



Communiqué Pour diffusion immédiate

Chantier sur le financement de la mobilité

FINANCER LE TRANSPORT COLLECTIF, ACTIF ET ÉLECTRIQUE

Rimouski, 31 octobre 2019. — Le 28 octobre, Le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) a fait parvenir [son mémoire](#) dans le cadre du **Chantier sur le financement de la mobilité**, une consultation publique du ministère des Transports (MTQ). Dans son document, le CREBSL insiste sur l'importance de miser sur le transport collectif et actif, ainsi que sur l'électrification, pour orienter les investissements vers une mobilité durable.

D'entrée de jeu, le CREBSL rappelle que la majorité du pétrole consommé au Bas-Saint-Laurent (environ 56%) chaque année l'est pour le transport individuel. C'est donc **LA priorité** qui doit orienter toutes nos décisions en transport.

Modifier les comportements et financer le changement

De manière générale, le CREBSL demande que soient mises en place des **mesures récompensant les comportements souhaités** et **décourageant** ceux qui ne répondent pas aux principes de la mobilité durable. Ainsi, tout en poursuivant la **sensibilisation**, on accentuerait efficacement le processus de **transformation des habitudes et des décisions** en matière de mobilité.

Suivant cette logique, on pourrait **majorer la taxe sur le carburant** pour le financement du transport collectif partout au Québec, une mesure déjà en place dans quelques régions – à Montréal et en Gaspésie, par exemple. D'autres mesures « **écofiscales** » seraient ensuite à envisager à moyen et long termes.

Investir d'abord en transport collectif

Un développement global du **transport collectif** et son **électrification** implique d'affecter des **budgets** et des **ressources humaines pérennes**, ainsi que différents incitatifs (subvention pour l'achat de véhicules, développement d'infrastructures de recharge, formation de la main-d'œuvre, etc.).

Pour y arriver, le CREBSL propose de **favoriser le transport collectif** dans les investissements plutôt que le réseau routier (construction ou élargissement de routes, etc.), cela **sans négliger le maintien et la sécurisation**, voire l'amélioration **du réseau routier existant**. Actuellement, les trois quarts des fonds du Plan québécois des infrastructures (PQI) sont affectés au développement routier, et seulement un quart au transport collectif. Inverser ces proportions serait à préconiser, à l'instar de l'Ontario qui alloue environ 76 % au transport collectif.

Et comme le transport collectif n'est pas l'apanage des grands centres urbains, il serait souhaitable que les différentes **mesures** soient aussi **adaptées aux municipalités de plus petite taille** (moins de 100 000 habitants) afin qu'elles disposent elles aussi des moyens nécessaires offrir un service correspondant à leur réalité, leur permettant une occupation dynamique du territoire.

Revoir le transport de marchandises

Pour agir sur le coût environnemental et économique du transport de produits de consommation, le CREBSL suggère de le repenser sur les bases de l'**intermodalité**, c'est-à-dire de recourir, dans un même trajet, à plusieurs modes de transport, particulièrement le ferroviaire et le maritime. Une telle orientation nécessiterait la mise à niveau et l'optimisation des infrastructures ferroviaires et maritimes, ce qui, par ricochet, permettrait d'améliorer significativement les services de transport de personnes par traversier et par train.

Pour le transport routier de marchandises, l'**électrification** (courtes distances) et les **biocarburants** (longues distances) sont des nouvelles technologies vers lesquelles transiter et qui nécessitent des incitatifs.

Transport actif et mobilité intégrée

Le CREBSL enjoint également le gouvernement à agir pour promouvoir et soutenir le développement de la mobilité active (vélo, marche et autres). Il va sans dire que ces réseaux devraient tenir compte des besoins d'accessibilité et de **sécurité** des citoyens, en plus de viser une interconnexion avec les autres formes de transport collectif et durable.

Puisque la Politique de mobilité durable 2030 préconise une mobilité intégrée — où les différents services (collectif, scolaire, adaptés) peuvent accueillir des passagers des autres modes — favoriser dès maintenant l'achat de véhicules permettant l'**accessibilité universelle** permettra de convertir progressivement la flotte en ce sens.

Pour accéder au mémoire du CREBSL en version intégrale :

http://www.crebsl.com/documents/pdf/2019/memoire_chantier_financement_mobilite_crebsl_2019-10-28.pdf

N. B. La liste complète des recommandations se trouve aux pages 16-17.

– 30 –

Source et information :

Patrick Morin, directeur adjoint
Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent
Bureau : 418 721-5711
Cellulaire : 418-732-9137
Courriel : crebsl_pm@globetrotter.net