

Consultation publique
Chantier sur le financement de la mobilité

MÉMOIRE du



**CONSEIL RÉGIONAL DE
L'ENVIRONNEMENT DU
BAS-SAINT-LAURENT**

Présenté au

Ministère des Transports du Québec

28 octobre 2019

Rédaction et révision du contenu :

Patrick Morin, directeur adjoint

Sandrine Desrosiers Gaudreau, chargée de projet

Luce Balthazar, directrice générale

Révision linguistique :

Phillip Schube-Coquereau

Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent

88, rue Saint-Germain Ouest, bureau 104, Rimouski (Québec) G5L 4B5

418-721-5711 | crebsl@globetrotter.net | <http://www.crebsl.com>

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation de l'organisme et intérêt envers la consultation.....	4
2. Introduction.....	5
3. Recommandations générales.....	6
4. Transport de personnes.....	7
4.1 Financement : de la taxe sur le carburant à l'écofiscalité.....	7
4.1.1 Taxe sur le carburant.....	7
4.1.2 Investissements : mettre l'argent au bon endroit.....	8
4.2 Le transport collectif régional.....	8
4.2.1 Faible densité de population: une réalité à considérer.....	8
4.2.2 Financement de l'électrification du transport collectif en région.....	8
4.2.3 La durée des contrats avec les transporteurs.....	9
4.2.4 Organismes et sociétés de transport de petite taille.....	9
4.2.5 Outils relatifs aux nouvelles mobilités.....	10
4.2.6 Un appui du ministère des Transports dans les régions.....	10
4.2.7 Dessertes ferroviaire et maritime régionales.....	11
4.3 Transport adapté.....	11
4.3.1 Accessibilité universelle et mobilité intégrée.....	11
4.4 Transport actif.....	12
4.4.1 Un transport actif sécuritaire et efficace.....	12
5 Transport des marchandises.....	12
5.1 Le transport routier.....	12
5.1.1 Transport routier : intermodalité et adaptation technologique.....	12
5.2 Le transport maritime.....	13
5.2.1 Optimisation et mise à niveau des infrastructures.....	13
5.3 Le transport ferroviaire.....	14
5.3.1 Optimisation et mise à niveau des infrastructures.....	14
6. Autres enjeux.....	15
6.1 Sécurité routière.....	15
7. Liste des recommandations.....	16
8. Références :.....	18
9. ANNEXES.....	19

1. PRÉSENTATION DE L'ORGANISME ET INTÉRÊT ENVERS LA CONSULTATION

Le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) est un organisme de concertation en environnement et en développement durable qui œuvre dans la région depuis 1976. Il couvrait tout le territoire de l'Est-du-Québec, mais en 1996, à l'instar des autres CRE du Québec, il a redéfini ses limites territoriales pour correspondre à la région administrative du Bas-Saint-Laurent : les 8 MRC comprises entre Kamouraska et La Matanie, incluant La Matapédia et Le Témiscouata.

Les dossiers « historiques » du CREBSL portaient généralement sur la forêt et le Saint-Laurent, les thématiques les plus représentatives de la région. Au fil des ans, plusieurs autres sujets ont retenu l'attention de la communauté régionale selon l'actualité et l'avancement des dossiers environnementaux comme l'eau, les aires protégées, les matières résiduelles, l'agriculture, etc. En particulier, la mobilité durable et l'impact des changements climatiques sont devenus des priorités du CREBSL ces dernières années.

À la suite du Forum sur la mobilité durable et les changements climatiques tenu en février 2018, il a été identifié que le projet régional prioritaire devrait porter sur le transport collectif et que ce dernier pourrait avantageusement être électrifié. De plus, la filière biomasse et le transport des marchandises ont aussi été identifiés comme deuxième et troisième secteurs prioritaires. Le choix de ces priorités s'est notamment fait à l'examen de la consommation de pétrole à l'échelle régionale, qui l'est en grande partie par le transport, majoritairement celui des personnes. Les événements de tempête touchant la région, effet direct des changements climatiques sur nos communautés, ont de plus apporté un nouveau regard sur l'importance de l'adaptation et de la résilience des communautés.

C'est en prenant appui sur une mobilisation grandissante de la population, des élus ainsi que de ses membres et de ses plus proches partenaires que le CREBSL a focalisé davantage ses interventions sur la mobilité durable, le climat et la réduction de la consommation d'énergies fossiles dans ses plus récents plans d'action. À titre d'exemple, la mise en place de *Par notre PROPRE énergie*, une démarche rigoureuse de réflexion qui se poursuit depuis 2010, a permis à l'organisme d'aiguiser son expertise sur la question énergétique qu'il souhaite à présent utiliser pour apporter une contribution éclairée à la présente consultation.

