

78e Congrès de l'Acfas

Colloque 338

« La mobilité urbaine et le développement durable : du concept à la réalité »

Organisé par Gérard Beaudet, Université de Montréal et Éric Champagne, Université d'Ottawa

11 et 12 mai 2010

Par Ève Arcand

Sous l'initiative d'Éric Champagne, le 78e congrès de l'Acfas présente un colloque portant exclusivement sur la mobilité urbaine dans un contexte de développement durable. Ce colloque, sous la direction de Gérard Beaudet et d'Éric Champagne, regroupe des chercheurs de champs de pratiques variés (urbanisme, architecture de paysage, ingénierie, géographie etc.).

À l'heure où les enjeux en matière de transport font la manchette régulièrement, cette question est plus qu'actuelle. Les conséquences croissantes reliées aux déplacements, notamment leurs liens avec les changements climatiques remettent en question une conception traditionnelle tournée vers l'automobile. Ce colloque aborde les thèmes portant sur le concept de mobilité durable, les valeurs touchées par le changement du paradigme actuel, leurs conséquences sur l'aménagement du territoire, etc.

Mardi 11 mai 2010

Thème 1 : Mobilité durable : concept et enjeux

Mobilités, mobilité durable et transport

Gérard Beaudet, Université de Montréal

Cette communication retrace l'évolution géo-historique du transport qui a marqué l'espace urbain au fil des siècles. On y relate les défis de la conjugaison entre la mobilité et l'aménagement urbain à travers les sociétés. Gérard Beaudet mentionne les éléments fondateurs qui ont guidés l'aménagement du territoire et forgé l'imaginaire collectif, notamment la « mythologie de l'automobile ».

Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle des transports

Éric Champagne, Université d'Ottawa

Jade Bourdage, Université d'Ottawa

Cette communication porte sur la définition du concept de la mobilité durable. Les conférenciers ont tentés d'analyser la production scientifique, d'identifier les régions du monde où l'on réfléchit à la question. Suite à la recension des écrits, les auteurs remarquent une confusion dans la littérature scientifique entre la notion de mobilité durable et de transport durable. Ces deux concepts sont souvent interchangeables et utilisés comme synonyme. Cette confusion est reliée à l'absence d'une définition formelle ou opératoire de la mobilité durable. Les conférenciers avancent comme hypothèse que la mobilité et le développement durable sont un changement paradigmatique. Cela implique donc une nouvelle façon de se représenter un enjeu.

DISCUSSION

On souligne que la mobilité durable, comme le développement durable est une idéologie.

Un membre de l'assistance explique la difficulté du gouvernement à intégrer la notion de mobilité

durable par le fait qu'elle nécessite la concertation entre les membres de différents champs de pratique. Toutefois, cette concertation est impossible car elle est opposée au mode de gestion du gouvernement, regroupé par 'thématique' (santé, éducation, etc.). Ce mode de gestion, non transversal, ne permet donc pas d'intégrer des sujets comme la mobilité durable, qui sont des sujets éminemment pluridisciplinaires.

Un enjeu des politiques de mobilité durable : adapter les outils de l'observation aux innovations de l'action urbaine

Sonia Chardonnel, CNRS – France

Florence Paulhiac Scherrer, Université Grenoble 2; Frank Scherrer, Université Lyon 2

Cette conférence porte la question sociale dans les politiques de transport. Leurs travaux visent à comprendre les motifs de déplacements et à mesurer la prise en compte des dimensions socio-spatiales de la mobilité quotidienne. Pour ce faire, une étude sur les politiques temporelles du Grand Lyon a été réalisée. Les auteurs cherchent à déterminer si les politiques actuelles en matière de transport sont adaptées au profil social ainsi qu'aux modes de vie des actifs. Afin d'y parvenir, une analyse des outils traditionnels en mobilité a été réalisée, notamment les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD). L'hypothèse de recherche ? Les données des EMD sont sous-exploitées, ce qui ne permet pas de comprendre les sources de déplacements en fonction du statut social et de prendre en compte ces réalités dans les politiques de transport. Suite à ces travaux, les auteurs ont pu effectivement confirmer cette hypothèse. Un raffinement des outils de données est souhaitable, car ils pourraient rendre un portrait plus complet de la situation et ajuster les politiques aux besoins socio-spatiaux.

