



ACCÉLÉRER LE VIRAGE
Vers les transports éco-responsables

Mémoire présenté dans le cadre de
La consultation publique
sur la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable
du Ministère des transports du Québec

JUIN 2013

RÉDACTION

Brigitte Blais, analyste et adjointe aux communications scientifiques
Jules Gagné, Éco-Trans, consultant
Louise Lévesque, directrice des communications
André Bélisle, président

POUR INFORMATION :

André Bélisle, président AQLPA
T 418 642-1322 poste 223 / C 418 386-6992 / andre.belisle@aqlpa.com



Association québécoise de
lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
484, route 277
Saint-Léon-de-Standon (QC) G0R 4L0
Téléphone : (418) 642-1322
Télécopieur : (418) 642-1323
Courriel : info@aqlpa.com

Table des matières

1	Sommaire	4
1.1	Sommaire des recommandations	5
2	Présentation de l'AQLPA	7
2.1	Préoccupations de l'AQLPA dans le dossier actuel.....	7
2.2	Expertise et positionnement de l'AQLPA	8
3	Constats	9
3.1	Auto	9
3.2	Transport en commun	9
3.3	Autres modes	10
3.4	Considérations générales	10
3.5	Conclusion	11
4	Pistes de solution	11
4.1	Consolidation du réseau routier.....	12
4.2	Développement des transports en commun.....	12
4.3	Covoiturage et auto-partage	13
4.4	Objectifs de la nouvelle Politique	14
4.5	Financement favorable au transport collectif	15
4.6	Incitatifs et transfert modal.....	15
4.7	Planification des transports et aménagement du territoire	16
4.8	Augmenter l'utilisation des modes de transport actif	17
4.9	L'électrification des transports et l'environnement	18
4.9.1	Électrification des transports : quels objectifs ?	18
4.9.2	Rendre les véhicules plus écoénergétiques	19
4.9.3	Électrifier, mais pas aux dépens de la santé.....	19
4.9.4	Carburants plus propres	20
4.10	Le transport régional, rural et interurbain	20
5	Conclusion	22

1 Sommaire

L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) est un groupe écologiste qui sensibilise depuis 1982 le public aux questions liées à la qualité de l'air. L'AQLPA fait la promotion de solutions pratiques aux problèmes de pollution et gère des programmes en ce sens, notamment les programmes de recyclage de vieux véhicules (*Faites de l'air!*) et de vieux appareils de chauffage au bois polluants (CHANGEZ D'AIR!).

L'AQLPA travaille depuis de nombreuses années à réduire la pollution automobile, notamment par le recyclage de près de 53 000 vieux véhicules et l'encouragement à utiliser les transports collectifs et actifs.

L'AQLPA constate que des progrès importants ont été accomplis au cours des dernières années en matière de services et d'achalandage des transports en commun, mais que l'utilisation de l'auto-solo et les problèmes qui y sont reliés continuent d'augmenter.

Le gouvernement a fixé l'objectif ambitieux de réduire de 25% les GES et de 30 % l'utilisation du pétrole dans les transports pour 2020 (puis de 60% pour 2030). Ses objectifs requièrent des actions énergiques dans le secteur du transport routier, responsable de plus du tiers des émissions.

L'AQLPA propose donc au gouvernement du Québec **d'accélérer le virage** vers le transport éco-responsable: transport en commun, covoiturage et auto-partage, transport actif (vélo, marche), et véhicules éco-énergétiques.

Le Québec devrait notamment:

- Établir un moratoire, pour quelques années, sur la construction de nouvelles routes, en mettant l'accent sur l'entretien du réseau et sur son adaptation au transport collectif et actif;
- Fixer des objectifs ambitieux d'utilisation des modes de transport durables (transports collectifs, covoiturage et auto-partage, vélo, etc.) et de transfert modal;
- Augmenter le financement du transport en commun, en utilisant davantage les fonds fédéraux disponibles, en ne privilégiant pas les modes plus coûteux et en appuyant aussi le bon entretien des infrastructures et véhicules existants;
- Promouvoir fortement
 - L'efficacité environnementale du parc automobile - Bonus-malus, programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA) obligatoire et du parc de véhicules lourds;
 - Le développement et la commercialisation de véhicules québécois de transport collectif électriques;
 - L'utilisation de biocarburants de 2e génération.

1.1 Sommaire des recommandations

Consolidation du réseau routier

- 1) Qu'un moratoire sur le développement de nouvelles routes soit imposé, le temps d'investir dans la réfection des routes et infrastructures existantes et dans le développement du transport en commun.

Développement des transports en commun

- 2) Que la Politique de mobilité durable ait comme objectif principal le développement accéléré et durable du transport collectif;
- 3) Que le critère premier pour juger de l'efficacité du transport collectif soit la durée du déplacement du point d'origine à la destination.

Covoiturage et auto-partage

- 4) Que le développement du covoiturage et de l'auto-partage soit fortement soutenu.

