

L'ÉDITO DE L'EXPERTE

L'aménagement du territoire et la mobilité durable : deux facettes indissociables de la même médaille



À la suite des dernières élections provinciales, le moment est tout indiqué pour parler de l'aménagement du territoire et de la mobilité durable, car nous savons à présent que ces deux enjeux ne font pas partie des priorités du nouveau gouvernement... Or, le secteur des transports représente encore plus de 40 % de GES de la province sans parler de tous ses impacts en ce qui concerne la pollution de l'air et de l'eau, la sécurité routière, l'aménagement du territoire et la protection des terres agricoles et des milieux humides.

Par Tania Gonzalez, responsable des campagnes Transport, GES et aménagement du territoire au CRE Montréal

Alors que le mois de septembre a été l'occasion d'échanges, de réflexion et de débats durant les **Semaines de la mobilité** menées dans la cadre de la campagne nationale **J'embarque**, un paradoxe a été mis en lumière plus d'une fois. Jamais n'avons-nous eu accès à autant d'options de transport et pourtant le parc automobile québécois ne cesse d'augmenter avec une croissance de 35 % entre 2001 et 2016 pour un total de près de cinq millions de véhicules en circulation à ce jour (SAAQ, 2017). Pas étonnant, donc, qu'à travers les diverses régions,

les embouteillages sont de plus en plus longs et durent de plus en plus longtemps, notamment dans la **couronne nord de Montréal et les Laurentides** ou dans la ville de **Québec**. Se pose alors la question : pourquoi malgré tous les efforts des dernières années, n'arriverons-nous pas à faire changer la donne? Plusieurs raisons expliquent cela.

L'étalement urbain se poursuit avec des modèles d'aménagement du territoire offrant une faible densité, peu de mixité et peu de connectivité des rues où il est impossible d'instaurer des transports collectifs. De plus, les nouveaux développements font une pression et grugent chaque fois plus dans les milieux agricoles et humides. Ensuite, les investissements en transport se concentrent en transport routier plutôt qu'en transport collectif. Ce faisant, nous multiplions les barrières aux transports actifs et collectifs au lieu d'assurer la perméabilité et l'interconnectivité des voies de circulation en plus d'augmenter l'offre pour l'automobile. En résumé, nous agissons toujours à la pièce dans le domaine de la mobilité au lieu d'agir de façon intégrée sur le territoire et le transport.

À la lumière de cette situation, quatre actions fondamentales seront nécessaires si nous voulons voir un réel changement dans les prochaines années :

1. Mettre en action la **Politique de la mobilité durable 2030** et maintenir ses cibles, notamment de réduction des GES de 37,5-%, en se dotant d'objectifs plus précis et de stratégies d'action fortes ;
2. Se doter d'une **Politique nationale d'aménagement du territoire**, tel que demandé par l'Alliance Ariane, afin de mettre en place les conditions gagnantes pour être en mesure d'instaurer ;
3. Investir dans les solutions et non dans le problème en finançant le transport collectif et la mobilité intégrée plutôt que l'élargissement de la capacité routière ;
4. Entamer au plus vite le **chantier sur le financement des transports** compte tenu de l'érosion des revenus du FORT (Fonds des réseaux de transport terrestre) et être en mesure de financer adéquatement les alternatives à l'auto-solo (voir le site de l'**Alliance TRANSIT**).

Il y a urgence d'agir, et l'action ou l'inaction en aménagement du territoire et en mobilité durable aura des conséquences fortes sur d'autres enjeux chers aux CRE. Il y a beaucoup de travail d'éducation et de sensibilisation à faire pour accompagner le nouveau gouvernement en matière de développement durable.