DISCUSSION

Un participant demande aux conférenciers comment mesurer l'accessibilité. Les auteurs ont utilisé un modèle à quatre étapes afin de tirer le maximum des Enquêtes Ménages Déplacements.

Dans l'évolution des EMD, est-ce que cela signifie des nouvelles questions ? Oui, il faudrait poser davantage de questions, comme par exemple questionner les habitudes de déplacements la fin de semaine puisque cette période n'est pas abordée présentement. De plus, les EMD ne questionnent pas l'aspect financier des ménages.

La dimension sociale de la mobilité, oubliée du développement urbain durable ?

Cécile Féré, Université Lyon 2- France

Cécile Féré s'intéresse aux aspects sociaux de la mobilité durable. Dans un contexte de développement durable, comment conjuguer les besoins des individus en termes d'accessibilité à la mobilité et la nécessité de réduire le nombre de voitures ? Est-ce que le développement social de la mobilité est délaissé au profit de la dimension environnementale ? L'hypothèse de départ est que l'aspect social de la mobilité n'est pas pris en compte dans les politiques de mobilité, mais elle est intégrée dans de nouvelles politiques urbaines. Afin de vérifier cette hypothèse, Cécile Féré a étudié le cas de la région métropolitaine de Lyon. Des entretiens semi-directifs ont été réalisés et des documents administratifs (plans d'action, etc.) ont été analysés. Suite à ces recherches, l'auteur conclue qu'il y a une faible articulation des enjeux sociaux dans les politiques de transport. Toutefois, on voit la multiplication des acteurs de déplacements. Des mesures publicitaires, incitatives, ponctuelles remplacent donc une structure politique fixe.

DISCUSSION

Un membre de l'assistance souligne que les transports publics à Montréal ont été pensés pour les gens à faible revenu, en offrant un faible rendement. Or aujourd'hui l'accent est mis sur la performance et la compétitivité des transports en commun, même si cela se traduit par une hausse du coût de ces services. Par conséquent, les personnes à faible revenu, dépendant du transport en commun, consacrent une part grandissante de leur budget à leur mobilité. De plus, ce participant souligne la lutte pour les budgets dans les organismes publics. Il souligne le dilemme entre offrir un service de transport en commun accommodant aux personnes à faible revenu ou diminuer le plus grand nombre de voitures en circulation en offrant des services de transport en commun efficace et performant à un coût plus élevé.

Un participant souligne que le Livre Vert de la Commission européenne (1992) est souvent perçu comme étant la première source à mentionner la mobilité durable. En fait, le Livre Vert s'intéresse plutôt à « l'ingénierie durable » plutôt qu'à la mobilité durable.

Un participant s'étonne qu'il soit plus souvent question de la mobilité, plutôt que de l'accessibilité. À ce sujet, un autre participant souligne que la mobilité est souvent vue comme une fin, alors qu'elle en est le commencement.

Thème 2 : Les déterminants de la mobilité quotidienne

Les réticences des Lyonnais à utiliser les modes de déplacements autres que la voiture

Stéphane La Branche, Institut d'études politiques de Grenoble

À travers cette étude, Stéphane La Branche a voulu savoir si le fait de participer à la réduction des effets de serres est un incitatif à utiliser des moyens de transport autre que l'automobile. L'hypothèse de l'auteur est que l'environnement n'est pas un facteur déterminant dans le choix du mode de déplacement. Afin de vérifier cette hypothèse, un sondage auprès de 650 personnes a été mené ainsi que 30 entretiens semi-directifs auprès de la population Lyonnaise. Des questions au niveau de la perception de modes de déplacement et des pratiques d'utilisation ont été posées.

