

Changement de vitesse

Orientons le futur des
centres urbains du Canada vers
le transport durable



Avertissement: Ce projet a été entrepris dans le cadre de Fellowship d'Action Canada, un programme national de développement du leadership et d'engagement en politique publique offert en partenariat par le Forum des politiques publiques (FPP) et Action Canada. Les avis, opinions, positions ou stratégies exprimés dans ce rapport n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent donc pas nécessairement les avis, opinions, positions ou stratégies du FPP, d'Action Canada, de la Fondation Action Canada ou du gouvernement du Canada.

Changement de vitesse

Orientons le futur des
centres urbains du Canada vers
le transport durable

Remerciements

Nous tenons à exprimer notre sincère reconnaissance envers notre mentore d’Action Canada, Rachel Wernick, pour ses conseils, sa générosité et son humour tout au long du projet. Nous aimerais également remercier l’équipe d’Action Canada: Sara-Christine Gemson, Anne Matio, et ancienne membre de l’équipe, Safiya Abdi, notre coach Suzanne Nault, ainsi que les mentors Kris Frederickson et Matt DeCoursey pour leur sagesse et leur soutien.

Nous souhaitons remercier aussi tout particulièrement les individus qui ont accepté de discuter avec nous au cours de notre projet et qui ont fourni des perspectives inestimables pour ce rapport final:

- Jorge Benson, gestionnaire principal, transformation économique, Vancouver Economic Commission
- Scott Butler, président-directeur général, Good Roads
- Marianne Hatzopoulou, PhD, professeure au département de génie civil et minéral de l’Université de Toronto, titulaire d’une chaire de recherche du Canada de niveau 1 sur la décarbonisation des transports et la qualité de l’air et directrice du Positive-Zero Transport Futures Lab
- Don Iveson, conseiller exécutif, investissement climatique et résilience communautaire, Co-operators
- Harvey Locke, directeur, Harvey Locke Conservation Inc
- Olga Messinis, directrice du bureau d’Edmonton, Toole Design
- Harry Orbach Miller, conseiller en transports, cabinet du Premier ministre, gouvernement du Canada
- Yan Plante, président-directeur général, RDÉE Canada
- Shoshanna Saxe, PhD, professeure associée à l’Université de Toronto et titulaire de la chaire de recherche du Canada en infrastructures durables
- Alan Shapiro, directeur, Shapiro &Co
- Ed Whittingham, conseiller principal, Whit & Ham et co-créateur et co-animateur du balado Energy vs Climate.

À propos des auteurs



■ **Japman Bajaj** est un entrepreneur primé, un «Global Shaper Alumni» du Forum économique mondial et un ancien membre du conseil d'administration de Sentier Transcanadien. Leader d'opinion, Japman est un auteur publié sur des sujets liés à l'avenir du travail, en plus de s'exprimer régulièrement lors de conférences et dans les médias sur ce sujet. Il aurait pu être un athlète professionnel si ce n'était de son manque général de condition physique, de coordination et d'habileté athlétique.



■ **Sophie Hamel** est titulaire d'un doctorat en médecine cellulaire et moléculaire. Elle est actuellement évaluateuse clinique principale à Santé Canada. Elle a rejoint la fonction publique fédérale dans le cadre du programme de stagiaire en gestion où elle a acquis une expérience dans les politiques de santé internationale, la gestion des risques, l'accès aux médicaments d'urgence et la gestion des crises sanitaires.



■ **Daria Hobeika** a une formation d'avocate et de conseillère stratégique. Elle aime travailler sur des questions sociétales complexes et orienter les organisations vers des modèles durables. Chez Clearsum, elle se concentre sur les risques et les opportunités de la transition, le droit du climat et la gouvernance climatique. Avant de fonder Clearsum, Daria était cheffe de cabinet d'un ministre du gouvernement du Québec. Pendant son temps libre, elle aime apprendre, voyager et danser.



■ **Justine Lalande** est actuellement doctorante et chargée de cours au département de communication sociale et publique de l'Université du Québec à Montréal. Sa thèse porte sur les représentations sociales de la transition écologique et leurs effets sur l'acceptabilité sociale de cette transition.



■ **Madison Rilling** est directrice générale d'Optonique, un organisme à but non lucratif qui soutient l'industrie photonique du Québec, secteur porteur des technologies basées sur la lumière. Titulaire d'un doctorat en physique, elle agit à l'interface des milieux industriel, académique et gouvernemental, participant à l'élaboration de politiques en matière d'innovation, de commerce et de main-d'œuvre, ainsi qu'à des efforts diplomatiques aux niveaux provincial et fédéral. Adepte de l'ultra-trail, Madison adore être à l'extérieur, peu importe le temps qu'il fait.



■ **Tesicca Truong** est gestionnaire de programme chez Environment Funders Canada, associée au SFU Morris J. Wosk Center for Dialogue et Vancouver Global Shaper. Elle a co-fondé CityHive, un organisme sans but lucratif dont la mission est de transformer la façon dont les jeunes façonnent leur ville et les processus civiques qui les mobilisent. En raison de l'excellence de son travail, elle s'est vu décerner le prix du leadership en durabilité du président de la SFU (SFU President's Leadership in Sustainability Award) et le prix du leadership de la ville la plus verte de Vancouver (Vancouver's Greenest City Leadership Award).

Table des matières

Résumé	7
Récapitulatif des recommandations	9
Introduction: Il est temps d'adopter une nouvelle vision	10
Volet gouvernance: Une nouvelle approche de développement pour le transport durable	11
Volet collectivité: L'aménagement du territoire comme outil pour prioriser la population dans les villes	13
Volet individuel: Un moteur de changement pour un avenir qui transcende la propriété automobile	16
Conclusion	18
Références	19
Bibliographie	20

Résumé

«Montrez-moi n'importe quel défi social ou économique et je pourrais le relier au transport»¹

— SHOSHANNA SAXE, PHD, PROFESSEURE ASSOCIÉE À L'UNIVERSITÉ DE TORONTO
ET TITULAIRE DE LA CHAIRE DE RECHERCHE DU CANADA EN INFRASTRUCTURES DURABLES

Le modèle économique actuel, axé sur la consommation, la linéarité et la valeur à court terme, a ouvert la voie à des systèmes de transport urbain qui gèrent les conséquences environnementales en réduisant simplement les dommages causés à l'environnement. Avec la croissance rapide des villes canadiennes et dû au fait que les transports constituent la deuxième source d'émissions en importance au Canada, les transports urbains sont devenus une grande source de dégradation de l'environnement qui nous rapproche du dépassement des limites planétaires.

Ce rapport vise à explorer la possibilité d'adopter un modèle économique durable, axé sur la mission, le rendement, la circularité, la résilience, l'équité et l'inclusion, la cocréation et la valeur à long terme, au transport urbain dans les villes canadiennes de plus de 100 000 personnes.

Dans le but de contribuer activement à la vitalité écologique et communautaire, ce rapport propose une stratégie qui se déploie sur différents volets (gouvernance, collectivité et individuel), et incluent des recommandations applicables. En matière de gouvernance, celles-ci visent à faire entendre la voix d'un plus grand nombre de parties prenantes dans les décisions relatives aux transports urbains, y compris celle de la nature. Dans le volet des collectivités, les recommandations visent à recentrer l'aménagement du territoire et le zonage sur le bien-être collectif plutôt que sur l'utilisation de l'automobile, ce qui se traduit par une réduction des coûts sociaux. En s'appuyant sur ces changements, les recommandations du volet individu servent à catalyser l'autopartage, les transports publics et les transports actifs dans un contexte où cela deviendrait possible. Ces recommandations doivent être considérées de manière globale, en tant qu'initiatives combinables et interconnectées, chacune renforçant l'autre, permettant une transformation holistique qui oriente le Canada vers une ère véritablement durable dans le domaine des transports, en accord avec la vision d'un avenir résilient, équitable et durable.

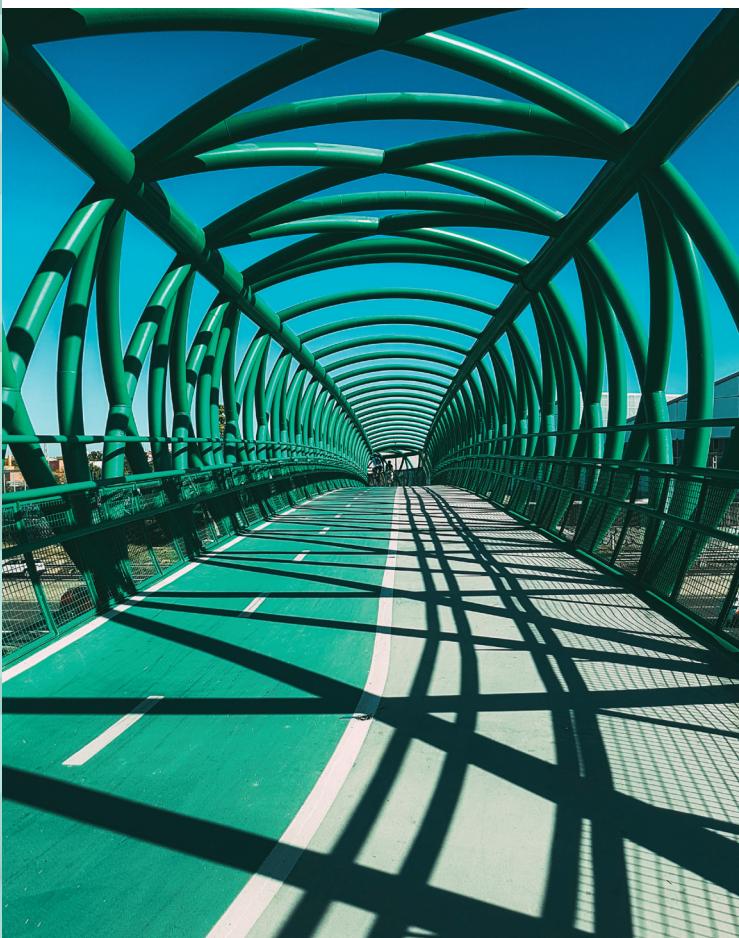


Volet gouvernance

Pour atteindre cet objectif, il convient d'envisager d'autres approches de gouvernance, comme celle des «communs» (*commons trust*). Inspirée des travaux sur les ressources collectives d'Elinor Ostrom, lauréate du prix Nobel, cette approche confie à une administration la responsabilité de donner la priorité aux ressources naturelles et sociales en voie d'épuisement pour les générations futures. Ce modèle a fait ses preuves en Amérique du Nord, en protégeant des ressources telles que les poissons, les forêts et le développement des énergies renouvelables. En adaptant ce modèle aux infrastructures de transport urbain, ce rapport recommande d'intégrer la nécessité de préserver et de régénérer les ressources naturelles dans le processus décisionnel même. Pour ce faire, un groupe élu par les pairs aurait la responsabilité des priorités environnementales et sociales, telles que «le sol», «l'air» et «la terre», au sein des comités de gouvernance formés pour examiner les projets de transport urbain. Les comptes-rendus publics des décisions refléteraient les priorités du groupe administratif, ce qui renforcerait la transparence et l'imputabilité.

