



ON PASSE À L'ACTION
pour le climat!



Chantier sur le financement de la mobilité

Mémoire déposé par le

Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

28 octobre 2019

Rédigé par Jacinthe Caron

Révision : équipe et membres du conseil d'administration

Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

165 Moore, Sherbrooke, Québec

www.environnementestrie.ca

j.caron@environnementestrie.ca

819 821 4357

Présentation du Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE) est un organisme environnemental regroupant des intervenants de divers secteurs d'activités. Il a pour mission de protéger l'environnement et assurer la qualité de la vie en Estrie par des solutions concertées et des conseils avisés auprès de la population et des décideurs.

Le CREE travaille depuis plus de 15 ans sur les enjeux de la mobilité durable. En partenariat avec Vélo Québec, notamment, le CREE a proposé des plans de déplacements et des recommandations d'aménagement piétonniers et cyclistes auprès d'une quarantaine d'écoles et d'une dizaine de quartiers ou cœurs villageois dans la région. Plus récemment, le CREE a réalisé des enquêtes de déplacements auprès de municipalités sur son territoire et a lancé une vaste campagne de promotion de la mobilité durable, au cœur de laquelle se trouve la plateforme Embarque Estrie¹, un outil unique au Québec qui présente de manière cartographique les options de mobilité accessibles sur le territoire, ainsi qu'un agrégateur des sites de covoiturage, afin de faciliter les arrangements entre conducteurs et passagers. Le CREE est également membre du Centre de mobilité durable de Sherbrooke depuis sa création et participe activement aux mouvements de promotion de la mobilité durable sur le territoire estrien.

Le CREE accompagne ainsi les municipalités, institutions et entreprises soucieuses de faciliter la mobilité des citoyens, étudiants ou travailleurs qui fréquentent leurs établissements. Notre organisme souhaite devenir un partenaire du gouvernement dans la promotion de la mobilité durable sur le territoire de l'Estrie.

¹ <https://embarqueestrie.ca/>

La mobilité durable

La mobilité durable est un enjeu qui concerne l'ensemble de la région de l'Estrie. En milieu plus urbain, la mobilité durable répond principalement à des problèmes de congestion, de gestion des espaces de stationnement et de pollution. En milieu plus rural, elle répond au besoin (grandissant) de déplacement de personnes ne pouvant ou ne souhaitant pas conduire ou posséder une voiture individuelle. Or, la faible densité globale du territoire estrien fait en sorte que les systèmes proposés actuellement manquent d'efficacité pour répondre aux besoins variés des citoyens. Ainsi, ils sont le plus souvent délaissés au profit de la possession de voitures individuelles, parfois au nombre de deux, trois, quatre par ménage. Un financement adéquat motiverait davantage de citoyens à s'intéresser aux différentes options de transport qui leur sont accessibles.

Et côté financement, plusieurs solutions sont proposées par les différents groupes d'intérêt depuis de nombreuses années. Avec les engagements municipaux face à l'urgence climatique, les marches pour le climat et le Pacte pour la transition, c'est le moment ou jamais d'appliquer des mesures, qui ont longtemps été vues comme impopulaires, mais qui sont aujourd'hui en parfaite adéquation avec les revendications de centaines de milliers de québécois. Pensons par exemple au pouvoir municipal d'ajouter une taxe de 1 à 3 sous sur le prix de l'essence à la pompe, ce qui serait une source de financement très bénéfique pour nos sociétés de transport locales. Est-ce qu'un ensemble de municipalités québécoises seraient prêtes à donner le coup et le faire en même temps ?

Le présent mémoire présente succinctement les recommandations du CREE face à cinq grandes orientations visant à faciliter le financement de la mobilité durable et l'adoption de divers modes de transport par la population :

- bâtir un climat de confiance et de transparence avec les citoyens ;
- communiquer davantage et encore plus pour responsabiliser les citoyens ;
- se servir de l'aménagement du territoire et impliquer les partenaires municipaux ;
- instaurer des solutions de type « utilisateur-payeur » ;
- responsabiliser les institutions et les entreprises.

