

Planifier la mobilité durable à l'échelle des territoires

Les plans territoriaux de mobilité durable (PTMD)

Alain Rajotte

Service du développement durable
alain.rajotte@mtq.gouv.qc.ca



Plan de présentation

1. Un contexte propice à la planification
2. Tendances et facteurs déterminants
3. Les PTMD
4. Conclusion

1. Un contexte propice à la planification

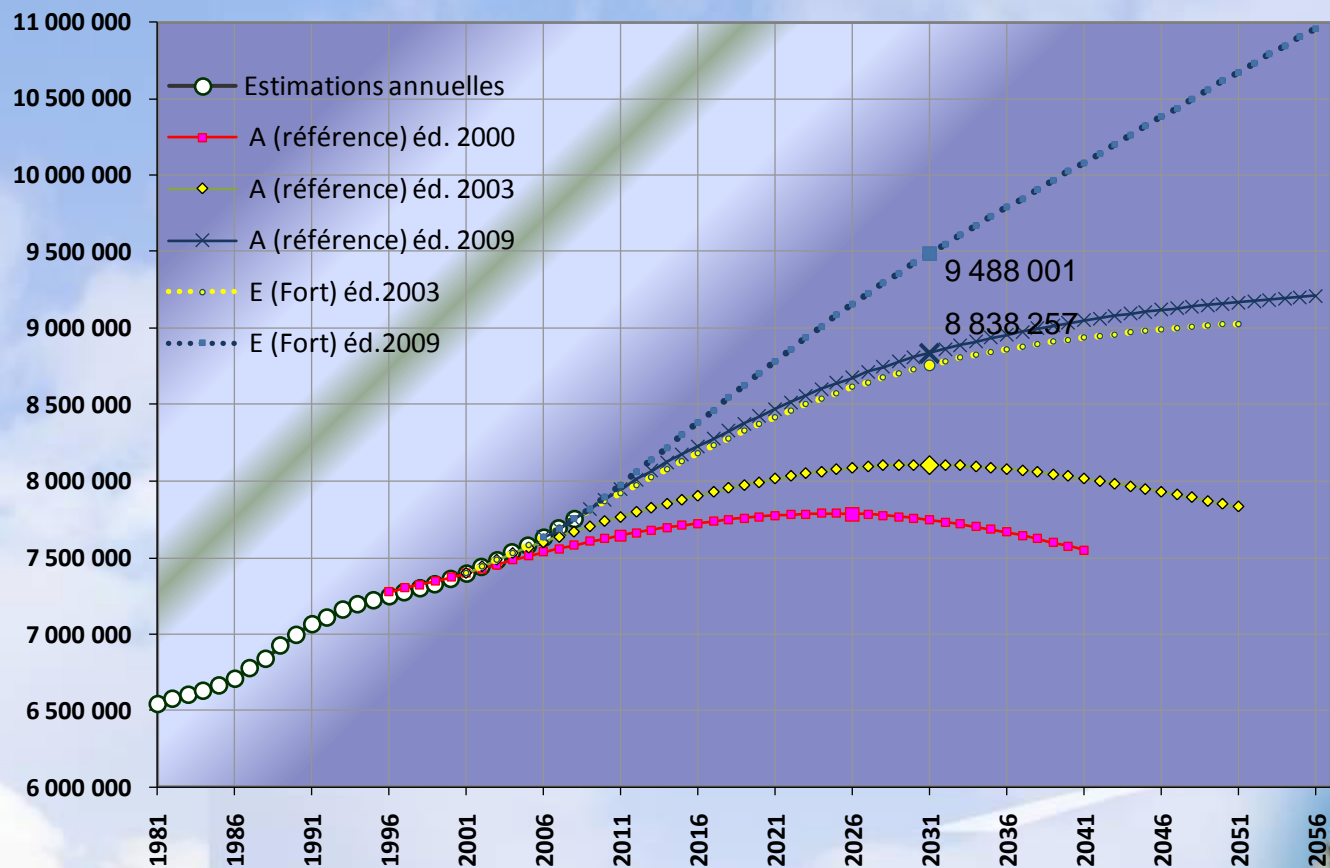
Quelques faits marquants

- Adoption de la Loi sur le développement durable
- Adoption de la Stratégie gouvernementale de développement durable
- Plan d'action sur les changements climatiques
- Renouvellement des politiques gouvernementales et ministérielles
- Le rapport du Vérificateur général du Québec sur la planification des transports et de l'aménagement dans la région de Montréal