Volet collectivité

La façon dont les villes sont construites, déterminée par les politiques de zonage et d'utilisation des sols, a son importance. L'étalement urbain et le zonage à usage unique ont conduit à une dépendance excessive à l'égard des voitures, à des transports publics inefficaces et à un déclin des méthodes de transport actif. Les études démontrent que, lorsque les coûts sociaux et économiques tels que la pollution de l'air, les embouteillages et la sécurité routière sont pris en compte, l'ensemble subventionne l'utilisation de la voiture. Ce rapport présente, comme solution, des recommandations inspirées de l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC), qui se définit comme «la création de communautés compactes, praticables, orientées vers les piétons et à usage mixte, centrées sur des systèmes de transport en commun de haute qualité». Il plaide en faveur d'une réforme globale des terres, qui permettrait à la population de répondre à ses besoins quotidiens sans dépendre de la possession de véhicules privés, en créant des communautés plus durables, plus accessibles et plus équitables au Canada. Cette réalisation passe par une augmentation du zonage (c'est-à-dire de la densité autorisée dans les zones où cela est le plus important, par exemple en convertissant des bureaux vacants en logements), par le zonage à usage mixte autorisant les commerces et les services dans les quartiers à plus forte densité, et par la mise en priorité des solutions de transport public et de transport actif dès la conception des projets d'aménagement urbain.



Volet individuel

La possession d'une voiture est profondément ancrée dans la société canadienne et l'élimination totale des voitures dans notre vaste pays nordique est à la fois peu pratique et peu plausible. Pourtant, pour à la fois optimiser l'efficacité et la fiabilité de nos systèmes de transport, réduire les nombreux défis posés par un développement centré sur la voiture (notamment les embouteillages et la dégradation de l'environnement) et faciliter la mobilité de la population, le nombre de voitures sur les routes doit être réduit.

Pour ce faire, les modes de transport collectifs et actifs doivent devenir plus accessibles. Les véhicules électriques n'offrent pas une solution complète à ces problèmes et perpétuent la dépendance à l'égard de la possession d'une voiture individuelle, ce qui renforce le besoin d'infrastructures étendues telles que les stationnements et les réseaux routiers.

Pour inciter la population à adopter des modes de transport collectifs, les titulaires d'un permis de conduire qui vivent dans des ménages sans voiture pourraient bénéficier d'un fonds destiné à rembourser les dépenses de transport admissibles, dont le vélo, les services d'autopartage et les abonnements aux transports en commun. Cette recommandation s'inspire de programmes couronnés de succès, notamment en Colombie-Britannique et en Écosse, qui visent à permettre aux personnes sans voiture de diversifier leurs choix de mobilité. Compte tenu des avantages de l'autopartage, ce rapport préconise également de renforcer la coordination des politiques et des programmes afin de soutenir la croissance des options de l'autopartage, notamment en répondant aux exigences en matière de permis, de stationnement et d'assurance par des mesures d'incitations gouvernementales et des partenariats avec des entreprises privées.

Conclusion

Ce rapport souligne l'urgence d'une action transformatrice dans la politique canadienne des transports urbains. Les recommandations proposées offrent aux responsables politiques une voie à suivre pour réimaginer les transports comme une force positive, capable d'améliorer l'environnement, l'économie et la qualité de vie au Canada. En donnant la priorité à la nature, à la communauté et à la durabilité, nous pouvons créer un avenir plus radieux et plus résilient pour les transports urbains au pays. La vitalité et la résilience des écosystèmes et des communautés en dépendent, et il est temps de réinitialiser durablement la politique canadienne des transports.

Récapitulatif des recommandations

Volet	Recommandations
Volet gouvernance: Une nouvelle approche de développement pour le transport durable	Première recommandation: Créer des comités de gouvernance pour le développement de nouvelles infrastructures de transport, avec des droits de vote accordés aux ressources naturelles et aux communautés prioritaires.
Volet collectivité: L'aménagement du territoire comme outil pour prioriser la population dans les villes	Deuxième recommandation: Réformer les pratiques d'aménagement du territoire et de zonage afin de permettre et de promouvoir les zones urbaines transitoires et à usage mixte. Troisième recommandation : Exiger que tous les projets d'aménagement urbain sur des terrains publics donnent la priorité au développement des transports en commun et des transports actifs.
Volet individuel: Un moteur de changement pour un avenir qui transcende la propriété automobile	Quatrième recommandation: Introduire un programme de remise pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire qui n'ont pas de voiture immatriculée dans leur ménage, afin qu'ils investissent dans des options de mobilité durable. Cinquième recommandation: Renforcer la coordination des politiques et des programmes pour favoriser le développement et la croissance des options d'autopartage.

Il est temps d'adopter une nouvelle vision

Le modèle économique actuel, celui de l'«ère extractive», accorde une importance primordiale au profit, à la consommation, à la linéarité, à l'efficacité, à l'accumulation, à la concurrence et à l'accumulation de valeur à court terme⁵. Il gère les conséquences environnementales simplement en réduisant les dommages causés à l'environnement. De fait, il nous dirige dangereusement près du dépassement des limites de la planète. Et si, au lieu d'extraire, de consommer et d'éliminer cycliquement les ressources limitées de notre planète, nous adoptions une approche réellement durable? Comment cela serait-il possible dans le secteur des transports urbains? Les villes canadiennes, abritent plus de 80 % de la population⁶, se développent rapidement⁷; à un rythme tout aussi rapide que leur empreinte environnementale. Le secteur du transport est l'un des principaux responsables des émissions de GES. Il est à l'origine de près de 28% des émissions à l'échelle nationale, représentant ainsi la deuxième source d'émissions la plus importante au Canada⁸.

Ce rapport vise à mettre en lumière la possibilité d'appliquer au transport urbain, c'est-à-dire au transport dans les villes canadiennes de plus de 100 000 habitants, un modèle économique axé sur la mission, le rendement, la circularité, la résilience, l'équité et l'inclusion, la cocréation et l'accumulation de valeur à long terme⁹. Cette idée va au-delà de la réduction des dommages et même de l'objectif « net zéro ». Il s'agit d'investir dans des transports conçus pour contribuer activement à la vitalité et à la résilience des écosystèmes et des communautés: un système de transport inspiré par la régénération. Ce système aurait comme objectif d'améliorer, de manière active et intentionnelle, l'état des écosystèmes et de l'environnement de manière à laisser en héritage un monde meilleur que celui dans lequel nous vivons et travaillons actuellement.

Pour ce faire, nous proposons une stratégie multi-volets (gouvernance, collectivité et individuel), qui inclut des recommandations applicables. En matière de gouvernance, celles-ci visent à faire entendre la voix d'un plus grand nombre de parties prenantes, y compris la nature, dans les décisions relatives aux transports urbains. Dans les collectivités, elles visent à recentrer l'aménagement du territoire et le zonage sur le bien-être collectif plutôt que sur l'utilisation de l'automobile, ce qui se traduit par une réduction des coûts sociaux. En s'appuyant sur ces changements, les recommandations pour l'individu servent à catalyser l'autopartage, les transports publics et les transports actifs dans un contexte où cela deviendrait possible. Ces recommandations doivent être considérées de manière globale, comme une série d'initiatives interconnectées, chacune renforçant l'autre, permettant une transformation d'ensemble qui oriente le Canada vers une ère véritablement durable dans le domaine des transports, en accord avec la vision d'un avenir résilient, équitable et durable.

«Si notre système d'exploitation est la cause de nos maux, nous ne pouvons guère nous attendre à ce qu'il les résolve. Le rafistolage — un nouveau règlement ici, une nouvelle loi là — ne changera pas grand-chose. Ce qui fera une grande différence, ce sont de nouveaux algorithmes dans les cellules. Ce n'est pas aussi alarmant qu'il n'y paraît. Il n'est pas nécessaire d'abolir les algorithmes actuels, d'exproprier quiconque, d'augmenter les impôts ou d'élargir le gouvernement. Il ne s'agit pas non plus de remplacer d'un seul coup le système d'exploitation existant.

Il s'agit plutôt d'élever progressivement certains algorithmes sous-utilisés pour en faire les contre-poids des algorithmes actuellement dominants. Si cela est fait correctement, notre machine économique en arrivera à respecter la nature, réduire les inégalités et augmenter notre bien-être, et ce, sans intervention gouvernementale chronique».

— PETER BARNES, AUTEUR, CAPITALISM 3.0¹⁰

Volet gouvernance

Une nouvelle approche de développement pour le transport durable

Regardez autour de vous. Au Canada, la disparité des richesses augmente¹¹. Les promoteurs utilisent à leur avantage les processus décisionnels publics^{12,13} et la population canadienne n'a jamais été aussi peu encline à passer du temps dans les grandes villes¹⁴. Dans les villes, de nombreuses décisions concernant la démographie, l'aménagement du territoire et les systèmes de transport renforcent une culture centrée sur la voiture qui a un impact négatif sur les municipalités¹⁵, et entraîne des conséquences néfastes pour la santé en raison du stress et de la sédentarité, notamment provoqués par le trafic et les embouteillages¹⁶.

Cette situation découle en partie du rôle surdimensionné d'un ensemble restreint de résultats et d'indicateurs économiques dans notre système de gouvernance actuel. Tout comme les élections se jouent souvent sur la création d'emplois ou l'attraction d'investissements plutôt que sur l'éducation ou la conservation de la nature, que le rendement est souvent mesuré par le PIB plutôt que par des indicateurs de bien-être, le développement urbain est évalué par des indicateurs économiques qui excluent la valeur de la nature.

Ce modèle de gouvernance ne permet pas de créer des conditions qui permettront au Canada d'obtenir des résultats en matière de transport durable, de créer des sociétés saines et dynamiques et d'améliorer le sort de la planète. La question plus large de la gouvernance n'est pas abordée lorsqu'on parle de solutions proposées aux crises de l'environnement, du climat et de la biodiversité, qu'il s'agisse de l'électrification des flottes de voitures, de la réduction des dommages dans les nouveaux quartiers ou de la multiplication des consultations publiques de façade pour des projets de développement qui sont approuvés à huis clos.

Le développement d'un transport urbain durable passe en partie par une garantie de transparence et de représentation d'intérêts plus larges dans les discussions et les décisions prises dans les salles de réunions et dans les assemblées législatives. Certes, les ressources naturelles et les objectifs économiques doivent faire partie des modèles et des processus. Mais nous devons mieux prendre en compte les objectifs environnementaux et sociaux. Cela nécessite une participation accrue des parties prenantes, qui devront s'engager à écouter toutes les parties concernées et s'assurer de la réussite de la mise en œuvre des initiatives.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'envisager d'autres approches de gouvernance, comme celle des «communs» (*commons trust*). Basé sur les travaux sur l'optimisation des ressources collectives d'Elinor Ostrom, lauréate du prix Nobel d'économie, ce modèle est une entité et structure juridique unique qui confie à des partenaires de confiance la responsabilité fiduciaire de veiller à ce que la préservation des ressources sociales et naturelles en voie d'épuisement devienne une priorité pour les générations à venir. Il met en lumière «l'erreur spécifique que les opposants aux terres publiques commettent lorsqu'ils disent que ces terres sont "la propriété" du gouvernement fédéral ou de l'État». Comme l'exprime l'auteure Antonia Malchik: «Elles ne le sont pas. Juridiquement, elles appartiennent au peuple et sont détenues en fiducie par le gouvernement pour le compte du peuple»¹⁷...