2. INTRODUCTION

La démarche *Par notre PROPRE énergie* (PNPE) vise à faciliter la prise de décisions reliées à la transition énergétique, une transition qui passe impérativement par une réduction significative de la consommation de combustibles fossiles, et par conséquent, des gaz à effet de serre (GES) émis. Après la production d'un diagnostic énergétique régional, un constat s'impose : la région consomme annuellement environ 500 millions (500 M) de litres de pétrole sous toutes ses formes, et 380 M litres (75 %) sont utilisés dans le secteur des transports routiers, dont 283 M litres (56 %) uniquement pour le transport de personnes en voitures individuelles (Morin, P., P. Moubarac et B. Grégoire, 2013; Annexe 1). La réduction des GES passe donc nécessairement par une diminution de l'usage de l'« auto solo ».

Des démarches régionales ont donc été entreprises afin de développer un réseau de transport collectif au Bas-Saint-Laurent. Cependant, la réalisation de ce processus nécessite des moyens financiers importants. Afin de pouvoir injecter de l'argent dans le transport collectif, l'une des possibilités est de valider où il est envisageable d'économiser. À cet effet, l'approche RTA (Réduire, Transférer, Améliorer) (Alliance TRANSIT, 2018a; 19) est certainement pertinente. En réduisant l'usage des véhicules personnels et en transférant ce besoin vers l'utilisation des transports collectifs, du transport actif et de l'autopartage, il y a déplacement des coûts qu'engendre le véhicule personnel (coût de réfection des routes et des infrastructures, congestion routière, stationnements, etc.).

Sachant que le transport routier coûte de 43 à 51 G\$ annuellement à l'État et aux contribuables québécois en réparations routières, incluant les infrastructures (Alliance TRANSIT, 2018a; 16), une optimisation du recours aux systèmes ferroviaire et maritime diminuerait la pression sur le système routier (Transférer) et rendrait disponibles des fonds pouvant être réinjectés autre part. Par ailleurs, il est possible d'appliquer une taxe sur le carburant et d'autres mesures d'« écofiscalité » pour financer la transition vers une mobilité durable.

Ce mémoire présente des recommandations s'articulant de façon cohérente à nos priorités d'action en matière de réduction de GES (Annexe 2) et à notre mémoire pour l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques — PECC (Balthazar, L., P. Morin, S. Desrosiers Gaudreau, 2019) en suggérant des moyens financiers pour y parvenir. Il est déposé dans le cadre du « Chantier sur le financement de la mobilité » du gouvernement, en complémentarité de la Politique de mobilité durable — 2030 (PMD) (Gouvernement Québec, 2018).

3. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

La mobilité durable comporte non seulement un volet financement, mais elle est aussi tributaire du changement social engendré par le mouvement de transition écologique planétaire. Cette mouvance tire son origine de la prise de conscience collective fortement influencée par la sensibilisation faite à différentes échelles (écoles, milieux de travail, organismes à but non lucratif, etc.) un peu partout sur la planète. Bien qu'il ne soit pas directement associé avec une réduction de GES, il est néanmoins essentiel de continuer ce travail de sensibilisation et de le soutenir financièrement. Il s'agit bel et bien ici d'un changement social, où ce sont des comportements que l'on souhaite voir changer, et la sensibilisation (incluant l'information et la promotion) est la première méthode, la plus douce.

Cependant, la sensibilisation ne suffit pas toujours. Il est parfois nécessaire d'utiliser d'autres moyens tels que des contraintes financières pour modifier les comportements, tout en étant conscient que celles-ci peuvent freiner ce changement de comportements si elles ne sont pas bien expliquées ou implantées. C'est pourquoi le CREBSL recommande d'articuler le choix des modes de financement autour de cette idée de changement de comportements. Il est impératif d'envoyer un signal clair qui récompense les comportements souhaités et décourage ceux qui ne s'inscrivent pas dans les exigences de la mobilité durable. On réfère parfois à cette idée par le concept d'écofiscalité (voir plus bas) regroupant différents types d'outils (taxe carbone, taxe sur le carburant, etc.) souvent associés à des principes phares (ex. : pollueur-payeur, bonus-malus, utilisateur-payeur).

Finalement, un financement stable et prévisible est un élément clé pour que le changement puisse s'opérer. Il faut du temps avant de changer les habitudes de transport des citoyens. Elles ne se modifieront pas par un simple projet-pilote d'un an; par exemple, les organismes de transport ont besoin de financement pérenne pour investir dans des moyens attractifs de mobilité durable.

RECOMMANDATION 1: COMPORTEMENTS SOUHAITABLES

Choisir des modes **pérennes et prévisibles** de financement de la mobilité qui favorisent efficacement le **changement de comportements**, c'est-à-dire qui récompensent les comportements axés sur la mobilité durable et **découragent** ceux qui font obstacle à son développement.

4. TRANSPORT DE PERSONNES

4.1 Financement : de la taxe sur le carburant à l'écofiscalité

4.1.1 Taxe sur le carburant

Dans un premier temps, une majoration de la taxe sur le carburant, déjà en place dans quelques régions du Québec pour le financement du transport collectif (ex. : Montréal, Gaspésie), doit être appliquée de façon généralisée à toutes les régions. De plus, elle devrait être revue à la hausse et indexée annuellement afin de ne pas seulement correspondre au service offert en ce moment, mais bien de permettre son développement. Par la suite, cette taxe devrait être assortie d'autres moyens de financement de nature « écofiscale », qui favorisent le changement de comportement, tel que stipulé ci-haut. L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement ou à encourager les activités qui lui sont favorables et à en stimuler l'innovation. » (Gouvernement du Québec, 2017 ; 5) ; 21).

