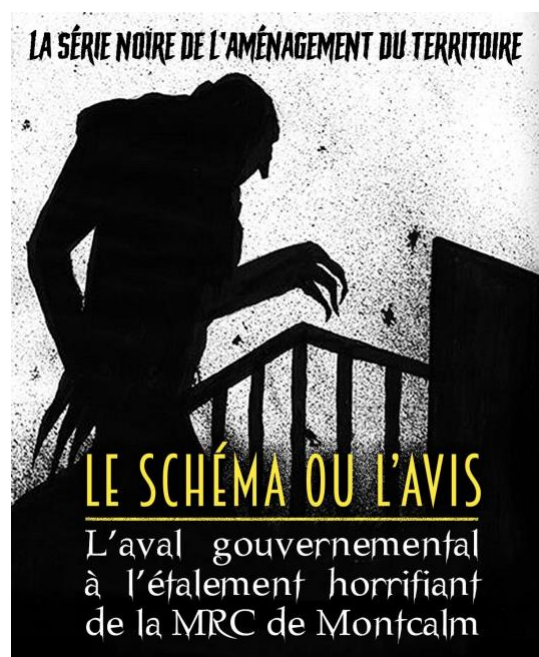
En cherchant à diminuer les distances parcourues en automobile, les actions proposées apporteront aussi des solutions aux problèmes majeurs auxquels fait face la société québécoise : fuites commerciales importantes, coûts du système de santé, congestion routière, empiètement sur les terres agricoles et pression sur les ressources en général.

## Outils, encadrer et soutenir les municipalités et MRC

Dans un paradigme où l'État joue le rôle de gardien de l'aménagement durable et pose les balises de l'aménagement du territoire, il importe de miser sur la responsabilisation du milieu municipal, à travers l'autonomie de moyens, mais également l'obligation de résultat.

---

Pour que les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC) puissent jouer leur rôle en matière d'aménagement, elles ont besoin non seulement d'un encadrement de l'État, mais aussi de soutien technique et, dans certains cas, de moyens financiers. **L'adoption d'un mode de développement urbain viable passe aussi par la révision du cadre fiscal et budgétaire des municipalités** qui introduit actuellement un biais défavorable aux meilleures pratiques. En faisant passer les municipalités d'un régime fiscal de permission à un régime fiscal d'interdiction, l'État leur donne la marge de manœuvre nécessaire à l'élaboration d'une fiscalité responsable.



---

### **Un cadre fiscal actuel favorable à l'étalement urbain**

L'étalement urbain peut paraître rentable fiscalement pour les municipalités en raison de l'expansion de l'assiette foncière et [du] faible coût d'entretien assumé à court terme pour les nouveaux développements. Il est profitable du point de vue du marché puisque celui-ci ne tient pas compte – encore – des externalités. [...] L'emprise de cette logique s'est solidement implantée et s'avère difficile à renverser sans notamment des modifications à la structure fiscale.

*Union des municipalités du Québec (2012). Livre blanc municipal : l'avenir a un lieu.*

---

#### **Recommandation 5 :**

**Intégrer des attentes et des cibles précises en matière de mobilité durable à la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT).**

#### **Recommandation 6 :**

**Réformer le cadre fiscal et budgétaire des municipalités afin de favoriser les pratiques d'aménagement durable et d'assurer la santé et la résilience financières des municipalités.**

## **Situer les activités gouvernementales avec cohérence**

Les transports ne sont pas une fin en soi, mais bien un des moyens permettant de réaliser les activités nécessaires au fonctionnement de la société québécoise, à sa productivité et à sa qualité de vie.

Assurer à tous l'accès aux biens et aux services passe en partie par la gestion de l'offre de transport : construire un métro, aménager un trottoir, élargir une autoroute, etc. Mais en amont, il est crucial de considérer ce qui est à l'origine des besoins de déplacement, à savoir la localisation des activités. Les besoins de transport seront ainsi très différents, et différemment comblés, selon qu'un édifice gouvernemental se sera implanté à la limite d'une agglomération ou au cœur d'un village ; selon qu'un hôpital sera dans une ville ou à mi-chemin entre deux villes ; selon qu'un promoteur construira un immeuble de bureaux sur une ligne de bus fréquent ou à la sortie d'une bretelle d'autoroute.



---

### La désertion commerciale des centres-villes : l'exemple des SAQ sans cœur... de collectivité

Au cours des dernières décennies, la Société des alcools du Québec (SAQ) a déménagé un grand nombre de ses succursales, pourtant rentables, situées dans les noyaux urbains et villageois (par exemple, dans le Sud-Ouest à Montréal, à Rimouski et à Shawinigan). Au grand dam des commerçants voisins, la SAQ les a installées dans des pôles commerciaux éloignés, souvent accessibles uniquement en automobile. Malgré l'opposition citoyenne, la SAQ continue d'empirer la dévitalisation des centres-villes comme avec l'annonce du départ de la succursale située sur la rue Sacré-Coeur à Alma.

Ces fermetures et ces déménagements renforcent l'éparpillement commercial, accélèrent la dévitalisation des centralités et perturbent leur équilibre socioéconomique. Ils se sont multipliés au mépris de l'engagement de la société d'État envers le développement durable, qui semble s'être limité à la mise en œuvre d'un programme d'élimination des sacs de plastique...

Cette déplorable tendance révèle avec force ce que le gouvernement reconnaît maintenant : ses choix de localisation manquent de cohérence, et il est plus que jamais temps que l'État fasse preuve d'exemplarité dans les décisions de ses ministères et de ses organismes, dont la SAQ.

---



L'État québécois et l'ensemble des institutions qui le composent constituent un acteur majeur dont les choix (sociaux, environnementaux, etc.) ont une influence considérable sur la société québécoise. En matière d'aménagement du territoire, la répartition des activités de l'État sur le territoire, aussi bien à petite qu'à grande échelle, influence autant l'occupation du territoire – et le développement régional – que la revitalisation urbaine et les besoins en infrastructures de transport.

Les décisions prises par un ministère ou un organisme public sont souvent prises en contradiction des règles, des normes et des plans des autres ministères et organismes. **Les choix en matière de localisation des équipements publics sont trop souvent effectués sans vision claire ni critères objectifs, notamment en matière d'accessibilité et de revitalisation.**

Le gouvernement se doit d'assumer un rôle de leader exemplaire quant à la localisation de ses équipements. Il doit tout mettre en œuvre pour en favoriser l'accès par des modes de déplacements durables, à proximité des centralités établies et des milieux de vie. Ses choix doivent catalyser les efforts de (re)dynamisation socioéconomique des collectivités et avoir un

effet structurant. Ils doivent ainsi contribuer explicitement à l'atteinte des objectifs et des cibles des schémas régionaux et des plans métropolitains d'aménagement et de développement.

En plus de constituer des exemples à suivre, les choix de localisation des édifices et services publics ont un rôle majeur à jouer dans l'aménagement des collectivités et dans les distances parcourues en véhicules motorisés par les ménages, que ce soit pour se rendre travailler ou pour accéder aux services fournis par l'État.

Enchâsser de telles exigences dans une Politique d'écoresponsabilité permettra d'assurer que les interventions structurantes de l'État ont des impacts positifs et durables sur le territoire, les ressources naturelles, le bilan carbone de la collectivité, les finances publiques ainsi que la santé des populations et des écosystèmes.

#### **Recommandation 7 :**

**Adopter une Politique d'écoresponsabilité des choix de localisation des équipements de l'État (écoles, CLSC, édifices et services gouvernementaux, etc.) cohérente avec les outils de planification régionale et en favorisant notamment l'accessibilité, le renforcement du tissu urbain existant, l'économie d'énergie et la mobilité durable.**

## **Financer le transport collectif à la hauteur des besoins**

Les avantages économiques du transport en commun sont souvent sous-estimés. Pourtant, le transport en commun diminue à la fois la congestion routière, la pression de stationnement, les temps de déplacement des travailleurs et des marchandises, les dommages liés aux collisions de la route et la pollution. Le transport collectif contribue à notre prospérité et à notre qualité de vie en agissant sur une multitude de facteurs : retombées économiques, fluidité, valorisation foncière, sécurité et santé publique. **Ce ne sont donc pas seulement les usagers qui tirent profit des investissements en transport en commun, mais bien l'ensemble de la société.**

Or, alors que les développements autoroutiers se sont multipliés, le métro, les réseaux de bus à haut niveau de service et même les réseaux intermédiaires semblent, depuis quelques décennies, sur une voie de garage.

Certains projets de mobilité durable sont en cours de réalisation, mais il existe toujours un immense déséquilibre entre les investissements routiers et les transports collectifs et actifs. Les réseaux dédiés à la voiture sont sans cesse en accroissement de capacité, alors que le Québec peine à payer les coûts d'entretien des réseaux existants. Rappelons qu'en 2021, le déficit de maintien d'actifs, soit une estimation de l'ensemble des travaux qu'il faudrait effectuer pour remettre nos routes en bon état, s'élevait à près de 18 milliards de dollars.

Pour augmenter la part modale du transport collectif à la hauteur des cibles visées, il faut, au minimum, prévoir doubler l'offre de transport en commun. Cela ne pourra se faire sans une solution durable de financement et, à plus forte raison, sans le retour des paliers supérieurs de gouvernement dans ce champ.

#### **Recommandation 8 :**

**Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.**

Ce sont actuellement les municipalités qui assument l'essentiel des coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif, via le financement direct et la tarification. Pour une municipalité, c'est donc dire que le développement du transport collectif représente des coûts récurrents à long terme – sans même parler du nécessaire maintien des actifs en fin de durée de vie, actuellement moins bien soutenu par les paliers supérieurs de gouvernement que son développement. Le soutien au développement ne doit cependant pas faire oublier le nécessaire maintien des actifs, actuellement moins bien soutenu que l'augmentation de l'offre.

