



DEUX FOIS MOINS D'AUTOS : COMMENT Y ARRIVER ?

À l'heure de l'urgence climatique, le gouvernement du Québec

n'en a que pour la voiture électrique. En réalité, il faudrait avoir moins d'autos,
point, pour atteindre la carboneutralité. Comment y arriver?

Par Raphaëlle Derome

ILLUSTRATIONS : SOPHIE BENMOUYAL





Cela s'est passé en août dernier. Au micro de l'animateur du 98,5 FM Paul Arcand, le ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, Pierre Fitzgibbon, déclarait qu'il fallait réduire de moitié le nombre de voitures au Québec.

« Quand j'ai entendu ça, je suis presque tombée par terre ! » dit Catherine Morency, titulaire de la Chaire Mobilité à Polytechnique Montréal. L'experte en planification des transports recommande depuis des années de réduire le nombre de voitures – les ménages de la province en possèdent actuellement 5 millions. Mais le Québec n'a jamais eu de cible officielle à ce sujet, et n'en a toujours pas, malgré les déclarations du ministre.

Les seules cibles chiffrées, à l'heure actuelle, portent sur les véhicules électriques : Québec veut en avoir 1,5 million sur les routes en 2030 (contre 170 000 actuellement). Et la vente de voitures neuves à essence sera interdite en 2035. La Politique de mobilité durable contient certaines cibles qui pourraient mener, indirectement, à une baisse du nombre de véhicules. Mais sur le nombre total de véhicules, rien. Selon Pierre Fitzgibbon, la diminution du parc automobile se fera

toute seule, à mesure qu'on ajoutera du transport en commun, et parce que les jeunes « n'ont pas de voiture et n'en veulent pas », a-t-il expliqué aux journalistes dans les jours suivant sa sortie.

N'en déplaise au ministre, ce n'est pas gagné d'avance. Au Québec, le transport routier est la principale source de gaz à effet de serre, représentant aujourd'hui le tiers de nos émissions. Et si le secteur industriel a réussi à diminuer ses émissions de 30 % depuis 1990, celles du transport routier ont plutôt bondi de 37 %.

C'est en bonne partie parce que le nombre de véhicules personnels a augmenté trois fois plus vite que la population (+66 % contre +22 %, rapporte *L'État de l'énergie au Québec 2023*, publié par HEC Montréal). Et que les gains en efficacité des moteurs modernes, moins polluants, ont été annulés par la consommation d'essence accrue des camions légers (VUS et camionnettes), toujours plus populaires.

Mais pourquoi s'inquiéter, puisqu'on vise à tout électrifier ? D'abord, l'auto électrique n'est pas sans impacts. « Une voiture, c'est un immense objet, dont la construction émet des GES et consomme énormément de ressources, notamment pour les batteries », souligne Jérôme Laviolette, spécialiste de la dépendance

à l'automobile et postdoctorant à l'Université McGill. L'électrification des transports – et les nouveaux projets industriels chers au ministre Fitzgibbon – stimulera la demande en électricité : de nouveaux barrages ou la construction d'éoliennes laisseront leurs marques sur le territoire.

En outre, l'auto électrique engendre les mêmes problèmes de congestion routière, de perte d'espaces naturels due à l'étalement urbain et à la construction de routes, d'ilots de chaleur liés aux stationnements, de sédentarité de la population, de blessures et de décès sur la route...

On aurait donc intérêt à adopter des politiques visant à diminuer le nombre de véhicules, disent les spécialistes. Et cela n'implique pas de forcer les personnes âgées en milieu rural à faire l'épicerie à vélo dans deux pieds de neige ! C'est d'abord permettre aux ménages qui le souhaitent de se débarrasser de leur deuxième ou troisième véhicule. Et permettre à plus de gens des quartiers centraux des villes de vivre sans voiture.

Un plan ambitieux sera nécessaire pour y arriver. Afin d'alimenter les résolutions de nouvelle année, Québec Science a décidé de se prêter à l'exercice, à l'aide de scientifiques.

Voici six pistes d'action. ▶

ENVIE DE PARTICIPER À LA DISCUSSION ?

Un Bar des sciences réalisé en collaboration avec nos collègues des Années lumière, d'ICI Première, et le Cœur des sciences de l'Université du Québec à Montréal aura lieu dans la métropole le **31 janvier**.