L'approche des communs a été utilisée avec succès dans des projets de conservation et de droits de la nature partout en Amérique du Nord¹⁸. Au Canada, elle a été utilisée pour protéger les ressources relatives aux poissons¹⁹, aux forêts²⁰ et au développement des énergies renouvelables²¹, souvent avec la participation de différents ordres de gouvernement.

Les modèles de gouvernance qui préconise l'approche des communs constituent une option convaincante pour le développement moderne des transports durables au Canada. Ces modèles représentent un progrès par rapport à l'approche de réduction des dommages, l'engagement conventionnel des parties prenantes, en donnant aux intérêts environnementaux et sociaux une importance plus forte dans le processus de prise de décision. En tenant compte de la nécessité de préserver et de régénérer les ressources naturelles, les modèles incarnent également mieux les relations multidimensionnelles entre les personnes et les ressources environnementales et sociales en voie d'épuisement dans les prises de décision. Enfin, ils contribuent à une meilleure coordination des politiques et à une prise de décision plus transparente et vérifiable. En conséquence, les projets approuvés répondent plus souvent à l'ensemble des critères qui renforcent la santé de la planète et des communautés, tandis que ceux qui ne répondent pas à ces critères sont rejettés.

L'adaptation du modèle des communs aux infrastructures de transport urbain, conformément à la recommandation suivante, permettrait d'obtenir des résultats en matière de durabilité.

Première recommandation: Créer des comités de gouvernance pour le développement de nouvelles infrastructures de transport, avec des droits de vote accordés aux ressources naturelles et aux communautés prioritaires

La plupart des terres utilisées pour les infrastructures de transport urbain appartiennent à l'État ou sont en attente d'expropriation²². Les projets sur ces terres sont ensuite soumis à un processus d'octroi de permis, et ce, peu importe leur statut.

Selon l'approche des communs proposée, tous les projets d'infrastructures de transport urbain tels que le rallongement des routes, ou encore d'autres types de projets liés à l'utilisation des sols, comme la création de logements, seraient examinés par un comité de gouvernance. Ce comité serait composé de membres des conseils municipaux et de mandataires. Cette nouvelle administration aurait pour objectif de défendre des priorités sociales et environnementales, telles que le sol, l'air et la terre, d'autres ressources naturelles, les groupes marginalisés, les personnes sans logement, les jeunes à risque et les personnes âgées. La composition de cette administration, de même que ses mandats de défense seraient choisis par leurs pairs. Cette approche a d'ailleurs été utilisée avec succès au Québec par la Commission des partenaires du marché du travail.

En ce qui a trait à la transparence, les comptes-rendus publics des décisions refléteraient les choix de l'administration, ce qui renforcerait l'imputabilité, la critique constructive et le discours public sur les projets de développement urbain. De fait, une personne élue du conseil municipal occuperait le « rôle-conseil des communs » dans cette administration et jouerait ainsi le rôle de médiateur à des fins d'imputabilité. La population et l'opposition politique connaîtrait les détails de chaque vote et, surtout, auraient sous la main les informations nécessaires pour demander des comptes en cas de vote qui iraient à l'encontre de la nature ou de la communauté. Par conséquent, les décisions futures prendront mieux en compte les valeurs environnementale et sociétale en ce qui a trait à l'utilisation du territoire, qui ne sont actuellement pas prises en compte.

Dans la section suivante, nous approfondirons l'application de nouveaux modèles de gouvernance favorisant le transport durable par le biais de stratégies municipales d'aménagement du territoire et de zonage.



Volet collectivité

L'aménagement du territoire comme outil pour prioriser la population dans les villes

«Les mauvaises décisions en matière d'urbanisme sont responsables de nos problèmes de transport».

— CATHERINE MORENCY, PROFESSEURE DE GÉNIE DES TRANSPORTS À POLYTECHNIQUE MONTRÉAL ET TITULAIRE DE LA CHAIRE DE RECHERCHE DU CANADA SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES²³.

La façon dont les villes sont construites est inextricablement liée à la façon dont les gens se déplacent à l'intérieur et à l'extérieur de leurs limites. Le développement des villes est déterminé notamment par les politiques de zonage et d'utilisation des sols, qui à leur tour déterminent la répartition de la population et jettent les bases des transports urbains. L'étalement urbain, défini comme l'expansion incontrôlée des zones urbaines, et le zonage à usage unique ont conduit à une dépendance accrue à l'automobile, à une diminution de l'efficacité des transports en commun et à une utilisation réduite du transport actif.

Tableau 1

COÛTS SOCIAUX DU TRANSPORT À VANCOUVER²⁴

Investissement de 1 \$ dans le...	Coûts sociaux
Soutien au transport piéton	0,01 \$
Soutien au vélo	0,08 \$
Soutien aux autobus	1,50 \$
Soutien à la conduite automobile	9,20 \$

Selon l'ingénieur en transports George Poulos, les modes de transport disponibles — ou leur absence — peuvent entraîner des coûts sociaux substantiels qui ne seront peut-être jamais récupérés et qui constituent soit un avantage, soit un inconvénient de cette interaction intrinsèque. Le tableau 1 estime les coûts sociaux des différents modes de transport à Vancouver. Il montre que la priorité donnée à l'infrastructure automobile dans le développement urbain, par rapport à l'infrastructure de transport en commun ou de transport actif, est largement subventionnée par la société si l'on tient compte des coûts sociaux tels que la pollution de l'air, les embouteillages et la sécurité routière.

Malheureusement, dans les neuf plus grands centres urbains du Canada, l'étalement urbain s'est accentué au cours des deux dernières décennies, la population augmentant en moyenne de 26% tandis que la couverture urbaine augmentait de 36%, ce qui a entraîné une diminution de 6% de la densité de population. Les Canadiens occupent aujourd'hui plus d'espace chacun (60% de la population habite dans une maison unifamiliale²⁵), s'éloignant ainsi des centres-villes qui sont plus denses. Ce faisant, davantage d'argent public est investi dans des infrastructures nécessaires à l'utilisation de la voiture, comme le montre les figures 1 et 2 ci-dessous²⁶.

Figure 1

PROPORTION DE LA POPULATION UTILISANT LA VOITURE²⁷

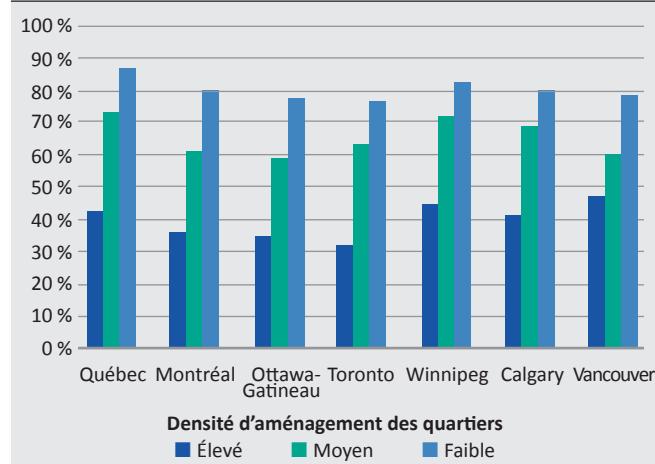
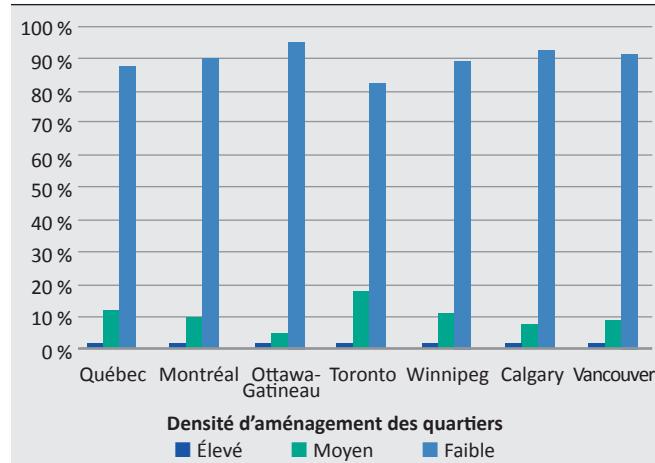


Figure 2

TYPE DE QUARTIERS NOUVELLEMENT CONSTRUIS ENTRÉE 2001 ET 2021²⁸



L'aménagement axé sur le transport en commun²⁹ (AATC) est «la création de communautés compactes, praticables, orientées vers les piétons et à usage mixte, centrées sur des systèmes de transport en commun de haute qualité, donc des communautés viables, vivables et durables. Celles-ci comptent des quartiers à haute densité et à prix abordable autour des principaux pôles de transport, afin de réduire la dépendance à l'égard des véhicules privés et de promouvoir les transports publics».

La plupart des centres urbains d'Amérique du Nord ne sont pas orientés vers les transports en commun. Aux États-Unis, on estime que 25 % de l'immobilier urbain de grande valeur est dédié aux voitures, et non aux personnes³⁰. L'AATC réaffecte les rues et les stationnements dédiés aux voitures et limite du même coup l'expansion des réseaux routiers en faveur des transports non motorisés et des transports en commun. Ce type d'aménagement privilie également que les nouveaux logements sont construits à proximité des transports en commun. Des avancées positives ont été réalisées récemment pour faire progresser l'aménagement du territoire et augmenter la densité urbaine. Par exemple, une récente loi en Colombie-Britannique vise à remodeler les quartiers résidentiels en augmentant la densité à proximité des pôles de transport et en autorisant jusqu'à six logements sur un terrain unifamilial.³¹

Deuxième recommandation: Réformer les pratiques d'aménagement du territoire et de zonage afin de permettre et de promouvoir les zones urbaines transitoires et à usage mixte.

Le développement de quartiers de banlieue à faible densité, en dessous d'un certain seuil de population, n'est pas viable économiquement et socialement car les coûts des nouvelles infrastructures dépassent les recettes prévues pour les municipalités³². Effectivement, à titre d'exemple, en 2021, la ville d'Ottawa a estimé que les «lots à faible densité construits sur des espaces verts» coûtaient 465 dollars par personne, tandis que les «développements immobiliers à plus forte densité de population, construits à proximité de zones déjà urbanisées» gagnaient 606 dollars par résident et par an³³.

L'AATC exige donc des villes qu'elles proposent des quartiers plus denses et abordables qui servent également de pôles de transport en commun. Pour ce faire, les municipalités doivent être en mesure de procéder à un zonage, c'est-à-dire d'augmenter la densité autorisée dans une zone afin de construire de nouvelles infrastructures là où c'est le plus important, d'un point de vue social, environnemental et économique. Concrètement, il pourrait être plus rentable d'agrandir les infrastructures existantes, telles que les centres commerciaux, par des constructions transitoires que d'aménager de nouveaux terrains et d'aggraver l'étalement urbain. L'évolution vers le travail à la maison engendrée par la pandémie de COVID-19, par exemple, est une opportunité pour convertir des espaces de bureaux vacants en logements³⁴, ce qui a été accompli grâce à des réformes politiques à New York, Los Angeles et Calgary, entre autres³⁵.