#### **Recommandation 9 :**

**Réformer les règles de financement des réseaux de transport.**

#### **Recommandation 10 :**

**Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90 %.**

Pour que les investissements en transport collectif permettent un renversement de tendance en matière de mobilité, il faut toutefois demeurer vigilants sur l'autre côté des dépenses en transport : celles dans le réseau routier supérieur. Son augmentation continue de capacité compromet en effet les objectifs d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs. En effet, l'espace libéré par l'utilisation des transports collectifs accroît la capacité pour les transports automobiles qui viendront rapidement combler l'offre. Il ne s'agit donc pas seulement de soutenir le développement du transport collectif en augmentant les budgets en transports : il faut surtout rééquilibrer les choses en dirigeant la majorité des investissements vers la mobilité active et durable. **Le projet de tunnel autoroutier entre Québec et Lévis, alors qu'aucune démonstration des besoins a été faite, s'avère le parfait exemple de ce qu'il ne faut pas faire.**

#### **Recommandation 11 :**

**Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI) afin que deux tiers des investissements dépensés en transport terrestre soient dédiés aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.**

#### **Recommandation 12 :**

**Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.**

### **Des mesures fiscales à explorer**

Le transport en commun souffre d'un déficit de financement historique, en particulier depuis la réforme Ryan dans les années 1990. Alors que la pandémie a accru de manière alarmante les difficultés financières que connaissent les sociétés de transport, celles-ci étaient déjà vulnérables. Pendant des décennies, le développement des réseaux structurants de transport



en commun a été freiné au profit de l'étalement urbain et, surtout, au détriment de la qualité de vie de la population.

Cet héritage a laissé des traces importantes. Aujourd'hui, les besoins en matière de développement de l'offre de services sont colossaux, d'autant plus qu'il faut maintenir certains actifs vieillissants. Dans la période postpandémique, dans une optique d'accessibilité et de justice sociale, il sera crucial que les sociétés de transport collectif maintiennent la fréquence de leurs services.

Le « deux poids, deux mesures » entre le réseau routier supérieur, financé à 100 % par les paliers supérieurs de gouvernement, et le transport collectif, dont une large part est assumée par les municipalités et les usagers, compromet le développement de ce dernier et stimule un étalement urbain aux conséquences dommageables sur bien des plans.

Pourtant, selon une récente étude réalisée par les chercheurs Marion Voisin et Jean Dubé de l'Université Laval, pour chaque dollar payé par un individu pour se déplacer en automobile, la collectivité paie l'équivalent de 5,77 \$ en coûts sociaux, contre 1,21 \$ pour un transport en autobus. C'est près de cinq fois plus cher. Pour les modes actifs, comme la marche et le vélo, ce montant chute alors drastiquement à 0,22 \$ en coûts sociaux.

Pour le financement du transport collectif, une stratégie doit être déclinée en quatre (4) pôles d'action :

- assurer, de façon prioritaire, le maintien des actifs (infrastructures, équipements et matériel roulant), qui souffre déjà d'un rattrapage nécessaire pour offrir le niveau de service actuel;
- assurer une couverture adéquate des coûts d'exploitation des services existants ;
- soutenir la réalisation des projets d'infrastructures désignés et les études de projets de déploiement du réseau; et
- soutenir la hausse et l'amélioration de l'offre de services.

Plusieurs mesures fiscales, favorables à la mobilité durable via un double effet positif de revenus financiers et d'internalisation des coûts de transport, sont néanmoins à explorer. **En matière de soutien à la mobilité durable, tout doit être mis sur la table pour parvenir à un financement suffisant et récurrent.** Il ne faut pas hésiter à simultanément mettre à profit des outils de financement traditionnels et performants, comme la taxe sur l'essence, et explorer de nouvelles sources. L'écofiscalité représente un outil indispensable pour à la fois augmenter le financement du transport collectif, optimiser les modes de transport et réduire l'utilisation de l'automobile.

L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement et/ou à encourager les activités qui lui sont favorables et à en stimuler l'innovation. Le recours à l'écofiscalité trouve d'ailleurs son fondement dans la Loi sur le développement durable (2006). Or, un rapport du commissaire au développement durable publié en juin 2020 souligne que l'écofiscalité est sous-utilisée au Québec (VGQ 2020). Pourtant, les mesures fiscales et économiques, outre le fait qu'elles constituent des sources potentielles de financement pour les mesures alternatives de transport et d'aménagement, sont aussi des moyens de mieux refléter l'ensemble des coûts liés aux déplacements motorisés. Autrement dit, elles permettent d'internaliser les coûts liés à la

pollution, à la congestion et aux autres conséquences des déplacements automobiles, dont ceux effectués en solo.

La taxe sur l'essence, qui constitue à ce jour la principale source de revenus du gouvernement du Québec dédiée aux réseaux de transport terrestre, stagne depuis quelques années en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (Ministère des Finances 2020). Or, les revenus de taxe sont d'autant plus voués à diminuer, alors que le gouvernement du Québec annonce l'interdiction de vendre des véhicules à essence neufs dès 2035. Ce sont 2,3 milliards de dollars dédiés aux réseaux de transport qu'il faudra remplacer en raison de l'électrification des transports. En somme, au fardeau financier grandissant associé au développement et à l'entretien des réseaux s'ajoute l'érosion annoncée et incontournable des revenus de taxe sur l'essence. À l'international, plusieurs juridictions font face au même défi, tant en Europe (van Dender 2019) qu'aux États-Unis (Oregon DoT 2017; Washington State Transportation Commission 2020).

Ce contexte ouvre la porte à une réflexion en profondeur sur la mise en place de mesures d'écofiscalité, qui sont tout indiquées pour pallier les problèmes actuels et futurs en lien avec le financement. D'ailleurs, selon un sondage réalisé en 2020, 82% des résident·e·s de la grande région de Montréal se disent favorables ou très favorables à ce que « le gouvernement du Québec [encourage], par différentes mesures fiscales, l'utilisation de véhicules moins polluants » (Équiterre 2020a).

#### **Recommandation 13 :**

**Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes, incluant par exemple péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, système de redevance-remise (bonus-malus), tarification kilométrique, etc.**

---

#### **Des mesures écofiscales efficaces**

Parmi ces mesures, la **tarification kilométrique** a le potentiel de remplacer l'actuelle taxe sur l'essence. Visant à charger un tarif pour l'usage du réseau routier selon le nombre de kilomètres parcourus par un véhicule, cette tarification n'a été adoptée dans aucune juridiction pour l'instant. Elle est toutefois partiellement utilisée en Allemagne pour les véhicules lourds (Meloche 2019) et plus récemment dans l'État de l'Utah pour les véhicules électriques (VÉ), en plus des véhicules à essence (Utah DoT 2019). Alors que les véhicules à essence sont chargés par le biais d'une taxe sur le carburant, les VÉ peuvent être soumis à une tarification kilométrique. Sinon, une licence annuelle peut être attribuée aux propriétaires de VÉ. Au Québec, la tarification kilométrique a été proposée par plusieurs expert·e·s en transport et organisations du milieu économique tels que le Conseil du patronat du Québec (CPQ 2019), l'Institut de développement urbain du Québec (IDU 2015), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM 2019) et CAA-Québec (2020). Notons enfin que la tarification kilométrique a été étudiée par l'Alliance TRANSIT pour la CMM et l'ARTM et qu'il s'agit vraisemblablement d'une source de financement qui devra être analysée sérieusement au cours des années à venir (CMM 2019).

Depuis 2010, la Ville de Montréal applique une **taxe foncière sur les parcs de stationnement** situés au centre-ville (Ville de Montréal, 2010). Allant de 5 \$ à 20 \$ par mètre carré, cette mesure équivaut à une taxe de 0,50 \$ à 2 \$ par jour par espace. Selon les données de 2010, elle générerait un revenu global de 20 millions de dollars (M\$) annuellement consacré par la Ville au développement du transport collectif. En 2003, il y avait trois millions d'espaces de stationnement institutionnels et commerciaux existants au Québec (Bergeron, 2003), ce qui signifie qu'une taxe annuelle de 125 \$ par an par espace (soit 50 ¢ par jour ouvrable) permettrait de générer des revenus de 375 M\$ par année. Il serait crucial d'implanter la mesure à l'échelle métropolitaine, ou près de l'ensemble des grands centres urbains, afin d'éviter un effet négatif non souhaité sur l'attractivité de la ville centre et un effet pervers favorable à l'étalement urbain.

Comme autre option de financement, il pourrait être envisagé **la captation de la plus-value foncière et immobilière**. Celle-ci se définit par le recouvrement des bénéfices économiques produits par l'augmentation de la valeur foncière issue de la proximité aux projets d'infrastructures de transports collectifs. Dans certains pays, les compagnies de chemin de fer génèrent la majorité de leurs profits grâce au développement immobilier adjacent à la gare plutôt qu'à travers la vente de billets de train (Sagehorn et Hawn 2020), une pratique envisageable au Québec. En revanche, une hausse de la valeur foncière pénaliserait potentiellement les ménages défavorisés à s'établir près des nouvelles infrastructures de transports collectifs (APCHQ 2015). Par ailleurs, dans une perspective d'équité, un système de captation de la plus-value foncière et immobilière devrait également être envisagé pour les développements à proximité des axes routiers.

D'autres mesures écofiscales peuvent être utilisées à court terme, dont le **péage à la congestion**, une réglementation en place dans le centre-ville de Londres, de Stockholm et, prochainement, de Vancouver (Chan 2020) qui souhaite que 80 % des déplacements se fassent à pied, en vélo ou en transports en commun d'ici 2030. La hausse des **taxes sur l'essence**, qui comprend actuellement la taxe fédérale d'accise sur l'essence (10 ¢/L), la taxe québécoise sur les carburants (19,2 ¢/L) et la taxe sur l'essence (3 ¢/L) dans la CMM, est une autre mesure phare. Alors que les revenus de ces taxes stagnent (Fondation David Suzuki et Trajectoire Québec 2017), une **hausse des frais lors de l'immatriculation** en fonction des émissions des véhicules (Équiterre 2020b) pourrait aussi être envisagée pour accroître le financement du transport collectif (TRANSIT 2019). Préalablement acceptée par 81 des 82 municipalités la composant (Prévost 2019), la CMM avait déjà suggéré une taxe annuelle de 50 \$ sur l'immatriculation à l'extérieur de l'Île de Montréal dès 2021, mais celle-ci a été mise de côté (Labbé 2020), creusant d'autant plus le manque à gagner en matière de financement pour le transport collectif dans la région montréalaise.