Objectifs de la nouvelle Politique

- 5) Que le gouvernement vise une augmentation d'au moins 15% de l'achalandage des transports collectifs d'ici l'an 2020;
- 6) Que des objectifs individualisés par région puissent être négociés entre le gouvernement, les instances régionales et les transporteurs.

Financement favorable au transport collectif

- 7) Qu'une proportion d'au moins 30% des investissements du gouvernement québécois en transport soient consacrés aux transports en commun.

Incidatifs et transfert modal

- 8) Que le transfert modal entre l'auto et le transport en commun soit facilité par la création d'espaces intermodaux et de stationnements incitatifs;
- 9) Que la politique prévoie des incitatifs au télétravail.

Planification des transports et aménagement du territoire

- 10) Que les régions et municipalités planifient de façon intégrée leur aménagement et les transports, en tenant compte des besoins des citoyens.

Augmenter l'utilisation des modes de transport actif

- 11) Que le gouvernement du Québec appuie le développement du transport actif (vélo, marche).

L'électrification des transports et l'environnement

- 12) Que la Politique de mobilité durable confirme les objectifs d'électrification rapide des transports collectifs et que le gouvernement appuie les efforts des manufacturiers québécois de véhicules et composants électriques;
- 13) Que l'électrification des autobus soit la première priorité;
- 14) Que le gouvernement continue de subventionner l'acquisition de véhicules légers électriques;
- 15) Que le gouvernement analyse les potentiels effets sur la santé de l'électrification des véhicules considérés;
- 16) Qu'un système BONUS-MALUS soit implanté tant pour les véhicules neufs qu'usagés;
- 17) Que seul le biométhane soit autorisé au Québec.

Le transport régional, rural et interurbain

- 18) Que la Politique de mobilité durable prévoie le développement du transport collectif dans les endroits faiblement peuplés, en expérimentant des moyens peu coûteux tels de plus petits véhicules, du transport à la demande, et de l'autopartage.

2 Présentation de l'AQLPA

Fondée en 1982, l'AQLPA s'est donnée pour mission de contribuer à la protection de l'air et de l'atmosphère, à la fois pour la santé des humains que celle des écosystèmes.

Afin de réaliser sa mission, l'AQLPA :

- Assure une veille stratégique sur les questions liées à la qualité de l'air, aux changements climatiques et aux polluants atmosphériques;
- Assure une veille stratégique sur les questions liées aux transports et à l'énergie (combustibles fossiles et énergies renouvelables - consommation d'énergie);
- Sensibilise les citoyens, groupes, organismes, industries, commerces et gouvernements aux méfaits des divers types de pollution;
- Fait la promotion de stratégies et d'actions visant la réduction des polluants;
- Mobilise les intervenants autour de projets communs et rassembleurs;
- Représente et fait connaître les intérêts, les choix, les préoccupations et les positions des citoyens et groupes auprès des décideurs;
- Collabore à des accords communs;
- Participe activement à tout mandat confié par les différents paliers de gouvernements;
- Agit activement sur le terrain;
- Développe un centre de documentation et offre un service de conférences.

2.1 Préoccupations de l'AQLPA dans le dossier actuel

Organisme de protection de l'environnement au niveau national, plus spécifiquement vouée à la lutte contre la pollution atmosphérique, l'AQLPA considère comme prioritaires et urgentes toute action visant la réduction des émissions polluantes en provenance du secteur des transports routiers puisque ce dernier participe à plus de 33 % du bilan total des émissions de gaz à effet de serre (2009). La politique de mobilité durable présentement à l'étude est donc d'une grande importance pour l'AQLPA, surtout dans le contexte des objectifs du gouvernement actuel en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de notre dépendance au pétrole.

La lutte au changement climatique ainsi qu'aux autres impacts environnementaux liés à la pollution atmosphérique que sont les pluies acides et le smog passe inévitablement par une politique de mobilité durable visant, entre autres:

- La réduction de la croissance du parc automobile;
- Le retrait des vieux véhicules polluants (de 14 ans et plus);
- La réduction du nombre de kilomètres et trajets effectués en auto-solo;
- L'augmentation de l'efficacité énergétique du parc automobile;
- La croissance de l'utilisation des transports collectif et actif et l'électrification des transports.

L'AQLPA travaille depuis de nombreuses années à réduire l'utilisation de la « voiture individuelle » et à amener les propriétaires de vieilles voitures à troquer celles-ci contre le transport en commun et d'autres moyens de transport éco-responsables. Depuis 2003, par son programme *Faites de l'air!*, l'AQLPA a fait recycler près de 53 000 vieux véhicules, qui émettaient autant de pollution que 900 000 véhicules de 2004 et plus récents.

Par son programme *Faites de l'air!*, l'AQLPA a réussi le transfert modal d'environ 25 000 propriétaires de "bazous", qui n'ont pas remplacé leur véhicule. Environ 8000 participants ont remplacé de façon durable l'automobile par le transport collectif comme mode principal de déplacement.