Le zonage à usage mixte est essentiel pour répondre aux divers besoins des citoyens à distance de marche, de roulement ou de transport public de leur domicile. Dans de nombreuses zones urbaines canadiennes, le zonage à usage unique sépare les zones commerciales des zones résidentielles, ce qui empêche d'augmenter la densité, allonge les temps de trajet et rend les logements de plus en plus inabordables. Le zonage à usage mixte permettrait l'installation de boutiques et de magasins de quartier dans des quartiers plus denses, permettant aux gens de vivre dans des communautés ayant accès à un plus grand nombre de services dont ils ont besoin quotidiennement, tout en permettant des niveaux de fréquentation élevée dans une zone plus concentrée pour les transports en commun.

Troisième recommandation: Exiger que tous les projets d'aménagement urbain sur des terrains publics donnent la priorité au développement des transports en commun et des transports actifs.

«Pensez à cette flagrante injustice: une personne assise dans un bus occupe une infime partie de l'espace routier par rapport à une autre personne assise dans sa Cadillac Escalade, alors qu'elles se déplacent à la même vitesse».

— RUSHAD NANAVATTY, DIRECTEUR GÉNÉRAL ET RESPONSABLE DU PROGRAMME DE TRANSFORMATION URBAINE DU ROCKY MOUNTAIN INSTITUTE³⁶

Que ce soit pendant les chaudes journées d'été ou les mois d'hiver glacials, la population canadienne veut se déplacer de la manière la plus pratique, la plus rapide et la plus confortable possible. Présentement, dans les quartiers canadiens à faible densité, l'absence de transports publics efficaces et d'infrastructures cyclables³⁷ fait souvent de la voiture individuelle la seule option de transport viable. En effet, en moyenne, 81% de la population utilise la voiture pour se rendre sur son lieu de travail³⁸. Cela entraîne des embouteillages, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de nombreux effets négatifs sur la santé. Autrement dit, les pratiques d'urbanisme qui réduisent le nombre de personnes disposant de solutions alternatives pratiques en matière de transport en commun rendent plus difficile l'inversion ou le ralentissement de l'étalement urbain au Canada.

Les initiatives de restriction de l'espace, telles que les voies réservées aux bus ou les zones à faibles émissions, ne sont pas suffisantes pour s'assurer de l'attrait des solutions alternatives aux voitures individuelles, qu'elles soient motorisées ou électriques. L'espace public doit être réparti pour que la population puisse combler ses besoins de mobilité, et ce, sans véhicule. Un ensemble de services doit se trouver à distance de marche du domicile ou facilement accessible par les transports en commun. Il faut, pour cela, regrouper les bâtiments dans les quartiers de manière à ce que l'augmentation de la fréquentation réduise les coûts d'exploitation. Il est essentiel que cette répartition de l'espace urbain axée sur les transports en commun soit appliquée dans tous les futurs projets de développement urbain au Canada.

«Nous ne pouvons pas gagner du temps en achetant des véhicules hybrides et électriques. Le problème doit être traité à la source. Nous devons revitaliser nos centres-villes et nos banlieues établies afin d'y maintenir les familles. Nous devons réunir des urbanistes, des écologistes, des entreprises en construction et en planification de transport pour commencer à agir correctement».

— SASHA TSENKOVA, PROFESSEURE D'ARCHITECTURE, DE PLANIFICATION ET D'AMÉNAGEMENT À L'UNIVERSITÉ DE CALGARY

Donner la priorité aux transports en commun et aux transports actifs implique de repenser nos villes. Ainsi, les citoyens pourront mieux répondre à une majorité de leurs besoins quotidiens en ayant accès à des services à proximité de leur domicile. Lorsque cela n'est pas possible, des transports publics abordables, efficaces et accessibles doivent être prévus pour que les citoyens ne soient pas dépendants de leur automobile pour se déplacer. Cela nécessite une coordination d'une part, entre les urbanistes et les promoteurs, et d'autre part entre les planificateurs et les sociétés de transport, afin de s'assurer que les solutions en matière de transport durable sont planifiées dès le début de la construction des nouveaux projets.



Volet individuel

Un moteur du changement pour un avenir qui transcende la propriété automobile

La possession d'une voiture est profondément ancrée dans notre société canadienne: 84% des Canadiens possèdent au moins une voiture et 37% ont deux véhicules ou plus³⁹. Et même parmi les 16% de la population canadienne qui n'a pas de voiture actuellement, un large pourcentage rêvent d'en posséder une, un jour⁴⁰. Et pourtant, les voitures restent immobiles 96% du temps de leur durée de vie⁴¹. La question suivante mérite d'être soulevée: avons-nous tous besoin de posséder une voiture?

L'élimination totale des voitures dans notre vaste pays nordique est à la fois peu pratique et peu plausible. Tout d'abord, historiquement et pour de nombreuses personnes encore, la possession d'un véhicule personnel symbolise l'autonomie et la réussite⁴². De plus, il existe des raisons valables pour lesquelles les voitures seront toujours nécessaires pour répondre à certains besoins. Cette commodité de posséder un véhicule personnel est à son tour renforcée par l'étalement urbain, l'inadéquation des transports publics et l'insuffisance des infrastructures de transport actif.

Pourtant, les villes essentiellement centrées sur l'utilisation de l'automobile présentent de nombreux défis, notamment les embouteillages, la dégradation de l'environnement, les vastes zones de stationnement urbain qui provoquent des îlots de chaleur, les coûts élevés d'entretien des infrastructures routières et la sous-utilisation des systèmes de transport en commun. De plus, de tels aménagements désavantageant de manière disproportionnée les citoyens les plus vulnérables, notamment les personnes à faible revenu, les jeunes et les personnes âgées, les femmes, les personnes handicapées et certains groupes ethniques minoritaires qui sont moins susceptibles de posséder une voiture⁴³. Dans les huit plus grandes villes du Canada, ce sont près d'un million de personnes qui vivent dans des ménages à faible revenu, dans des zones où l'accès aux transports publics est limité, ce qui aggrave encore leur désavantage et leurs difficultés de transport⁴⁴. Enfin, il existe une forte corrélation entre l'intention d'une personne d'acheter une voiture (68% des Canadiens affirment avoir l'intention d'acheter un véhicule d'ici dix ans⁴⁵), son revenu et son niveau d'éducation. Effectivement, ce sont les Canadiens ayant davantage de revenus et davantage d'éducation qui sont les plus enclins à vouloir s'acheter une nouvelle voiture.

De plus, dans les dernières années, les voitures électriques sont apparues comme une solution à l'impact environnemental associé aux véhicules traditionnels à moteur à combustion. Cependant, si les véhicules électriques offrent effectivement un potentiel de réduction des émissions dans les transports, ils contribuent aux défis environnementaux (extraction de minerais, production et élimination de composants, etc.) et amplifient les problèmes associés au transport. En outre, la viabilité et la proposition de valeur des véhicules électriques dépendent de la production d'électricité propre, ce qui demeure un objectif non atteint dans de nombreuses communautés canadiennes, étant donné qu'un quart des mégawattheures consommés en 2023 proviennent de sources combustibles⁴⁶. Plus important encore, le fait de présenter les véhicules électriques comme étant une solution complète à ces problèmes perpétue la dépendance à la voiture, ce qui renforce le besoin d'infrastructures étendues telles que les stationnements et les réseaux routiers. Par conséquent, les véhicules électriques ne sont pas une solution à tous les problèmes susmentionnés.

Pour optimiser l'efficacité et la fiabilité de nos systèmes de transport et, en fin de compte, faciliter la mobilité au Canada, il faut réduire le nombre de voitures sur les routes et les solutions qui incitent à la possession individuelle d'une voiture doivent être limitées. Des transports efficaces et fiables sont essentiels à la prospérité économique de tous, car ils permettent aux personnes, qu'elles aient ou non accès à une voiture, de se déplacer en toute sécurité. Le passage à des modes de transport collectifs et actifs, et l'encouragement à reconstruire collectivement la possession d'une voiture personnelle, serviront cet objectif.

Pour qu'une stratégie visant à réduire le nombre de voitures soit efficace, les modes de transport alternatifs doivent offrir un niveau d'accessibilité comparable à celui des véhicules privés, permettant d'accéder aux commodités, aux services et aux relations sociales. Pour cela, il faut offrir de la flexibilité en combinant plusieurs modes de transport plutôt qu'un seul.

Dans ce contexte, les recommandations suivantes reconnaissent la nature diverse des besoins en matière de transport, tout en offrant l'autonomie et la flexibilité nécessaires pour adapter l'approche proposée à toute situation particulière, contribuant ainsi à un paysage de mobilité urbaine plus durable et plus accessible.

Quatrième recommandation : Introduire un programme de remise pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire qui n'ont pas de voiture immatriculée dans leur ménage, afin qu'ils investissent dans des options de mobilité durable.

Pour inciter la population canadienne à adopter des options de transport durable, les personnes titulaires d'un permis de conduire et vivant dans un ménage sans voiture immatriculée pourraient bénéficier d'une remise en argent, via un fonds destiné à rembourser les dépenses de transport admissibles, telles que l'achat d'un vélo neuf ou d'occasion, les frais d'entretien du vélo et les accessoires cyclistes, l'adhésion à un service d'autopartage, les abonnements aux transports en commun, le remboursement de l'utilisation du train ou des bus interrégionaux, pour ne nommer que ces possibilités.

Cette recommandation s'inspire de programmes existants. Par exemple, dans le cadre du programme *Scrap-It*, une organisation à but non lucratif en Colombie-Britannique⁴⁷, les propriétaires de voitures enregistrées qui décident de se débarrasser de leur véhicule peuvent choisir entre un retour en argent de 300 dollars, une remise sur différents abonnements mensuels aux transports publics ou un crédit de 500 dollars pour l'utilisation de services d'autopartage. En septembre 2023, plus de 54 000 véhicules ont été mis au rebut dans le cadre de ce programme. Les évaluations subséquentes ont montré que ces véhicules avaient été retirés de la circulation 9,4 ans plus tôt que leur durée de vie normale, ce qui a eu un impact positif sur l'environnement⁴⁸. Un programme encore plus généreux existe en Écosse. Effectivement, le *Mobility and Scrappage Fund*⁴⁹ offre un remboursement en argent de 2 000 £ (± 3 500 CAD) pour quiconque se débarrasse de son véhicule, en plus d'une deuxième subvention pouvant atteindre 1 000 £ (± 1 700 CAD) en remboursement de coûts de mobilité (train, vélo, autopartage, etc.).

Notre recommandation va ainsi au-delà de la simple incitation à se débarrasser de son véhicule, en promouvant également un mode de vie sans voiture. Elle encourage non seulement le passage vers des solutions de mobilité durables, mais offre également un soutien financier supplémentaire à la population déjà sans voiture, généralement moins aisée, en lui donnant les moyens de diversifier ses options de mobilité.

Cinquième recommandation : Renforcer la coordination des politiques et des programmes pour favoriser le développement et la croissance des options d'autopartage.