---

## Un partage inégal des responsabilités et des coûts de transport

Depuis vingt ans, la responsabilité des transports au Québec se divise globalement en deux : d'un côté, la charge du réseau routier supérieur incombe à l'État et, de l'autre, la voirie locale et le transport en commun sont à la charge des municipalités. Issues de la réforme Ryan, ces règles de financement des transports ont des impacts majeurs sur le mode de développement urbain privilégié par les municipalités québécoises (Vivre en Ville, 2013).

En effet, les villes ont le choix entre deux modes d'urbanisation :

- desservi par le réseau autoroutier, et entièrement financé par l'État;
- ou articulé avec le transport en commun, et dont elles devront assumer l'essentiel des dépenses d'exploitation, en plus de contribuer aux dépenses d'immobilisation.

Il prévaut ainsi, en matière de financement des transports, un système de « deux poids, deux mesures » qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu'elles le ferait si elles devaient en assumer le coût réel. **Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain** et nuisent aux intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.

Le développement du territoire, tel qu'il se pratique dans ces conditions, n'est ni optimal ni soutenable à long terme. Il est donc urgent de revoir le partage en matière de financement des transports afin d'internaliser leurs coûts, de favoriser un développement du territoire intelligent qui permet l'optimisation des infrastructures et de reprendre la voie des collectivités viables, au bénéfice de tous. Il importe, pour cela, que la révision des règles de financement des réseaux de transport soit l'un des chantiers prioritaires du ministère des Transports, aux bénéfices du MAMH.

#### **Recommandation 14 :**

**Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.**

Mettre fin au deux poids deux mesures, c'est aussi obliger l'ensemble des acteurs concernés à lier leurs décisions en matière de localisation aux questions de mobilité. Cela peut se faire par la gouvernance, par la réglementation, par le partage des coûts et par la taxation. **Faire en sorte que les municipalités assument, au moins en partie, le coût des infrastructures de transport rendues nécessaires par leurs choix d'urbanisation est une condition indispensable** pour que les décisions locales en matière d'aménagement et de voirie locale soutiennent les objectifs régionaux et nationaux. Il est temps de faire partager le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit.

**Recommandation 15 :**

**Partager les coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.**

**Recommandation 16 :**

**Imposer aux grandes surfaces commerciales situées à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre.**

**Recommandation 17 :**

**Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur.**

## **Cesser l'augmentation de la capacité routière**

Au cours des prochaines années, il ne sera pas possible de développer massivement à la fois les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif. C'est une question de priorité et d'énergie politique, une question d'utilisation de l'espace et de mode d'occupation du territoire, une question de financement disponible.

De nombreux projets, notamment ceux accélérés par l'adoption du projet de loi 66, visent explicitement à accroître la capacité routière au sein des régions métropolitaines par le prolongement ou l'élargissement d'autoroutes de navettage, destinées aux déplacements non pas interurbains, mais locaux.

---

### **La malédiction de la pépinière**

Le projet de loi n°66, Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure, dont la construction d'écoles, de maisons des aînés et de réseaux de transport collectif, mais surtout le prolongement et l'élargissement de nombreuses autoroutes (par exemple, A-19 à Laval, A-25 dans Lanaudière, A-30 et A-35 en Montérégie, A-73 dans Chaudière-Appalaches).

Cette loi incarne la propension de Québec à gouverner par décret, en contournant les mécanismes de gouvernance territoriale, de planification locale et régionale et d'évaluation environnementale prévus et nécessaires. L'approche brutale adoptée à cet effet affaiblit à tort les garde-fous essentiels voués à garantir la cohérence et la transparence de la prise de décision en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement.

---

C'est un fait ! Aucun détour possible : accroître la capacité routière, c'est accélérer l'étalement urbain, exacerber la dépendance à l'automobile et aggraver la congestion en allongeant la durée des déplacements.

**Dans toutes les collectivités d'Amérique latine, d'Asie et d'Europe qui ont eu l'audace de réduire la capacité routière, l'accessibilité des destinations, la compétitivité**

**économique et le bilan carbone se sont améliorés au même rythme que le recours à l'auto solo a diminué.** En plus de faire diminuer la demande de déplacements, le retranchement du nombre de voies et la restriction de la circulation comportent donc des bénéfices sociaux, environnementaux et économiques mesurables et documentés.

Le gouvernement s'est engagé dans sa Politique de mobilité durable à réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale, au profit des transports actifs et collectifs. Il s'est également engagé à réduire de 37,5 % les émissions de gaz à effet de serre du Québec en transport, d'ici à 2030, sous le niveau de 1990. Pour qu'il puisse atteindre ses cibles, il devrait réduire la capacité routière plutôt que de l'augmenter, et consacrer les sommes épargnées à financer des modes durables pour accélérer cette transition vitale.

**Recommandation 18 :**

**Décréter un moratoire immédiat sur l'accroissement de la capacité routière assorti d'une cible de réduction de cette capacité d'ici 2030 et intégrer les objectifs de la politique de mobilité durable dans la planification territoriale.**

**Recommandation 19 :**

**Privilégier l'entretien des infrastructures existantes selon les meilleures pratiques en adaptation face aux changements climatiques (perméabilisation des sols, amélioration technique des matériaux face aux épisodes de sécheresse ou de gel et dégel, etc.)**

## Le danger des voies réservées

De manière générale, la conversion d'une voie conventionnelle en voie réservée est préférable à l'élargissement (AECOM 2012) afin de ne pas favoriser l'augmentation de la capacité routière (Allison 2017). De plus, lorsque la décision est d'élargir une route ou une autoroute pour créer une voie réservée, il est préférable qu'elle soit exclusivement consacrée aux autobus. Il est également recommandé que, lorsqu'une voie réservée accepte du covoiturage à l'extérieur des heures de pointe, le nombre minimum de passager·ère·s des véhicules en covoiturage augmente à mesure que la congestion s'accroît (Litman 2016).

Une voie réservée située au centre est plus efficace et généralement plus sécuritaire qu'une voie réservée à droite – soit près du trottoir sur le réseau artériel et en accotement sur le réseau autoroutier (Duduta et al. 2012). Dans la mesure du possible, une démarcation visible devrait être établie et, dépendant du service offert par le transport en commun, une voie réservée devrait être en service en tout temps. Enfin, il faudra rapidement prévoir l'interdiction de circuler sur les voies réservées aux VÉ utilisés en solo (et cesser de le permettre sur les nouvelles voies réservées). En effet, le gouvernement du Québec prévoit que 1,5 million de VÉ circuleront sur les routes d'ici 2030, ce qui condamnerait l'efficacité des voies réservées en plus de stimuler l'étalement urbain. Par ailleurs, l'organisme Trajectoire a publié une grille d'analyse (Trajectoire 2021) afin d'évaluer tous les projets de voies réservées. Cette vision des voies réservées devrait être partagée par le Ministère des Transports.



## Avantages et inconvénients des voies réservées selon leurs paramètres d'implantation

Paramètres	Avantages	Désavantages	Constat
Ajoute-t-on une nouvelle voie de circulation ?	Meilleure acceptabilité de la mesure par les automobilistes (Alecsandru et Miranda-Moreno 2016, 13)	Augmentation de la capacité routière et, par conséquent, augmentation des émissions de GES (Handy 2015)	La conversion est préférable à l'élargissement.
	Légère réduction de la congestion routière à court terme	Augmentation de la congestion routière à moyen et à long terme (en raison de la demande induite) (Allison 2017)	
Autorise-t-on le covoiturage sur la voie réservée?	Évitement du syndrome de la voie vide ( <i>empty lane syndrome</i> ) (Litman 2016) : s'il n'y a pas assez de bus en circulation, même s'ils transportent plus de passager-ère-s que les voitures dans le trafic, les automobilistes n'accepteront pas une voie réservée (Alecsandru et Miranda-Moreno 2016)	Réduction potentielle de la vitesse des autobus	Il est préférable d'opter pour une voie réservée uniquement aux bus.  Le covoiturage à l'extérieur des heures de pointe peut toutefois être accepté.  Le nombre minimum de passager-ère-s des véhicules en covoiturage devrait augmenter à mesure que la congestion s'accroît (ex. I-10 à Los Angeles depuis 2012). (Litman 2016)
		Augmentation du risque de collision (Duduta et al. 2012)	
		Augmentation de la capacité routière (Allison 2017)	
	Option attrayante pour des voies où l'utilisation du transport collectif est <i>a priori</i> moins forte	Effet négligeable sur la pratique du covoiturage aux États-Unis (Ferguson 1997)  Exigence accrue de contrôle policier, potentiellement contournable (ex. mettre un mannequin ou une poupée dans le siège du ou de la passager-ère) (AECOM 2012)  Pour une voie réservée aux autobus et au covoiturage à trois (3), faible impact sur la congestion (AECOM 2012)	
La voie réservée est-elle centrale, à sens alterné?	En milieu urbain, évitement du stationnement illégal (Dadashzadeh et Ergun 2018)	Mise en place quotidienne de cônes (Pont Champlain dans le passé)	Une voie réservée au centre semble être l'option la plus efficace.
	Réduction des contrevenant-e-s (et de la présence policière) (Dadashzadeh et Ergun 2018)	Risque de conflit avec les automobilistes (Harvey, Tomecki et Teh 2012)	
	Optimisation des voies existantes lorsque la voie réservée est en service aux heures de pointe dans une seule direction	Risque de collision frontale grave (ex. sur Pie-IX, de 1989 à 2002 : fermeture après deux collisions mortelles en 2001 et 2002) (Alecsandru et Miranda-Moreno 2016)	
La voie réservée est-elle à droite	Mise en œuvre facile	Danger pour les cyclistes et ralentissement pour les autobus en milieu urbain (Al-Deek et al 2017)	