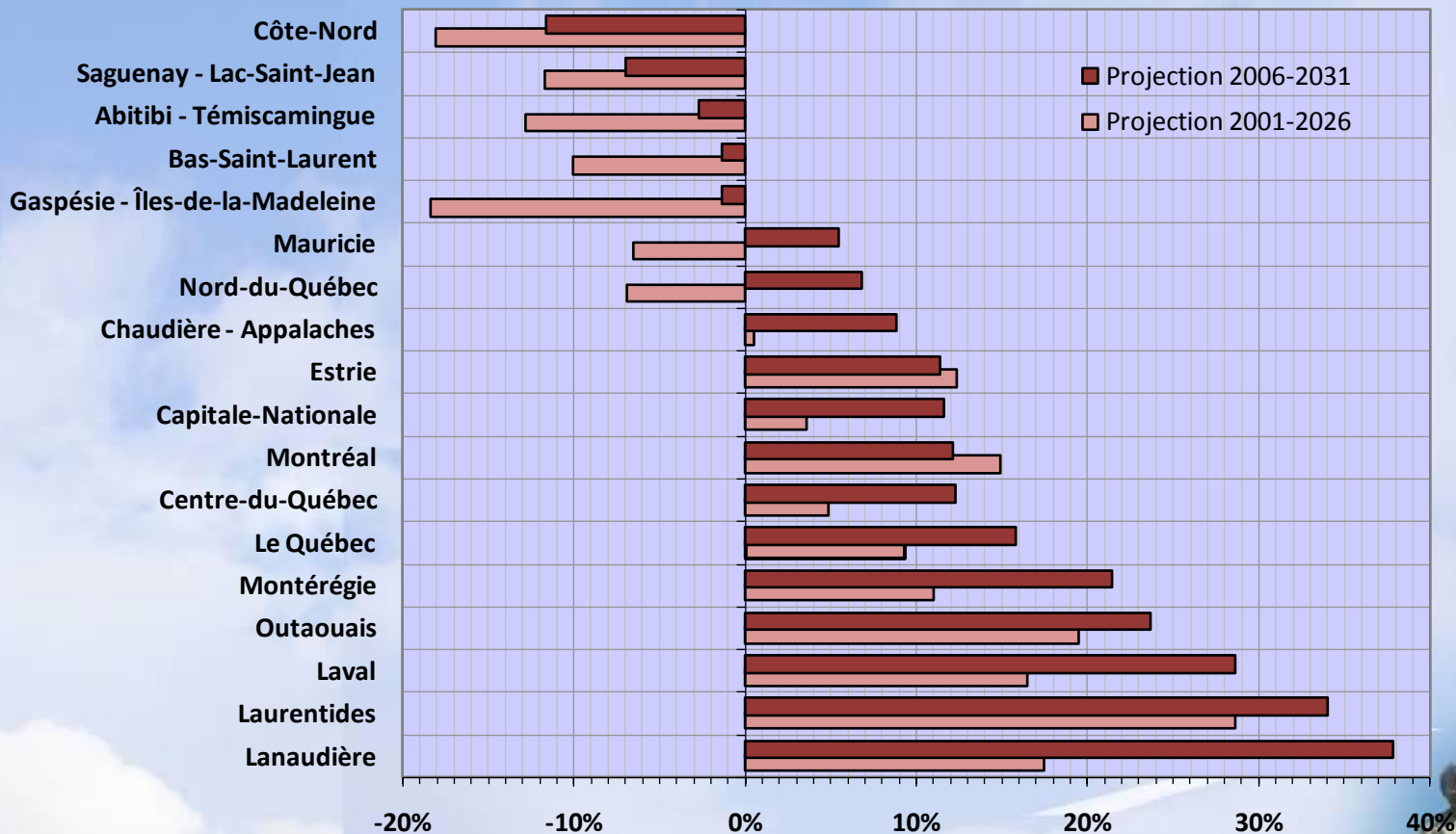
2. Quelques tendances et facteurs déterminants