De plus, l'AQLPA demande depuis 15 ans un PIEVA. L'organisme appuie l'idée d'un BONUS-MALUS à l'achat de véhicule, fait la promotion de l'électrification des transports ainsi que de l'utilisation du biométhane pour alimenter des véhicules.

2.2 Expertise et positionnement de l'AQLPA

L'AQLPA, contrairement à plusieurs autres intervenants, n'est pas partie des secteurs économiques directement concernés : industries de l'auto, du transport en commun, exploitants et commerçants, milieu de la construction. L'AQLPA est impliquée comme organisation écologiste à but non lucratif et gestionnaire de programmes incitatifs dans les domaines du transport et de l'environnement.

Dans le cadre de cette consultation, l'AQLPA s'appuie sur ses expertises :

- Connaissance du parc automobile québécois;
- Connaissance des programmes visant à réduire les émissions de gaz nocifs et à modifier les habitudes de transport (notamment ailleurs en Amérique du Nord);
- Connaissance et évaluation des impacts environnementaux des modes et des habitudes de transport;
- Connaissance des milieux du transport en commun, de l'automobile et du vélo par les partenariats fructueux établis dans le cadre du programme de recyclage de voitures *Faites de l'air!* et des mandats réalisés en vue du PIEVA.

L'AQLPA ne se prononcera donc pas de façon précise sur les questions techniques reliées à la Politique de mobilité durable, mais plutôt sur les questions sociales et environnementales.

3 Constats

3.1 Auto

Le nombre des véhicules et celui des déplacements en auto sont en progression constante au Québec. L'automobile particulière est nécessaire pour la majorité des ménages québécois, à cause de la configuration du territoire, de son aménagement et de la localisation des destinations de déplacements: écoles, lieux de travail, etc.

Plusieurs investissements ont été réalisés depuis 2008 dans le réseau routier québécois et l'AQLPA estime que le réseau routier du Québec est globalement adéquat, bien qu'il y ait des besoins importants en matière d'entretien. Il y a cependant une saturation des voies d'accès à Montréal, Québec et Gatineau (60% de la population québécoise).

Les autos et camions sont une source majeure de pollution (GES et gaz précurseurs de smog). Il y a des progrès en cours vers des véhicules particuliers plus propres (notamment hybrides et électriques), mais selon les tendances actuelles, on ne peut prévoir d'amélioration majeure en matière d'émissions nocives avant quelques années.

Le parc des véhicules légers (autos, camions légers, mini-fourgonnettes) n'est pas soumis à des inspections obligatoires. Les véhicules plus âgés sont par conséquent peu efficaces en termes d'émissions polluantes.

Le Québec est caractérisé par une très forte utilisation de l'auto solo. On peut cependant noter le développement récent des services d'auto-partage.

3.2 Transport en commun

Les transports collectifs sont essentiels au bon fonctionnement des grandes villes, à la fois pour limiter la congestion et pour assurer une bonne qualité de l'air. On dénote par exemple au Canada environ 165 déplacements annuels en transport collectif par habitant dans les villes de 2 millions d'habitants et plus (Montréal, Toronto et Vancouver), contre environ 60 par habitant pour les villes de 400 000 à 2 millions de population et 44 pour les villes de 150 000 à 400 000 habitants¹.

Des services de transport en commun de qualité donnent la possibilité pour les ménages de se déplacer sans posséder une auto.

¹ Source : Association canadienne du transport urbain, 2011

Le transport collectif est un mode de transport beaucoup plus propre que l'automobile en matière environnementale (GES et gaz de smog), particulièrement quand il est électrifié.

Il y a eu des améliorations importantes aux services de transport en commun avec la Politique québécoise du transport collectif depuis quelques années, ce qui a conduit à des augmentations significatives de l'achalandage. On assiste même à un début de renversement de la tendance vers l'automobile enregistré dans la 2^e moitié du 20^e siècle.

Ces améliorations ont été réalisées surtout par l'augmentation du niveau des services d'autobus et de métro existants, mais on enregistre des progrès très lents dans le développement de nouveaux services requérant des infrastructures: autobus en sites propres, liaisons sur rail, prolongements du métro.

Les véhicules de transport en commun actuels sont beaucoup plus efficaces sur le plan environnemental que les véhicules antérieurs. De plus, des véhicules et composants électriques sont en phase avancée de développement au Québec et ailleurs.

3.3 Autres modes

Les dernières années ont vu poindre le développement des pistes cyclables et du vélo comme mode de transport principal pour le travail et les études. On voit aussi depuis quelque temps le développement de politiques encourageant la diversification des modes de transport (schémas, plans et règlements d'urbanisme orientés vers le transport en commun, programmes incitatifs, "cocktail transport" et autres).

3.4 Considérations générales

On assiste actuellement à une évolution vers des véhicules électriques pour tous les modes de transport; il y a donc une opportunité pour le Québec de réduire l'importation de pétrole et de transférer la propulsion des véhicules vers l'électricité propre produite localement.

Le Québec possède des entreprises manufacturières de véhicules de transport en commun, alors qu'il y a une absence d'installations de fabrication d'automobiles; il y a donc une possibilité d'effet de levier économique important par des politiques québécoises favorisant le transport collectif, versus celles favorisant l'acquisition d'automobiles.