Paramètres	Avantages	Désavantages	Constat
Ajoute-t-on une nouvelle voie de circulation ?	Meilleure acceptabilité de la mesure par les automobilistes (Alecsandru et Miranda-Moreno 2016, 13)	Augmentation de la capacité routière et, par conséquent, augmentation des émissions de GES (Handy 2015)	La conversion est préférable à l'élargissement.
	Légère réduction de la congestion routière à court terme	Augmentation de la congestion routière à moyen et à long terme (en raison de la demande induite) (Allison 2017)	
Autorise-t-on le covoiturage sur la voie réservée?	Évitement du syndrome de la voie vide ( <i>empty lane syndrome</i> ) (Litman 2016) : s'il n'y a pas assez de bus en circulation, même s'ils transportent plus de passager·ère·s que les voitures dans le trafic, les automobilistes n'accepteront pas une voie réservée (Alecsandru et Miranda-Moreno 2016)	Réduction potentielle de la vitesse des autobus	Il est préférable d'opter pour une voie réservée uniquement aux bus.  Le covoiturage à l'extérieur des heures de pointe peut toutefois être accepté.  Le nombre minimum de passager·ère·s des véhicules en covoiturage devrait augmenter à mesure que la congestion s'accroît (ex. I-10 à Los Angeles depuis 2012). (Litman 2016)
		Augmentation du risque de collision (Duduta et al. 2012)	
		Augmentation de la capacité routière (Allison 2017)	
	Option attrayante pour des voies où l'utilisation du transport collectif est <i>a priori</i> moins forte	Effet négligeable sur la pratique du covoiturage aux États-Unis (Ferguson 1997)  Exigence accrue de contrôle policier, potentiellement contournable (ex. mettre un mannequin ou une poupée dans le siège du ou de la passager·ère) (AECOM 2012)	
		Pour une voie réservée aux autobus et au covoiturage à trois (3), faible impact sur la congestion (AECOM 2012)	
La voie réservée est-elle centrale, à sens alterné?	En milieu urbain, évitement du stationnement illégal (Dadashzadeh et Ergun 2018)	Mise en place quotidienne de cônes (Pont Champlain dans le passé)	Une voie réservée au centre semble être l'option la plus efficace.
	Réduction des contrevenant·e·s (et de la présence policière) (Dadashzadeh et Ergun 2018)	Risque de conflit avec les automobilistes (Harvey, Tomecki et Teh 2012)	
	Optimisation des voies existantes lorsque la voie réservée est en service aux heures de pointe dans une seule direction	Risque de collision frontale grave (ex. sur Pie-IX, de 1989 à 2002 : fermeture après deux collisions mortelles en 2001 et 2002) (Alecsandru et Miranda-Moreno 2016)	
La voie réservée est-elle à droite	Mise en œuvre facile	Danger pour les cyclistes et ralentissement pour les autobus en milieu urbain (Al-Deek et al 2017)	

### Recommandation 20 :

**S'inspirer des meilleures pratiques pour assurer une planification exemplaire des voies réservées en fonction des possibilités d'achalandage du transport collectif et en évitant d'augmenter la capacité routière.**

## Le transport actif

Le vélo et la marche sont des modes de transport sains, silencieux et non polluants. Ils sont souvent complémentaires à d'autres moyens de transport, comme l'autobus, le métro, le train de banlieue et le taxi. Ils présentent plusieurs avantages aux plans personnel et



environnemental. Pour la santé, ils représentent plus d'énergie et moins de stress, d'obésité et de maladies. En plus d'être plus économiques pour le portefeuille, ils n'émettent pas d'émissions de GES et produisent moins de déchets (la fabrication de vélo exige peu de ressources à la production et offre une longue durée de vie). En somme, il s'agit des meilleures formes de déplacement pour nos collectivités !

**Si l'on souhaite véritablement une augmentation de la part modale de la marche et du vélo, il faut éviter que les usager·ère·s des transports actifs se retrouvent systématiquement en situation de vulnérabilité, d'isolement et d'insécurité.** Les déplacements actifs doivent être sécuritaires, confortables et la population doit recevoir un message allant en ce sens.

Tout développement ou transformation du territoire doit donc prendre en compte les déplacements actifs (marche, vélo, trottinette, planche à roulettes, etc.). Il est inconcevable qu'en 2021 soient construits des quartiers sans trottoir ou bande d'accotements adaptés aux différents modes de transport actif, que des espaces de stationnement soient aménagés dans l'espace public, mais qu'aucun espace ne soit planifié pour l'installation de supports à vélo ou de stations destinés au vélo-partage par exemple. Les trottoirs et les bandes ou pistes cyclables ne devraient plus être facultatifs et doivent être prévus en amont de la réfection de secteurs ou du développement de nouveaux secteurs lorsque celui-ci est inévitable.

**Recommandation 21 :**

**Instaurer des normes minimales de largeur pour les infrastructures de transport actif pour toute construction ou réparation de rue, boulevard et autres artères municipales afin d'assurer la sécurité des usagers ainsi que l'attractivité des modes de transport actif.**

**Recommandation 22 :**

**Assurer une connectivité des nouveaux réseaux pédestres et cyclables aux réseaux existants et à ceux de transports collectifs.**

Par ailleurs, afin d'avoir un meilleur portrait de la mobilité active, le gouvernement devrait produire une analyse exhaustive comprenant des données sur l'utilisation des modes actifs pour les déplacements autres que domicile-travail, le détail des modes lors d'un déplacement multimodal et les variations saisonnières (mode de déplacement principal l'été versus l'hiver). Il devrait également prévoir la réalisation d'un tel exercice sur une base régulière afin d'évaluer les progrès.

En parallèle, le gouvernement devrait aussi produire des études sur les effets de l'implantation d'infrastructures cyclables, notamment sur la vitalité commerciale, afin de bâtir des argumentaires adaptés aux réalités locales.

**Recommandation 23 :**

**Produire un portrait complet de la mobilité active et des effets de l'implantation d'infrastructures cyclables sur les milieux.**

## Financer les infrastructures de cyclisme utilitaire

Petit à petit, le vélo acquiert ses lettres de noblesse en tant que mode de déplacement utilitaire. Il est praticable au moins la moitié de l'année, peu coûteux et est le plus efficace en ville jusqu'à une distance de cinq kilomètres. Également, l'arrivée massive des vélos à assistance électrique permet de rendre les déplacements moins exigeants physiquement, prolongeant par le fait même les distances pouvant être parcourues.

Un des principaux freins à l'augmentation de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens est le manque d'infrastructures cyclables à visée utilitaire qui sont à la fois sécuritaires et efficaces. Alors que le Québec s'enorgueillit d'une des pistes cyclables récréatives les plus renommées au monde avec la Route Verte, en dehors de Montréal, la plupart des villes québécoises ne considèrent pas encore le vélo comme un mode de déplacement utilitaire au quotidien. L'État québécois a un rôle de premier plan à jouer dans cette reconnaissance et il est de sa responsabilité de soutenir l'adaptation des municipalités à la pratique du vélo utilitaire. Pour leur permettre de se doter d'un réseau cyclable attrayant, efficace et sécuritaire, le gouvernement du Québec devrait contribuer à la hauteur de 50 % de ces investissements.

### **Recommandation 24 :**

**Soutenir les investissements des municipalités pour le développement et l'entretien (comprenant le déneigement) d'infrastructures de cyclisme utilitaire à la hauteur de 50 %.**

La mise en place de systèmes de vélos en libre-service, ou vélo-partage, est un signe fort en faveur du développement des modes de déplacement viables. Ils ont un rôle complémentaire par rapport aux systèmes de transport en commun, puisqu'ils facilitent les déplacements aux heures creuses ou couvrant des trajets mal desservis. En rapprochant les coûts de mise en place et d'exploitation de l'ensemble des avantages procurés, les systèmes de vélos en libre-service présenteraient un bilan globalement équilibré, leur coût étant compensé par des avantages d'un niveau sensiblement équivalent. Pour favoriser la mise en place de parcs de vélos en libre-service au Québec et notamment dans les petites collectivités, nous proposons au gouvernement de soutenir financièrement la réalisation des études d'implantation ainsi que l'exploitation des réseaux.

### **Recommandation 25 :**

**Financer les études d'implantation d'un système de vélos en libre-service dans les petites collectivités.**

**Recommandation 26 : Soutenir l'exploitation des systèmes de vélo en libre-service à la hauteur de 50 % des coûts d'exploitation.**

# Aménagement, milieux naturels et agriculture

Équiterre est d'avis qu'une vision d'ensemble de l'agriculture est nécessaire à sa protection et elle doit être vue comme une ressource stratégique pour le Québec. Puisque le territoire agricole est une ressource vitale, rare (2 % du territoire québécois) et non renouvelable (puisque sa régénération après artificialisation prend plusieurs siècles), **il devrait être considéré comme un patrimoine collectif ; une véritable ressource stratégique**. La protection de ce territoire est vitale puisqu'il a comme vocation de nous nourrir et nos générations futures. Presque tout ce qu'on mange provient de l'agriculture ! Détruire notre territoire agricole, c'est mettre en péril notre sécurité alimentaire.

L'agriculture constitue bien plus qu'une simple activité économique : elle occupe une fonction nourricière, mais également sociale, patrimoniale et environnementale déterminantes pour les territoires. Elle façonne les milieux de vie et les paysages, et doit permettre d'assurer la sécurité alimentaire de la population et nous aider, en tant que société, à faire face aux défis posés par les changements climatiques. Or, le modèle agricole basé sur la productivité qui a dominé au cours des dernières décennies a atteint ses limites et on ne peut plus penser que l'agriculture génère automatiquement l'occupation dynamique et durable des territoires.

Pour Équiterre, les éléments de base qui guident notre vision de l'agriculture sont :

- la **protection du territoire agricole et sa valorisation** pour favoriser l'implantation de la relève agricole par des mesures adaptées (ex. fiducies foncières agricoles) ;
- la **santé des sols** pour garantir une agriculture résiliente. Un sol en santé a la capacité de stocker du carbone et d'assurer les récoltes - et les revenus des fermes - alors que ceux-ci sont menacés par les bouleversements climatiques ;
- la **vitalité économique et régionale** ;
- une saine **autonomie alimentaire** (Équiterre 2020c) qui consiste à la capacité de subvenir aux besoins alimentaires d'une population locale, de maintenir la diversité des cultures et de permettre un accès aisé aux produits pour tous. Ici, l'accès implique un coût abordable à des aliments nutritifs.