À partir des résultats, l'auteur a pu dégager certaines variables qui influencent le choix du mode de déplacement. Selon cette étude, la prise en compte du facteur environnemental n'est pas un facteur déterminant. L'hypothèse de départ a donc été vérifiée. Toutefois, on note que le facteur environnemental 'apaise' les inconvénients lorsque les usagers sont contraints d'utiliser les modes de déplacement autre que l'automobile.

Mobilité quotidienne et qualité de vie des personnes dans la région métropolitaine de Québec

Martial Labarthe, Université Laval

Lors de ce colloque, Martial Labarthe présente son projet de recherche sur la mobilité quotidienne des personnes et leur qualité de vie, dans la région métropolitaine de Québec. À travers cette étude, Martial Labarthe questionne l'influence entre la mobilité quotidienne des personnes et leur qualité de vie. L'objectif principal de cette étude est de mesurer si la mobilité est source d'inégalités sociales. À cette occasion, plusieurs concepts sont utilisés : budget espace-temps, flexibilité spatio-temporelle, mixité-proximité-densité, etc.

Les espaces économiques industriels spécialisés : les patrons de mobilité des travailleurs

Sylvie Arbour, INRS

Cette conférence porte sur l'impact de la concentration d'emplois et la mobilité des travailleurs. En se basant sur le cadre théorique de Shearmur, Coffey et Manzagol, Sylvie Arbour identifie les concentrations d'emplois dans la région de Montréal. À l'aide d'analyse de photographies aériennes, de cartes, de plan d'urbanisme et la visite terrain de certains lieux, elle regroupe les îlots de recensement et identifie la nature des emplois de ces îlots. Ces données sont ensuite croisées avec une estimation de l'offre en transport en commun. Les résultats de cette étude démontrent que l'accessibilité et une forte proportion des déplacements faites en transport en commun se situent dans le centre-ville de Montréal. Par contre en dehors du centre-ville, l'accessibilité aux transports en commun et l'utilisation de ceux-ci ne sont pas nécessairement reliés.

Un facteur de mobilité durable : prendre en compte les compétences individuelles dans l'évaluation de l'accessibilité

Paula Negron Poblette, Université de Montréal

Paula Negron Poblette s'intéresse à l'influence des capacités individuelles sur la mobilité durable. Plus précisément, elle se questionne sur les obstacles liés au vieillissement des individus sur le potentiel de mobilité, la 'motilité'. Elle identifie les impacts du vieillissement sur les déplacements réalisés (pourquoi je peux me rendre à cette destination ?) ainsi que sur les déplacements non-réalisés (pourquoi je ne peux pas ?). L'objet de cette étude est de déterminer 'dans quelle mesure les caractéristiques urbaines des territoires vieillissants peuvent compenser le déclin des compétences individuelles?'. Les résultats obtenus démontrent que les espaces urbains répondent plus ou moins bien aux populations vieillissantes. Les personnes âgées réussissent néanmoins à compenser la perte d'autonomie par l'appui du réseau social et l'adaptation de l'environnement. Les pistes de solutions explorées se situent au niveau de l'aménagement des espaces urbains tant structurel (exploitation du noyau urbain) que ponctuel (bancs, abri d'autobus, etc.) ainsi que dans la forme des services de transport en commun (transport en commun prenant en compte les projets de mobilité).

DISCUSSION

Un participant commente l'observation de Mme Negron selon laquelle on assiste à un changement de mentalité chez les personnes âgées, qui désirent conserver leur autonomie. Le participant note que les 'baby-boomers' ont toujours agi différemment, en rupture avec les modèles établis. Cette mentalité se reflètera donc certainement durant la vie âgée de cette génération.