Enfin, nous proposons de renforcer la coordination des politiques et des programmes afin de favoriser le développement et la croissance des options d'autopartage. Cette recommandation reconnaît que le processus

d'abandon des voitures est progressif. Elle vise à l'accélérer en allégeant les contraintes qui pèsent sur les personnes qui se débarrassent de leur véhicule personnel ou qui continuent d'opter pour un mode de vie sans voiture. Des services d'autopartage bien coordonnés sont une solution pratique, offrant un niveau de confort et de commodité qui s'apparente à celui de la possession d'une voiture individuelle, tout en réduisant le nombre total de véhicules en circulation. Ces services permettent également d'accroître la mobilité durable et de réduire les conséquences sur l'environnement, en faisant un meilleur usage des voitures existantes. Une étude faite par Communauto⁵⁰ en 2015 a d'ailleurs révélé qu'un seul véhicule partagé remplace en moyenne 10 véhicules privés. De fait, des initiatives publiques combinant l'autopartage et les transports publics ont démontré une augmentation de l'utilisation des abonnements mensuels de transport en commun dans les villes de Montréal et de Québec.

Pour garantir le succès des services d'autopartage, une coordination solide des politiques publiques et des programmes est nécessaire. Cela nécessite un environnement réglementaire favorable et flexible, notamment en ce qui concerne l'octroi de permis, les places de stationnement et les exigences en matière d'assurances auto. Les mesures d'incitation gouvernementales et les partenariats avec des entreprises privées peuvent faciliter l'expansion des services d'autopartage.

Les défis à relever dans les différentes villes sont multiples et requièrent des solutions différentes. Par exemple, dans certaines grandes villes, les organisations d'autopartage sont victimes de leur succès et sont aux prises avec une pénurie de véhicule. Ainsi, accorder à ces entreprises la priorité pour l'achat de nouveaux véhicules électriques pourrait améliorer la disponibilité des voitures et rendre l'autopartage plus attrayant. Dans d'autres villes, moins densément peuplée, des stratégies visant à encourager la participation, comme le remboursement des frais d'inscription, pourraient être étudiées afin d'augmenter le bassin actuellement insuffisant de personnes qui utilisent les services d'autopartage. Enfin, des efforts pourraient être déployés pour introduire et promouvoir l'autopartage afin d'établir ou de mieux établir ce concept pour la population. En abordant ces aspects de manière globale, cette recommandation vise à créer un environnement dans lequel l'autopartage peut prospérer, en offrant une solution alternative viable et attrayante à la possession d'une voiture privée et en contribuant à des systèmes de transport urbain plus durables et plus efficaces.

Ces recommandations ne constituent pas un obstacle à la mobilité; au contraire, elles visent à servir de catalyseurs à l'exploration individuelle des solutions respectueuses de l'environnement et l'adoption de méthodes de transport actives. L'objectif est de réduire le nombre de voitures sur les routes, de diminuer les coûts sociaux liés à l'utilisation de la voiture individuelle et de stimuler la demande pour des options de transport durable.

Conclusion

Face aux défis environnementaux sans précédent et aux pratiques non durables du passé et du présent, il y a un besoin urgent d'action transformatrice dans le domaine de la politique des transports urbains au Canada. Ce rapport a exploré les problèmes urgents liés au transport urbain et le potentiel d'une approche véritablement durable pour révolutionner notre paradigme actuel.

Pour opérer ce changement dans la politique canadienne des transports urbains, il est nécessaire qu'un large groupe de décideurs et de parties prenantes travaillent ensemble selon de nouvelles méthodes qui fassent du bien commun d'une ville leur objectif principal. Cette transition représente une occasion de réduire les dommages, mais surtout, de contribuer activement à la vitalité et à la résilience des écosystèmes et des communautés. Les transports peuvent être utilisés comme un vecteur positif, capable d'améliorer l'environnement, l'économie et la qualité de vie partout au Canada.

Pour y parvenir, les décideurs politiques doivent faire preuve d'ambition et prendre des décisions audacieuses.

L'application des principes de durabilité aux systèmes de gouvernance et de prise de décision, dont l'approche des communs, peut conduire à un développement politique plus attentif et plus inclusif, qui donne la priorité aux ressources naturelles et collectives. Il est essentiel de remédier à l'orientation historique des politiques d'aménagement du territoire vers la voiture, ce qui nécessite une planification urbaine transformatrice, qui encourage la densification, le transport actif et la revitalisation des espaces publics reliés à des réseaux de transport durables.

Le passage à un modèle de transport véritablement durable permet aux personnes de faire des choix responsables, notamment en réduisant le nombre de voitures sur les routes et en adoptant des solutions alternatives telles que l'autopartage, les transports publics et la mobilité active. Cela favorise des communautés plus saines et plus connectées, donnant la priorité au bien-être de l'environnement et de la société, ce qui se traduit par une plus grande résilience et une création de valeur économique à long terme.

Les recommandations proposées offrent une voie d'avenir, guidant les décideurs politiques du Canada à réimaginer le transport urbain comme une force qui contribue activement à un avenir plus brillant et plus durable. Elles transcendent la notion de simple réduction des dommages, en mettant l'accent sur les contributions positives à la planète, à l'économie et à nos communautés. Il y a urgence : le moment est venu de redéfinir durablement les politiques publiques en matière de transport au Canada.