## Recommandation 27 :

**Traiter le territoire agricole québécois comme un patrimoine collectif ; une véritable ressource stratégique. Pour ce faire, le gouvernement devra notamment :**

- **enchâsser la protection des territoires agricoles et naturels dans la Stratégie;**
- **déclarer publiquement, par le premier ministre du Québec, la primauté du territoire agricole;**
- **respecter les décisions de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).**

---

## L'importance des sols en santé

Les sols abritent plus d'un quart de la biodiversité de la planète. Les sols constituent l'un des écosystèmes les plus complexes de la nature. Les terres disponibles, mais également leur qualité doit être protégée. La santé des sols détermine en grande partie la production agricole, la durabilité des systèmes agricoles et la qualité environnementale. La santé des sols signifie également de meilleures santés végétale, animale et humaine.

Les pratiques de l'agriculture régénératrice (régénération de la santé des sols) ont de nombreux co-bénéfices, en plus de réduire les émissions de GES. Non seulement elles améliorent la fertilité du sol et donc le rendement, elles augmentent aussi la qualité nutritionnelle des aliments, la capacité d'absorption et de filtration de l'eau, ainsi que la biodiversité. Enfin, les fermes qui mettent en place ces pratiques augmentent considérablement leur résilience aux impacts des changements climatiques, ce qui a un effet positif sur l'ensemble des agrosystèmes.

---

## L'autonomie alimentaire du Québec

Une saine autonomie alimentaire consiste en la capacité de subvenir aux besoins alimentaires d'une population locale, de maintenir la diversité de l'offre et de permettre un accès aisé aux produits pour tous. Ici, l'accès implique un coût abordable à des aliments nutritifs. Évidemment un prérequis prioritaire à l'autonomie alimentaire est la juste rémunération des fermier·ère·s et travailleur·euse·s pour qu'ils et elles puissent vivre de leur métier.

Pour Équiterre, une autonomie alimentaire perdure dans le temps. Pour ce faire, il faut ajouter la notion de résilience, soit la capacité de nos systèmes à résister aux chocs, comme la pandémie ou encore les bouleversements climatiques. Un système alimentaire résilient implique donc des modes de production durables et des chaînes d'approvisionnement résilientes, qui minimisent les impacts sur l'environnement.

La moitié des aliments que nous consommons sont cultivés ou transformés au Québec. Les produits transformés ici désignent des aliments produits au Québec à partir d'ingrédients qui peuvent être cultivés ailleurs. **Mais seulement 33 % de ce que nous mangeons est cultivé au Québec.**

Faire le choix de manger des produits locaux permet de réduire les émissions de carbone liées au transport, particulièrement lorsqu'on achète le plus directement du producteur possible. On découvrira aussi la diversité des aliments qui poussent ici.

Pour stimuler notre autonomie alimentaire, nous pourrions encourager les producteurs par exemple en augmentant notre consommation locale de céréales, de légumineuses et de petits fruits. Par ailleurs, des initiatives comme la Stratégie nationale d'achat d'aliments québécois dans les institutions publiques du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) - où l'on vise à ce que 85 % des établissements publics se soient donné une cible d'achat d'aliments québécois d'ici 2023 et 100 % d'ici 2025 - valorisent l'agriculture québécoise et doivent être multipliées. Il faut mobiliser et soutenir les institutions publiques à

accroître la présence d'aliments sains, locaux et écoresponsables dans leurs services alimentaires en améliorant la chaîne d'approvisionnement et en se dotant notamment de cibles d'approvisionnement ambitieuses pour celles-ci.

Considérer l'agriculture comme une véritable ressource stratégique implique forcément la protection du territoire agricole. **C'est également comprendre que les aliments ne poussent pas dans les épiceries et qu'il faut chérir ce patrimoine collectif qui nous nourrit trois fois par jour.** Il faut revoir notre rapport à l'agriculture : valoriser et régénérer nos terres, diversifier notre agriculture ainsi que les travailleur·euse·s de cette industrie.

#### **Recommandation 28 :**

**Viser à ce que les ménages et institutions québécois consomment au minimum 50 % d'aliments cultivés au Québec.**

### Assurer la relève agricole et l'occupation dynamique du territoire

Évidemment, pour atteindre ces objectifs, encore faudrait-il avoir encore des agriculteur·trice·s. Or, il est malheureusement très difficile actuellement pour la relève de s'installer en agriculture, l'accès à la terre et aux autres biens de production étant très ardu. Parmi les causes de cette problématique figure le prix croissant des terres agricoles, leur valeur moyenne connaissant une forte progression depuis 1986 au Québec. La problématique de la relève agricole est donc étroitement liée à la question du territoire agricole.

L'ensemble des terres du territoire québécois a connu une hausse moyenne de 7,3 % du prix seulement pour l'année dernière (FAQa 2021). Cette hausse était légèrement plus marquée qu'en 2019 alors que les terres s'étaient appréciées de 6,9 %. En 2020, l'Estrie, avec une hausse moyenne du prix des terres de 32 %, le Saguenay–Lac-Saint-Jean, avec une hausse de 20 %, et le Bas-Saint-Laurent–Gaspésie, avec une augmentation de 18 %, remportaient la palme des croissances les plus fulgurantes du prix des terres au Québec. L'augmentation dans la province avait même atteint un niveau inédit en dépassant la moyenne canadienne.

La Financière agricole du Québec (FAQb 2021) indiquait qu'en moyenne la valeur des terres en culture transigées avait augmenté de 6,8 % alors que celle des terres agricoles avait augmenté de 6,1 % en 2019. La valeur unitaire moyenne des terres en culture transigées était alors passée de 22 694 \$/ha en 2018 à 24 237 \$/ha en 2019. De même, les terres agricoles ont été transigées en moyenne à 17 707 \$/ha en 2019, soit en hausse de 1 022 \$/ha par rapport à 2018.

Équiterre croit par ailleurs que des mesures doivent être prises afin de faciliter de nouvelles implantations agricoles et diversifier la production sur tout le territoire, principalement en région. Nos fermes familiales assurent le développement et l'occupation du territoire partout au Québec.

En zone rurale, des assouplissements doivent être apportés pour faciliter de nouvelles implantations agricoles et de transformation alimentaire sur de plus petites superficies et pour diversifier la production. Cette recommandation va dans le sens de la recommandation 43 du rapport Pronovost, laquelle propose que les règles d'application de la CPTAQ soient révisées afin d'autoriser, dans la zone agricole permanente, des activités de production agricole et de

transformation qui utilisent de petites superficies de terre. Ces petits lots doivent nécessiter des installations de plus faible taille, combiner des activités agricoles et des activités complémentaires ou dont les promoteurs ne souhaitent ou ne peuvent pas se consacrer à temps plein à l'agriculture, et être dans la mesure bien sûr où ces projets sont viables. Des terres pourraient être louées à de jeunes entrepreneurs (l'État pourrait réserver des terres à haut potentiel, les acheter et les louer à des entrepreneurs de la relève ou donner des incitatifs à des propriétaires terriens pour ce faire, l'option de mettre les terres en fiducie serait à envisager) avec option d'achat après qu'ait été démontrées la viabilité de leur entreprise, suite à quoi son morcellement serait permis. Il serait toutefois incontournable de mettre en place un mécanisme afin que ces terres morcelées restent dédiées à des projets agricoles advenant que le projet échoue. Le cas des fiducies foncières agricoles mérite d'être exploré.

**Recommandation 29 :**

**Autoriser, dans la zone agricole permanente, des activités de production agricole et de transformation qui utilisent de petites superficies de terre et mettre en place un mécanisme afin que ces terres morcelées restent dédiées aux projets agricoles.**

**Recommandation 30 :**

**S'inspirer des meilleures pratiques pour développer des fiducies foncières agricoles.**

**Recommandation 31 :**

**Imposer un plafond au prix des terres agricoles à fort potentiel.**

**Recommandation 32 :**

**Instaurer des désincitatifs à ne pas cultiver la terre ou des incitatifs à la cultiver de manière durable dans les zones à fort potentiel.**

Pour Équiterre, il est souhaitable d'offrir une plus grande souplesse pour l'implantation de plus petites entreprises en zone agricole afin de favoriser la diversité de l'agriculture et l'occupation dynamique du territoire, tout en maintenant l'objectif de protéger le territoire agricole québécois.

Cultiver la terre et l'utiliser à des fins agricoles demeure une des meilleures façons de la protéger, chose impossible sans relève, pour qui les obstacles à l'établissement sont majeurs actuellement :

- difficulté de morceler les terres (facteur faisant problème pour la relève étant donné le coût élevé des terres dû à leur grosseur);
- rareté de petites et moyennes terres à prix accessibles - surtout autour des grands centres urbains;
- spéculation, accaparement par des non-agriculteurs, ou pour des cultures commerciales, etc.

Il faut donc travailler à lever ces obstacles et mettre en place des mesures pour favoriser l'implantation de la relève agricole et l'occupation dynamique du territoire.

Selon Équiterre, l'application de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) devrait être modulée en fonction de la pression pour l'étalement urbain. À l'instar de la recommandation 42 du rapport Pronovost, le territoire agricole québécois doit être traité

comme un patrimoine collectif et être protégé afin d'assurer la pérennité des activités agricoles et notre capacité d'approvisionnement alimentaire à long terme. Ainsi, **la protection du territoire agricole se doit d'être renforcée en zone périurbaine afin d'éviter le dézonage pour l'établissement résidentiel ou commercial**, ces terres étant souvent les plus riches, et ces zones doivent être destinées prioritairement à l'approvisionnement alimentaire durable des villes. Cela pourrait passer par la création de ceintures vertes autour des centres urbains du Québec, comme à Toronto, et par la création de marchés de proximité autour des centres urbains.

## Les ceintures vertes : un outil pour limiter l'étalement urbain

La ceinture verte (CV) est un concept qui a été créé pour contrôler la croissance des villes : elle vise à entourer une agglomération d'une zone non bâtie où l'urbanisation sera interdite, afin de conserver un espace privilégié pour le développement de l'agriculture, des forêts et des loisirs de plein air. Le principal but d'une politique de ceintures vertes est d'empêcher l'étalement urbain.