L'accessibilité et les pratiques d'utilisation des services et équipements par les enfants dans l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie

Isabel Wiebe, INRS

Philippe Apparicio, INRS- UCS

Anne-Marie Séguin, INRS- UCS

Isabel Wiebe s'intéresse aux pratiques de mobilité des enfants ainsi qu'à l'accessibilité des services dans l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie. Dans le cadre de ses recherches, elle s'est servit des cinq dimensions de l'accessibilité dans le sens où l'entend Penchansky et Thomas : la disponibilité, l'accessibilité spatiale, l'organisation de la ressource, le coût et 'l'acceptabilité'. Elle s'interroge sur le niveau d'accessibilité spatiale aux ressources urbaines des enfants/parents de l'arrondissement, des

pratiques d'utilisation des équipements et services pour enfants ainsi que sur les dimensions d'accessibilité qui sont le plus valorisées par les parents. Afin de répondre à ces questions, Isabel Weibe s'est servie des systèmes d'informations géographiques (SIG) ainsi que d'entretiens avec un groupe de discussion. Les résultats de ses recherches concluent qu'il y a une bonne distribution des équipements et des infrastructures à travers l'arrondissement. Il n'y a donc pas de problème au niveau de la desserte spatiale. De plus, ses rencontres avec le groupe de discussion lui a permis de constater une connaissance et une appréciation des services de l'arrondissement. Les pratiques de fréquentation reliées à l'utilisation des services et des équipements varient selon le type d'équipement. Les horaires sont l'obstacle majeur pour l'utilisation de ces services.

DISCUSSION

Un participant demande à Isabel Weibe si elle a constaté une différence dans les habitudes de mobilité des enfants de la tranche 6-12 ans. Il se questionne sur l'éclatement géographique des enfants vers l'âge de 10-11-12 ans, en lien avec l'élargissement du réseau social, les activités sportives, la spécialisation des écoles secondaires, etc.. Selon l'étude d'Isabel Wiebe, les participants du groupe 6-12 ans fréquentent l'école de leur choix dans l'arrondissement ou à proximité du lieu de résidence. Elle n'a pas noté un éclatement particulier de la mobilité des participants de 10-11-12 ans.

La mobilité contextuelle comme lien entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle

Nathalie Buchot

En France, l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) a mis en place un programme aidant les ménages en situation de précarité vivant dans des quartiers urbains sensibles à se relocaliser. À la suite de contact auprès de ces ménages, Nathalie Buchot s'est penchée sur le lien entre les freins et les leviers de la mobilité résidentielle. Elle se questionne sur les conséquences de la relocalisation des ménages en situation de précarité. Est-ce que reloger, obliger des gens à habiter ailleurs influence la précarité de leur situation ? Est-ce que ces personnes réussissent à se reconstruire un espace de vie ? Afin de répondre à ces questions, l'auteure s'est entretenue avec 41 ménages de la région d'Angers et de Trélazé qui ont connues une relocalisation. Ces rencontres ont pour but de dégager trois aspects :

- Faire témoigner de son histoire de vie par rapport à la mobilité
- Repérer le processus de mise en œuvre de la mobilité
- Repérer le vécu par rapport à l'appropriation du nouveau cadre de vie

À la suite de cette étude, Nathalie Buchot constate que le relogement contraint a pour effet une augmentation significative du sentiment de sécurité, de calme et de tranquillité chez les personnes interrogées. De plus, les participants notent une nette diminution de la pollution sonore dans leur milieu de vie, qui a pour effet entre autres l'amélioration de la qualité du sommeil.

Cette étude fait aussi ressortir les conséquences de la précarité sur la perception et la représentation des lieux, sur la difficulté des individus à prendre des décisions et de se projeter dans l'avenir. En d'autres mots, le clivage entre l'individu et son milieu caractérise les ménages en situation de précarité. Avant leur relocalisation, les participants à cette étude ont du mal à exprimer aux professionnels leurs besoins en termes d'infrastructures ; après leur relocalisation, la méconnaissance des infrastructures à proximité perpétue.

DISCUSSION

Un participant fait le parallèle entre les résultats de l'étude et son expérience personnelle auprès de la population d'un quartier défavorisé montréalais sur le projet d'une autoroute. Lorsque la population résidente a été consultée, leurs exigences portaient essentiellement sur les impacts sonores. Le participant acquiesce donc dans le sens des résultats de Nathalie Buchot.