À l'instar du reste du Québec, l'augmentation du parc automobile au Bas-Saint-Laurent s'est exclusivement fait ces dernières années dans la catégorie des camions légers (VUS, camionnettes, etc.). En effet, de 2011 à 2016, le nombre de camions légers est passé de 37 113 à 57 561 (augmentation de 55 %) pendant que le nombre de voitures, lui, diminuait de 5 % (78 426 à 74 137) (SAAQ, 2012 et 2017).

Cette tendance, comme d'autres, peut être inversée grâce à des mesures écofiscales, et le CREBSL appuie les propositions en ce sens du Regroupement national des conseils régionaux du Québec (RNCREQ) inscrites dans son mémoire à venir dans le cadre de la présente consultation. Ces propositions touchent plusieurs possibilités (immatriculation, tarif, bonus-malus, utilisateur-payeur ou péage kilométrique, redevance sur la publicité automobile, etc.) pouvant être appliquées de façon progressive dans le temps et l'espace (à court, moyen et long termes; en milieu urbain d'abord, puis en milieu rural).

En somme, il demeure essentiel d'offrir des alternatives de déplacement avant de mettre en place les mesures d'écofiscalité afin de permettre aux citoyens de s'adapter et ainsi changer leurs comportements. De plus, les pistes de solution proposées par l'Alliance TRANSIT dans son étude sur l'écofiscalité (Alliance TRANSIT, 2018a) devraient être étudiées sérieusement avec les autres suggestions à venir dans le présent chantier et jugées suivant leur capacité à nous permettre d'atteindre nos objectifs collectifs. Ces mesures écofiscales s'inscrivent dans une perspective à moyen et long termes, après avoir mis en place d'urgence les mesures à court terme pour infléchir les tendances actuelles.

RECOMMANDATION 2: TAXE SUR LE CARBURANT

Augmenter le financement du transport collectif et l'appliquer automatiquement à toutes les régions du Québec, notamment via une **majoration** de la **taxe sur le carburant** (ou autre outil financier potentiel), et voir à son indexation.

4.1.2 Investissements : mettre l'argent au bon endroit

La mise en place d'un système de transport collectif nécessite des investissements importants, notamment pour l'achat de véhicules, mais aussi pour la construction d'infrastructures. Cependant, les fonds actuellement disponibles ne permettent pas de soutenir la mise en fonction d'un réseau de transport collectif à l'échelle du Bas-Saint-Laurent et de certaines autres régions du Québec. En effet, selon le document de consultation, les investissements prévus au Programme québécois des infrastructures (PQI) sont de 25 G\$ pour le réseau routier comparativement à 9 G\$ pour le transport collectif. Cet écart est trop important selon le CREBSL : pour répondre aux objectifs de réductions de GES et être cohérent avec la PMD (Gouvernement Québec, 2018), il faudrait plutôt revoir l'ordre de priorités du PQI en inversant ces proportions, à l'instar de l'Ontario où 76 % des investissements en transport sont dirigés vers le transport collectif (Alliance TRANSIT, 2018b; 2). Autrement dit, le CREBSL recommande de transférer toutes les sommes dédiées à la construction de nouvelles routes vers l'enveloppe réservée au transport collectif. Ainsi, la part réservée au réseau routier servirait uniquement à l'entretien, aux réfections pour des raisons de sécurité ou à la consolidation du réseau en place et non pas à son expansion.

RECOMMANDATION 3: PRIORITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF DANS LE PQI

Réduire significativement la part des investissements au PQI dévolue au **réseau routier**, notamment par un moratoire sur la construction de nouvelles routes, pour la rediriger vers le **transport collectif**.

4.2 Le transport collectif régional

4.2.1 Faible densité de population: une réalité à considérer

On retrouve au Bas-Saint-Laurent une réalité régionale qui influence grandement l'organisation des transports collectifs. Les communautés se sont développées de façon éparse sur le territoire formant ainsi un amalgame de noyaux villageois, de centres urbains et de zones rurales faiblement peuplées. Le défi auquel le transport collectif fait face relève donc de la façon de relier ces différents milieux et de composer avec la faible densité de la population et les grandes distances à parcourir. Ces deux éléments amènent un défi important quant à l'achalandage et, par le fait même, aux entrées d'argent du système de transport collectif. Il serait donc fort souhaitable que le financement du transport collectif tienne compte de cette réalité, car pour le même kilomètre parcouru en milieu urbain, ce dernier coûte beaucoup plus cher lorsque parcouru en région.