En plus, créer des ceintures ou des trames vertes protège la biodiversité, améliore la qualité de l'air et l'accès à la nature et réduit la vulnérabilité face à la chaleur et aux inondations en assurant la mise en réseau et la connectivité des écosystèmes et des paysages à protéger.

En 2005, Toronto a créé une CV de plus de 728 000 hectares, soit une zone de taille dépassant celle de l'Île-du-Prince-Édouard. La protection des riches terres agricoles entourant la ville de Toronto comptait parmi les principales motivations derrière la création de cette CV, plus de la moitié des terres comprises au sein de celle-ci étant agricoles. La grande région métropolitaine de Montréal possède un territoire où la qualité des terres et du climat est exceptionnelle pour l'agriculture et où il serait important d'accroître les approvisionnements en produits agricoles à partir de la CV par l'entremise de circuits courts de mise en marché.

Dans ces zones, afin de faciliter l'établissement de la relève tout en évitant le péril du morcellement ouvrant la porte au dézonage, des solutions doivent être imaginées et le fonds d'investissement pour la relève agricole pourrait être mis à contribution. Par exemple, appuyer la création de fiducies coopératives foncières qui louent des terres à la relève et permettent de conserver la vocation agricole de ces terres à perpétuité. Il pourrait aussi s'agir de subventions à l'achat de terres (grandes, sans morcellement), de prêts sans intérêts ou de co-propriétés gouvernement-promoteur en échange de l'entretien de la terre pour la partie non cultivée. L'établissement de productions maraîchères, nourricières des populations environnantes, qui n'ont pas besoin de grandes superficies (on retrouve plusieurs exemples de fermes bien viables cultivant de 2 à 10 acres en maraîchage biologique au Québec) doit être favorisé et facilité.



### Recommandation 33 :

**Instaurer des ceintures vertes en zone périurbaine, tout en offrant des incitatifs à l'établissement de productions agricoles nourricières des populations environnantes.**

## Mettre fin au dézonage au Québec

Le territoire québécois est soumis à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Ainsi, le dézonage doit être autorisé par la CPTAQ ou accordé par décret du gouvernement du Québec.

Or, **les terres cultivées continuent de disparaître, année après année**, en raison notamment de l'étalement urbain et de l'activité de spéculateurs financiers. Des projets sont parfois mis de l'avant malgré l'avis de la CPTAQ et même lorsque des experts des principaux ministères concernés les jugent inacceptables. La demande est forte et provient de divers milieux: projets domiciliaires, augmentation des revenus de taxe foncière des municipalités, projets économiques divers, occupation du territoire par des non-agriculteurs, etc. La rareté des terres cultivables fait également grimper les prix, ce qui entraîne davantage de spéculation et nuit à leur accessibilité pour les producteurs agricoles.

Même les gouvernements du Canada et du Québec ont la fâcheuse tendance à localiser leurs équipements collectifs en zone agricole, hors des périmètres d'urbanisation et à distance des centralités (exemples: l'aéroport de Mirabel, l'hôpital régional de Vaudreuil-Soulanges). Ils ont le même réflexe délétère quand ils soutiennent de grands projets privés (par exemple, l'implantation de Google à Beauharnois). Il est pourtant bien connu que les basses-terres du Saint-Laurent sont parmi nos meilleures et plus rares terres fertiles et cultivables et qu'en assurer la protection et la culture est un enjeu de sécurité et d'autonomie alimentaires pour le Québec.

### Un flagrant manque de cohérence

À l'automne 2019, malgré l'avis défavorable de nombreux ministères, le gouvernement a jugé conforme le projet de schéma d'aménagement et de développement (SAD) révisé de la municipalité régionale de comté (MRC) de Montcalm, dans Lanaudière. Jugé non conforme aux orientations gouvernementales même par la direction régionale du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le projet de SAD prévoyait le retrait de 158 hectares de terrains de la zone agricole permanente sans l'accompagner de mécanismes de contrôle de l'urbanisation des milieux naturels. En vertu de ce feu vert, la MRC permet la construction de maisons unifamiliales détachées sur de grands terrains. Cet étalement multiplie de façon coûteuse les infrastructures et les équipements publics de transport, de traitement et de distribution des eaux, d'éducation et de santé. Une belle occasion ratée de renverser la dynamique à l'œuvre et un autre massacre de quelques-unes de nos meilleures terres agricoles.

En 2017, la CPTAQ avait autorisé les trois quarts des demandes qui lui avaient été faites. Ainsi, près de 2 000 hectares de terres agricoles ont disparu en un an, et ce sont 35 000 hectares qui ont été perdus en 20 ans.

Ces demandes proviennent essentiellement du gouvernement, de municipalités ou de promoteurs immobiliers, et ce, partout au Québec mais plus particulièrement autour de



l'agglomération de Montréal. Voici quelques exemples récents de modification ou de tentatives de modification de la zone agricole:

- dans la MRC de Montcalm (160 ha);
- à Beauharnois (94 ha);
- à Ste-Marie (84 ha);
- à Vaudreuil-Soulanges (24 ha);
- à Saint-Jean-sur-Richelieu (187 ha);
- à Québec (200 ha);
- à Boisbriand (137 ha);
- à Saint-Constant (8,5 ha);
- à Granby (23 ha);
- ou encore à Saint-Hyacinthe (14 ha).

Bref, les exemples sont nombreux!

---

### La CPTAQ

Le principe de la Loi sur la protection du territoire agricole de 1978 est d'interdire l'utilisation du sol à d'autres fins que l'agriculture. Cette Loi a aussi créé la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

La mission de la CPTAQ est de garantir aux générations futures un territoire propice à l'exercice et au développement des activités agricoles. Elle a essentiellement le pouvoir décisionnel d'autorisation d'inclusion ou d'exclusion de lots de la zone agricole. La CPTAQ juge « Que le territoire agricole du Québec soit traité comme un patrimoine collectif faisant l'objet de mesures exceptionnelles de protection afin d'assurer la pérennité des activités agricoles exercées dans une optique de développement durable. » La CPTAQ a donc un rôle majeur dans la protection du territoire agricole au Québec. Elle a refusé le dézonage de près de 80 000 hectares (ha) depuis le début des années 1990.

Le gouvernement peut toutefois contourner la CPTAQ en adoptant des décrets ou des lois spéciales.

---

Or, il est pourtant bien connu que les basses-terres du Saint-Laurent sont parmi nos meilleures et plus rares terres fertiles et cultivables et qu'en assurer la protection et la culture est un enjeu de sécurité et d'autonomie alimentaires pour le Québec.

La gestion du territoire agricole doit se faire avec rigueur. L'optimisation du territoire urbanisé ou en zone blanche devrait permettre d'accueillir toute la croissance démographique prévue dans la majorité des municipalités québécoises. La densification et la décontamination des sols devraient être priorisées. De manière générale, **il faut cesser de voir les territoires agricoles, exploités ou non, comme des zones en attente d'urbanisation.**

Afin de mobiliser les citoyen·ne·s et de mettre de la pression sur le gouvernement, Équiterre a donc lancé une pétition réclamant au gouvernement du Québec un véritable moratoire sur le dézonage agricole d'ici la fin de cette conversation nationale sur l'aménagement. **Ce sont donc 13 531 personnes qui appuient directement la recommandation suivante.** Les résultats complets seront transmis prochainement au MAMH.

#### **Recommandation 34 :**

**Déclarer un véritable moratoire sur le dézonage agricole d'ici la fin de cette conversation nationale sur l'aménagement.**

Nous sommes d'avis que ce moratoire devrait perdurer dans le temps et qu'il y ait une véritable interdiction de dézonage agricole sur le territoire québécois pour la construction résidentielle, commerciale ou industrielle. Il devrait également y avoir une révision des différents schémas d'aménagement afin de rezoner des terres agricoles précieuses qui n'ont toujours pas été minéralisées. À titre d'exemple, les terres de Lévis qui avaient été dézonées pour le projet Rabaska devraient être protégées.

#### **Recommandation 35 :**

**Interdire tout dézonage agricole sur le territoire québécois.**

#### **Recommandation 36 :**

**Développer un plan de rezonage des terres non-minéralisées.**

### **Les programmes de compensation et révision de la fiscalité municipale**

L'impôt foncier est au centre du débat sur le financement municipal parce qu'il demeure la principale source de revenus pour les villes et MRC du Québec - à hauteur de 56 % si on inclut tous les revenus tels que les transferts. Afin de résister à la pression constante pour le dézonage qui s'avère donc bien souvent de nature pécuniaire pour les municipalités, il existe plusieurs exemples de revalorisation ou de protection du territoire agricole. En voici quelques-uns: le programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM 2019), les Plans de développement de la zone agricole (PDZA), les ceintures vertes, les stratégies de remembrement des terres agricoles, la gestion régénératrice des sols (Équiterre 2021b), les fiducies foncières et les servitudes, etc.

---

#### **Compenser les bons joueurs**

L'objectif du *Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole* de la CMM consiste à appuyer financièrement les municipalités rurales dont la superficie agricole représente au moins 80 % de leur superficie terrestre totale. À titre de gardiennes du territoire agricole de la Communauté, ces municipalités obtiendront une compensation financière annuelle égalant les revenus nets de dix ans de développement résidentiel. Cette compensation financière permet aux municipalités dont l'espace urbain disponible n'est plus suffisant pour assurer leur développement de mettre en œuvre des projets structurants.

---

### Recommandation 37 :

**Développer un cocktail de mesures compensatoires à l'étalement urbain et à la protection des territoires agricoles et naturels.**

### Protéger les milieux naturels

À la fin des années 1970, le gouvernement a eu la vision et l'audace de créer un cadre d'aménagement et de protéger les terres agricoles. Quarante ans plus tard, la Stratégie doit faire preuve du même niveau de courage et d'ambition et assurer que les milieux naturels soient protégés par une loi d'envergure similaire et considérés comme un ensemble permanent.

Enchâsser dans la Stratégie un Plan de protection et de renaturation des milieux naturels et espaces verts permettrait d'établir une trame verte foncée qui relierait les paysages et les milieux naturels sur tout le territoire national et les assortirait d'une protection légale forte et permanente. La zone naturelle permanente devrait être instaurée en complémentarité - et non pas en opposition - à la zone agricole permanente déjà existante et prendre compte des biens et services environnementaux rendus par les territoires.