Enfin, on a assisté au cours des dernières années à la poursuite d'un financement favorisant les infrastructures routières et une utilisation non optimale du financement fédéral pour le transport en commun.

3.5 Conclusion

L'AQLPA constate que des progrès importants ont été accomplis au cours des dernières années en matière de services et d'achalandage des transports en commun, mais que l'utilisation de l'auto-solo et les problèmes qui y sont reliés continuent d'augmenter.

Cette situation a des impacts majeurs sur la pollution et sur la qualité de vie des citoyens; ces impacts se font surtout sentir dans les 3 grandes agglomérations urbaines du Québec, qui comptent environ 60% de la population totale, mais ils affectent aussi tous les Québécois.

4 Pistes de solution

Le gouvernement a fixé l'objectif ambitieux de réduire de 25% les émissions de GES au Québec pour 2020 et de réduire de 30% l'utilisation du pétrole dans les transports pour 2020 (puis de 60% pour 2030). Ces objectifs requièrent des actions énergiques dans le secteur du transport routier, responsable de plus du tiers des émissions.

L'avènement prochain d'autos électriques réduira la pollution, mais il ne réduira pas la congestion urbaine, qui est elle-même source de pertes économiques importantes et d'étalement coûteux. Il serait d'autre part inutile d'investir massivement dans l'expansion des voies d'accès aux villes, car cela ne fera qu'entraîner un étalement supplémentaire et la saturation reviendra rapidement.

Il paraît essentiel de poursuivre et d'intensifier les efforts gouvernementaux pour appuyer le transfert modal:

- de l'automobile vers le transport collectif et les autres modes en général (vélo, marche);
- de l'auto solo vers le covoiturage et l'auto-partage.

L'AQLPA propose donc au gouvernement du Québec **d'accélérer le virage** vers le transport écoresponsable: transports en commun, covoiturage et auto-partage, transports actifs (vélo, marche), véhicules éco-énergétiques.

4.1 Consolidation du réseau routier

L'AQLPA croit qu'il doit y avoir un « moratoire » sur le développement de nouvelles routes et autoroutes, ou même d'élargissement de routes ou d'autoroutes, sauf si cet élargissement sert au transport en commun et au covoiturage (voies réservées). Toutefois, nous encourageons la réfection des routes, autoroutes, ponts et chaussées afin qu'ils soient sécuritaires.

Plus le réseau routier se développe, plus il y a fluidité. Et plus il y a fluidité, plus il y a de voitures, recréant inévitablement, dans un laps de temps relativement court, de la congestion sur ces mêmes routes.

RECOMMANDATION

- 1) Qu'un moratoire sur le développement de nouvelles routes soit imposé, le temps d'investir dans la réfection des routes et infrastructures existantes et dans le développement du transport en commun.

4.2 Développement des transports en commun

Nous croyons que le temps de déplacement est LE déterminant #1 de l'attraction du transport en commun qui fait en sorte que la demande augmente et que la population s'approprie ce type de transport.

Le tarif peut également être un facteur incitatif à utiliser les transports collectifs s'il est compétitif par rapport au coût d'utilisation de l'automobile.

L'AQLPA croit qu'il faut prioriser l'amélioration de la desserte par autobus, car les trajets de ces véhicules sont plus flexibles à déplacer et moins coûteux que les modes "lourds". De plus, les véhicules de transport en commun sur pneus sont en évolution rapide et commencent à pouvoir concurrencer les tramways et trains légers en termes de capacité, confort et rapidité. Il existe déjà des autobus bi-articulés à grande capacité. Les systèmes de guidage des autobus sont aussi de plus en plus sophistiqués et permettront de les faire rouler à très courts intervalles, en voies propres. Enfin, il ne faut pas oublier que les nouveaux autobus seront bientôt tout aussi électriques que les systèmes sur rail.

L'AQLPA croit aussi que certains trajets méritent des transports collectifs plus rapides, étant donné le volume quotidien de personnes à transporter dans un court laps de temps. Des trajets avec un nombre réduit d'arrêts peuvent ainsi être valorisés pour raccourcir le TEMPS de déplacement entre les lieux d'origine et de destination.

L'aménagement de voies réservées et de sites propres pour les autobus est déjà bien amorcé au Québec et quelques projets phares sont déjà en place ou en développement: Rapibus à Gatineau, SRB Pie IX à Montréal et BHNS Roland Therrien à Longueuil. La nouvelle politique devrait appuyer et renforcer cette orientation.

Voici quelques idées d'actions pour appuyer le développement du transport collectif :

- Rendre le transport en commun plus attrayant que le transport routier : des tramways neufs, un projet-pilote de train suspendu à moteur-roue rapide, plusieurs autobus, des minibus, des auto-partage, vélo-partage, des taxis, etc... neufs et attrayants;
- Rendre le transport en commun plus efficace que le transport routier : Déplacements plus rapides entre des espaces intermodaux (incluant stationnements incitatifs) et les centres-villes, parcs industriels et campus scolaires.