Mercredi 12 mai 2010

Thème 1 : Automobilité durable ?

L'autopartage à Québec : Les déplacements hebdomadaires des abonnés et leurs conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre

Louis Alexandre, Université Laval

Marius Thériault, Université Laval

Louis Alexandre s'intéresse aux conséquences sur les gaz à effet de serre de la mobilité par l'autopartage. Est-ce que les membres utilisent davantage les moyens de transport alternatifs ? Est-ce qu'ils parcourent des distances moindres ? Son hypothèse de recherche est, d'une part, que les abonnés à l'autopartage consomment moins d'énergie et émettent moins de gaz à effet de serre; d'autre part, les abonnés qui ne possèdent pas de voiture accroissent leur mobilité. Afin de vérifier cette hypothèse, l'auteur a développé une enquête web, s'est entretenu avec un groupe témoin et s'est servi du sondage de Communauto de 2008 et de l'enquête Origine-Destination de 2006. De plus, une simulation des déplacements a été réalisée. L'analyse de ces données lui ont permis de constater une différence significative chez les abonnés de Communauto du groupe témoin.

DISCUSSION

Un participant demande si les abonnés de Communauto qui se sont départis de leurs voitures sont ceux qui en achèteraient si une Communauto n'existerait pas. Malheureusement, ces données n'ont pas été couplées mais elles sont disponibles.

Un participant se demande si, parmi ceux qui se sont départis de leur voiture, cette voiture était la voiture principale. Effectivement, selon les résultats de l'étude.

Un participant s'interroge sur la rationalité des déplacements par les gens de Communauto. Est-ce que l'on observe une organisation plus 'stratégique' des déplacements ? L'étude présentée ne permet pas de le conclure, puisque les données n'ont pas été compilées en ce sens.

L'autopartage corporatif à Québec : facteurs géographiques et socio-économiques influençant l'adhésion à Communauto

Marie-Hélène Coll, Université Laval

Cette conférence porte sur un des modes de transports alternatifs en service dans la région de Québec, Communauto. À travers ses travaux, Marie-Hélène Coll s'est penchée sur les facteurs géographiques et socio-économiques favorisant l'adhésion à ce service. Son hypothèse identifie le niveau de scolarité, le taux de motorisation, la desserte en transport en commun, la densité de population ainsi que le revenu comme les principaux facteurs favorisant l'adhésion à Communauto. Afin de parvenir à vérifier l'hypothèse de recherche, Marie-Hélène Coll a collecté diverses informations à travers des bases de données (Statistiques Canada, rôle d'évaluation, enquête

origine-destination, fichier de réseau et d'arrêts d'autobus du RTC/STL) et les a spatialisées dans des unités d'analyses. Les résultats démontrent que le niveau de scolarité est la variable qui favorise le plus l'adhésion au service d'autopartage. De plus, l'ancienneté du service, la localisation géographique ainsi que le revenu sont des facteurs influents.

DISCUSSION

Plusieurs auditeurs ont échangés sur les différentes corrélations entre les variables utilisées. La discussion a ensuite été amenée sur les formes de vélopartage et de la comparaison entre le système québécois (Bixi) et français (Vélo'v) et sur le portrait des utilisateurs. De plus, la question du transport intermodal a été abordée.

Réussir la mobilité durable : les facteurs de succès

Julie Guicheteau, École Polytechnique

Louise Millette, École Polytechnique

Cette conférence porte les facteurs de succès, sur les conditions à réunir pour optimiser les chances de réussite d'un projet en mobilité durable. Par cette étude, l'auteure vise à créer un outil de développement en mobilité durable pouvant servir aux initiateurs de projet en la matière. Pour ce faire, Julie Guicheteau s'est intéressée à trois projets à succès afin de les comparer et d'en faire ressortir les caractéristiques communes :

- Communauto
- Le plan de croissance de la ville de Portland
- Vélo'v

À la suite de lecture, d'assistance à des conférences, de consultations d'experts, l'auteure retient neuf facteurs de réussite :