Références

- ¹Entrevue; Dr Shoshanna Saxe
- ²Bauwens, M. (14 février 2006). Peter Barnes à propos de « Capitalism 3.0 ». P2P Foundation. [Https://blog.p2pfoundation.net/peter-barnes-on-capitalism-30/2006/02/14/en](https://blog.p2pfoundation.net/peter-barnes-on-capitalism-30/2006/02/14/en) (En anglais seulement).
- ³Shiab, N., & Bouchard, I. (2022, 7 mars). On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada. <https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/>
- ⁴Entrevue; Dr Shoshanna Saxe
- ⁵The CEO Imperative: How can you put regeneration at the heart of creating value? | EY – Global (En anglais seulement).
- ⁶<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/98-200-x/2021002/98-200-x2021002-fra.cfm>
- ⁷<https://www.ctvnews.ca/canada/immigrants-drove-canadas-record-population-growth-this-year-statcan-report-1.6579745> (en anglais seulement)
- ⁸Transports 2030 – Infographie (canada.ca)
- ⁹Selon la définition de Statistique Canada, c'est-à-dire pour les populations de plus de 100 000 habitants : <https://www.statcan.gc.ca/fi/sujets/norme/cpcpr/2016/introduction>
- ¹⁰Bauwens, M. (14 février 2006). Peter Barnes à propos de « Capitalism 3.0 ». P2P Foundation. [Https://blog.p2pfoundation.net/peter-barnes-on-capitalism-30/2006/02/14/en](https://blog.p2pfoundation.net/peter-barnes-on-capitalism-30/2006/02/14/en) (En anglais seulement).
- ¹¹Statistique Canada. (4 octobre 2023) Comptes économiques du secteur des ménages canadiens répartis selon le revenu, la consommation, l'épargne et le patrimoine, deuxième trimestre de 2023 Le Quotidien. [Https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231004/dq231004a-fra.htm](https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231004/dq231004a-fra.htm)
- ¹²Jones, R.P. (14 août 2023) How developers influenced the Ford government to open up their Greenbelt land for housing. CBC News. [Https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/auditor-general-greenbelt-lobbying-1.6934275](https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/auditor-general-greenbelt-lobbying-1.6934275) (En anglais seulement).
- ¹³Jones, R.P. (14 août 2023) How developers influenced the Ford government to open up their Greenbelt land for housing. CBC News. [Https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/auditor-general-greenbelt-lobbying-1.6934275](https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/auditor-general-greenbelt-lobbying-1.6934275) (En anglais seulement).
- ¹⁴Hocking, K. (4 mai 2023). Toronto lagging in post-pandemic foot traffic recovery, data shows. CityNews Toronto. [Https://toronto.citynews.ca/2023/05/04/toronto-lagging-in-post-pandemic-foot-traffic-recovery-data-shows/](https://toronto.citynews.ca/2023/05/04/toronto-lagging-in-post-pandemic-foot-traffic-recovery-data-shows/) (En anglais seulement).
- ¹⁵Afridi, M. A., Erlingsson, S. et Sjögren, L. (2023). Municipal street maintenance challenges and management practices in Sweden. *Frontiers in Built Environment*, 9, 1205235. [Https://doi.org/10.3389/fbuil.2023.1205235](https://doi.org/10.3389/fbuil.2023.1205235) (En anglais seulement).
- ¹⁶Frakt, A. (21 janvier 2019). Stuck and Stressed: The Health Costs of Traffic. *The New York Times*. [Https://www.nytimes.com/2019/01/21/upshot/stuck-and-stressed-the-health-costs-of-traffic.html](https://www.nytimes.com/2019/01/21/upshot/stuck-and-stressed-the-health-costs-of-traffic.html) (En anglais seulement).
- ¹⁷Malchik, A. (17 avril 2023). Reading Nature's Trust : Environmental Law for a New Ecological Age. On the Commons. [Https://antonia.substack.com/p/reading-natures-trust-environmental](https://antonia.substack.com/p/reading-natures-trust-environmental) (En anglais seulement).
- ¹⁸Land Trust Alliance. (s. d.) Gaining Ground: Conservation Progress. [Https://landtrustalliance.org/land-trusts/gaining-ground/conservation-progress/](https://landtrustalliance.org/land-trusts/gaining-ground/conservation-progress/) (En anglais seulement).
- ¹⁹Pêches et Océans Canada. (16 décembre 2019). Initiative des pêches commerciales intégrées de l'Atlantique. [Https://www.dfo-mpo.gc.ca/fisheries-peches/aboriginal-autochtones/aicfi-ipcia/index-fra.html](https://www.dfo-mpo.gc.ca/fisheries-peches/aboriginal-autochtones/aicfi-ipcia/index-fra.html)
- ²⁰Ville de Williams Lake. (s. d.) Williams Lake Community Forest. [Https://www.williamslake.ca/483/Williams-Lake-Community-Forest](https://www.williamslake.ca/483/Williams-Lake-Community-Forest) (En anglais seulement).
- ²¹Bullfrog Power. (s. d.) Vancouver Cohousing's Community Solar Project. [Https://bullfrogpower.com/projects/vancouver-cohousings-community-solar-project/](https://bullfrogpower.com/projects/vancouver-cohousings-community-solar-project/) (En anglais seulement).
- ²²Neimanis, V. (2013). Terres de la Couronne. L'encyclopédie canadienne. [Https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/crown-land](https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/crown-land)
- ²³Shiab, N., & Bouchard, I. (2022, 7 mars). On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada. <https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/>
- ²⁴Misra, T. (7 avril 2015). The Social Costs of Driving in Vancouver, in 1 Chart. Bloomberg. [Https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-04-07/an-interactive-tool-measures-the-social-costs-of-driving-and-transit-in-vancouver](https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-04-07/an-interactive-tool-measures-the-social-costs-of-driving-and-transit-in-vancouver) (En anglais seulement).
- ²⁵Shiab, N. et Bouchard, I. (7 mars 2022). On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada. CBC/Radio-Canada. [Https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/](https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/)
- ²⁶Bouchard, I. et Shiab, N. (2022). Analyse de l'étalement urbain et des modes de navettement dans les régions métropolitaines canadiennes. CBC/Radio-Canada. [Https://ici.radio-canada.ca/info/codesource/code-ouvert/2022/03/etalement-urbain/analysis-fr.nb.html](https://ici.radio-canada.ca/info/codesource/code-ouvert/2022/03/etalement-urbain/analysis-fr.nb.html)
- ²⁷Reproduction des données de Bouchard et Shiab (2022).
- ²⁸Reproduction des données de Bouchard et Shiab (2022).
- ²⁹Devalé, A. (13 août 2020). 15 Innovative Conceptual Transit Oriented Designs around the World. RTF / Rethinking The Future. [Https://www.re-thinkingthefuture.com/architects-lounge/15-innovative-conceptual-transit-oriented-designs-around-the-world/](https://www.re-thinkingthefuture.com/architects-lounge/15-innovative-conceptual-transit-oriented-designs-around-the-world/) (En anglais seulement).
- ³⁰Shutkin, W., et Bush, A. (Animateurs). (4 juillet 2022). Achieving Our Climate Goals: The Land Use–Transportation Nexus. (n° 6). [Balado]. In *The Sustainable City*. The MIT Press Reader. <Https://thereader.mitpress.mit.edu/achieving-our-climate-goals-the-land-use-transportation-nexus/> (En anglais seulement).
- ³¹DeRosa, K. (28 novembre 2023). Transformative B.C. housing bills being forced through with limited debate: critics. Vancouver Sun. <Https://vancouversun.com/news/local-news/transformative-b-c-housing-bills-being-forced-through-with-limited-debate-critics> (En anglais seulement).
- ³²Shiab, N., & Bouchard, I. (7 mars 2022). On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada. CBC/Radio-Canada. [Https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/](https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/)
- ³³Shiab, N., & Bouchard, I. (7 mars 2022). On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada. CBC/Radio-Canada. [Https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/](https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/)
- ³⁴Institut Urbain du Canada. (2023). *Le bien-fondé des conversions : Comprendre l'occasion que pose la conversion d'espaces de bureau en logements dans les centres-villes canadiens* <Https://canurb.org/fr/publications/the-case-for-conversions/> (Rapport en anglais seulement).
- ³⁵Institut Urbain du Canada. (2023). *Le bien-fondé des conversions : Comprendre l'occasion que pose la conversion d'espaces de bureau en logements dans les centres-villes canadiens* <Https://canurb.org/fr/publications/the-case-for-conversions/> (Rapport en anglais seulement).
- ³⁶Shutkin, W., et Bush, A. (Animateurs). (4 juillet 2022). Achieving Our Climate Goals: The Land Use–Transportation Nexus. (n° 6). [Balado]. In *The Sustainable City*. The MIT Press Reader. <Https://thereader.mitpress.mit.edu/achieving-our-climate-goals-the-land-use-transportation-nexus/> (En anglais seulement).
- ³⁷Winters, M. et coll. (19 octobre 2022). Système de mesures du confort et de la sécurité des voies cyclables canadiennes (Can-BICS) : mesures nationales de l'environnement cyclable aux fins d'utilisation dans la recherche et l'élaboration de politiques. Statistique Canada. <Https://www.doi.org/10.25318/82-003-x202201000001-fra>
- ³⁸Shiab, N. et Bouchard, I. (7 mars 2022). On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada. CBC/Radio-Canada. [Https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/](https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/)
- ³⁹Lloyd, M. (4 avril 2019). 78% of Canadians couldn't live without their car despite high costs: poll. CityNews Everywhere. <Https://vancouver.citynews.ca/2019/04/04/car-ownership-costs/> (En anglais seulement).
- ⁴⁰McIntosh, J. (3 avril 2019). Canadians love their cars, but they hardly ever use 'em. Driving. <Https://driving.ca/auto-news/news/canadians-love-their-cars-but-they-hardly-ever-use-em> (En anglais seulement).
- ⁴¹Bureau de la consommation. (Septembre 2019). Bulletin d'information : Septembre 2019 [Bulletin électronique]. Innovation, Sciences et Développement économique Canada. <Https://ised-isde.canada.ca/site/bureau-consommation/fr/bulletin-electronique/2019/septembre-2019>
- ⁴²Moody, J. C. (2019). *Measuring car pride and its implications for car ownership and use across individuals, cities, and countries* (Thèse de doctorat, Massachusetts Institute of Technology, Département de génie civil et environnemental). <Https://hdl.handle.net/1721.1/12323> (En anglais seulement).
- ⁴³National Equity Atlas. (2020). Car Access. Https://nationalequityatlas.org/indicators/CAR_access (En anglais seulement).
- ⁴⁴Allen, J. et Farber, S. (2019). Sizing up Transport Poverty: A National Scale Accounting of Low-Income Households Suffering from Inaccessibility in Canada, and What to Do about It. *Transport Policy*, 74, 214–223. <Https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.018> (En anglais seulement).
- ⁴⁵Les Associés de recherche Ekos (2021). Sensibilisation, connaissances et attitudes des Canadiens par rapport aux véhicules à émission zéro (VEZ). Ressources naturelles Canada. Https://natural-resources.canada.ca/sites/nrcan/files/057-21-NRCAN_ZEVs_Final_Report_FR_accessible.pdf
- ⁴⁶Statistique Canada. (10 octobre 2023) Production totale, production d'hydroélectricité et production d'électricité à partir de combustibles, juillet 2016 à 2023 Le Quotidien. <Https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231010/cg-c002-fra.htm>
- ⁴⁷SCRAP-IT. (s. d.) SCRAP Vehicle Rebates and Incentives for BC Residents. <Https://scrapit.ca/> (En anglais seulement).
- ⁴⁸Antweiler, W. et Gulati, S. (2011). An Analysis of British Columbia's SCRAP-IT program: Emissions savings, participation, and transportation choice. *Vancouver, Sauder School of business-University of British Columbia*, 35. <Https://scrapit.ca/wp-content/uploads/2014/10/Sauder-UBC-Study.pdf> (En anglais seulement).
- ⁴⁹Home Energy Scotland. (s. d.) Mobility and scrappage fund. <Https://www.homeenergyscotland.org/funding/mobility-and-scrappage-fund/>
- ⁵⁰Communauto. (Février 2015). Mémoire sur la Stratégie gouvernementale de développement durable. Mémoire présenté en commission parlementaire. Assemblée nationale du Québec. <Https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CTE/mandats/Mandat-26339/memoires-deposes.html>