Bâtir un climat de confiance et de transparence avec les citoyens

Plusieurs Québécois ont perdu confiance dans la gestion financière des fonds dédiés à l'environnement². Les municipalités et le gouvernement du Québec ont tout intérêt à démontrer leur intention claire d'utiliser les fonds dédiés à l'environnement pour augmenter la part modale des options de transport autres que l'auto-solo (et pour les autres mesures environnementales). Pour sentir que leur investissement compte, les Québécois veulent pouvoir profiter des résultats, c'est-à-dire, avoir accès à des options de transport sécuritaires, confortables, efficaces et adaptées aux contextes urbains et ruraux.

Nos recommandations :

- **Présenter des plans d'action avec des objectifs précis, des actions chiffrées et datées** – à court terme - pour que la population ciblée par le financement de la mobilité voit les fonds distribués au bon endroit (ex. cible : 40% des fonds du FORT dédiés au transport collectif dès 2020 ; 1 milliard \$ dédiés à l'entretien du réseau de pistes cyclables avec distribution claire des fonds par région, etc.).
- **Instaurer une plus grande transparence** pour augmenter la confiance du public, qui est cruciale.

² <https://www.ledevoir.com/politique/quebec/543927/un-rapport-accablant-sur-la-gestion-du-fonds-vert>



Communiquer davantage et encore plus pour responsabiliser les citoyens

Nous croyons qu'une partie très importante de la population qui vit en dehors des grands centres urbains n'est pas consciente de l'impact de ses choix de déplacement et encore moins des options de transport qui pourraient remplacer l'auto-solo et la possession d'un ou de plusieurs véhicules. Il s'agit ici de s'attaquer au changement de mentalités très fortement établies, dans un environnement au « tout à l'auto ».

Nos recommandations :

- **Planifier une campagne d'information et de promotion majeure de la mobilité durable** afin d'accompagner toutes les mesures gouvernementales ou locales ciblant la mobilité durable.
- **Instaurer des mesures concrètes en mobilité durable en amont de toute nouvelle forme de taxation**, afin de faciliter leur acceptation et de donner aux citoyens le véritable choix de la mobilité durable (et non seulement le choix de payer !).

L'aménagement du territoire et le rôle des partenaires municipaux

Les municipalités et MRC se trouvent au cœur des enjeux de mobilité, à la fois parce qu'elles sont responsables de l'aménagement de leur territoire et responsables d'offrir un service de transport en commun accessible sur des territoires urbanisés parfois fortement étalés et faiblement densifiés. L'aménagement du territoire joue notamment un rôle important dans la mobilité active, une composante importante de la mobilité durable. La mobilité active cible les plus petites distances, celles qui peuvent ou doivent être parcourues sans voiture, par exemple, le premier et le dernier 400 m avant de joindre un transport collectif. Or, les MRC et municipalités peuvent manquer de ressources pour aborder les enjeux de la mobilité et pour se responsabiliser face à son financement. Un accompagnement des municipalités vers un financement plus autonome de la mobilité durable sur leur territoire serait une façon de réduire le fardeau du gouvernement provincial.

Nos recommandations :

- Accompagner les municipalités dans **la réalisation de plans de mobilité durable**, à l'instar des plans de réduction des GES élaborés il y a quelques années.
- Développer une **stratégie d'accompagnement des municipalités** pour les aider à mettre sur pied des projets structurants et susceptibles d'être financés par des fonds existants ou potentiels.
 - **Accompagner les municipalités vers les sources de financement** pour des voies cyclables sécuritaires, des trottoirs, des passages pour piétons, des feux de circulation privilégiant la mobilité active, qui sont toutes des mesures nécessaires pour encourager les déplacements actifs (ex. Climat municipalité ou Fonds municipal vert).
 - Proposer aux municipalités des **modèles de fonds de développement de nouveaux quartiers**, incluant des frais de mutation plus élevés dans les secteurs situés en dehors du périmètre d'urbanisation, ou, une taxe d'amélioration locale.
 - Encourager, **par le biais d'un mouvement panquébécois**, les municipalités du Québec d'utiliser leur pouvoir d'ajouter une taxe (ex : 1 à 3 sous) sur le prix de

l'essence à la pompe. En le faisant tout en même temps, on évite que les citoyens choisissent les stations d'essence moins taxées.