RECOMMANDATIONS

- 2) Que la Politique de mobilité durable ait comme objectif principal le développement accéléré et durable des transports collectifs;
- 3) Que le critère premier pour juger de l'efficacité des transports en commun soit la durée du déplacement entre l'origine et la destination.

4.3 Covoiturage et auto-partage

Le Québec accuse un retard, par rapport notamment à certains états américains, en ce qui concerne l'organisation et la promotion du covoiturage. Cette alternative à l'auto-solo n'a pas fait l'objet de promotion comme d'autres options de transport.

Le covoiturage à 2 personnes divise par deux les émissions de gaz nocifs et la congestion. Compte tenu de ces impacts, l'AQLPA suggère qu'un objectif ambitieux soit fixé pour l'augmentation du covoiturage, au moins 50% pour l'an 2020, soit environ 8% par an.

Pour ce faire, diverses mesures pourraient être envisagées, notamment:

- Autoriser les voitures transportant 2 ou 3 passagers (selon la région) et plus à utiliser certaines voies réservées;
- Prévoir des zones d'embarquement de covoiturage dans les stationnements incitatifs, divisées par destination, afin que puissent s'improviser des équipes de covoiturage;
- Offrir un système de carte de membre pour assurer la sécurité des chauffeurs et automobilistes;
- Organiser des campagnes de promotion;

Pour soutenir l'objectif d'augmentation du covoiturage, les mesures suivantes pourraient être proposées :

- Des crédits d'impôt aux entreprises d'autopartage;

- L'offre d'espaces de stationnement dans des lieux publics, par les municipalités, aux entreprises d'autopartage (qui ont parfois de la difficulté à trouver des stationnements);
- Des incitatifs pour que les entreprises ayant un stationnement y accueillent une voiture d'une entreprise d'auto-partage et que l'entreprise d'accueil devienne membre corporatif afin que cette voiture puisse être utilisée par ses employés pour leurs rendez-vous d'affaire;

Les municipalités, les entreprises d'auto-partage et les entreprises ayant un stationnement suffisamment grand pourraient assumer la mise en œuvre des ces objectifs.

RECOMMANDATION

- 4) Que le développement du covoiturage et de l'autopartage soit fortement soutenu.

4.4 Objectifs de la nouvelle Politique

L'AQLPA croit que des objectifs d'offre, d'achalandage et de réduction des émissions devraient être fixés pour l'année 2020. Ces objectifs pourraient être plus ambitieux que ceux fixés dans la Politique québécoise du transport collectif (2007-2012) et l'actuel Plan d'action sur les changements climatiques (PACC 2020).

Les objectifs pourraient être les suivants:

- Niveau de service en transport en commun (+25%)
- Achalandage du transport en commun (+15%)
- Émissions de gaz à effet de serre par les véhicules (-25%)
- Émissions de polluants précurseurs de smog par les véhicules (-40%).

Des objectifs touchant les parts modales devraient aussi être fixés.

Les chiffres ci-haut sont indicatifs; ils devront évidemment être validés et appuyés. Des objectifs individualisés par région pourraient être négociés et faire l'objet d'ententes entre le gouvernement, les municipalités et les transporteurs.

L'utilisation de tels objectifs peut parallèlement servir à des campagnes de mobilisation et de promotion auprès de tous les Québécois.

RECOMMANDATIONS

- 5) Que le gouvernement vise un objectif d'augmentation de l'utilisation des transports collectifs d'au moins 15% d'ici l'an 2020;
- 6) Que des objectifs individualisés par région puissent être négociés entre le gouvernement, les instances régionales et les transporteurs.

4.5 Financement favorable au transport collectif

L'AQLPA croit que l'on doit faciliter le transfert modal de la voiture aux transports collectifs ou aux transports actifs. Et pour ce faire, les sociétés de transport doivent avoir accès à un financement adéquat.

Le temps est venu pour le gouvernement d'investir massivement dans les transports collectifs. Pour ce faire, il doit équilibrer ses budgets entre « la route » et « le transport collectif ». Le déséquilibre budgétaire actuel empêche le transport en commun de développer une offre attrayante pour un plus grand nombre d'usagers. Nous appuyons le collectif TRANSIT qui demande qu'un objectif de 30% des investissements totaux des transports soit affecté aux transports collectifs.

Sachant qu'en Ontario c'est 37% du budget qui va aux transports collectifs, il nous semble que 30% est à la fois raisonnable et INDISPENSABLE à l'atteinte des objectifs de mobilité durable.

RECOMMANDATION

7) Qu'une proportion d'au moins 30% des investissements en transport soient consacrés au transport en commun.