Bibliographie

- Andrew Millison. (2023, Septembre 29). Water Crises Solved! | Paani Fdn India #4. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=bRBkw0mem6Q>
- Agence de mobilité durable Montréal. (2017). Plan Stratégique Organisationnel 2021-2030. Agence de mobilité durable. https://www.agencemobilitedurable.ca/images/files/Agence_de_mobilite_durable_PlanStrategique2021_3.pdf
- Alcantara, Maria N. P. A., et al. (2019). Regenerative Mobility: Disruption and Urban Evolution. *International Journal of Environmental Science & Sustainable Development*, 4(3), 41–55. <https://doi.org/10.21625/essd.v4i3.676>
- Allen, J., & Farber, S. (2019). Sizing up Transport Poverty: A National Scale Accounting of Low-Income Households Suffering from Inaccessibility in Canada, and What to Do about It. *Transport Policy*, 74, 214–223. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.018>
- Malchik, A. (2023, Avril 17). Reading Nature's Trust: Environmental Law for a New Ecological Age. *On the Commons*. <https://antonia.substack.com/p/reading-natures-trust-environmental>
- Antweiler, W., & Gulati, S. (2011). An Analysis of British Columbia's SCRAP-IT program: Emissions savings, participation, and transportation choice. *Vancouver, Sauder School of business-University of British Columbia*, 35. <https://scrapit.ca/wp-content/uploads/2014/10/Sauder-UBC-Study.pdf>
- Antweiler, W., & Gulati, S. (2015). Scrapping for clean air: Emissions savings from the BC SCRAP-IT program. *Journal of Environmental Economics and Management*, 71, 198–214. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2015.03.002>
- Auditor General of Canada. (2023, March 27). Accessible Transportation for Persons With Disabilities. Office of the Auditor General of Canada. https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/att_e_44224.html
- Bakkes, J. (s.d.). Regenerative Community Design Canvas. Miroverse. <https://miro.com/miroverse/regenerative-community-template/>
- Bizapedia. (2023). Tottenville Commons Trust. <https://www.bizapedia.com/de/tottenville-commons-trust.html>
- Bollier, D. (Host). (2023, Avril 1). Christian Iaione & Sheila Foster on Urban Commoning Initiatives. (No. 37). [Audio podcast episode]. In *Frontiers of Commoning*. Simplecast. <https://david-bollier.simplecast.com/episodes/christian-iaione-sheila-foster-on-urban-commoning-initiatives>
- Bollier, D. (Host). (2023, July 1). Thomas Linzey on Nature's Rights and Self-Owning Land. (No. 40). [Audio podcast episode]. In *Frontiers of Commoning*. Simplecast. <https://david-bollier.simplecast.com/episodes/thomas-linzey-on-nature-s-rights-and-self-owning-land>
- Bollier, D. (Host). (2023, Septembre 1). Hannes Gerhardt: Compeerism as a Path from Capital to Commons. (No. 42). [Audio podcast episode]. In *Frontiers of Commoning*. Simplecast. <https://david-bollier.simplecast.com/episodes/hannes-gerhardt-compeerism-as-a-path-from-capital-to-commons>
- Bolt Blog. (2023, Août 23). How Cars Became Status Symbols and Why We Should Rethink That Obsession. *Bolt Technology*. <https://bolt.eu/en/blog/car-as-a-status-symbol>.
- Bouchard, I., & Shiab, N. (2022). *A Study of Urban Sprawl and Commuting Modes in Canadian Metropolitan Areas*. CBC/Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/info/codesource/code-ouvert/2022/03/etalement-urbain/analysis.nb.html>
- Bullfrog Power. (s.d.). Vancouver Cohousing's Community Solar Project. <https://bullfrogpower.com/projects/vancouver-cohousings-community-solar-project/>
- Burns, T., & Cracknell, V. (2019, November 26). Reducing car use: What do people who live and drive in cities and towns think?. *Sustrans*. <https://www.sustrans.org.uk/media/5531/final-reducing-car-use-report.pdf>
- Canadian Urban Transit Association. (2021). *Public Transit and a Green, Inclusive Recovery*. CUTA. https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/01/public_transit_and_a_green_inclusive_recovery_report.pdf
- Canadian Urban Transit Association. (2021). *A Blue Print for Permanent Transit Funding*. CUTA. <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/06/Issue-Paper-A-blueprint-for-permanent-transit-funding.pdf>
- Capital Institute. (s.d.). *8 Principles of a Regenerative Economy*. <https://capitalinstitute.org/8-principles-regenerative-economy/>
- Carrington, D. (2023, Avril 20). Down to Earth: The Path to Radically Lower Emissions Tucked Away inside the Devastating IPCC Report. *The Guardian*. <https://amp.theguardian.com/environment/2023/apr/20/down-to-earth-ipcc-emissions>
- Center for New Economics. (s.d.). Reinventing the Commons. Schumacher Center for a New Economics. <https://centerforeconomics.org/apply/the-commons-program/>
- Cities@Tufts. (2021, Septembre 16). The Co-Cities Project with Sheila Foster. [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=hBNqxO0w_WE
- City of Williams Lake. (s.d.). *Williams Lake Community Forest*. <https://www.williamslake.ca/483/Williams-Lake-Community-Forest>
- Hocking, K. (2023, May 4). Toronto lagging in post-pandemic foot traffic recovery, data shows. *CityNews Toronto*. <https://toronto.citynews.ca/2023/05/04/toronto-lagging-in-post-pandemic-foot-traffic-recovery-data-shows/>
- Camras, K. (2023). Regenerative futures: eight principles for thinking and practice. *Journal of Futures Studies*, 28(1), 89–99. [https://doi.org/10.6531/JFS.202309_28\(1\).0008](https://doi.org/10.6531/JFS.202309_28(1).0008)
- Clean Energy Canada. (2023, June 20). *On the Road to Net Zero*. [https://cleanenergycanada.org/report/on-the-road-to-netzero/](https://cleanenergycanada.org/report/on-the-road-to-net-zero/)
- Cleophas, C., Cottrill, C., Ehmke, J. F., & Tierney, K. (2019). Collaborative urban transportation: Recent advances in theory and practice. *European Journal of Operational Research*, 273(3), 801–816. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2018.04.037>
- Communauto. (2015, February). *Mémoire sur la Stratégie gouvernementale de développement durable. Mémoire présenté en commission parlementaire*. Assemblée nationale du Québec. <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CTE/mandats/Mandat-26339/memoires-deposes.html>
- Cooper, D., Charchun, J., Gaio, A., Li, W., & Iveson, D. (2023). *Housing is On the Line: How public transit can help tackle Canada's housing crisis*. CUTA. <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2023/10/cuta-housingisontheline-en.pdf>
- McLaren, L. (2023, Août 30). Countries are embracing the idea of a 'well-being economy.' Will Canada follow their lead?. *Corporate Knights*. <https://www.corporateknights.com/leadership/wellbeing-economy/>
- Cox, M. (Host). (2021, May 3). Commoning #6: The Urban Commons. (No. 6). [Audio podcast episode]. In *In Common*. Podbean. <https://incommon.podbean.com/e/commoning-6-the-urban-commons/>
- Dablanc, L., Giuliano, G., Holliday, K., & O'Brien, T. (2013). Best practices in urban freight management: Lessons from an international survey. *Transportation Research Record*, 2379(1), 29–38. <https://doi.org/10.3141/2379-04>
- de Kruijf, J., Ettema, D., Kamphuis, C. B., & Dijst, M. (2018). Evaluation of an incentive program to stimulate the shift from car commuting to e-cycling in the Netherlands. *Journal of Transport & Health*, 10, 74–83. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.06.003>
- de Yonge, J. (2022, Décembre 16). The CEO Imperative: How can you put regeneration at the heart of creating value? *EY*. https://www.ey.com/en_gl/sustainability/the-ceo-imperative-how-can-you-put-regeneration-at-the-heart-of-creating-value
- Degré, D. (2024, January 3). Stationnement : à véhicule plus lourd, vignette plus chère sur le Plateau-Mont-Royal. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2038684/stationnement-prix-vignettes-poids-vehicule>
- Dellenbaugh-Losse, M. (2020, July 16). Shared Lessons and Challenges from Urban Commons around the World. *Shareable*. <https://shareablenet-production.mystagingwebsite.com/shared-lessons-and-challenges-from-urban-commons-around-the-world/>
- Delorme, R. (2024, January 11). Deux fois moins d'autos - comment y arriver?. Québec Science. <https://www.quebecscience.qc.ca/environnement/deux-fois-moins-autos-comment-y-arriover/>
- Devale, A. (2020, Août 13). 15 Innovative Conceptual Transit Oriented Designs around the World. *RTF / Rethinking The Future*. <https://www.re-thinkingthefuture.com/architects-lounge/15-innovative-conceptual-transit-oriented-designs-around-the-world/>
- Douglas Magazine. (2023, February 15). Nanaimo is facing the challenges of growth with a radical new approach called "doughnut economics". *Douglas*. <https://www.douglasmagazine.com/nanaimo-is-facing-the-challenges-of-growth-with-a-radical-new-approach-called-doughnut-economics/>
- Home Energy Scotland. (s.d.). *Mobility and scrappage fund*. <https://www.homeenergyscotland.org/funding/mobility-and-scrappage-fund/>
- Ekos Research Associates Inc. (2021). Canadians' Awareness, Knowledge and Attitudes Related to Zero Emission Vehicles (ZEVs). *Natural Resources Canada*. https://natural-resources.canada.ca/sites/nrcan/files/057-21-NRCan_ZEVs_Final_Report_EN_accessible.pdf
- Energy vs Climate. (2023). Special Live Event: What Matters (and Really Doesn't) When It Comes to Building for Sustainability. Retrieved from <https://www.energyvsclimate.com/special-live-event-what-matters-and-really-doesnt-matter-when-it-comes-to-building-for-sustainability-nov-5-canmore-ab/>
- Keith, D., Hastings-Simon, S., & Whittingham, E. (Hosts). (2023, October 25). Building for Sustainability – What Really Matters. (No. 4). [Audio podcast episode]. In *Energy vs Climate*. Academy for Sustainable Innovation Canada. <https://www.energyvsclimate.com/special-live-event-what-matters-and-really-doesnt-matter-when-it-comes-to-building-for-sustainability-nov-5-canmore-ab/>

Bibliographie

- Goss Gilroy Inc. (2011, July 12). *Evaluation of the National Vehicle Scrappage Program*. (Final Report). Environment and Climate Change Canada. <https://www.ec.gc.ca/ae-ve/default.asp?lang=En&n=CD4EC913-1&printfullpage=true#wsDA56A19>
- Widuto, A., Evoux, C., & Spinaci, S. (2023, May). *From growth to 'beyond growth': Concepts and challenges*. [Policy brief]. European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747107/EPRS_BRI\(2023\)747107_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747107/EPRS_BRI(2023)747107_EN.pdf)
- de Yonge, J. (2022, Décembre 16). The CEO Imperative: How can you put regeneration at the heart of creating value? EY. https://www.ey.com/en_gl/sustainability/the-ceo-imperative-how-can-you-put-regeneration-at-the-heart-of-creating-value
- Farley, J., Costanza, R., Flomenco, G., & Kirk, D. (2015). The Vermont Common Assets Trust: An institution for sustainable, just and efficient resource allocation. *Ecological Economics*, 109, 71-79. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2014.10.016>
- FedEx. (2023, Août 14). FedEx and World Resources Institute Collaborate to Explore Green Transformation for Transportation. [Press release]. <https://newsroom.fedex.com/newsroom/amea/fedex-and-wri-work-together-to-explore-green-transformation-for-transportation>
- Fisheries and Oceans Canada. (2019, Décembre 16). *Aboriginal Integrated Commercial Fisheries Initiative*. <https://www.dfo-mpo.gc.ca/fisheries-peches/aboriginal-auctchtones/aicf-ipca/index-eng.html>
- Fitzpatrick, N., Parrique, T., & Cosme, I. (2022). Exploring degrowth policy proposals: A systematic mapping with thematic synthesis. *Journal of Cleaner Production*, 365, 132764. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.132764>
- FNMP Coalition. (s.d.). *First Nations Major Projects Coalition*. <https://fnmpc.ca/>
- Freemark, Y. et al. (2022, February). *Toward a Green New Deal for Transportation: Establishing New Federal Investment Priorities to Build Just and Sustainable Communities*. The McHarg Center. https://www.climateandcommunity.org/_files/ugd/b761ff91567548bb822fe5696b7f2.pdf
- Office of the Prime Minister. (2021, Décembre 16). Minister of Transport Mandate Letter. [Letter]. <http://www.ppm.gc.ca/en/mandate-letters/2021/12/16/minister-transport-mandate-letter>
- Iaione, C., & Van de Velde, K. (2016, November 9). The City as a Commons. *Green European Journal*. <https://www.greeneuropeanjournal.eu/the-city-as-a-commons/>
- Heineke, K., Laverty, N., Möller, T., & Ziegler, F. (2023, Avril 19). The future of mobility. *McKinsey Quarterly*. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-future-of-mobility-mobility-evolves>
- Infrastructure Canada. (2022). *Engagement Paper: Permanent Public Transit Funding in Canada*. <https://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/transit-transport/ptf-engagement-paper-fptc-doc-mobilisation-en.pdf>
- Office of Consumer Affairs. (2019, Septembre). Information Bulletin: Septembre 2019. [E-newsletter]. Innovation, Science and Economic Development Canada. <https://ISED-ISDE.canada.ca/site/office-consumer-affairs/en/e-newsletter/2019/Septembre-2019>
- Innovation, Science and Economic Development Canada. (2023). *Voluntary Code of Conduct for the Responsible Development and Management of Advanced Generative AI Systems*. <https://ISED-ISDE.canada.ca/site/ISED/en/voluntary-code-conduct-responsible-development-and-management-advanced-generative-ai-systems>
- International Association for the Study of the Commons. (s.d.). *Types of Commons*. <https://iasc-commons.org/commons-types/>
- ITF. (2021). *Reversing Car Dependency: Summary and Conclusions*. ITF Roundtable Reports, No. 181, OECD Publishing. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/reversing-car-dependency.pdf>
- Jones, R.P. (2023, Août 14). How developers influenced the Ford government to open up their Greenbelt land for housing. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/auditor-general-greenbelt-lobbying-1.6934275>
- Kent, J.L. (2014). Driving to Save Time or Saving Time to Drive? The Enduring Appeal of the Private Car. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 65, 103-115. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.04.009>
- Land Trust Alliance. (s.d.). *Gaining Ground: Conservation Progress*. <https://landtrustalliance.org/land-trusts/gaining-ground/conservation-progress/>
- Lloyd, M. (2019, Avril 4). 78% of Canadians couldn't live without their car despite high costs: poll. *CityNews Everywhere*. <https://vancouver.citynews.ca/2019/04/04/car-ownership-costs/>
- Robinson, A., & Hopton, M. (2011). Cheonggyecheon Stream Restoration Project. *Landscape Performance Series*. Landscape Architecture Foundation. <https://doi.org/10.31353/cs0140>
- Laviollette, J. (2020). *Mobilité et psychologie: comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement*. Fondation David Suzuki. <https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport-Final-Fondation-David-Suzuki-Part2-Psychology-mobility-FR-EN-10.2020.pdf>
- Léveillé, J. (2023, Décembre 1). Émissions de gaz à effet de serre: Le transport routier plombe le bilan de Québec. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2023-12-01/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/le-transport-routier-plombe-le-bilan-de-quebec.php>
- ICLEI. (s.d.). *Ecologistics: Low Carbon Freight for Sustainable Cities*. German Federal Ministry for Economic Affairs and Climate Action. <https://sustainablemobility.iclei.org/ecologistics/handbook/>
- McGuirk, J. (2015, June 15). Urban commons have radical potential – it's not just about community gardens. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/cities/2015/jun/15/urban-common-radical-community-gardens>
- Mead, L. (2021, May). *The Road to Sustainable Transport*. [Briefing Note]. International Institute for Sustainable Development. <https://www.iisd.org/system/files/2021-05/for-one-earth-sustainable-transport.pdf>
- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). *Transporter le Québec vers la modernité: Politique de mobilité durable - 2030*. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDET.pdf
- McIntosh, J. (2019, Avril 3). Canadians love their cars, but they hardly ever use 'em. *Driving*. <https://driving.ca/auto-news/news/canadians-love-their-cars-but-they-hardly-ever-use-em>
- Misra, T. (2015, Avril 7). The Social Costs of Driving in Vancouver, in 1 Chart. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-04-07/an-interactive-tool-measures-the-social-costs-of-driving-and-transit-in-vancouver>
- Municipal Art Society of New York. (2023, Avril 24). *Book Talk: Co-Cities: Innovative Transitions toward Just and Self-Sustaining Communities*. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=EaOhPupUaPk>
- National Equity Atlas. (2020). *Car Access*. https://nationalequityatlas.org/indicators/Car_access
- Shutkin, W., & Bush, A. (Hosts). (2022, Décembre 12). How to Build a Collaborative City: In Conversation With Sheila Foster. (No. 11). [Audio podcast episode]. In *The Sustainable City*. The MIT Press Reader. <https://thereader.mitpress.mit.edu/how-to-build-a-collaborative-city-in-conversation-with-sheila-foster/>
- Magder, J. (2023, October 3). Mayor says Montreal is stepping up its 'sponge city' investments. *The Gazette*. <https://montrealgazette.com/news/local-news/mayor-says-montreal-is-stepping-up-its-sponge-city-investments>
- Moody, J. C. (2019). *Measuring car pride and its implications for car ownership and use across individuals, cities, and countries* (Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology, Department of Civil and Environmental Engineering). <https://hdl.handle.net/1721.1/12322>
- OECD. (2011). *Strategic Transport Infrastructures Needs to 2030: Main Findings*. OECD Publishing. <https://www.oecd.org/sti/futures/infrastructure2030/49094448.pdf>
- Walljasper, J. (2011, October 2). Elinor Ostrom's 8 Principles for Managing S Commons. *On the Commons*. <https://www.onthecommons.org/magazine/elinor-ostroms-8-principles-managing-commons/index.html>
- P2P Foundation. (2019, Août 22). *Economics of Abundance*. https://wiki.p2pfoundation.net/Economics_of_Abundance
- Parolek, D. G. (2020). *Missing middle housing: Thinking big and building small to respond to today's housing crisis*. Island Press. <https://missingmiddlehousing.com/>
- Peters, A. (2019, March 21). These 8 Cities Are Taking Bold Steps to Get Rid of Cars. *Fast Company*. <https://www.fastcompany.com/90321627/these-8-cities-are-taking-bold-steps-to-get-rid-of-cars>
- PnD. (2020, January 23). Plug'n Drive Launches \$1,000 Incentive to Scrap a Gas Car PLUS \$1,000 towards a Used EV. *Plug'n Drive*. <https://www.plugndrive.ca/plugn-drive-launches-1000-incentive-to-scrap-a-gas-car-plus-1000-towards-a-used-ev/>
- Freud, B., & Hankin, C. (Hosts). (s.d.). *Coconut Thinking*. Podcast Addict. <https://podcastaddict.com/podcast/coconut-thinking/3525173>
- McQueen, M., MacArthur, J., & Cherry, C. (2019). How E-Bike Incentive Programs Are Used to Expand the Market: A White Paper. *Transportation Research and Education Center*. <https://doi.org/10.15760/trec.223>
- Radio-Canada. (11, January 2024). Toronto, pire ville des Amériques pour la congestion routière. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2040841/embouteillages-bouchons-trafic-route>