Les détails : coeurdessciences.uqam.ca



1

REDESSINER LA VILLE POUR LES PIÉTONS

Lien entre l'environnement bâti et l'usage de la voiture est bien établi. C'est pourquoi la première étape est de cesser de construire à l'extérieur des périmètres urbains. Mieux vaut densifier ce qui existe déjà, estime Jérôme Laviolette, en créant des quartiers mixtes, dotés de commerces et de services de proximité.

On ne tient pas assez compte de la mobilité dans nos choix d'aménagement, déplore Marie-Soleil Cloutier, professeure à l'Institut national de la recherche scientifique et experte des questions piétonnes, citant par exemple ces « grandes écoles secondaires construites au milieu d'un champ, loin de tout, parce que ça coûte moins cher... ». Pas étonnant que les jeunes ne marchent plus pour aller à l'école !

On ne peut pas tout reconstruire, mais, déjà, sécuriser les destinations principales des enfants aiderait beaucoup – et pas juste les écoles, mais aussi les bibliothèques, les arénas, les piscines... « Aucun parent ne laissera son enfant traverser une artère à trois voies pour aller au parc ! »

Même chose pour les personnes âgées, qui font face à un « manque de continuité » dans leurs trajets

à pied, avec des tronçons parfois très bien, mais avec d'autres très peu sécuritaires. Le déneigement laisse aussi trop souvent à désirer. Dans bien des villes, les trottoirs ne sont pas tous déneigés... quand il y en a ! « Beaucoup d'aînés ne sortent pas l'hiver, par crainte de faire une chute ou de se faire frapper. Et avec raison, car ils sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents. C'est plate, parce qu'on est un pays d'hiver ; on n'est pas censés rester encabanés comme ça ! » souligne Marie-Soleil Cloutier.

Améliorer la « marchabilité » a le potentiel de réduire l'usage de l'auto pour les courts trajets, qui représentent une part appréciable des déplacements. Mais cela ne suffira pas. « La marche, c'est 1 ou 2 km maximum, dit la chercheuse. Au-delà de ça, il faut avoir accès à du transport collectif », auquel on se rend... à pied !

Là aussi, « l'expérience piétonne » est trop souvent négligée, ajoute l'experte. « On place des arrêts d'autobus sur une bande de terre entre un fossé et une voie à 70 km/h. Sans banc, sans abribus, sans panneau indicatif des horaires... On ne peut pas penser que les gens vont adopter le transport collectif dans ces conditions-là ! » ►



2

UNE POLITIQUE QUI RATE SA CIBLE

Parmi les 10 cibles de la Politique de mobilité durable 2018-2030, « aucune ne vise directement la diminution du parc automobile », reconnaît le ministère des Transports et de la Mobilité durable, tout en soulignant que deux d'entre elles pourraient y contribuer.

Une cible préconise que « 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable ». Il peut s'agir de transport collectif, d'autopartage, de vélo-partage, etc. Sur papier, on progresse : on est passés de 50 à 63 %. Mais l'atteinte de la cible est mesurée par MRC. Il suffit ainsi qu'une seule ville offre un service pour que toute la population de cette MRC soit considérée comme y ayant accès.

La seconde cible évoquée par le ministère consiste à « réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo ». Ici, le tableau est moins reluisant : depuis 2017, l'usage de l'auto solo a crû, passant de 69 % à 74 % des déplacements. La cible pour 2030 est de 55 %.

Une troisième cible est digne de mention, selon Catherine Morency : « réduire de 20 % les dépenses des ménages en transport ». « La seule façon [d'y arriver] est de réduire le nombre de véhicules, car selon Statistique Canada, l'auto représente 90 % de ces dépenses », dit la chercheuse. Le poids sur les finances des ménages est très marqué dans les régions dépourvues de transport collectif, montre une étude récente de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques, un groupe de réflexion progressiste.

Un nouveau plan d'action sera publié au printemps 2024. « Les mêmes cibles [seront] reconduites dans le prochain plan d'action, et cela fait consensus avec les partenaires », indique le ministère.