4.2.2 Financement de l'électrification du transport collectif en région

L'acquisition de véhicules électriques (VÉ), que ce soit des minibus ou encore des voitures pour une flotte de taxis, demande des investissements initiaux importants amenant une charge parfois trop lourde pour une MRC, un organisme de transport ou un propriétaire de taxis. Pourtant, l'étude réalisée par le CREBSL sur l'électrification des transports collectifs au Bas-Saint-Laurent

démontre clairement que le coût total de possession (acquisition, entretien et opération) sur un horizon de 10 ans est nettement inférieur pour les VÉ, minibus ou taxibus, même si leur coût d'achat est beaucoup plus élevé (Morin, O. D'Amours et Balthazar, 2017 ; 57, Annexe 3). Afin de surmonter le frein du coût d'achat élevé, il faut soutenir substantiellement l'acquisition de VÉ de transport collectif (autobus, minibus, taxibus), mais aussi les infrastructures les soutenant (ex. : bornes de recharge, adaptation des garages et installations électriques) de même que la formation du personnel (ex. : conducteurs, mécaniciens, gestionnaires).

Le CREBSL tient à souligner que cet investissement initial en subventions pourrait se révéler un **levier financier** crucial grâce aux importantes économies estimées qui pourraient ensuite être réinvesties **pour le développement du transport collectif**. Au Bas-Saint-Laurent, ces économies totaliseraient près de 1,8 million de dollars en 10 ans pour les 6 trajets simulés (Morin et coll., 2017). Autrement dit, en investissant dans l'électrification des transports collectifs, on obtient un levier financier pouvant ensuite servir soit à solutionner la baisse anticipée de revenus finançant le transport collectif à l'origine de ce chantier, soit à soutenir voire accélérer le déploiement du transport collectif.

Avec la formation en technologie des véhicules électriques offerte à Rivière-du-Loup, il devient stratégique pour la région de paver la voie de ce virage technologique. Cette formation participera à fortifier les connaissances sur les véhicules électriques et à former une main-d'œuvre spécialisée dans la région pouvant prendre une part active à l'électrification des transports au Bas-Saint-Laurent.

RECOMMANDATION 4: ÉLECTRIFICATION EN RÉGION

Soutenir l'**électrification des transports collectifs en région** sous tous ces aspects: achat de véhicules et bornes, modification des infrastructures (ex. : garages et installations électriques), formation (ex. : conducteurs, mécaniciens, gestionnaires), etc.

4.2.3 La durée des contrats avec les transporteurs

En plus du coût initial d'acquisition, un autre frein à l'acquisition des VÉ pour les transporteurs (transports collectif, scolaire ou adapté) est le risque financier perçu comparativement à la durée des contrats. Une solution suggérée par des partenaires du CREBSL est d'**allonger la durée des contrats** dans l'éventualité de l'**achat du VÉ**. Par exemple, lors d'un appel d'offres, on pourrait compenser l'exigence de l'achat du VÉ en offrant un contrat de 7 ou 8 ans comparativement au standard actuel de 5 ans.

4.2.4 Organismes et sociétés de transport de petite taille

Une ville de moins de 100 000 habitants n'est actuellement pas assujettie aux mêmes normes de financement en matière de transport. À titre d'exemple, la Société des Transports de Rimouski ne peut acheter et opérer des véhicules parce que la ville compte moins de 100 000 habitants, ce qui l'oblige à avoir un sous-traitant pour l'opération des véhicules. Cette situation peut s'avérer un frein à l'innovation, par exemple à l'électrification de la flotte de véhicules, puisque c'est

l'ensemble des coûts, possession, entretien et opération, qui permet de grandes possibilités d'économies. C'est pour cette raison, et aussi pour avoir accès aux subventions à l'achat, qu'il serait pertinent d'offrir cette possibilité aux organismes de transport de toutes tailles.

RECOMMANDATION 5: ORGANISMES DE TRANSPORT DE PETITE TAILLE

Adapter les programmes d'aide financière à la **réalité des organismes et sociétés de transport de petite taille**, notamment pour ville de moins de 100 000 habitants, afin qu'ils puissent procéder eux-mêmes à l'achat et à l'opération des véhicules.

4.2.5 Outils relatifs aux nouvelles mobilités

L'intermodalité, c'est-à-dire l'usage de plusieurs modes de transport pour un seul et même trajet, nécessite une interconnexion entre les réseaux de transport (collectif, adapté, actif, autopartage, etc.). C'est un idéal à atteindre afin de faciliter l'accessibilité aux transports pour tous. La création d'outils (applications, cartes, etc.) permet à l'utilisateur de pouvoir passer aisément d'un mode de transport à un autre et d'en supporter les coûts. À titre d'exemple, une application donnant pour un seul trajet les différents modes de transport pouvant être utilisés : un tronçon à pied, les autobus disponibles, un vélo libre-service, etc. Ou encore, une carte à puce unique utilisable pour tous les réseaux de transport collectif du Bas-Saint-Laurent, y compris le service d'autopartage, de vélo libre-service, etc. Ces dispositifs sont malheureusement onéreux et des sociétés de transport de petite taille ou des municipalités ne peuvent les financer. Un soutien est alors souhaitable afin de les implanter, les développer et les adapter à la réalité régionale.