- Milieu bâti et services existants
- Environnement organisationnel
- Environnement politique
- Perception de la population
- Adéquation au contexte
- Caractéristiques du projet
- Aspects financiers
- Caractéristiques du partenariat de promoteurs
- Caractéristiques de la population

De ces neuf facteurs, huit ont été retenus et des valeurs ont été attribuées afin de leur déterminer un poids. Ces facteurs ont par la suite été classés dans une grille multicritères 'inversée'. Les résultats obtenus par Julie Guicheteau concluent que les huit facteurs de succès sont importants. L'auteur note par contre une importance légèrement moindre de *cadre bâti & services existants* et de *environnement politique*.

DISCUSSION

Un participant se demande pourquoi avoir écarté le péage urbain des projets à succès en mobilité

durable. La conférencière répond que selon ses lectures, le péage n'a pas ou peu d'impacts sur la diminution de l'utilisation de l'automobile. Plusieurs participants partagent leurs connaissances sur le sujet et sur les divergences entre différentes études.

Une discussion sur la notion de 'réussite' d'un projet en mobilité durable s'ensuit. Des participants notent les conséquences et les désavantages de certains projets ayant été établis dans l'exposé comme des réussites, comme par exemple le projet de Portland. De plus, un participant note la grande différence d'échelle et de nature des projets ayant été établis comme des réussites.

Thème 2 : Habitat et mobilité durable

Mobilité quotidienne et design urbain : la transposition du modèle des 'Quartiers verts'

Juan Torres, Université de Montréal

Cette conférence porte la prise en compte du design dans l'aménagement des 'Quartiers verts'. Juan Torres analyse le rapport entre le cadre bâti et les transports actifs (TA). Ses travaux identifient les mesures incitatives en matière de design qui poussent à utiliser les transports actifs (marche, vélo, etc.). À partir du cadre théorique d'auteurs comme Cervero, Ewing, Kockelman, Juan Torres se penche sur l'analyse du projet 'Quartier vert, actif et en santé à Mercier-Est'. Après l'analyse les pistes d'interventions proposées pour ce projet, l'auteur compare le quartier de Mercier-Est aux 'Quartiers verts' du Faubourg Saint-Denis en France. Les résultats de Juan Torres démontrent une différence flagrante au niveau de l'échelle du quartier, tant au niveau de la superficie que de la densité. De plus contrairement au Faubourg Saint-Denis, l'expérience montréalaise concentre ses interventions au niveau de l'échelle de la voie par l'installation d'espaces de repos, d'aménagement de verdure, de traverses piétonnières, etc. Les autres aspects favorisant le transport actif établis par Cervero (densité et diversité) sont peu abordés.

DISCUSSION

Un participant demande au conférencier s'il s'est attardé sur la perception et la volonté du milieu ainsi que sur les impacts sur le développement des quartiers verts sur les quartiers avoisinants. Il mentionne le cas du projet de Portland, qui a eu pour effet de reporter les problèmes en matière de circulation dans les quartiers limitrophes. Effectivement, selon Juan Torres, il faut aborder la question en termes d'équilibre entre la volonté de diminuer la circulation rapide et d'engourdir les artères situées à proximité.

Un participant mentionne 'l'urbanisme d'emprunt', très populaire surtout depuis les deux dernières années. Il exprime son inquiétude envers cette pratique, qui souvent ne remet pas en cause le projet ainsi que les différences entre le milieu original du projet et le milieu d'accueil.