REPENSER LE TRANSPORT COLLECTIF

Historiquement, le transport collectif a d'abord été conçu pour faciliter les déplacements vers le travail. On dessert surtout les heures de pointe, en reliant les banlieues au centre-ville. Si l'on veut que les gens se passent d'une voiture, il faut que le transport collectif leur permette aussi de se rendre dans leur famille et chez leurs amis, à l'épicerie, au centre sportif, à la clinique médicale, à leur cours de poterie... Ce qui veut dire repenser les trajets et augmenter les fréquences de passage le soir et les fins de semaine.

Les modes de transport lourds, comme le REM à Montréal ou l'éventuel tramway de Québec, prennent 10 ans à voir le jour, rappelle Jérôme Laviolette. « Mais on peut rapidement bonifier les services de bus avec une fréquence accrue et plus de ponctualité. Il ne faut plus que les bus soient pris derrière des gens qui sont tout seuls dans leur voiture. »

Les voies réservées ont deux vertus : pour les usagers et les usagères, le voyage est plus rapide. Mais c'est aussi plus efficace pour les contribuables : un autobus qui effectue sa route en 50 minutes au lieu de 60 est immédiatement disponible pour un nouveau trajet. On peut ainsi fournir plus de fréquence... avec le même nombre de véhicules et la même main-d'œuvre !

Les voies réservées sont toutefois souvent aménagées sur l'accotement. Erreur ! En attirant les gens dans l'autobus, on libère la route... ce qui rend ce tronçon plus tentant pour les automobilistes ! Ce phénomène, dit de « demande induite », est bien connu des ingénieurs en transports. Chaque fois qu'on augmente l'espace alloué à la voiture, la route redevient à terme...

aussi congestionnée qu'avant. « Pour engendrer un transfert durable vers l'autobus et réduire les émissions de GES, il faut plutôt remplacer une voie automobile par une voie réservée aux autobus », soutient Jérôme Laviolette.

En effet, réduire l'espace disponible pour l'auto crée le phénomène inverse, appelé « évaporation du trafic ». Il s'agit d'un phénomène bien réel, documenté un peu partout, mais encore mal chiffré par les spécialistes. « Chaque fois qu'on restreint l'automobile, des embouteillages monstres et un report de la circulation dans les rues voisines sont prédis. Il y a un certain report, oui, mais jamais de 100 %. Certains changent de mode de transport, décident de ne pas se déplacer, se déplacent à d'autres heures... Regardez la fermeture partielle du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine [entre Montréal et la Rive-Sud] : les temps de parcours ont augmenté, mais ce n'est pas du tout la catastrophe annoncée. » ▶



TARIFER LES ROUTES ET LE STATIONNEMENT

Les automobilistes ont souvent l'impression de payer beaucoup pour les pistes cyclables et le transport collectif – surtout quand celui-ci n'est même pas disponible près de chez eux. Pourtant, même s'ils ne les utilisent pas, ils en bénéficient. « Chaque personne qui prend l'autobus ou le vélo contribue à diminuer la congestion », fait valoir Catherine Morency.

En outre, la contribution au transport en commun (30 \$ prélevés sur chaque immatriculation) n'a pas été indexée depuis... 1992! Et la taxe sur l'essence (qui finance à la fois les routes et le transport collectif) est gelée depuis 2013. En réalité, même si l'entièreté des sommes perçues était consacrée au réseau routier plutôt qu'au transport collectif, il manquerait encore 800 millions de dollars par an pour financer les routes, a calculé l'économiste Jean-Philippe Meloche, professeur à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, dans un rapport du CIRANO publié en 2019. Les coffres de l'État compensent le manque à gagner. « C'est une subvention implicite à l'automobile, acceptée collectivement », explique-t-il.

Si on calcule en plus les « externalités négatives » engendrées par l'auto, il en résulte que, chaque fois qu'un individu dépense 1 \$ pour utiliser sa voiture, la société dépense 5,77 \$, contrairement à 1,31 \$ pour un usager ou une usagère du bus, selon un rapport publié en 2021 par le professeur

ET POUR SORTIR DE LA VILLE?

Le transport interurbain va mal au Québec.

« À Rimouski, le train arrive à 2 h 56 du matin.