4.2.6 Un appui du ministère des Transports dans les régions

Les démarches vers la mise en place d'un système de transport collectif représentent un travail de longue haleine, une suite de plusieurs rencontres de concertations entre les acteurs nécessitant beaucoup d'énergie et un suivi rigoureux. Les municipalités et les MRC sont souvent les porteurs des projets de transport sans nécessairement avoir l'expertise ou les ressources humaines disponibles pour mener à bien ces démarches comportant une certaine lourdeur administrative. Dans le but d'accompagner et de coordonner les actions des municipalités et des gestionnaires des réseaux de transport à l'élaboration de leurs projets et leurs demandes aux différents programmes de financement, il serait souhaitable d'assigner une ressource professionnelle au transport collectif dans les différentes directions régionales au ministère des Transports.

RECOMMANDATION 6: APPUI RÉGIONAL DU MTQ

Disposer **d'une ressource dédiée au transport collectif** dans les différentes directions régionales du ministère des Transports afin d'appuyer les gestionnaires des réseaux de transport (municipalités, MRC, régies intermunicipales, société de transport, etc.) pour le développement des services et les demandes de financement.

4.2.7 Dessertes ferroviaire et maritime régionales

Bien qu'une certaine offre de transport collectif par minibus ou taxibus existe déjà sur une partie du territoire bas-laurentien et sera éventuellement étendue, d'autres modes de transport pourraient avantageusement compléter cette offre de services. Un financement des infrastructures ferroviaires et maritimes faciliterait la bonification du service déjà en place par l'ajout de départs par traversier et par train, et le maintien de services en hiver (ex. : traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon). Le tourisme profite grandement de ces services, ce qui est nécessairement bénéfique pour la région. De plus, les liens entre les deux rives du fleuve jouent un rôle essentiel dans le développement économique régional, de part et d'autre du Saint-Laurent. Quant au train, les infrastructures servant déjà pour le transport de marchandises pourraient être optimisées afin de mieux desservir la population de l'est du Québec en transport de personnes.

RECOMMANDATION 7: INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FERROVIAIRES

Mettre à niveau les infrastructures **ferroviaires et maritimes** afin de favoriser l'amélioration de la desserte tant au niveau ferroviaire (ex. VIA Rail) que maritime (un deuxième lien de traversier ouvert à l'année ex. Rivière-du-Loup/Saint-Siméon) pour le transport de personnes.

4.3 Transport adapté

4.3.1 Accessibilité universelle et mobilité intégrée

Bien que tous les types de services (collectif, adapté et scolaire) soient déjà existants sur le territoire du BSL, leur gestion s'exécute encore de façon indépendante, en silo. En visant une mobilité intégrée, c'est-à-dire que tous les trajets (scolaires, collectifs et adaptés) sont planifiés de façon concertée et peuvent accueillir des passagers des autres modes, cela permettrait d'étendre la desserte. À titre d'exemple, pensons à des citoyens qui utiliseraient les places libres dans l'autobus scolaire, ou à du transport collectif avec des véhicules à accessibilité universelle (à plancher bas et rampe d'accès) pour accueillir des personnes à mobilité réduite. Le CREBSL accueille favorablement cette orientation qui est présente dans la PMD.

De plus, cette concertation entre gestionnaires des différents types de transport pourrait, par ricochet, permettre de procéder stratégiquement à l'achat de véhicules à accessibilité universelle. La flotte serait ainsi convertie progressivement et favoriserait l'implantation de la mobilité intégrée.

RECOMMANDATION 8: ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET MOBILITÉ INTÉGRÉE

Favoriser l'achat de véhicules de transport collectif permettant l'**accessibilité universelle** (plancher bas, rampe d'accès) afin de convertir progressivement la flotte pour la **mobilité intégrée** et appuyer les démarches d'implantation de cette dernière.

4.4 Transport actif

4.4.1 Un transport actif sécuritaire et efficace

La pratique du transport actif permet de diminuer grandement la quantité de GES émis tout en améliorant l'état de santé de la population. Cependant, le sentiment de sécurité ne va pas nécessairement de pair avec la mobilité active. Un document du ministère des Transports (2013 ; 8) indique que la vitesse des véhicules a une influence directe sur le sentiment de sécurité chez les citoyens pratiquant la marche et le vélo. Les aménagements urbains permettant de diminuer la vitesse des véhicules — mesures de restriction du trafic, largeur des rues, dos d'âne, bornes, etc. — jouent alors un grand rôle dans l'augmentation du sentiment de sécurité. C'est pourquoi la Direction de la santé publique, en collaboration avec le ministère des Transports, établit des plans de mobilité autour des écoles et des lieux d'amusement afin d'améliorer le niveau de sécurité pour les jeunes pratiquant la mobilité durable. Cette initiative est essentielle pour favoriser l'augmentation de la pratique sportive chez les jeunes, mais devrait s'élargir afin que toute la population puisse en bénéficier. Des aménagements tels des voies cyclables (ex. : bandes cyclables séparées de la route par des blocs de béton), des corridors multifonctionnels (pour patins à roues alignées, trottinettes, piétons, etc.), des « rues complètes », augmenteraient le sentiment de sécurité dans l'environnement routier et, par le fait même, la pratique du transport actif. Le financement doit aussi être accru pour faciliter l'agrandissement du réseau de mobilité active (pédestre, cyclable, etc.) et le connecter avec le système de transport collectif, adapté et scolaire et les infrastructures existantes.

