



Politique québécoise de mobilité durable



Avis du Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec

21 juin 2013



CRECQ
Conseil régional de
l'environnement
du Centre-du-Québec

REMERCIEMENTS

Le CRECQ tient à remercier les nombreux intervenants de la région qui ont contribué à alimenter le travail de réflexion en vue de la rédaction du présent document.

Martine Bernier	Dir. services techniques, Ville de Plessisville
Justine Fecteau-Fortin	Dir. de l'urbanisme, Ville de Plessisville
Manon Cartier	Coord. transport de personnes, MRC de l'Érable
Étienne Hamel	Chargé de projets et aménagiste, Réseaux Plein Air Drummond
John Husk	Conseiller municipal, Ville de Drummondville
Simon L'Allier	Coord. Transport, Ville de Victoriaville
Marc Morin	Conseiller municipal, Ville de Victoriaville

Rédaction

Éric Perreault, chargé de projets

Révision

Isabelle Bonsant, directrice générale

Pour information :

Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec
400, rue Hériot, 2^e étage
Drummondville (Qué.)
J2B 1B3

Tél. : 819 475-1048, poste 210
Télec. : 819 475-5112
Courriel : info@crecq.qc.ca
Site Internet : www.crecq.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	iii
TABLE DES MATIÈRES	v
INTRODUCTION	7
1. LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE..	10
1.1. La planification intégrée à l'échelle des MRC et des régions	10
1.2. Financement de la mobilité durable	13
2. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS.....	15
3. L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS	16

INTRODUCTION

Présentation du CRECQ

Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ), organisme à but non lucratif créé en avril 1997, regroupe de nombreux intervenants de la région (organismes environnementaux, institutions, entreprises, individus, etc.) intéressés à la protection de l'environnement et au développement durable. Il favorise une approche de concertation en vue d'établir un plan d'action et réaliser ou collaborer à des projets s'inscrivant dans les orientations de ce plan d'action. Il se positionne comme étant l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière d'environnement pour le Centre-du-Québec.

Intérêt du CRECQ à l'égard de la mobilité durable

Bien que le CRECQ s'intéresse à tout ce qui touche l'environnement et le développement durable, la future politique québécoise de mobilité durable soulève un intérêt plus particulier pour notre organisme, principalement en raison de son implication dans les projets [Au boulot sans ma voiture](#), [Les Rendez-vous de l'énergie](#) et [Par notre PROPRE énergie](#).

Dans le cadre de ces différents projets, le CRECQ a suscité la participation de nombreux acteurs clés de la région dans un processus de planification lié à la mobilité durable et à la réduction de la dépendance au pétrole en région.

Notre organisme croit que la future politique doit permettre d'orienter les ressources gouvernementales en mobilité durable de façon équitable entre les différentes régions du Québec. Les municipalités du Centre-du-Québec doivent relever des défis en matière de mobilité qui sont très différents de ceux rencontrés à Montréal ou à Québec. Alors que de petites municipalités du Centre-du-Québec sont entraînées dans une spirale de dévitalisation, d'autres doivent gérer une croissance soutenue de leur population. Les problématiques centricisées de mobilité sont donc complexes et font ressortir l'étroite complémentarité entre les milieux urbains et les milieux ruraux périphériques.

Contexte de l'avis du CRECQ

Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec a organisé, le 11 juin dernier, une rencontre de planification et de coordination régionale afin, entre autres, de susciter la participation d'organisations de la région à la consultation sur la future politique de mobilité durable, et de s'assurer d'une certaine cohérence entre les avis qui seront formulés par chacune de ces organisations.

L'ensemble des représentants de ces organisations a déploré le manque de temps accordé pour la réalisation d'avis ou de mémoires, et pour la concertation à l'échelle de la région, dans le cadre de cette consultation.

Considérant l'importance accordée par ces organisations à la problématique de la mobilité durable et l'ampleur de cette problématique, il aurait été grandement apprécié de bénéficier d'un mois supplémentaire pour permettre une meilleure concertation régionale et une réflexion plus approfondie.

Le présent avis du CRECQ s'attardera principalement à la gouvernance de la mobilité durable en région et mettra en lumière les principaux consensus ayant émergé de la rencontre tenue par le CRECQ.