Et l'autocar nous amène à Québec ou à Montréal, mais pas dans les autres municipalités du Bas-Saint-Laurent », déplore Philippe Cousineau-Morin, conseiller municipal à Rimouski. L'élu veut imiter le modèle gaspésien, où cinq MRC ont créé, en 2012, une régie intermunicipale de transport collectif. Financés par une taxe de 0,01 \$ par litre d'essence, ses minibus desservent 23 liaisons en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. « En se regroupant, dit-il, on se donne les moyens d'avoir des professionnels du transport pour développer le réseau, au lieu d'un mini-organisme accapré par le service à la clientèle. »

de l'Université Laval Jean Dubé et des collègues, qui portait spécifiquement sur la situation dans la capitale nationale.

Une chose est claire : avec l'électrification des transports, la taxe sur le carburant sera de moins en moins payante. Dans ce contexte, le gouvernement a lancé en 2019 un chantier de réflexion sur le financement des routes et des transports collectifs.

Une des solutions souvent évoquées par les spécialistes ? La contribution kilométrique : un tarif payé pour utiliser l'infrastructure routière, en proportion du nombre de kilomètres parcourus. Cette option est moins coûteuse pour l'automobiliste et plus équitable que les péages localisés sur certaines routes et certains ponts, ou ceux qui existent ailleurs dans le monde pour restreindre l'accès au centre-ville, concluait déjà en 2013 un autre rapport du CIRANO.

Le tarif serait aussi modulable selon le moment de la journée, la taille et le poids du véhicule (un camion use davantage la route qu'une sous-compacte) ou la présence de transports collectifs. « En théorie, la tarification est le meilleur outil, estime Jean-Philippe Meloche. Mais en pratique, on n'est pas capables de l'implanter », car l'idée est risquée politiquement.

Tarifer le stationnement dans la rue est aussi une bonne manière d'inciter les gens à changer leurs habitudes. « Le stationnement gratuit encourage les gens à prendre l'auto, même quand les transports collectifs sont excellents », souligne Jérôme Laviolette. ►



PARTAGER LES VÉHICULES

Les études montrent que, même utilisée quotidiennement, une voiture reste stationnée... 95 % du temps. Comment mieux rentabiliser les millions de véhicules dont on dispose ? Grâce à l'autopartage.

Cinquante mille personnes sont déjà membres de Communauto. L'entreprise fondée à Québec il y a près de 30 ans est aussi présente à Montréal, Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières et Victoriaville. Elle possède une flotte de plus de 4000 véhicules, qui peuvent être loués à l'heure ou à la journée et récupérés dans la rue ou dans un stationnement du quartier.

On calcule habituellement que chaque véhicule partagé remplace une dizaine de véhicules privés. Et les usagers et usagères de Communauto parcourent moins de kilomètres par an après leur adhésion au service – 34 % moins selon un sondage de 2023 réalisé à Montréal. « Même si quelqu'un utilise beaucoup l'autopartage, il ne va jamais utiliser l'auto aussi souvent que quelqu'un qui en possède une. Et la raison, c'est que, quand on a besoin d'aller chercher un véhicule à une station, c'est comme un ticket modérateur, qui fait que la mobilité est beaucoup plus raisonnée. Car il y a beaucoup de déplacements courts faits en voiture », dit Catherine Morency.

Le hic ? Depuis quelques années, Communauto est si populaire qu'il est difficile de trouver une voiture le week-end sans réserver longtemps d'avance. L'entreprise est victime de la pénurie de véhicules neufs liée à la pandémie – un problème qui serait facile à régler si Québec imposait aux fabricants d'approvisionner en priorité les services d'autopartage.

En dehors des grands centres, plusieurs municipalités (dont Plessisville, Nicolet et Bromont) offrent des véhicules municipaux en autopartage en dehors des heures ouvrables.

Un voisinage peut aussi partager des véhicules privés ! C'est l'idée à l'origine du projet citoyen LocoMotion, qui existe pour le moment à Montréal, à Québec et à Sherbrooke – une initiative similaire est dans les cartons à Rimouski. Chaque comité local LocoMotion est géré par des bénévoles. Les voitures personnelles des personnes participantes sont couvertes par une assurance adaptée, et une application mobile facilite les emprunts.

Avec 744 emprunts jusqu'ici, les débuts sont timides pour ce projet lancé il y a cinq ans – en fait, l'autre volet de LocoMotion, qui offre d'emprunter un vélo cargo, un vélo électrique ou une remorque à vélo, a remporté 10 fois plus de succès ! « Dans notre société, la voiture [personnelle] est une extension de nous-mêmes ou de notre logement qu'on partage difficilement. Il faut fortement accompagner le prêteur, mais aussi l'emprunteur », reconnaît Magalie Paquet, responsable des communications pour LocoMotion.

