

Québec, le 21 juin 2013

Consultation mobilité durable
Ministère des Transports
Direction du transport terrestre des personnes
700, boulevard René-Lévesque Est, 25^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet: Consultation sur la Politique de mobilité durable

Madame, Monsieur

Par la présente, la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) souhaite faire part de commentaires généraux sur le projet de politique dont il est question en objet.

Dans le cadre de sa mission, la Sodes voit à la protection et à la promotion des activités économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent dans une optique de développement durable. Aussi, nous sommes conscients que la *Politique québécoise de mobilité durable* que le gouvernement souhaite adopter concerne essentiellement les acteurs du domaine du transport terrestre. Il nous apparaît cependant primordial, compte tenu des objectifs poursuivis, d'attirer votre attention sur certains éléments.

1) Planifier, développer et gérer de manière intégrée le système de transport

La nouvelle politique souhaite mettre de l'avant une approche intégrée de la planification, du développement et de la gestion du système de transport. Il s'agit, selon nous, d'une résolution méritoire. Elle nous semble cependant incomplète puisque l'approche intégrée ne concerne que le transport terrestre de personnes. La congestion routière est attribuable à la dépendance des individus envers l'automobile, certes. Mais elle est aussi due à une multiplication de camions légers et lourds sur les routes du Québec, véhicules dédiés aux transports des marchandises. Une planification intégrée et efficace de nos transports se doit de tenir compte de cette réalité.

2) Les émissions de GES

Selon l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) produit depuis 1990 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec, en 2010, était celui du transport. À lui seul, le transport routier représentait 78,4 % des émissions du secteur du transport, soit 33,3 % des émissions totales de GES¹.

De plus, entre 1990 et 2010, les émissions de GES du secteur des transports ont augmenté, et ce, principalement à cause du transport routier. L'analyse de ces émissions révèle que les plus importantes augmentations se situent du côté des camions légers (+ 105,6 %) et des véhicules lourds (+ 87,7 %)². Ces hausses sont liées à l'accroissement du nombre de ces véhicules sur les routes, depuis 1990³.

La catégorie des camions légers comprend les minifourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les minicamionnettes et peuvent donc être associés au transport de personnes. Par contre, lorsque l'on décompose cette catégorie par type d'utilisation, l'on constate qu'environ 25% de la flotte est utilisée à des fins commerciales et représente alors 7,3% des émissions du secteur du transport routier. En additionnant la part du secteur attribuable aux émissions produites par les camions lourds (31,1%), nous pouvons affirmer que les émissions de GES associés au transport routier de marchandises s'élèvent à près de 40% de l'ensemble des émissions du secteur.

Nous sommes d'avis que les politiques et programmes mis de l'avant par le gouvernement du Québec ne doivent pas s'adresser essentiellement au transport de personnes par voie terrestre. Ici encore, il s'avérerait bénéfique de prendre en compte le système de transport dans son ensemble, d'une manière intégrée et intégrale.

3) Intégrer la planification des transports et l'aménagement du territoire

La nouvelle politique visera à assurer une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des systèmes de transport. Cette planification ne doit pas se faire au détriment des systèmes déjà en place et dédiés au transport de marchandises.

¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (2013), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2010 et leur évolution depuis 1990, Québec*, ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, p. 6.

² Idem, p. 13

³ Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2011 : accidents, parc automobile et permis de conduire, 2012. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12012003.pdf>. Consulté le 20 juin 2013.

L'industrie maritime et portuaire joue un rôle essentiel dans l'économie du Québec. Elle constitue une composante essentielle d'une chaîne logistique de transport qui dessert les entreprises du Québec tout autant que de l'Amérique du Nord. Cette chaîne logistique représente un véritable corridor de commerce qui ouvre le territoire du Québec mais aussi tout le cœur industriel du continent aux marchés outre-mer. Les ports ont aussi un impact sur les axes de transport terrestres (routier et ferroviaire) qui doivent les desservir de façon efficace.

La planification du territoire est certainement le principal outil permettant d'atteindre cette efficacité. Il faut toutefois s'assurer que les enjeux reliés au développement des infrastructures portuaires intermodales, qui dépassent souvent les considérations locales, soient pris en compte lors de l'élaboration de la *Politique québécoise de mobilité durable*.

Recommandations

Nous désirons présenter quelques recommandations afin que les préoccupations soulevées ci-haut soient davantage prises en compte dans le processus actuel de consultation :

- Établir une politique de mobilité durable intégrée, prenant en compte les usages (transport de personnes et de marchandises) et tous les modes (ferroviaire, maritime, routier);
- S'assurer que les autorités régionales et locales prennent en compte, dans leurs documents de planification, l'organisation du transport terrestre en incluant le trafic lourd desservant les sites portuaires, qu'il soit routier ou ferroviaire;
- S'assurer que les autorités locales et régionales prennent en compte les besoins à long terme en matière d'espaces portuaires et d'accès portuaires (routier ou ferroviaire) dans leurs documents de planification.

En conclusion, nous espérons que ces commentaires seront utiles. Soyez assurés, Madame, Monsieur, de notre sincère collaboration.



Nicole Trépanier
Présidente