RECOMMANDATION 9: RÉSEAU DE MOBILITÉ ACTIVE

Assurer un **financement accru** afin de permettre aux municipalités **d'agrandir le réseau de mobilité active** (pédestre, cyclable, etc.), d'améliorer l'**environnement routier** pour le rendre favorable à celle-ci et **d'interconnecter** les voies déjà en place en vue de les arrimer avec le système de transport collectif, adapté et scolaire et les infrastructures existantes.

5 TRANSPORT DES MARCHANDISES

5.1 Le transport routier

5.1.1 Transport routier : intermodalité et adaptation technologique

Dans un contexte où une utilisation accrue du réseau routier entraîne des coûts importants d'entretien — 6,6 G\$ pour les 3 paliers de gouvernement juste pour l'année 2015 (Alliance TRANSIT, 2018a; 16) —, une réorganisation de la distribution des marchandises occasionnerait des économies pouvant ensuite être converties en incitatifs pour les entreprises qui effectueraient la transition du transport de leurs marchandises du camionnage vers le maritime

et le ferroviaire (voir les sections correspondantes plus bas). De plus, la question de l'intermodalité dans le transport de marchandises est une priorité du plan d'action régional PNPÉ (Annexe 2) qui a de plus été réaffirmée lors du Forum sur la mobilité durable et les changements climatiques au Bas-Saint-Laurent en février 2018.

Dans le même ordre d'idées, il serait opportun de poursuivre et bonifier le soutien à la transition des entreprises de camionnage vers de nouvelles technologies plus écoresponsables — véhicules électriques, biocarburant, systèmes d'appoint fonctionnant à l'électricité plutôt qu'aux combustibles fossiles, etc.

RECOMMANDATION 10: ADAPTATION TECHNOLOGIQUE

Adopter des mesures financières et fiscales incitant les entreprises de camionnage à **transiter vers de nouvelles technologies** (ex.: véhicules électriques, biocarburant, systèmes d'appoint électriques).

RECOMMANDATION 11: INTERMODALITÉ

Soutenir l'**intermodalité** dans le transport de marchandises, soit la transition du transport de marchandises du routier vers le maritime et le ferroviaire, notamment par l'entremise d'incitatifs financiers et de réinvestissements dans les **infrastructures portuaires et ferroviaires**.

5.2 Le transport maritime

5.2.1 Optimisation et mise à niveau des infrastructures

En raison de sa culture maritime, le Bas-Saint-Laurent a toujours été un haut lieu de navigation dans la vallée du Saint-Laurent. Héritage de cette tradition maritime, les ports de la région pourraient jouer un rôle important dans le transport de marchandises pour exporter des productions de l'Est-du-Québec vers les grandes villes de l'ouest de la province (Trois-Rivières, Québec, Montréal, etc.), les régions voisines (Gaspésie, Côte-Nord, Saguenay), mais aussi vers le Nord-Est des États-Unis. Cependant, les infrastructures nécessiteraient des réparations et des mises à niveau préalables avant de pouvoir offrir leur plein potentiel d'intermodalité. C'est pourquoi, dans le processus de rétrocession des ports, il faut prévoir des investissements importants. Ces plaques tournantes du transport participeraient ainsi pleinement au développement régional par la reconnaissance de leur expertise et de leur emplacement stratégique (voir recommandation 11 sur l'intermodalité).

Le CREBSL tient à souligner que bien qu'il soit d'accord avec le recours au transport maritime pour la réduction des GES, il est impératif que cela ne se fasse pas au détriment de la biodiversité marine, notamment les mammifères marins dont plusieurs espèces à statut précaire fréquentent le Saint-Laurent. Le respect de meilleures pratiques de navigation pour la protection des espèces vulnérables reste donc un préalable indiscutable au développement du transport maritime courte distance.

RECOMMANDATION 12: TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

Soutenir le développement d'une structure de gestion qui assurerait la coordination du **transport maritime courte distance** vers Québec et Montréal, mais aussi le Nord-Est des États-Unis afin d'optimiser l'intermodalité dans les échanges économiques, et ce, dans le respect des bonnes pratiques de navigation pour la **protection des mammifères marins**.

5.3 Le transport ferroviaire

5.3.1 Optimisation et mise à niveau des infrastructures

Le transport ferroviaire est implanté depuis longtemps sur le territoire bas-laurentien, d'où son rôle potentiellement structurant au sein du réseau de transport, mais actuellement sous-exploité par la région. Il s'agit donc d'un élément essentiel pour favoriser l'intermodalité des transports, à condition que les infrastructures soient mises à niveau, bien entendu (voir recommandation 11 sur l'intermodalité).