Thème 3 : La gouvernance de la mobilité durable

Les défis de la mise en œuvre des principes de mobilité urbaine durable

Juste Rajaonson, UQAM

Nicolas Pinel, UQAM

Les nouvelles réalités en matière de développement durable poussent à la recherche de solutions afin de diminuer la production de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, Nicolas Pinel et Juste Rajaonson nous ont présenté leur projet de recherche. Ils s'intéressent aux mesures en matière de

développement durable les plus efficaces, qui conjuguent l'acceptabilité sociale et l'efficacité économique. Ils se questionnent sur les mesures incitatives les plus optimales qui réunissent ces deux objectifs. La méthodologie consiste à créer une banque de scénarios, qui allient les deux variables (acceptabilité sociale et efficacité économique) à des degrés différents. Ces scénarios seront par la suite soumis à des groupes de discussion. Les participants seront de plus questionnés sur leurs préoccupations et leurs attentes en matière de transport.

Mobilité durable et transformation des politiques et des pratiques d'aménagement dans la région métropolitaine d'Ottawa/Gatineau : de la planification à la mise en œuvre

Olivier Roy-Baillargeon, UQO

Mario Gauthier, UQO

Lors de ce colloque, Olivier Roy-Baillargeon nous présente son projet de maîtrise. Il s'intéresse aux villes d'Ottawa et de Gatineau, qui présentent respectivement plusieurs projets en matière de mobilité durable. Dans ces projets, on retrouve une multiplicité d'acteurs ayant souvent des mandats opposés ou incompatibles. Selon Olivier Roy-Baillargeon, la coordination entre les deux villes est difficile et il y a absence de mécanismes officiels de coordination. À travers ses recherches, l'auteur tentera de répondre aux questions suivantes : Les projets cherchent-ils à être durables ? Les projets sont-ils planifiés en concertation à l'échelle métropolitaine ? Pour ce faire, Olivier Roy-Baillargeon étudiera six projets sur le territoire d'Ottawa/Gatineau en lien avec la mobilité durable. Ces projets seront évalués en fonction de six indicateurs, divisés en deux catégories : les indicateurs de concertation/ les indicateurs en durabilité.

DISCUSSION

Un participant remarque que selon lui, trois indicateurs en durabilité semblent peu. Olivier Roy-Baillargeon acquiesce, et souligne qu'il lui a été recommandé de se concentrer sur trois indicateurs seulement.

Un participant note qu'en opposant les deux villes (Ottawa et Gatineau), l'hypothèse de départ sera probablement vérifiée. Mais comment sera intégré des éléments critiques ?

La nature et l'impact des interventions du gouvernement fédéral canadien en matière de transport et de mobilité durable

Éric Champagne, Université d'Ottawa

Koffi Yenkey, Université d'Ottawa

Dans le cadre de cette conférence, les auteurs s'intéressent à question de la position du gouvernement du Canada en matière de mobilité durable. Ils se questionnent sur les stratégies mise en œuvre par le gouvernement fédéral en la matière. Est-ce que le gouvernement du Canada met en place des mesures de concert avec la mobilité durable ? Afin de répondre à cette question, les auteurs ont étudiés des documents de planification, des rapports, des politiques et des programmes de ministères fédéraux (Transport Canada et Infrastructures Canada, Environnement Canada et Santé Canada). Après avoir recensés ces écrits, les auteurs concluent que le gouvernement du Canada adopte une position passive en matière de mobilité durable. Le gouvernement initie certaines mesures timides et ne sont pas innovantes au sens où l'entend les auteurs William et Frances Berry. De plus, l'impact des initiatives en matière de mobilité durable est recoupé par la poursuite du financement et des activités dans les infrastructures traditionnelles.

DISCUSSION

Un participant demande aux conférenciers pourquoi le gouvernement du Canada n'est pas innovant en matière de mobilité durable. Les auteurs évoquent les raisons politiques pour expliquer le manque d'innovation de la part du gouvernement du Canada. De plus, les auteurs notent de la part du gouvernement du Canada une certaine passation volontaire des pouvoirs aux organisations non gouvernementales.

Un participant se demande si l'on constate un changement au sein de la structure du gouvernement du Canada en matière de mobilité durable ou si ce changement est remarquable seulement dans les politiques. Effectivement, selon les auteurs, un changement s'opère tranquillement dans la structure de l'organisation.