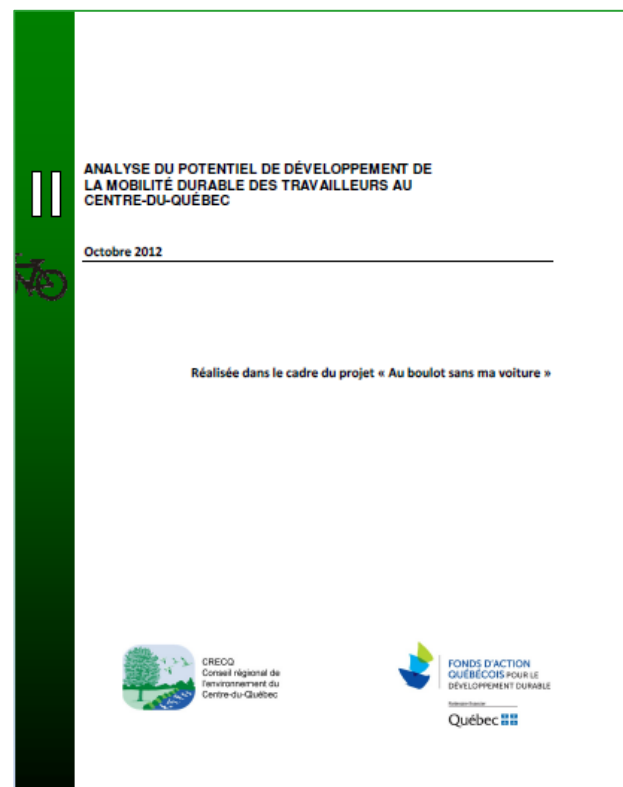
1. LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

Pour tenir compte des particularités propres à chaque région, la gouvernance et la gestion du financement de la mobilité durable doivent être régionalisées.

1.1. La planification intégrée à l'échelle des MRC et des régions

Le CRECQ reconnaît que les différents enjeux de la mobilité durable ne peuvent tous relever d'un même palier décisionnel. Certains enjeux, comme l'imposition de normes pour l'électrification des transports, relèvent davantage des gouvernements nationaux, alors que d'autres seront davantage du ressort des instances régionales et locales. Pour tenir compte des particularités et des dynamiques propres à chaque région, et des réalités multiples et variées des territoires urbains et ruraux, la planification intégrée de la mobilité durable à l'échelle locale et régionale nous apparaît comme une approche à préconiser.

La planification intégrée de la mobilité sur un territoire apparaît comme une étape logique et incontournable de toute démarche de développement de la mobilité durable à long terme. Cette planification doit permettre d'assurer une cohérence entre le développement urbain et rural, et la planification des transports, entre la gestion de l'offre et la gestion de la demande en transport. Or, actuellement, au Centre-du-Québec, le développement urbain se réalise souvent sans que l'on s'assure que le réseau de transport puisse accueillir de nouveaux déplacements et que des services de transports collectifs accessibles et efficaces soient présents.



Le CRECQ a récemment réalisé une [analyse du potentiel de développement de la mobilité durable des travailleurs au Centre-du-Québec](#). On y constate que, malgré la mise en place de nombreuses initiatives touchant directement ou indirectement la mobilité durable par une multitude d'intervenants (industries, municipalités, MRC, autres institutions, OBNL), les acteurs travaillent encore trop souvent de manière cloisonnée, surtout à l'échelle de la région.

Cette situation conduit parfois à l'échec, ou nuit considérablement aux initiatives mises en place, et nous empêche d'en évaluer la réelle pertinence. Considérant les ressources limitées de chacun des intervenants concernés, il apparaît d'autant plus nécessaire de mettre en place un processus de concertation, de coordination et d'intégration à l'échelle locale et régionale.

La MRC comme unité de planification

PROPOSITION 1

Le CRECQ propose que la future politique de mobilité durable impose et soutienne la réalisation, à l'échelle des MRC, communautés urbaines ou régions métropolitaines, de plans de mobilité durable.