Une fois cette étape réalisée, il est pertinent d'approcher les gestionnaires du réseau ferroviaire — le Canadien National (CN), par exemple — afin de discuter de la possibilité d'utiliser davantage le train au niveau régional pour le transport de marchandises et d'optimiser ses déplacements en comblant les places libres.

Dans cette même foulée, le CREBSL croit qu'on devrait faire appel à la participation des entreprises bas-laurentiennes. Pour ce faire, il serait essentiel de mettre sur pied un organisme responsable de la coordination des déplacements dans le Bas-Saint-Laurent, mais aussi vers les régions et les provinces voisines. Bien qu'importante, cette nouvelle structure se doit d'être arrimée avec les sociétés de transport ferroviaire déjà présentes sur le territoire comme la société de Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe, puisqu'il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt local (CFIL).

RECOMMANDATION 13: COORDINATION

Engager des pourparlers avec les gestionnaires du réseau ferroviaire (ex. : CN, CFIL) dans le but de favoriser le **transport de marchandises moyenne distance** (ex. : vers Montréal) de façon coordonnée avec les **régions voisines** afin d'optimiser le réseau existant.

6. AUTRES ENJEUX

6.1 Sécurité routière

La mobilité durable n'étant pas encore développée à son plein potentiel, plusieurs réalités nouvelles en découleront dans les prochaines années. La sécurité routière est donc un enjeu incontournable qui doit se retrouver au centre de la planification de la mobilité durable. Il pourrait s'agir par exemple de financement accompagnant la planification du transport des marchandises en fonction de l'horaire du transport scolaire afin d'éviter que les camions lourds traversent les zones scolaires sur les heures de déplacement des élèves. Dans un contexte de transport collectif, un appui financier serait souhaitable dans le but de sécuriser les débarcadères ainsi que d'aménager des accès piétonniers assurant la sécurité des usagers. Le transport actif, pour sa part, engendre un bon nombre d'enjeux et d'aménagements pour y répondre, décrits dans la section à cet effet. Il importe également de considérer que dans un contexte d'intermodalité, de nouveaux types de véhicules plus silencieux apparaîtront sur les routes, entraînant des enjeux nouveaux pour les utilisateurs utilisant les installations environnantes.

7. LISTE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1: COMPORTEMENTS SOUHAITABLES

Choisir des modes **pérennes et prévisibles** de financement de la mobilité qui favorisent efficacement le **changement de comportements**, c'est-à-dire qui récompensent les comportements axés sur la mobilité durable et **découragent** ceux qui font obstacle à son développement.

RECOMMANDATION 2: TAXE SUR LE CARBURANT

Augmenter le financement du transport collectif et l'appliquer automatiquement à toutes les régions du Québec, notamment via une **majoration** de la **taxe sur le carburant** (ou autre outil financier potentiel), et voir à son indexation.

RECOMMANDATION 3: PRIORITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF DANS LE PQI

Réduire significativement la part des investissements au PQI dévolue au **réseau routier**, notamment par un moratoire sur la construction de nouvelles routes, pour la rediriger vers le **transport collectif**.

RECOMMANDATION 4: ÉLECTRIFICATION EN RÉGION

Soutenir l'**électrification des transports collectifs en région** sous tous ces aspects: achat de véhicules et bornes, modification des infrastructures (ex. : garages et installations électriques), formation (ex. : conducteurs, mécaniciens, gestionnaires), etc.

RECOMMANDATION 5: ORGANISMES DE TRANSPORT DE PETITE TAILLE

Adapter les programmes d'aide financière à la **réalité des organismes et sociétés de transport de petite taille**, notamment pour ville de moins de 100 000 habitants, afin qu'ils puissent procéder eux-mêmes à l'achat et à l'opération des véhicules.

RECOMMANDATION 6: APPUI RÉGIONAL DU MTQ

Disposer **d'une ressource dédiée au transport collectif** dans les différentes directions régionales du ministère des Transports afin d'appuyer les gestionnaires des réseaux de transport (municipalités, MRC, régies intermunicipales, société de transport, etc.) pour le développement des services et les demandes de financement.

RECOMMANDATION 7: INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FERROVIAIRES

Mettre à niveau les infrastructures **ferroviaires et maritimes** afin de favoriser l'amélioration de la desserte tant au niveau ferroviaire (ex. Via-Rail) que maritime (un deuxième lien de traversier ouvert à l'année ex. Rivière-du-Loup/Saint-Siméon) pour le transport de personnes.

RECOMMANDATION 8: ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET MOBILITÉ INTÉGRÉE

Favoriser l'achat de véhicules de transport collectif permettant l'**accessibilité universelle** (plancher bas, rampe d'accès) afin de convertir progressivement la flotte pour la **mobilité intégrée** et appuyer les démarches d'implantation de cette dernière.