D'autre part, nous avons constaté à travers nos projets que les communications entre le ministère des Transports du Québec et les municipalités pourraient être plus efficaces afin d'arrimer la planification d'aménagements pour le transport actif à même la planification des grands chantiers routiers (autoroutes, routes provinciales et échangeurs) qui passent dans ou à proximité des milieux urbains et des cœurs villageois.

Nos recommandations :

- **Identifier avec les municipalités les opportunités d'aménagements avant que les devis d'autoroutes et de routes soient élaborés** par le ministère des Transport.
- **Prévoir un délai suffisant** pour permettre aux municipalités d'intégrer les travaux dans leur planification budgétaire.

Instaurer des solutions de type « utilisateur-payeur »

Le citoyen demeure maître de son choix de posséder un véhicule, énergivore, économique ou électrique, ou de ne pas en posséder. Ainsi, **passer par l'immatriculation des véhicules de promenade, à des fins d'usage personnel, est une façon intéressante de faire payer directement les utilisateurs en lien avec leurs choix de consommation** qui sont en adéquation ou non avec les politiques de mobilité durable et de protection de l'environnement.

Un pas dans cette direction a déjà été fait : les droits d'immatriculation des véhicules de promenade sont plus élevés pour les véhicules à fortes cylindrées. Or, dans sa forme actuelle, seuls les véhicules très polluants sont visés par la mesure. Si le Québec veut véritablement voir un transfert vers l'électrification des véhicules de promenade, la mesure doit être plus agressive et cibler l'ensemble des véhicules qui ne sont pas éco-énergétiques.

Nos recommandations :

- Revoir le système pour **que le « tarif de base » du droit d'immatriculation s'applique uniquement pour les véhicules électriques ou à très faible émission et augmenter le tarif pour les fortes cylindrées** : frais supplémentaire à partir des moteurs de 2 litres et avec une progression exponentielle des frais pour très fortes cylindrées.
- À l'instar de Montréal et d'autres grandes villes, **imposer un frais supplémentaire pour le transport en commun** (>30\$, dans tous les territoires des municipalités offrant un service de transport en commun) à même le droit d'immatriculation. Ceci pourrait encourager les plus petits services de transport à investir dans l'amélioration de leur efficacité. Dans certaines MRC, un tel financement pourrait avoir un impact considérable : 15 000 permis sur le territoire X 10 \$ de taxe au transport collectif = 150 000 \$ /an supplémentaire pour le transport collectif régional.
- **Instaurer une contribution pour le financement du réseau de transport actif** à même le droit d'immatriculation.
- **Surtaxer l'achat d'un 2e et d'un 3e véhicule** à une même adresse dans les municipalités où un système de transport en commun adéquat est accessible. A court terme, cette



recommandation vise seulement les villes munies d'un service de transport en commun adéquat; cette mesure pourrait ne pas être réaliste dans la majorité des municipalités rurales où les options en mobilité durable sont encore loin d'être adaptées aux besoins.

- **Faire en sorte que les fonds soient distribués de façon équitable dans les régions où ils ont été collectés**, afin de viser l'amélioration de l'offre de service partout au Québec.

Responsabiliser les institutions et les entreprises de 50 employés et +

Les institutions et les entreprises doivent jouer un rôle dans la mobilité durable, considérant qu'une grande majorité d'automobilistes utilise la voiture principalement pour se rendre au travail ou aux études³. Les institutions et les grandes entreprises ont en leur sein un bassin de citoyens intéressant pour le covoiturage, l'organisation de systèmes de navette, l'auto-partage, la négociation d'ententes de tarifs spéciaux pour l'autobus « boulot-bus » ou même pour la promotion du transport actif (selon où elle se situe). Elles sont en mesure de communiquer avec les employés ou les étudiants, mener des enquêtes de déplacement, proposer des solutions et imposer des tarifs. Une solution au financement de la mobilité durable peut être de transférer une partie du rôle à ces entreprises et institutions, soit en leur demandant de réaliser et mettre en action un plan de mobilité durable avec des cibles de réduction de l'auto-solo, soit en leur imposant des frais liés à la mobilité.

