



# Comité de suivi de la Politique de mobilité durable 2030

+  
Constats et recommandations

Forum annuel de suivi de la PMD - 26 mars 2021

# Mandat du Comité de suivi de la Politique de mobilité durable (CSPMD)



- + **Co-crédation de la PMD** avec la contribution de la société civile regroupant un large spectre d'organisations
- + Depuis la sortie de la PMD :
  - + Informer les organisations membres sur les avancées de la PMD tout en recueillant leurs **besoins prioritaires**
  - + Contribuer au succès et au suivi de sa **mise en œuvre**
  - + Assurer une **veille** sur les innovations en matière de mobilité et de transport
  - + Organiser avec le MTQ le **Forum annuel de la PMD**

# L'année 2020 : une année « extraordinaire » pour la mobilité

- + **Contexte extraordinaire** > Les conséquences importantes de la pandémie sur la mise en œuvre de la PMD
- + **Solution extraordinaire** > La relance économique, moment charnière pour accélérer la mise en œuvre de la PMD
- + **Volonté gouvernementale de placer la mobilité durable au cœur de la relance économique**, via notamment les moyens suivants :
  - + Arrimage entre le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) et la PMD
  - + Cible d'équilibrer les investissements entre le transport collectif et le réseau routier inscrite au PEV 2030
  - + Conversation nationale sur la Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires
  - + Aide d'urgence au transport collectif urbain et régional
  - + Déploiement de flottes de vélos en libre-service
- + **Volonté du ministère des Transports de travailler avec les acteurs du milieu**
- + **Défis pour la prochaine année :**
  - + Le ciblage des mesures les plus structurantes de la PMD (conception et suivi des indicateurs)
  - + La communication gouvernementale, plus que jamais nécessaire pour faire la promotion de la PMD et des changements comportementaux
  - + Une offre accrue d'options de mobilité auprès des clientèles pour qui l'accès aux modes de transport durable est difficile
  - + La nécessité de poursuivre l'approche réduire-transférer-améliorer

# Général



# Constats du CSPMD

- + Besoin de mobiliser les partenaires et le grand public et d'accélérer les changements comportementaux
- + Besoin d'allouer davantage de ressources à la mise en place et au suivi des programmes de la PMD
- + Besoin d'adapter le cadre réglementaire et le modèle d'affaires du transport interurbain

# Recommandations du CSPMD

1. Déployer une **stratégie de mobilisation et de communication visant les changements comportementaux des partenaires et du grand public**
2. Fournir au MTQ les **ressources humaines et financières nécessaires** pour mettre en place tous les programmes annoncés et à venir
3. Revoir **le cadre réglementaire et le modèle d'affaires du transport interurbain** et trouver des solutions durables avec l'aide d'experts du milieu

# Financement



# Constats du CSPMD

- + Plus de transparence sur l'état des revenus et des dépenses améliorera l'adhésion aux nouvelles sources de financement.
- + En raison de l'abolition de la règle d'allocation du 2/3 des recettes du marché du carbone au secteur des transports et les tendances actuelles en mobilité, de nouvelles sources de financement sont nécessaires.
- + Le fardeau financier est plus lourd pour les municipalités et les usagers et usagères pour financer l'exploitation des réseaux de transport collectif.
- + Il est nécessaire d'adapter les critères des programmes de financement du transport rural et régional et du transport adapté.

# Recommandations du CSPMD

1. **Indexer et élargir les sources existantes de financement** qui n'ont pas été majorées depuis longtemps et **déployer de nouvelles sources de financement** avec les recettes investies dans toutes les régions du Québec, dans une perspective de gestion de la demande
2. Diffuser le **cadre financier global des revenus et des dépenses de la mobilité** (gouvernement du Québec, municipalités, CDPQ Infra, etc.), avec le portrait d'aujourd'hui et les projections à court et à moyen termes, et diffuser aux acteurs de la mobilité les **conclusions du rapport du Chantier de financement de la mobilité** lorsqu'elles seront disponibles
3. Maintenir le **soutien financier à l'exploitation des réseaux de transport collectif** minimalement au niveau prépandémique pour ne pas réduire le niveau de service offert à la population

# Recommandations du CSPMD

4. **Réformer la situation du « deux poids deux mesures »** dans le financement des réseaux de transport routier et collectif, en particulier pour l'exploitation
5. Revoir, avec l'aide d'experts du milieu, les critères d'attribution des programmes de **financement du transport collectif rural et régional et du transport adapté**, et mieux les arrimer aux autres ministères
6. Déterminer les **sommes nécessaires et disponibles pour l'électrification des transports et leur répartition** selon les ministères, organismes et sociétés d'État

# Indicateurs

A colorful illustration depicting a business analytics environment. In the center, a large computer monitor displays a dashboard with various icons and charts. A man in a red shirt stands to the left of the monitor, holding a large red magnifying glass over the screen. Another man in a red shirt stands to the right, pointing at the dashboard. A woman in a red top and black skirt stands to the right, working on a laptop. A person in an orange vest is sitting on top of the monitor, also working on a laptop. The background features a target with an arrow, gears, and stylized leaves in blue, orange, and red. The word "Indicateurs" is written in white text across the middle of the image.