N'empêche. Le partage entre voisins et voisines serait particulièrement adapté aux régions, pense Philippe Cousineau-Morin, consultant en transport et élu municipal à Rimouski. « Il y a un potentiel incroyable, justement parce qu'on est plus habitués ici à une culture de l'automobile. Le pas à faire – difficile, j'en conviens –, c'est de les partager. Mais c'est un pas plus facile à faire que d'essayer de tapisser mur à mur du transport en commun ! » Le contexte économique dictera la suite des choses, selon lui : si l'achat d'une voiture devient plus cher, les gens seront plus enclins à partager.

Le covoiturage est aussi une solution bien adaptée aux sites générateurs de nombreux déplacements : universités, cégeps, hôpitaux, gros employeurs... Ceux-ci peuvent d'ailleurs être accompagnés par un organisme spécialisé afin de réduire l'usage de l'auto solo par leur personnel. « Ce sont souvent les difficultés

de recrutement, de rétention de personnel ou d'accessibilité au site d'emploi qui les amènent à travailler avec nous », note Élisabeth Tremblay, directrice de MOBA/Mobilité alternative, l'un des huit Centres de gestion des déplacements mandatés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec.

« Les déplacements domicile-travail représentent une grande proportion des déplacements, donc ça vaut la peine d'agir là-dessus », fait-elle valoir. Parmi les mesures les plus porteuses : incitatifs financiers pour le transport collectif, programme de covoiturage, supports pour vélos ou flotte d'entreprise, journée de vacances pour celui ou celle qui délaisse sa place de stationnement pour l'année... Selon les projets réalisés, on parvient généralement à réduire de 5 à 10 % l'usage de l'auto solo. Pour que ça marche, « il ne suffit pas de sensibiliser les travailleurs. Il faut vraiment responsabiliser les employeurs, qui ont le pouvoir de transformer les normes sociales dans leur propre organisation ». ▶

ENCOURAGER LE VÉLO UTILITAIRE

D'après le Recensement de 2021, 40 % des Québécois et Québécoises habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail. La proportion est encore plus grande dans les petites et moyennes villes. C'est donc dire que beaucoup de gens ont le potentiel d'y aller à vélo.

Mais les aménagements sont souvent peu sécuritaires. « À Rimouski, on a un certain réseau cyclable, mais il y en a plus de la moitié où je n'emmène pas mes enfants ! dénonce Philippe Cousineau-Morin. Il y a un indicateur standard partout sur la planète : est-ce qu'il y a des femmes et des enfants qui font du vélo ? Sinon, ça signifie que le réseau n'est pas sécuritaire. Quand on sécurise, les enfants arrivent. »

Si on veut que le vélo constitue une solution de rechange à la voiture, il faut

aussi que le réseau permette des trajets efficaces. Or, historiquement, les pistes cyclables ont d'abord été conçues pour les loisirs. Beaucoup de tronçons ne sont pas reliés entre eux, et les trajets panoramiques ne sont pas les plus directs... « Pour les cyclistes et les piétons, les détours sont très coûteux », rappelle Catherine Morency.

Les urbanistes peuvent compter sur une arme méconnue pour inciter davantage de gens à délaisser leur auto : la « perméabilité filtrée ». Il s'agit de créer un réseau sur lequel il sera plus direct et rapide de se déplacer en vélo. « C'est le secret des grandes villes cyclables », écrivait en 2021 Maxime Savaria, alors étudiant à la maîtrise à l'INRS et à l'UQAM, dans une capsule pour le réseau Villes Régions Monde. Les obstacles qui créent un cul-de-sac pour les autos, mais



qui laissent passer les vélos ; les rues à sens unique où les vélos peuvent rouler dans les deux sens... de quoi donner un avantage concurrentiel aux bicyclettes.

Il y a aussi le vélo-partage, en fort développement partout dans la province, qui démocratise ce mode de transport auprès de ceux et celles qui n'en possèdent pas. En effet, essayer le vélo, c'est souvent l'adopter, dit Élisabeth Tremblay, de MOBA/Mobilité alternative. « Depuis la pandémie, plusieurs travailleurs ont malheureusement repris l'auto solo pour leurs journées en présentiel. Par contre, ceux qui avaient adopté le vélo continuent de l'utiliser. » ▶

La grande éclipse nord-américaine s'en vient!