RECOMMANDATION 9: RÉSEAU DE MOBILITÉ ACTIVE

Assurer un **financement accru** afin de permettre aux municipalités **d'agrandir le réseau de mobilité active** (pédestre, cyclable, etc.), d'améliorer l'**environnement routier** pour le rendre favorable à celle-ci et **d'interconnecter** les voies déjà en place en vue de les arrimer avec le système de transport collectif, adapté et scolaire et les infrastructures existantes.

RECOMMANDATION 10: ADAPTATION TECHNOLOGIQUE

Adopter des mesures financières et fiscales incitant les entreprises de camionnage à **transiter vers de nouvelles technologies** (ex.: véhicules électriques, biocarburant, systèmes d'appoint électriques).

RECOMMANDATION 11: INTERMODALITÉ

Soutenir l'**intermodalité** dans le transport de marchandises, soit la transition du transport de marchandises du routier vers le maritime et le ferroviaire, notamment par l'entremise d'incitatifs financiers et de réinvestissements dans les **infrastructures portuaires et ferroviaires**.

RECOMMANDATION 12: TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

Soutenir le développement d'une structure de gestion qui assurerait la coordination du **transport maritime courte distance** vers Québec et Montréal, mais aussi le Nord-Est des États-Unis afin d'optimiser l'intermodalité dans les échanges économiques, et ce, dans le respect des bonnes pratiques de navigation pour la **protection des mammifères marins**.

RECOMMANDATION 13: COORDINATION

Engager des pourparlers avec les gestionnaires du réseau ferroviaire (ex. : CN, CFIL) dans le but de favoriser le **transport de marchandises moyenne distance** (ex. : vers Montréal) de façon coordonnée avec les **régions voisines** afin d'optimiser le réseau existant.

8. RÉFÉRENCES :

Alliance TRANSIT, 2018a. *Prochaine station, l'écofiscalité : Réduire les émissions de gaz à effet de serre en transport au Québec en tarifant adéquatement les déplacements motorisés*, 74 p. [En ligne] :

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1233551.pdf>

Alliance TRANSIT, 2018b *Investissements en transport en commun : Une comparaison entre le Québec et l'Ontario, Fiche synthèse, Budgets provinciaux 2018-2019*, 6 p. [En ligne] :

<http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2018/06/Fiche-comparative-Investissement-TC-Que%CC%81bec-vs-Ontario.pdf>

Balthazar, L., P. Morin, S. Desrosiers Gaudreau, 2019. *Consultation pour l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) : Mémoire du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent*, 25 p. [En ligne] :

http://www.crebsl.com/documents/pdf/2019/memoire_pecc_crebsl_2019-10-15.pdf

Gouvernement du Québec, 2017. *Le recours à l'écofiscalité : principes d'application*. Document du Ministère des Finances, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. 58 p. [En ligne] :

http://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Autres/fr/AUTFR_RecoursEcofiscalite.pdf

Gouvernement du Québec, 2018. *Transporter le Québec vers la mobilité : Politique de mobilité durable 2030*. 44 p. [En ligne] :

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

Ministère des Transports, 2013. *Guide à l'intention des municipalités. Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*, 56 p. [En ligne] :

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf

Morin, P., M.-H. O. D'Amours et L. Balthazar [Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent], 2017. *Électrification des transports collectifs au Bas-Saint-Laurent.*, 58 p. [En ligne] :

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/etude_electrification-tc_crebsl_web.pdf

Morin, P., P. Moubarac et B. Grégoire [Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent], 2013. *Par notre PROPRES énergie Bas-Saint-Laurent : Diagnostic énergétique régional*, 43 p. [En ligne]:

http://crebsl.com/documents/pdf/energie/diagnostic_energetique_bsl-version_finale_2013-04-10.pdf

SAAQ, 2012. *Bilan 2011: Dossier statistique*. Accidents, parc automobile, permis de conduire.

Juin 2012. 215 p. [En ligne] <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/statistiques-2011-accidents-permis-vehicules.pdf>

SAAQ, 2017. *Bilan 2016: Dossier statistique*. Accidents, parc automobile, permis de conduire. Juillet 2017. 222 p. [En ligne] :
<https://saag.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-2016.pdf>

9. ANNEXES

1. Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, 2013. Par notre PROPRES énergie *Bas-Saint-Laurent : Diagnostic énergétique régional*. 43 p. [En ligne] :
http://crebsl.com/documents/pdf/energie/diagnostic_energetique_bsl-version_finale_2013-04-10.pdf
2. Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, 2013 (dernière mise à jour : juin 2019). Par notre PROPRES énergie *Bas-Saint-Laurent : Plan d'action régional 2013-2020*. 8 p. [En ligne]: http://www.crebsl.com/documents/pdf/2019/pnpenergiebsl-plan_d_action-tableau_juin2019.pdf
3. Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, 2018. *Électrification des transports collectifs au Bas-Saint-Laurent*. 58 p. [En ligne] :
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/etude_electrification-tc_crebsl_web.pdf