Cette mesure pourrait s'inspirer de la politique québécoise de gestion des matières résiduelles qui exige pour chaque MRC la réalisation d'un plan de gestion des matières résiduelles. Les plans de mobilité durable devraient intégrer tous les aspects liés au transport et à l'urbanisme dans une optique de développement durable (systèmes de transport en commun, réseaux cyclables et piétonniers, mobilier urbain, aménagement du territoire, etc.). La planification devrait évidemment se fonder sur une vision à long terme partagée et adoptée par l'ensemble des acteurs concernés et sur des indicateurs mesurables. Cette planification pourrait s'inspirer de l'expérience de l'élaboration du plan de mobilité durable de Sherbrooke.



La région comme unité de coordination et d'harmonisation

Comme le transport est une problématique qui déborde souvent du cadre local, il serait essentiel que les régions administratives, en dehors des régions métropolitaines de Montréal et de Québec, mettent en place un processus de coordination et d'harmonisation de l'ensemble des plans de mobilité qui seront élaborés dans les MRC. Cette coordination pourrait être assurée par la conférence régionale des élus, une table de concertation régionale en mobilité durable, ou un comité de coordination ad hoc. Au Centre-du-Québec, ce comité régional évaluerait, entre autres, la pertinence de l'implantation d'un centre de gestion des déplacements. Évidemment, un financement adéquat devrait être rattaché à cette nouvelle responsabilité.

La coordination régionale pourrait prendre la forme d'un plan de mobilité durable régional. Ainsi, dans une région donnée, les plans locaux (MRC) et celui de la région deviendraient interdépendants pour créer un tout cohérent. Dans chaque région, le plan régional pourrait se baser, entre autres, sur le Plan territorial de mobilité durable (PTMD) du ministère des Transports du Québec (MTQ) qui sera déposé durant la prochaine année. Dans les régions qui ont déjà un centre de gestion des déplacements (CGD), beaucoup d'informations sont déjà disponibles. Le Centre-du-Québec, avec l'analyse réalisée par le CRECQ sur la mobilité des travailleurs, dispose déjà d'un contenu stratégique appréciable.

Un encadrement adéquat

Pour encadrer la planification et le développement de la mobilité durable, le Gouvernement du Québec doit fixer des objectifs (ex : diminution de X% de la part modale de l'autosolo), des orientations (ex. : programme d'électrification des transports) et des échéanciers globaux à l'échelle du Québec. Les MRC et les régions doivent toutefois pouvoir fixer leurs propres objectifs et échéanciers selon leurs particularités. Par exemple, la part modale du transport en commun ne pourra jamais être aussi importante à Drummondville et Victoriaville qu'à Montréal.

Le gouvernement doit s'assurer que les plans de mobilité durable respecteront une hiérarchie de principes dans laquelle la gestion de la demande et les modes de transport autres que l'autosolo occuperont une place prioritaire.

Il convient ici d'insister sur l'importance du soutien technique et financier dont les MRC et les régions doivent pouvoir bénéficier pour être à la hauteur des défis soulevés dans le document de consultation et être en mesure de répondre aux orientations gouvernementales.

PROPOSITION 2

La réalisation des plans de mobilité durable doit pouvoir bénéficier d'un encadrement technique et d'un support financier adéquat.

Enfin, pour concrétiser la mise en œuvre des plans de mobilité durable des MRC, il serait important que les schémas d'aménagement et de développement et les plans d'urbanisme en intègrent les objectifs (ex. : réduction de la part modale de l'autosolo, taux de densification, etc.).

1.2. Financement de la mobilité durable

Selon le document de consultation du MTQ, au Québec, les usagers assument environ 35 % des dépenses totales du transport en commun, les municipalités 33 %, le gouvernement du Québec 20 %, les automobilistes 7 % et le gouvernement du Canada 5 %.

PROPOSITION 3

Le CRECQ est d'avis que, selon le principe pollueur-payeur, la part du financement provenant des automobilistes devrait être supérieure et propose qu'une taxe sur l'essence soit prélevée pour le financement de la mobilité durable (transport collectif, transport actif, etc.). Pour assurer une équité entre les régions du Québec et éviter une fuite des acheteurs d'essence vers les régions limitrophes, cette taxe devrait être appliquée à l'ensemble des régions qui ne sont actuellement pas assujetties à une telle taxe. Les fonds ainsi recueillis dans chaque région devraient être administrés régionalement, partagés de façon équitable entre les MRC, et totalement dédiés à la mobilité durable.