### Recommandation 38 :

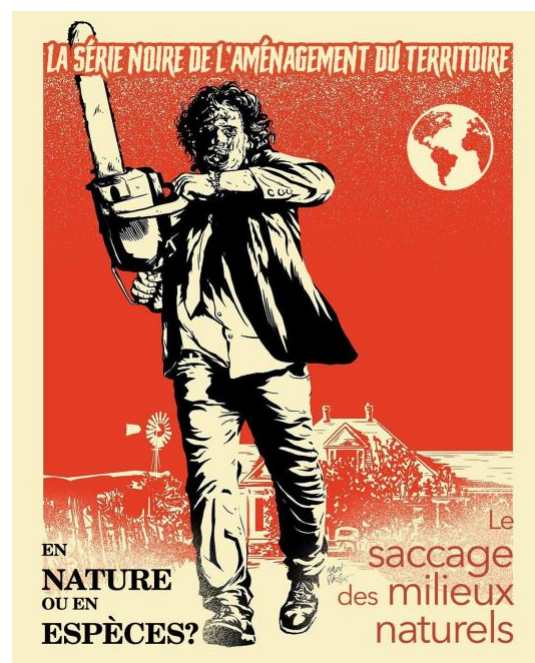
**Adopter un Plan sur la protection et la renaturation des milieux naturels qui institue une zone naturelle permanente couvrant le territoire non urbanisé.**

Depuis les années 1980, partout au Québec, l'expansion industrielle, l'intensification des pratiques agricoles et l'accélération de l'étalement urbain ont entraîné la perte irrémédiable de très nombreux habitats écologiques et milieux humides et riverains (par exemple, marais, marécages, étangs, tourbières).

Ce saccage de milliers d'hectares de milieux naturels est avalisé avec une constance désolante par les divers ministères responsables de la protection de l'environnement. Il entraîne des **pertes en services écologiques rendus par ces écosystèmes dont la valeur est estimée à 235 millions de dollars par année**. Rien que ça!

Ce remblai des milieux humides et riverains accélère la disparition d'espèces menacées et entrave la circulation de la faune par le morcellement de son habitat naturel. Il accroît aussi la vulnérabilité de plusieurs d'entre nous aux aléas météorologiques liés à la crise climatique.

Protéger et renforcer à la fois la santé et la biodiversité des écosystèmes naturels et humains exige de freiner l'éparpillement des activités et le mitage du territoire rural. Pour ce faire, l'établissement de cette trame verte foncée doit être assorti de mesures écofiscales et réglementaires vouées à dissuader ou à pénaliser



l'urbanisation discontinue et être protégé par une instance indépendante du politique, faisant de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) la Commission de protection du territoire agricole et naturel du Québec (CPTANQ).

**Recommandation 39 :**

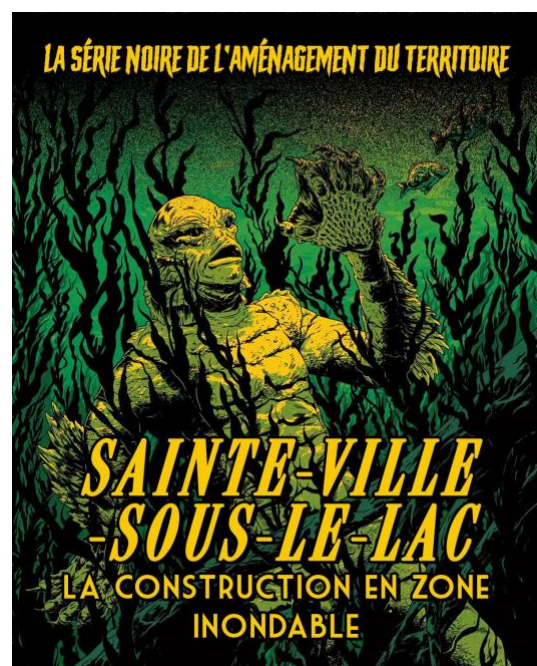
**Confier à la Commission de protection du territoire agricole du Québec le mandat de protéger aussi les milieux naturels.**

## Adaptation et résilience

Historiquement implantées près des cours d'eau pour des raisons pratiques, les collectivités québécoises ont tardé à reconnaître leur vulnérabilité face aux risques naturels – au premier chef, les inondations. Un faux sentiment de sécurité, conforté par des programmes d'assurance cléments et une confiance excessive dans les ouvrages de protection, a créé une vraie séquence de film d'horreur à la récurrence malheureusement prévisible. Inondations, indemnisations, reconstructions, expositions, nouvelles inondations...

Récemment, le gouvernement a eu la clairvoyance de rompre avec cette mauvaise habitude qui plombait les finances publiques pour cesser durablement d'exacerber la vulnérabilité des collectivités face à une météo plus imprévisible que jamais. Au-delà du nécessaire moratoire sur la reconstruction en zone inondable, c'est une meilleure prise en compte des risques qui doit guider les pratiques d'aménagement du futur.

À cet effet, le gouvernement devrait définir un plan qui exclurait toute artificialisation nette des sols, un principe déjà proposé par la Commission européenne en 2011 avec pour horizon 2050. L'imperméabilisation des sols est le recouvrement permanent d'une parcelle de terre et de son sol par un matériau artificiel imperméable tel que l'asphalte ou le béton. Cela affecte des services écosystémiques essentiels (notamment la capacité du sol à produire des aliments, à absorber l'eau, à la filtrer et à la mettre en réserve), ainsi que la diversité biologique. Cela a également des impacts sur les îlots de chaleur, la qualité de l'air ou la qualité de vie, particulièrement dans les milieux urbains.





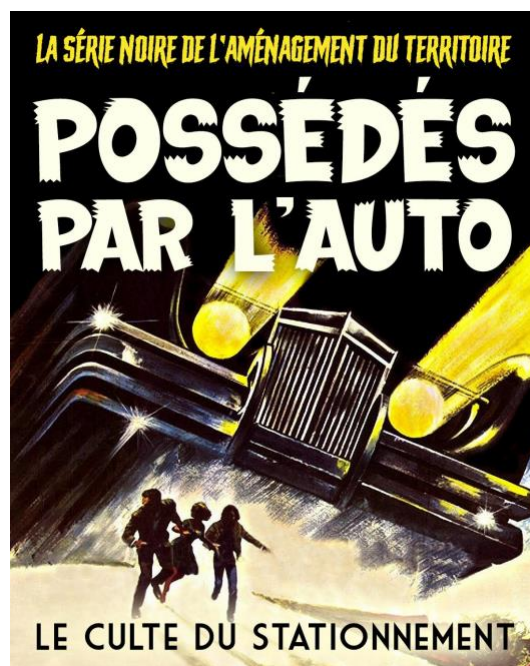
---

## Les stationnements, une artificialisation de notre territoire

La dépendance automobile des collectivités québécoises s'accompagne d'un véritable culte du stationnement. Son omniprésence, sa gratuité et sa facilité d'accès<sup>2</sup> à tout moment et en tout lieu sont à la fois dogme et droit inaliénable.

On ne compte plus les villes québécoises qui font face à de la résistance au changement quand elles tentent de transformer la vocation de terrains de stationnement ou de cases sur rue. Que ce soit pour aménager des pistes cyclables, des voies réservées au transport collectif ou pour verdier et élargir les trottoirs, on leur réserve la même réaction épidermique. Rappelons que les espaces de stationnement sont des espaces publics que nous avons historiquement choisi de dédier à l'entreposage automobile. Il n'est cependant pas nécessaire qu'il en soit de même.

En effet, tout cet espace perdu tue les collectivités. Ces surfaces asphaltées sont des îlots de chaleur qui rendent les milieux environnants suffoquants, des surfaces imperméables qui accroissent le ruissellement des eaux, des catalyseurs de dépendance automobile qui exacerbent les inégalités en matière de mobilité et même des fardeaux financiers pour les promoteurs immobiliers qui plombent l'abordabilité du logement.



Ce plan devrait inclure également des objectifs de déminéralisation des sols qui seraient imposés aux municipalités québécoises afin d'augmenter leur canopée et les espaces verts sur leurs territoires. Cette déminéralisation devrait s'effectuer prioritairement aux endroits reconnus comme importants îlots de chaleur ou ayant des problématiques de perméabilisation des sols.

### **Recommandation 40 :**

**Se doter d'un plan qui exclurait toute artificialisation nette des sols et qui définirait des objectifs de déminéralisation.**

Parallèlement à l'interdiction de toute artificialisation nette, la croissance urbaine doit prendre en compte la valeur des services écosystémiques rendus par les infrastructures naturelles en matière de régulation ( ex. lutte aux îlots de chaleur, gestion durable des eaux de pluie), d'approvisionnement (ex. nourriture, matériaux, pharmacopée), de développement socioculturel (ex. récréation, santé physique et mentale, inspiration, beauté, recueillement) et

---

<sup>2</sup> <https://cremtl.org/publication/editoriaux/2021/stationnement-rue-mettre-fin-dumping>

de soutien (ex. pollinisation, formation des sols, participation aux cycles de l'eau et du carbone).

Le gouvernement du Québec pourra s'inspirer de l'initiative Municipal Natural Assets Initiative présentement en cours de mise en œuvre en Ontario. Il devra offrir du soutien technique et financier aux collectivités pour les aider à quantifier et présenter dans leur planification financière la valeur de ces services à titre d'actifs municipaux. Il doit également instaurer à l'échelle nationale des mesures réglementaires et écofiscales vouées à protéger la valeur de ces services ou, à tout le moins, à assurer sa prise en compte dans le coût des projets qui compromettent ces services rendus (ex. taxe de lotissement, bonus-malus compensatoire pour la conservation des milieux humides et hydriques, taxe sur le coefficient d'occupation du sol en fonction du seuil de densité minimal prescrit par les documents de planification).

