

Longueuil, le 21 novembre 2025

Catherine Morency
Professeure titulaire
Polytechnique Montréal

**Objet : Questions non répondues à la soirée d'information du 19 novembre -
démarche participative sur la mobilité durable**

Bonjour,

Nous vous remercions encore une fois d'avoir participé à notre soirée d'information du 19 novembre 2025 dans le cadre de la démarche participative sur la mobilité durable et sécuritaire.

Comme convenu, plusieurs questions étant restées sans réponses par manque de temps, les voici. Nous aimerions une réponse écrite d'ici le mercredi 26 novembre.

1. Est-ce que les outils d'analyse de données utilisées dans votre présentation sont ou seront transmis aux services concernés à Longueuil ?

La présentation peut être distribuée aux participant.e.s sans problème. Si les services de Longueuil sont intéressés à avoir accès aux différents outils, ils peuvent me contacter pour connaître les modalités d'accès ainsi qu'obtenir des détails sur la façon de les utiliser.¹

2. En siégeant simultanément sur plusieurs CA, quelles synergies identifiez-vous entre les différents niveaux de gouvernance de mobilité ?

Ces implications (celle au CA de la STM s'est d'ailleurs terminée avec l'élection d'une nouvelle administration municipale) me permettent surtout de voir les multiples contraintes associées au processus de décision et les arbitrages multiples qui doivent se faire pour des raisons autres que techniques.²

¹ Cette section est la réponse de Catherine Morency, professeure à Polytechnique Montréal

² Cette section est la réponse de Catherine Morency, professeure à Polytechnique Montréal



3. Devrait-on faire payer les utilisateurs au kilomètre effectué afin de rentabiliser les routes et les réparer ?

Un rapport du CIRANO³ suggérait que la contribution kilométrique était la forme de péage la plus équitable. Le comité consultatif sur les changements climatiques recommandait aussi l'implantation d'une telle tarification pour le transport lourd (une recommandation similaire sera sans doute faite pour le transport des personnes lorsqu'un avis sera fait sur la question). Ce type de contribution peut être adapté selon le contexte comme l'heure du déplacement, le type de véhicule, la présence ou non d'alternatives, etc. Cela offre donc beaucoup de flexibilité et permet en outre de gérer la demande et d'envoyer un signal-prix plus clair quant à la consommation d'un service. La CMM a d'ailleurs commandé un rapport⁴ pour l'implantation d'une telle contribution kilométrique qui décrit les principales modalités d'implantation et propose une feuille de route pour ce faire.⁵

4. Est-ce que le fait que les constructeurs et concessionnaires automobiles dépensent au Canada chaque année en achats médias entre 1,5G\$ et 2G\$ alors que la dépense pour des campagnes publicitaires pour le transport en commun est de seulement de 30 à 60 millions de dollars explique la « popularité de l'automobile »?

Les montants dépensés en publicité automobile confirment que les constructeurs ont de grandes marges de profit. Il faudrait certainement réglementer la publicité des véhicules privés (pourquoi ne pas l'interdire) et mieux encadrer le type d'information qui doit et peut être fournie. Plusieurs paramètres contribuent aux comportements actuels de mobilité et ceci est un facteur parmi d'autres, mais l'offre de transport en commun (et actif/alternatif) et les subventions aux véhicules privés par nos gouvernements contribuent aussi.⁶

Merci pour votre précieuse collaboration,
En vous transmettant mes salutations les plus distinguées,
Léopold Lehmann – Stagiaire en participation publique

³ https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20130815_transport_rapportCirano.pdf

⁴ https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2023/12/CMM_Tarification_kilometrique_RF.pdf

⁵ Cette section est la réponse de Catherine Morency, professeure à Polytechnique Montréal

⁶ Cette section est la réponse de Catherine Morency, professeure à Polytechnique Montréal