# Constats du CSPMD

- + La pandémie a ralenti les travaux de mise sur pied d'une stratégie de collecte de données et d'évaluation de la contribution des mesures de la PMD à ses grandes cibles.
- + Plusieurs politiques gouvernementales contribueront à l'atteinte des objectifs de la PMD. Le MTQ s'est engagé à inclure cette contribution dès son prochain bilan annuel.
- + Il n'y a pas encore d'analyse de la rentabilité sociale des choix d'investissements publics en mobilité, une voie nécessaire pour répartir judicieusement les recettes du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC).

# Recommandations du CSPMD

1. Travailler à l'élaboration, à l'évaluation et au suivi des **indicateurs de la PMD**, avec l'aide d'experts du MTQ, de ses partenaires et des membres du Comité de suivi
2. Poursuivre l'**arrimage de la PMD et de ses programmes avec les autres politiques gouvernementales**, notamment pour favoriser la cohérence des mesures visant l'intermodalité
3. Adopter une **méthodologie gouvernementale d'évaluation de l'ensemble des coûts et des bénéfices** pour guider les choix d'investissements publics en mobilité

# Données – Intermodalité



# Constats du CSPMD

- + Le CSPMD appuie les efforts du MTQ dans sa stratégie de collecte de données. L'enquête Origine-Destination nationale est attendue pour 2022 selon le plan d'action de la PMD.
- + Le déploiement de systèmes cohérents, notamment avec l'initiative de création d'un corridor intelligent du gouvernement du Québec, est fondamental pour améliorer l'efficacité du déplacement des marchandises.

# Recommandations du CSPMD

1. Mener à terme le travail d'élaboration de la stratégie de collecte de données entamé par le MTQ pour réaliser rapidement l'**enquête Origine-Destination nationale**
2. Doter le Québec d'un **cadre de référence normalisé en matière de collecte de données** et soutenir le **développement de banques de données** permettant d'obtenir, en temps réel, des informations sur le trafic maritime et les marchandises transportées/transbordées ainsi que des données sur les autres acteurs de la chaîne logistique (ex. : Cargo2AI et le Système d'information maritime)
3. Soutenir le **déploiement de systèmes** ayant pour objectif d'utiliser les données recueillies pour tous les modes de transports afin d'améliorer l'efficacité du déplacement de la marchandise et ainsi réduire son empreinte environnementale



Aménagement

# Constats du CSPMD

- + Plusieurs territoires ont déjà commencé l'élaboration d'un plan de mobilité durable.
- + L'abandon par Transition énergétique Québec du Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie et du Programme de soutien au développement durable des collectivités - Volet promoteur immobilier, devrait être compensé.
- + La localisation des édifices publics constitue un levier prioritaire pour favoriser la consolidation des milieux de vie.
- + Il est nécessaire d'intégrer systématiquement des aménagements sécurisant les transports actifs sur les routes sous sa responsabilité, qui traversent le cœur des villages et des milieux de vie.
- + Il est nécessaire d'intégrer la planification de l'aménagement du territoire et des transports.

# Recommandations du CSPMD

1. Commencer rapidement le **processus d'élaboration des plans de mobilité durable intégrée** (PMDI) au palier municipal pour éviter de dédoubler le travail et mettre en place un programme de soutien financier
2. Remettre en place un **programme majeur de développement de milieux de vie durables**
3. Accélérer la mise en place de la directive définissant la **localisation des édifices publics**
4. Inclure l'**aménagement de trottoirs et de voies cyclables** sur les routes de juridiction provinciale à même les responsabilités et les budgets du MTQ dans les territoires urbanisés



# MaaS

# Constats du CSPMD

- + Il existe actuellement peu de connaissances sur les bénéfices du MaaS (Mobility as a Service) et les moyens mis en place pour le déployer.
- + Aucune reddition de compte publique n'a été faite jusqu'à maintenant sur l'avancement des projets du MaaS.
- + Les territoires doivent obtenir du soutien financier et de l'accompagnement pour déployer un MaaS.
- + Contrairement à plusieurs territoires modèles dans le monde, il n'existe pas de feuille de route pour déployer le MaaS au Québec de façon concertée sur le territoire.

# Recommandations du CSPMD

1. Lancer des **projets pilotes pour soutenir les champions du MaaS**, avec l'objectif, d'ici 2022, d'implanter deux MaaS dans une ville desservie par une société de transport et deux MaaS dans un territoire avec ou sans société de transport
  
2. Mettre en place la **feuille de route ambitieuse du MaaS** développée en 2020 par Propulsion Québec, l'ATUQ et l'ARTM, de concert avec les sociétés de transport, les organisations de la mobilité active et partagée, ainsi que plusieurs opérateurs privés et OBNL afin d'encadrer l'accélération du déploiement des nouvelles mobilités. S'y trouveraient :
  - A) la **vision gouvernementale** (objectifs et principes);
  - B) les **indicateurs cibles** permettant de mesurer le succès de cette vision, en particulier la réduction de la dépendance à un véhicule privé;
  - C) les **moyens légaux, réglementaires, financiers et ceux relatifs à la gouvernance** mis en place pour atteindre les indicateurs cibles;
  - D) l'arrimage avec le **Plan des systèmes de technologies de l'information**, les **programmes de financement de la mobilité** et les **acteurs privés**.



Merci

+