**Recommandation 41 :**

**Exiger la prise en compte des services écosystémiques rendus par les infrastructures naturelles comme des actifs et dans le coût des projets.**

**Recommandation 42 :**

**Consacrer un minimum de 1 % des budgets d'infrastructures du Québec au développement d'infrastructures naturelles (boisés, milieux humides, mesures de verdissement urbain, etc.) qui soutiennent l'adaptation aux changements climatiques, notamment la prévention des inondations et des îlots de chaleur.**

Les milieux de vie les plus résilients et les mieux protégés des aléas de la crise climatique sont systématiquement ceux où les arbres matures et la végétation sont les plus abondants. Dans la majorité des collectivités, toutefois, ces milieux sont généralement ceux où le niveau socioéconomique est le plus élevé, tandis que les quartiers défavorisés et les centres-villes sont fortement minéralisés, dépourvus d'arbres et de végétation et ponctués d'îlots de chaleur.

Un vaste programme national de plantation d'arbres et de végétaux doit être déployé afin que tous les milieux de vie atteignent à court terme un minimum de 45 % de canopée, pour rafraîchir, humidifier et purifier l'air, atténuer les îlots de chaleur et améliorer le cadre bâti. En plus d'être bénéfique pour l'ensemble de la population et de l'environnement, il s'agit de répondre à une iniquité qui s'est développée au fil de nos mauvaises décisions en aménagements.

**Recommandation 43 :**

**Assurer une canopée d'au moins 45 % dans tous les milieux de vie.**

# Conclusion

Dans le contexte où la crise climatique s'aggrave et que nos territoires sont de plus en plus grugés par un développement sans cohérence et sans vision claire, l'heure est venue de modifier nos façons de faire en aménagement des territoires et d'urbanisme.

La Stratégie doit être construite sur la base d'experts et de sciences, exempte d'intérêts politiques. La Stratégie doit assurer que ses principes et ses objectifs soient repris dans les outils de planification des collectivités et par l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

Pour reprendre la vision du premier ministre dans son livre Cap sur un Québec gagnant, l'idée d'une « vallée propre » mise sur la « consolidation du tissu urbain ». Au cœur de la future vision nationale, un plan qui exclurait toute artificialisation nette des sols, en misant plutôt sur l'assainissement des terrains contaminés pour accueillir le développement économique et urbain, permettrait d'éviter la destruction de terres agricoles ou de milieux naturels. Il faut également corriger les erreurs du passé et envisager l'avenir de notre territoire sous l'angle des changements climatiques en ayant des approches novatrices et audacieuses comme la déminéralisation, le retrait d'espaces destinés aux automobiles au bénéfice des transports collectifs et actifs, par exemple. Combinée à une approche de consolidation urbaine, cette stratégie favorisera l'adaptation des milieux de vie aux aléas naturels et climatiques.

Plusieurs experts l'ont déjà affirmé, **l'adoption et la mise en œuvre d'une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires constitue l'un des engagements fondamentaux du gouvernement en matière environnementale.** Reste maintenant à saisir l'occasion et prendre le virage tant attendu pour un aménagement durable, cohérent et juste du territoire. Il est temps de prendre le droit chemin.

# Bibliographie

AECOM (2012) Transit Lane Warrants Study.

Allison, Dan (2017) « The Problem with HOV Lanes » Strong Towns. 20 juillet.

<https://www.strongtowns.org/journal/2017/7/18/the-problem-with-hov-lanes>

APCHQ - Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec

(2015) Captation de la plus-value foncière. Communiqués. 24 février. Récupéré de

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/captation-de-la-plus-value-fonciere---peu-importe-qui-imposera-la-taxe-ce-nest-pas-un-projet-souhaitable-pour-le-quebec-516936621.html>

Bergeron, Richard (2003) « L'économie de l'automobile au Québec », Éditions Hypothèse.

CAA-Québec (2020) Chantier sur le financement de la mobilité.

<https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/interets-publics/defense-des-interets/chantier-sur-le-financement-de-la-mobilite/>

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2019) Pour un financement visionnaire de la mobilité. Recommandations présentées au ministère des Transports du Québec dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité. 30 octobre.

Chan, Kenneth (2020) « City of Vancouver budget calls for \$1.5 million for road tolls

planning », Daily Hive. 30 novembre. <https://dailyhive.com/vancouver/vancouver-road-tolls-mobility-pricing-planning-budget?auto=true>

Communauté métropolitaine de Montréal (2019) Programme de compensation aux

municipalités rurales pour la protection du territoire agricole. [https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2020/06/programme\\_municipalites\\_rurales.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2020/06/programme_municipalites_rurales.pdf)

Conseil du patronat du Québec (2019) Commentaires du CPQ. Chantier sur le financement de la mobilité. Politique de mobilité durable 2030. Octobre 2019.

Duduta, Nicolae, Claudia Adiazola, Carsten Wass, Dario Hidalgo et Luis Antonio Lindau

(2012) « Traffic Safety on Bus Corridors. Guidelines for integrating pedestrian and traffic safety into the planning, design, and operation of BRT, Busways and bus lanes » EMBARQ.

Équiterre, Vivre en Ville, Société pour la nature et les parcs - section Québec (SNAP),

Chaire de recherche du Canada en économie écologique à l'Université du Québec en

Outaouais, Nature Québec, Mouvement Ceinture Verte et Greenpeace (2021a) La série

noire sur l'aménagement du territoire. [https://www.equiterre.org/sites/fichiers/serie\\_noire.pdf](https://www.equiterre.org/sites/fichiers/serie_noire.pdf)

Équiterre (2021b) Agriculture climatique. <https://www.equiterre.org/projet/agriculture-climatique>

[climatique](https://www.equiterre.org/projet/agriculture-climatique)

Équiterre (2020a) Mesure de remise-redevance sur les véhicules. Sondage auprès des

Québécoises et Québécois. Rapport. Projet 12987-014.



Équiterre (2020b) La route vers la mobilité à faible empreinte carbone: Un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada.

Équiterre (2020c) De la terre à l'assiette : une approche 360° pour assurer notre résilience alimentaire. <https://www.equiterre.org/actualite/de-la-terre-a-lassiette-une-approche-360%C2%B0-pour-assurer-notre-resilience-alimentaire>

Équiterre et Vivre en Ville (2011) Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes. 124 p.

Financière agricole du Québec (2021a) Rapport valeur des terres agricoles de FAC 2020. <https://www.fcc-fac.ca/fcc/resources/2020-farmland-values-report-f.pdf>

Financière agricole du Québec (2021b) Bulletin Transac-TERRES 2020. <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/transac-terres-2020-la-valeur-moyenne-des-transactions-de-terres-en-culture-affiche-une-augmentation-de-plus-de-1-500-lhectare>

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [GIEC] (2014) Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change - Working Group III Contribution to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge et New York: Cambridge University Press. 1454 p.

Institut de développement urbain du Québec (IDU) (2015) Péage dans la région métropolitaine de Montréal. L'IDU recommande plutôt une taxe kilométrique. 25 mars.

Labbé, Jérôme (2020) « Taxe sur l'immatriculation : le 450 épargné jusqu'en 2024 » Radio-Canada. 29 août. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1730016/financement-transport-collectif-cmm-artm-saaq-rem>.

Litman, Todd (2016) « When Are Bus Lanes Warranted? Considering Economic Efficiency, Social Equity and Strategic Planning Goals » Victoria Transport Policy Institute. 25 novembre.

Loi sur le développement durable (2006) d.8.1.1. Récupéré de <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/D-8.1.1>

Meloche, Jean-Philippe (2019) « La tarification routière au Québec. Quelles leçons tirer de l'expérience des précurseurs ? » 2019s-36. CIRANO - Série Scientifique. Montréal.

Ministère des Finances du Québec (MFQ) (2020) Le budget en chiffres. Situation économique et financière du Québec. (voir fichier Excel Statistiques budgétaires du Québec). <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget-en-chiffres/#/mars-2020>

Oregon Department of Transportation (2017) Oregon's Road Usage Charge. The OReGO Program. Final Report. Salem, OR: Oregon Department of Transportation

Prévost, Hugo (2019) « Une nouvelle taxe sur l'immatriculation pour financer les transports collectifs » RadioCanada. 19 juin. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1191489/montreal-cmm-taxe-immatriculation-transportscommun>.

Sagehorn, Derek et Joshua Hawn (2020) Transit Value Capture for California. Common Ground California. Décembre.

Trajectoire (2021) Grille d'analyse de projets de voies réservées – Trajectoire Québec. <https://trajectoire.quebec/nouvelle/grille-danalyse-projets-voies-reservees-trajectoire-quebec>

Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki (2017) Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec. Montréal, Canada. TRANSIT, Alliance (2012) Bar ouvert? Quand le développement autoroutier engloutit des milliards de dollars. <http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2012/08/Barouvert1.pdf>

TRANSIT, Alliance (2019) Application de la taxe sur l'immatriculation partout sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal : Une mesure équitable et hautement nécessaire. <http://www.transitquebec.org/2019/07/application-de-la-taxe-sur-limmatriculation-partout-sur-le-territoire-de-la-communaute-metropolitaine-de-montreal-une-mesure-equitable-et-hautement-necessaire/>

Union des municipalités du Québec (2012) Livre blanc municipal: l'avenir a un lieu. 78 p.

Utah Department of Transportation (2019) Utah's Road Usage Charge Program. <https://www.udot.utah.gov/main/uconowner.gf?n=8491982050342288>

van Dender, Kurk (2019) Taxing vehicles, fuels, and road use. Opportunities for improving transport tax practice. Documents de travail de l'OCDE sur la fiscalité. No 44. <https://doi.org/10.1787/e7f1d771-en>

Vérificateur général du Québec (2020) Rapport du commissaire au développement durable - Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2020-2021. Juin.

Ville de Montréal (2019) Vision zéro. Des assises solides pour mieux travailler ensemble. Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021. Ville de Montréal (2020a) Démarche d'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité [Vidéo en ligne] Récupéré de [https://www.youtube.com/watch?v=bRjtIC3\\_hU&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=bRjtIC3_hU&feature=youtu.be)

Vivre en Ville (2013) Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Coll. L'Index, 32 p.

Washington State Transportation Commission (2020) Washington State Road Usage Charge Assessment - Final Report. Olympia, WA.