4.6 Incitatifs et transfert modal

Pour l'AQLPA, la seule pollution acceptable est celle qu'on **ne produit pas**. Il faut donc se doter aussi d'objectifs de réduction de la circulation. Les effets bénéfiques sont nombreux :

- Diminution de la consommation d'essence;
- Diminution de la production de GES;
- Diminution de polluants atmosphériques nuisibles à la santé;
- Diminution du temps (délai) passé sur la route;
- Diminution de l'usure de la route;
- Diminution des coûts d'entretien;
- Diminution des accidents et de la mortalité;
- Création d'emplois dans le secteur des transports collectifs;
- Si le transfert modal s'effectue au bénéfice des transports collectifs *électrifiés* : conservation des dollars québécois au Québec (plutôt que dans le pétrole étranger).

Puisque les habitudes de transport des résidents de plusieurs régions sont axées sur l'automobile, il serait intéressant :

- D'impliquer la population pour connaître leurs besoins et leur intérêt;
- D'offrir une gratuité sur une période à déterminer aux nouveaux utilisateurs, nouveaux arrivants ou aux étudiants;

- D'investir d'abord dans de petits autobus ou dans l'accréditation de taxis-fourgonnettes privés ou publics (tout en évitant la surenchère des permis comme ce fut le cas à Montréal);
- De s'assurer que l'offre de services des trajets soit régulière et rapide et que les trajets mènent vers un lieu intermodal où l'utilisateur aura une offre accrue de transport en commun pour se rendre à sa destination;
- De viser la clientèle « jeunes » d'abord afin de développer chez eux le réflexe « transport en commun »;
- D'offrir des trajets particuliers entre les résidences pour personnes âgées et les centres hospitaliers régionaux, les centres commerciaux et les marchés publics;
- Desservir les villes et villages en direction des cégeps et universités de la région, plusieurs fois par jour et en direction des plateformes intermodales;
- D'installer des plateformes intermodales équipées de stationnements incitatifs à la fois pour les voitures et pour les vélos, de voitures de type auto-partage, d'arrêts de covoiturage et d'arrêts de taxis;
- D'aménager des pistes cyclables qui mènent aux lieux intermodaux.

Il est également possible de réduire l'utilisation de la voiture, en encourageant le télétravail. Et par le fait même, la production de GES en sera d'autant diminuée (une journée de télétravail sur cinq jours de travail représente 20% de réduction des GES individuels pour les besoins du travail d'un automobiliste solo du type fonctionnaire ou employé de bureau).

RECOMMANDATIONS

- 8) Que le transfert modal entre la voiture et les transports collectifs soit facilité par l'aménagement d'espaces intermodaux et de stationnements incitatifs;
- 9) Que la Politique prévoie des incitatifs au télétravail.

4.7 Planification des transports et aménagement du territoire

Il va de soi que tout aménagement doit être précédé d'une planification, et que la planification des transports DOIT faire partie du plan d'aménagement d'origine. Dans le cas du développement de nouveaux secteurs résidentiels, industriels ou commerciaux, l'AQLPA croit que leur planification doit inclure le transport collectif et actif.

L'AQLPA croit que tout projet d'urbanisme, de développement immobilier ou routier soumis à la MRC ou à la municipalité devrait IMPÉRATIVEMENT contenir un volet Transport collectif et actif. Ce volet serait analysé par la MRC ou la municipalité qui s'assureraient de sa compatibilité avec la Politique de mobilité durable, et qui soumettrait le projet aux autorités locales, régionales ou provinciales pour approbation.

L'AQLPA croit que les régions devraient avoir à planifier leur aménagement et leurs transports en simultané ou en harmonie, de manière adaptée à leur territoire et à la population qui

l'habite. Afin que la planification du réseau routier et du transport en commun se développent en toute cohérence, la solution est le décloisonnement des deux mondes. Selon nous, on doit amener les intervenants du réseau routier à travailler de pair avec les réseaux de transport en commun.

Les municipalités devraient consulter leurs citoyens et procéder à une enquête locale « origine-destination ». Elles devraient également planifier des solutions autour des écoles, lieux de loisirs, établissements de santé et centres commerciaux, comme l'aménagement de pistes cyclables, stationnements pour vélos et de trottoirs pour les piétons.

RECOMMANDATION

10) Que les régions et municipalités planifient de façon intégrée leur aménagement et leurs transports, en tenant compte des besoins des citoyens.

4.8 Augmenter l'utilisation des modes de transport actif

Pour appuyer l'atteinte d'objectifs ambitieux de réduction de 25% des GES, il faut aussi un objectif ambitieux d'augmentation des transports actifs. Cet objectif pourrait être de 30 ou 40% pour la période 2014-2020.

Les mesures suivantes, notamment, favoriseraient l'atteinte de cet objectif :

- Poursuite du développement de pistes cyclables ou voies réservées sur des artères principales;
- Aménagement de pistes cyclables le long des écoles et centres de sports, loisirs et culture;
- Asphaltage des bordures de routes rurales (ciblées par les résidents) ;
- Aménagement de pistes cyclables en retrait des routes principales, incluant l'aménagement de ponceaux au besoin pour éviter d'avoir à traverser des ponts où roulent les voitures;
- Pistes cyclables et voies piétonnes jumelées lorsque possible, comme à Lévis;
- Installation de supports à vélos sur les autobus, aux arrêts d'autobus et aux gares de trains;
- Installation de supports à vélos près des écoles;
- Incitation à ce que les employeurs installent des supports à vélos dans leur stationnement d'entreprise;
- Incitation à ce que les employeurs offrent un vestiaire (avec douche) pour les employés qui se déplacent en transports actifs;
- Incitation à ce que les employeurs défrayent une partie ou la totalité des frais de transport en commun de leurs employés qui n'occupent pas le stationnement.