Nos recommandations :

- Prévoir des **crédits d'impôt pour les entreprises qui ont élaboré un plan de mobilité durable** et qui ont fait des investissements pour sa mise en œuvre⁴.
- Exiger des entreprises et institutions **une reddition de comptes** annuelle sur l'avancement de la mise en œuvre d'un plan de mobilité durable⁴.
- Prévoir une **taxe municipale sur tous les espaces dédiés aux stationnements** (et normes environnementales à respecter) dont les fonds seront transférés vers un fonds local pour la mobilité durable.

3

https://s3.cloud.actigraph.com/sts/upload/Publications/EnqueteODSherbrooke2012_FaitsSaillants_vFinale_20150223.pdf?AWSAccessKeyId=sts&Expires=1571263199&Signature=%2Bw3tm42osAiUg3A1ZoN8i7iK0xA%3D

⁴ Une organisation externe, comme le Conseil régional de l'environnement, pourrait être mandatée par le gouvernement pour vérifier ou valider la rigueur des plans des entreprises et du suivi annuel de leur mise en œuvre.



En conclusion

Le CREE est conscient que nos recommandations demandent une forte dose de courage politique, tant de la part du gouvernement provincial que des municipalités. Un pourcentage important de la population sera confronté à des choix difficiles, c'est-à-dire, celui de payer plus cher pour maintenir des habitudes non compatibles avec la mobilité durable ou celui d'apporter des changements majeurs à ses comportements relatifs aux déplacements. Nous sommes d'avis que la mobilité durable nécessite un investissement majeur en temps et en argent, mais néanmoins nécessaire pour assurer la vitalité des petites municipalités, la santé des personnes et de l'environnement, l'accès aux services et à l'emploi aux personnes ne possédant pas de voiture, un investissement qui ne pourra qu'être gagnant pour la qualité de vie et de l'environnement des citoyens.

Résumé des recommandations

Bâtir un climat de confiance et de transparence avec les citoyens

- Présenter des plans d'action avec des objectifs précis, des actions chiffrées et datées.
- Instaurer une plus grande transparence pour augmenter la confiance du public.

Communiquer davantage et encore plus pour responsabiliser les citoyens

- Planifier une campagne d'information et de promotion majeure de la mobilité durable.
- Instaurer des mesures concrètes en mobilité durable en amont de toute nouvelle forme de taxation.

Se servir de l'aménagement du territoire et impliquer les partenaires municipaux

- Accompagner les municipalités dans la réalisation de plans de mobilité durable.
- Développer une stratégie d'accompagnement des municipalités pour les aider à mettre sur pied des projets structurants : répondre aux programmes de financement, développer des nouveaux modèles de financement.
- Identifier avec les municipalités les opportunités d'aménagements avant que les devis d'autoroutes et de routes soient élaborés par le ministère des Transports.
- Prévoir un délai suffisant pour permettre aux municipalités d'intégrer les travaux dans leur planification budgétaire.

Instaurer des solutions de type « utilisateur-payeur »

- Revoir le système pour que le « tarif de base » d'immatriculation de véhicules personnels s'applique uniquement pour les véhicules électriques ou à très faible émission et augmenter le tarif pour les fortes cylindrées.
- Imposer un frais supplémentaire pour le transport en commun dans les droits d'immatriculation
- Instaurer une contribution pour le financement du réseau de transport actif à même les

droits d'immatriculation.

- Surtaxer l'achat d'un 2e et d'un 3e véhicule à une même adresse dans les municipalités où un système de transport en commun adéquat est accessible.
- Faire en sorte que les fonds soient distribués de façon équitable dans les régions où ils ont été collectés.

Responsabiliser les institutions et les entreprises

- Prévoir des crédits d'impôt pour les entreprises qui ont élaboré un plan de mobilité durable et qui ont fait des investissements pour sa mise en œuvre.
- Exiger des entreprises et institutions une reddition de comptes annuelle sur l'avancement de la mise en œuvre d'un plan de mobilité durable.
- Prévoir une taxe municipale sur tous les espaces dédiés aux stationnements (et normes environnementales à respecter) dont les fonds seront transférés vers un fonds local pour la mobilité durable.