Cette mesure pourrait éventuellement s'inspirer de l'expérience en cours dans la région Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine¹.



¹ LAVOIE, RICHARD (2012). Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine : une nouvelle taxe pour améliorer les transports collectifs, Radio-Canada, 20 février 2012, en ligne : <http://www.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2012/02/19/004-transport-collectif-gaspesie.shtml>.

Les programmes de financement du MTQ

Pour la plupart des municipalités concernées au Centre-du-Québec, le financement de la mobilité durable dépend des programmes gouvernementaux de soutien financier. Pour ces municipalités, et plus particulièrement pour les petites villes qui n'ont souvent pas d'employé assigné à la gestion de la mobilité sur leur territoire, les procédures visant à obtenir l'aide financière offerte par le MTQ s'avèrent souvent trop complexes compte tenu des faibles montants en jeu. De plus, les intervenants consultés par le CRECQ ont tous déploré l'incertitude liée aux changements fréquents apportés aux programmes du MTQ et aux longs délais pour obtenir une réponse aux demandes de financement. Ces intervenants pointent également le trop grand nombre de programmes gérés « en silo » qui poussent les organisations bénéficiaires à intervenir de façon sectorielle ou cloisonnée, alors que des économies et une meilleure efficacité pourraient être obtenues en préconisant une approche intégrée. Par exemple, en milieu rural, il arrive que différents services de transport (ex. : transport adapté, transport scolaire, transport de la santé, etc.) empruntent les mêmes trajets durant la même journée. La mise en commun de tous ces services de transport des personnes permettrait d'en augmenter l'efficacité.

PROPOSITION 4

Le CRECQ demande au gouvernement de revoir les programmes de financement du MTQ de façon à :

- **Simplifier les programmes et les rendre plus compatibles avec les contraintes, réalités et besoins des petites municipalités (transports actifs, covoiturage, etc.).**
- **Améliorer la stabilité des programmes et diminuer les délais d'octroi du soutien financier.**
- **Uniformiser et fusionner certains programmes de façon à tenir compte de leur interdépendance et à favoriser la mise en commun des ressources consacrées au transport des différents types de clientèles.**

2. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS

Au Centre-du-Québec, comme ailleurs dans la province, nous vivons un problème d'étalement urbain. La densification conviviale du territoire urbanisé constitue donc un enjeu important pour le développement de la mobilité durable des personnes.

Au Québec, près de 50% des revenus des municipalités proviennent de la taxe foncière². À Drummondville, cette taxe représenterait environ 60% des revenus³. Cette situation fait en sorte que, pour réussir à s'acquitter de toutes les responsabilités qui leur incombent, les municipalités cherchent à augmenter leurs revenus en favorisant un développement de leur périmètre d'urbanisation qui maximise la richesse foncière. Il apparaît évident qu'une telle approche nuit considérablement à l'émergence d'initiatives municipales en matière de densification des milieux urbains.

Bien que cette problématique déborde du cadre de la politique de mobilité durable, le Gouvernement du Québec devrait étudier attentivement la possibilité de réformer la structure du financement des municipalités afin, entre autres, de favoriser la densification, surtout dans une région comme le Centre-du-Québec.

² MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (2012). Le financement et la fiscalité des organismes municipaux au Québec, Gouvernement du Québec, 2 avril 2012, 30 p.

³ HUSK, JOHN (2013). Communication personnelle, 11 juin 2013.

3. L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Au Centre-du-Québec, étant donné la très faible proportion des déplacements s'effectuant en transport en commun ou collectif, l'électrification des transports touchera surtout l'automobile personnelle. La Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec a d'ailleurs adopté en 2011 une vision stratégique indiquant que la région « sera la mieux pourvue au Québec et la plus équitablement pourvue dans l'ensemble de son territoire en infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et les voitures hybrides électriques... ». Dans un contexte où le prix de l'essence est appelé à croître au cours des prochaines années, les véhicules électriques constitueront un des facteurs pouvant favoriser la survie des milieux ruraux.

PROPOSITION 5

Le CRECQ recommande donc le renforcement des programmes de soutien à l'électrification des transports individuels.