RECOMMANDATION

11) Que le gouvernement du Québec appuie le développement du transport actif (vélo, marche).

4.9 L'électrification des transports et l'environnement

4.9.1 Électrification des transports : quels objectifs ?

Il est important d'électrifier rapidement les transports au Québec pour plusieurs raisons, dont les principales sont les suivantes:

- Éliminer les GES et les gaz précurseurs de smog produits par les moteurs à combustion et les carburants fossiles;
- Remplacer le pétrole importé par de l'électricité québécoise propre beaucoup moins coûteuse;
- Profiter de notre propre marché pour développer des véhicules et composants qui pourront être exportés.

La prochaine Politique de mobilité durable devrait viser à électrifier en priorité les autobus. En effet, les autobus doivent être aussi propres que les métros et tramways qui sont déjà électriques, afin que les réseaux de transport en commun soient exemplaires. De plus, il importe de pouvoir très bientôt commercialiser des autobus électriques afin de favoriser le succès de nos fabricants (Volvo-NovaBus, Lion, TM4, et autres) sur les marchés nord-américains.

La Politique doit aussi continuer à favoriser l'électrification des voitures individuelles, en n'oubliant pas cependant que cette électrification contribuera beaucoup moins à notre économie, puisqu'il n'y a pas d'usines d'assemblage de voitures au Québec et peu de composants locaux dans les véhicules électriques actuellement.

Le gouvernement du Québec doit donc encourager la fabrication ici de certaines composantes, comme par exemple des moteurs, batteries et bornes de recharge.

L'AQLPA espère que le Québec favorisera notamment le développement, la fabrication et l'essai-pilote, ici, du monorail à moteurs-roues publicisé récemment.

La Politique devra stimuler également les entreprises et les individus à investir dans l'électrification de leur propre flotte de véhicules. Les municipalités aussi auront un signal clair pour que leurs flottes de véhicules deviennent graduellement électrifiées.

À l'échelle des véhicules individuels, des bornes de recharge rapide réparties sur le territoire seraient un premier objectif à atteindre afin de rassurer les éventuels acheteurs de voitures électriques qui craignent les pannes d'énergie.

Afin d'inciter la population à choisir des véhicules électriques, le gouvernement devrait donc continuer à subventionner les véhicules électriques et encourager le déploiement de bornes de recharge rapides.

L'aide gouvernementale en transport en commun pourrait être assujettie à des règles d'écoconditionnalité, lorsque les infrastructures sont existantes ou pourraient être déployées.

4.9.2 Rendre les véhicules plus écoénergétiques

L'AQLPA souhaite depuis longtemps l'établissement d'un système de bonus-malus lors de l'achat d'un véhicule neuf, afin d'inciter les acheteurs à choisir un véhicule moins énergivore.

Selon nous, si le consommateur doit intégrer le bonus-malus à l'achat du véhicule et non à son immatriculation, s'il est conscient de cette différence de coût et de la raison qui explique ce bonus-malus dès le magasinage de son véhicule, il sera plus susceptible de choisir un véhicule plus écoénergétique. S'il l'apprend au moment de l'immatriculation seulement, il risque d'en vouloir au gouvernement.

L'AQLPA croit que les propriétaires de véhicules usagés devraient assumer l'inspection de leur véhicule et leur mise aux normes AVANT la vente de leur véhicule. C'est le principe du Programme d'inspection des véhicules de 8 ans et plus à la revente (PIEVA).

En plus de cette mesure attendue, il serait effectivement pertinent qu'un bonus-malus soit imposé aux véhicules **usagés** puisqu'ils sont plus vieux et plus polluants que les véhicules neufs. Donc si les véhicules neufs énergivores sont imposés d'un bonus-malus, les véhicules *usagés* énergivores aussi devraient l'être, proportionnellement à leur consommation d'essence.

4.9.3 Électrifier, mais pas aux dépens de la santé

L'AQLPA souhaite attirer l'attention sur l'électrosensibilité ressentie par un nombre apparemment grandissant de personnes. Bien que l'AQLPA souhaite ardemment l'électrification des transports, celle-ci ne doit pas se faire au détriment de la santé des usagers. C'est pourquoi nous recommandons que le gouvernement du Québec évalue attentivement, à l'aide d'appareils de mesures et d'études scientifiques, les impacts possibles des composants électriques des véhicules et des systèmes de recharge sur la santé des utilisateurs, et ce, avant que ces véhicules soient déployés en grand nombre sur le territoire.