Bibliographie

- Doughnut Economics Action Lab. (s.d.). *Government & Policy*. <https://doughnuteconomics.org/themes/4>
- rdnewsNOW staff. (2020, Septembre 1). Program Offering Cash Rebates to Scrap Heavy Polluting Vehicles Comes to Alberta. *rdnewsNOW*. <https://rdnewsnow.com/2020/09/01/program-offering-cash-rebates-to-scrap-heavy-polluting-vehicles-comes-to-alberta/>.
- Regenerative Capital Group. (s.d.). *Nurturing social, economic and ecological health and wellbeing*. <https://www.regenerativetalgroup.com/regenerative-business>
- Polouse, N.M. (Host). (2023, July 12). Episode #46 – Andrea Murdoch. (No. 46). [Audio podcast episode]. In *Regenerative Rising Podcast*. Regenerative Rising. <https://regenerativerising.org/podcast/episode-46-andrea-murdoch/>
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ). (2019). *Le financement de la Politique de mobilité durable*. Mémoire déposé en commission parlementaire. Ministère des Transports. <https://rncreq.org/images/nouvelles/464.pdf>
- Ricci, L., Palmieri, P., Ruberto, A. G., Rocchetti, L., Timossi, I., Pirrotta, D., & Sala, M. (2020). Incentivizing sustainable mobility through an impact innovation methodology. *CERN IdeaSquare Journal of Experimental Innovation*, 4(2), 25–29. <https://doi.org/10.23726/CJ.2020.1055>
- Frakt, A. (2019, January 21). Stuck and Stressed: The Health Costs of Traffic. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2019/01/21/upshot/stuck-and-stressed-the-health-costs-of-traffic.html>
- Schuster, H., van der Noll, J., & Rohmann, A. (2023). Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 91, 102125. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2023.102125>
- Shaikh, J. (2020, October 28). *Canadian Passenger Vehicle Scrappage Policy Analysis*. International Council on Clean Transportation. <https://theicct.org/sites/default/files/publications/Canada-PV-scrappage-oct2020.pdf>
- Shriab, N., & Bouchard, I. (2022, March 7). We used AI to measure Canada's urban sprawl. *CBC/Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/info/2022/03/etalement-urbain-densite-population-villes-transport-commun-changements-climatiques/en>
- Shutkin, W., & Bush, A. (Hosts). (2022, July 4). Achieving Our Climate Goals: The Land Use–Transportation Nexus. (No. 6). [Audio podcast episode]. In *The Sustainable City*. The MIT Press Reader. <https://thereader.mitpress.mit.edu/achieving-our-climate-goals-the-land-use-transportation-nexus/>
- Société de transport de Montréal. (2017). *Sustainable Development Plan 2025*. <https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/en/a-pdd2025.pdf>
- Statistic Canada. (2023, October 10). Total Generation and Generation from Hydroelectric and Combustible Sources for July 2016 to 2023. *The Daily*. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231010/cg-c002-eng.htm>
- Statistic Canada. (2023, October 4). Distributions of household economic accounts for income, consumption, saving and wealth of Canadian households, second quarter 2023. *The Daily*. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/231004/dq231004a-eng.htm>
- Sterling, M. (2012, March). *CIP Awards for Planning Excellence 2012: Public Spaces, Activity and Urban Form Strategic Framework*. University of Saskatchewan & City of Saskatoon. <https://www.cip-iuc.ca/wp-content/uploads/2023/11/Submission-PSAUF-Strategic-Framework-SaskatoonPU.pdf>
- Scherhorn, G. (s.d.). Transforming Global Resources Into Commons. [Translated by David Binder]. *The Wealth of the Commons: A World Beyond Market & State*. <https://wealthofthecommons.org/essay/transforming-global-resources-commons>
- UITP Transport and Urban Life Commission. (2018, July). *Public transport as an instrument for urban regeneration*. [Policy Brief]. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/06/Policy_Brief_-_PT_and_Urban_Regeneration.pdf
- Transport Canada. (2024, January 15). *Incentives for Zero-Emission Vehicles (iZEV)*. <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/zero-emission-vehicles/incentives-zero-emission-vehicles-izev>
- Transport Canada. (2019, November 25). *Transportation 2030: Green and Innovative Transportation*. <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transportation-2030-green-innovative-transportation>
- Transport Canada. (2019, November 25). *Canada's Action Plan for Clean On-Road Transportation*. Government of Canada. https://tc.canada.ca/sites/default/files/2023-03/ROAD-04-ON_ROAD_ACTION_PLAN_REPORT_EN_V09.pdf
- Transport Scotland. (2022). *A Route Map to Achieve a 20 per Cent Reduction in Car Kilometres by 2030*. Government of Scotland. <https://www.transport.gov.scot/media/50872/a-route-map-to-achieve-a-20-per-cent-reduction-in-car-kms-by-2030.pdf>
- Transportation Association of Canada. (2007, May). *Strategies for Sustainable Transportation Planning*. [Briefing note]. https://www.tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/briefing-sustain-trans-prac_0.pdf
- Turner, M.A. (2015). Beyond People Versus Place: A Place-Conscious Framework for Investing in Housing and Neighbourhoods. *Housing Policy Debate*, 27(2), 306–314. <https://doi.org/10.1080/10511482.2016.1164739>
- UN-Habitat. (s.d.). *Urban Regeneration*. <https://unhabitat.org/topic/urban-regeneration>
- Vandycke, N., Singh Sehmi, G., Rolz Sandoval, I., & Lee, Y. (2022, Avril 22). Defining the role of transport in the circular economy. *World Bank Blogs*. <https://blogs.worldbank.org/transport/defining-role-transport-circular-economy>
- Ville de Montréal. (2023, May 1). *Feuille de route: Vers des transports zéro émission dès 2040. Agir ensemble pour une ville verte, équitable et sécuritaire*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/feuille_de_route_-_vers_des_transports_zero_emission_des_2040_0.pdf
- Wang, S., & Ge, M. (2019, October 16). Everything You Need to Know About the Fastest-Growing Source of Global Emissions: Transport. *World Resources Institute*. <https://www.wri.org/insights/everything-you-need-know-about-fastest-growing-source-global-emissions-transport>
- Winters, M. et al. (2022, October 19). The Canadian Bikeway Comfort and Safety metrics (Can-BICS): National measures of the bicycling environment for use in research and policy. *Statistics Canada*. <https://www.doi.org/10.25318/82-003-x20220100001-eng>
- Stokel-Walker, C. (2022, January 24). What is regenerative capitalism and why is it important? *World Economic Forum*. <https://www.weforum.org/agenda/2022/01/regenerative-capitalism-industry-explainer>



Le Forum des politiques publiques (FPP) rassemble différents participants au processus d'élaboration des politiques. Il leur offre une tribune pour examiner des questions et apporter de nouveaux points de vue et de nouvelles idées dans le débat sur les politiques. Nous croyons que l'élaboration de bonnes politiques rendra le Canada meilleur.



Le Fellowship d'Action Canada est un programme de leadership en politique publique qui s'échelonne sur 10 mois. Il vise à approfondir la compréhension du Canada par les leaders émergents.es et à développer les compétences nécessaires pour relever les défis de notre nation en matière de politiques publiques. Chaque année, Action Canada choisit un enjeu important que les fellows examinent au cours du fellowship. Répartis en groupes de travail, les fellows collaborent avec des expert(e)s et des parties prenantes à l'échelle nationale pour élaborer un rapport présentant des solutions politiques, dans le but d'enrichir le discours national sur les défis critiques auxquels les Canadiens.nes sont confrontés.es.

Merci à nos partenaires





FORUM DES POLITIQUES PUBLIQUES
1400 - 130, RUE ALBERT,
OTTAWA (ON) CANADA K1P 5G4
613-238-7858