Le **8 avril** prochain, assistez à un événement grandiose et rarissime : **une éclipse solaire totale**. Parlons sciences a tout ce dont vous avez besoin pour en profiter pleinement!

Il s'agit de la première éclipse totale à traverser le sud du Québec **depuis 1972** et de la dernière éclipse majeure du siècle.

Préparez-vous :

- ✓ Ressources et activités **gratuites** conçues pour **tous** les âges
- ✓ Recommandations en matière de sécurité

30
ans
parlons sciences
inspirer éduquer innover

Inscrivez-vous!
parlonssciences.ca





OFFRIR DES OPTIONS

Il faut cesser de voir les différents modes de transport comme des concurrents. Ce sont plutôt des alliés, dit Catherine Morency : « Les gens sont plus multimodaux qu'on pense : quand il fait beau, ils prennent leur vélo et, quand il pleut, ils prennent un taxi ! Mais c'est le fait d'avoir accès à un ensemble d'options qui permet de se passer d'un véhicule », dit Catherine Morency. Offrir des options, c'est aussi prévoir certaines redondances sur un même axe de transport collectif. Sans quoi, les usagers et usagères sont pris en otage à la moindre panne. Vu la complexité des comportements de transport et la diversité des contextes (villes, banlieues, régions), aucune mesure ne pourra remplacer l'auto à elle seule. « Il faut qu'on appuie sur dix boutons en même temps ! » dit Jérôme Laviolette.

FAVORISER LES CHANGEMENTS D'HABITUDES

Prenez deux familles comparables vivant chacune dans un quartier central doté d'un très bon accès au transport en commun : l'une vivra sans voiture, alors que l'autre en aura deux ! Ce qui fait dire à Jérôme Laviolette que, « si l'offre de transport permet le changement, elle ne garantit pas le changement ».

On parle souvent des « choix » de transport des individus. Mais il serait sans doute plus juste de parler d'habitudes. Et changer une habitude, c'est exigeant. On gagnerait donc à mieux accompagner et soutenir les gens durant le processus.

Pour savoir comment, rien de mieux que de se baser sur ce qu'on sait d'une autre dépendance aux conséquences dévastatrices : le tabagisme ! Les recherches en psychologie de la santé ont permis de définir les principales étapes du changement de comportement. Et pour intervenir efficacement

auprès des gens, il faut les prendre là où ils sont rendus.

Certaines personnes ne veulent pas changer. Elles sont attachées à leur voiture et ne voient pas pourquoi elles cesseraient de la conduire. Les aspects identitaires, symboliques et affectifs de l'automobile sont importants pour elles. On peut les sensibiliser aux inconvénients de leur comportement, mais elles risquent d'être peu réceptives. Mieux vaut les orienter vers la voiture électrique.

D'autres aimeraient changer, mais sont convaincues que c'est impossible. Elles font face à des barrières réelles ou sont peu motivées, car les avantages du changement n'ont pas dépassé l'effort nécessaire pour y arriver.

Le troisième groupe est celui des gens qui sont désireux de changer, mais ignorent comment s'y prendre. Leur offrir des laissez-passer gratuits ou un abonnement au vélo-partage pourrait les aider à faire le saut.

Une fois le changement amorcé, il y a un risque de retourner à ses anciennes habitudes. Il suffit d'un autobus en retard ou d'une crevaison à vélo... C'est normal !

À la toute fin, le changement est complètement intégré. Il y a peu de risque de retour en arrière : la personne a changé de style de vie.

On aura plus de succès en ciblant des moments de la vie favorables aux changements de comportement : déménagement, nouvel emploi, fermeture d'une route... Portland, en Oregon, a longtemps eu un programme destiné aux gens qui emménageaient dans les quartiers densifiés. On leur offrait une « trousse de bienvenue » pour les informer sur les options en transport collectif et vélo. « Comparativement aux millions nécessaires pour bonifier l'offre en transport, ça ne coûtait pas très cher pour avoir un impact important sur les choix de déplacements des gens », souligne Jérôme Laviolette. ●