Pour ce qui est des transports individuels, nous suggérons que des tests, mesures et analyses soient faits dans les véhicules électriques pour savoir si un champ électromagnétique (CEM) significatif se trouve, par exemple, sous le siège éventuel d'un bébé ou d'un enfant, ou sous le siège du conducteur. Si oui, régler afin que les fabricants déplacent leurs batteries à moyen terme ou isolent ces sources de CEM.

Ces mesures sont à titre préventif, puisque les données s'accumulent sur la possibilité qu'il y ait des effets non-thermiques des champs électromagnétiques sur la santé. Il serait malheureux que nos transports non polluants deviennent nuisibles pour la santé, d'une autre façon.

4.9.4 Carburants plus propres

L'AQLPA croit que seul le biométhane (matières résiduelles à valoriser) devrait être autorisé au Québec afin d'éviter une compétition entre l'industrie agricole et l'industrie des transports.

RECOMMANDATIONS

- 12) Que la Politique de mobilité durable confirme les objectifs d'électrification rapide des transports collectifs et que le gouvernement appuie les efforts des manufacturiers québécois de véhicules et composants électriques;
- 13) Que l'électrification des autobus soit la première priorité;
- 14) Que le gouvernement continue de subventionner l'acquisition de véhicules légers électriques;
- 15) Que le gouvernement analyse les potentiels effets de santé de l'électrification de certains véhicules;
- 16) Qu'un système BONUS-MALUS soit implanté tant pour les véhicules neufs qu'usagés;
- 17) Que seul le biométhane soit autorisé au Québec.

4.10 Le transport régional, rural et interurbain

Dans les régions à faible densité de population où le transport en commun n'est pas organisé, l'AQLPA propose que des transports plus légers que des autobus, comme des minibus ou des minifourgonnettes, puissent desservir des routes secondaires habitées, vers des villes et villages où se retrouvent des écoles, centres de santé, bureaux administratifs et commerces.

Ces petits véhicules existent dans plusieurs pays du monde. Les gens attendent leur passage soit à un point précis (arrêt) ou n'importe où, en faisant signe au conducteur lorsque ces véhicules passent, afin qu'ils s'arrêtent pour les prendre. Il s'agit d'un heureux mélange entre un autobus et un taxi. Ces véhicules pourraient être identifiés par un symbole ou pourraient être de propriété privée ou publique, avec un permis.

De plus, certains autobus scolaires pourraient desservir certains trajets une fois le transport scolaire terminé. Ainsi, ces véhicules avec chauffeur déjà disponibles, seraient rentabilisés. De plus, ces autobus étant fabriqués au Québec, leur utilisation pourrait stimuler une industrie québécoise du transport collectif.



© Jean-Francois Brulotte
Barracieu.com
CTD - Multi-Transport 09-002
Drummondville, QC
August 23rd, 2009

L'autopartage pourrait également être intégré aux services en milieu rural. Communauto a un projet de Prêt entre personne (PEP) en développement. Ce PEP permettrait aux propriétaires de voitures de louer/partager leur véhicule avec des membres de Communauto. Si ce service prend place, il pourrait être fort utile aux villageois qui utilisent peu leur voiture et qui voudraient la partager avec d'autres personnes de leur territoire.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

18) Que la Politique de mobilité durable prévoie le développement du transport collectif dans les endroits faiblement peuplés, en expérimentant des moyens peu coûteux comme de plus petits véhicules, du transport à la demande, et de l'autopartage.

5 Conclusion

L'AQLPA en appelle à l'urgence de diminuer notre dépendance au pétrole et de **viser notre indépendance énergétique**. Au Québec, c'est en passant par **l'électrification des transports** que cet objectif sera atteint.

Le **rééquilibrage du budget** du MTQ doit permettre à ce ministère de déployer plus de véhicules de transport en commun, sans que ce ne soit nécessairement des infrastructures coûteuses, afin de mieux desservir, de manière rapide et efficace, un plus grand nombre d'usagers.

Plus de 40 ans après l'aménagement à grande échelle de structures routières au Québec, nous nous rendons compte des coûts d'entretien que suppose l'offre grandissante de routes et autoroutes. **Cessons, pour un moment, de multiplier le nombre de kilomètres par véhicule. Investissons dans le transport en commun efficace.** L'AQLPA croit qu'à long terme, sur le cycle de vie des transports collectifs choisis, l'investissement des mêmes montants d'argent déplacera un plus grand nombre de personnes et à un plus faible coût que dans le cas des routes.

Enfin, le **Québec étant un fabricant de véhicules de transport collectif** ainsi qu'un **producteur d'électricité** propre, il va de soi qu'il a tout avantage à investir dans ses propres industries. À quoi bon encourager les gens à dépenser leur argent dans des voitures construites ailleurs et dans du pétrole exploité ailleurs et polluant par-dessus le marché ?

L'AQLPA croit qu'en toute logique, le Québec doit
ACCÉLÉRER LE VIRAGE VERS LA MOBILITÉ DURABLE.

AQLPA
Saint-Léon-de-Standon
Le 25 juin 2013