Finalement, un auditeur souligne qu'en transférant l'argent et des pouvoirs aux lobbys, le gouvernement fédéral se départi de ses responsabilités et impose sa philosophie. Afin de survivre, les groupes doivent donc mettre de côté leurs réserves idéologiques afin de conserver leur financement.

Gouvernance de la mobilité durable : quel partage des compétences entre les acteurs ?

Éric Champagne, Université d'Ottawa

Pascal Villays, Consultant international en transports

Dans le cadre de cette conférence, il est question de la manière dont la gouvernance s'arrime à la mobilité durable. Jusqu'à tout récemment, les villes manifestaient un désintérêt en matière de mobilité durable. La compétence opérationnelle (la production du service) a donc été récupérée par les sociétés de transport. Or suite à la hausse de l'intérêt pour la mobilité et le développement durable, les villes souhaitent gérer l'ensemble du processus (de la planification à la production du service). Une confusion des rôles et des pouvoirs caractérise donc la scène de la mobilité durable, tout particulièrement sur le territoire de l'agglomération montréalaise. Cette confusion empêche une planification régionale et intégrée du transport. En conclusion, un partenariat entre les sociétés de transport et les structures municipales est nécessaire.

DISCUSSION

Un participant note le projet de la loi 58, qui donne à la Communauté métropolitaine de Montréal le pouvoir de planifier le transport terrestre. Le participant fait donc remarquer que la répartition des pouvoirs entre les acteurs n'est pas en voie de se simplifier.

Un participant souligne que le budget Bachand de 2010 mentionne une taxe sur l'essence. Cette taxe sur l'essence suppose un repartage des recettes. Il est à prévoir une lutte entre les acteurs afin de s'approprier ces recettes.

Un participant note que le plan de transport de la Société de transport de Montréal a été fait par la ville de Montréal, donc par des élus.

Urbanisme et transport dans la région métropolitaine de Montréal : cinq décennies de planifications déconcertantes

Pauline Wolff

Pauline Wolff nous a présenté son projet de doctorat. Pour sa thèse, elle se questionne sur les liens entre le transport et les conceptions de la ville. Elle s'intéresse à l'intégration du transport dans la planification du territoire, aux conditions de coordination des transports dans le cas de Montréal. Elle abordera ce thème sous l'angle des systèmes des valeurs qui soutiennent les politiques publiques en matière de la planification du territoire. Pour Pauline Wolff, les difficultés actuelles en matière de planification des transports sont le résultat d'une divergence au niveau de la conception des attentes envers les infrastructures de transport.

DISCUSSION

Un participant note que l'on se cache souvent derrière les problèmes de gouvernance pour expliquer les difficultés en matière de planification alors que lorsqu'il y a concertation, il y a possibilité d'agir.

Un participant suggère à Pauline Wolff de s'intéresser aux valeurs véhiculées dans les ministères, à la culture de gestion et non seulement aux valeurs de la société.

Où en sommes-nous dans la conception d'indicateurs de développement durable en transport ?

Louiselle Sioui, École Polytechnique

Catherine Morency, École Polytechnique

Cette conférence porte sur les indicateurs en développement durable. Ces indicateurs servent surtout dans la comparaison des projets et de politiques. Ce sont des outils d'aide à la décision qui permettent l'élaboration de scénarios. Selon Louiselle Sioui, il y a une carence en matière d'indicateurs en développement durable. L'objectif de ses travaux est d'identifier ces lacunes afin de pouvoir tirer un portrait juste et complet de la situation actuelle en matière de mobilité durable au Québec.

DISCUSSION

Un participant se demande comment faire un indicateur qui répond à des éléments contradictoires. L'importance des indicateurs est de permettre d'élaborer des scénarios. Est-ce que ces indicateurs vont permettre une plus grande compréhension des phénomènes ? N'y a-t-il justement pas trop de données collectées, mais qui ne sont pas analysées ? Non, en ce moment les données sont insuffisantes. Les outils de collecte de données vont nous permettre d'ajuster les modèles.

*Propos recueillis et mis en forme par Ève Arcand
Mai 2010*