Population du Québec: prévisions 1981-2056



Source: ISQ

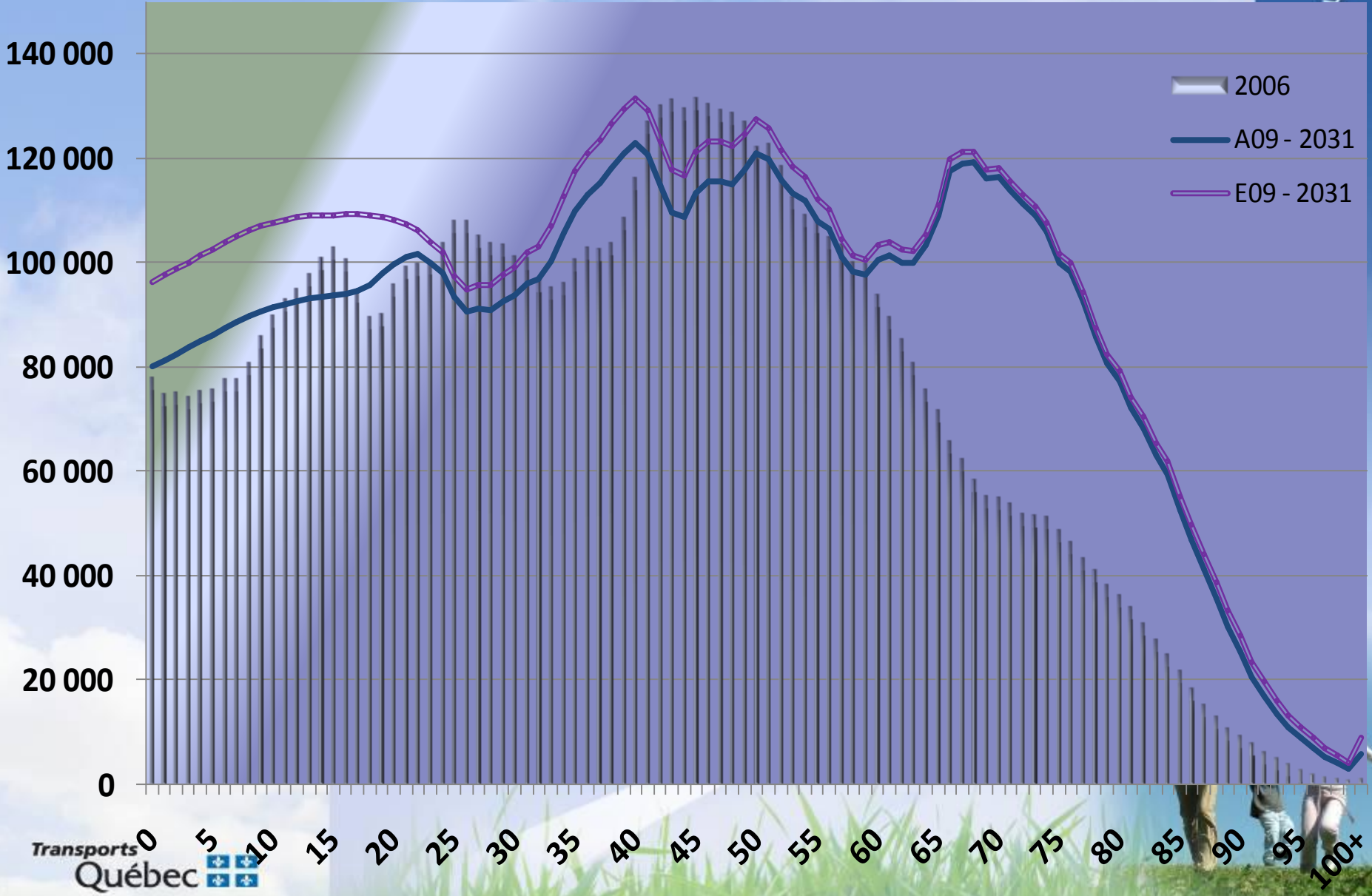
Régions: prévisions 2001-2026 et 2006-2031



Source: ISQ



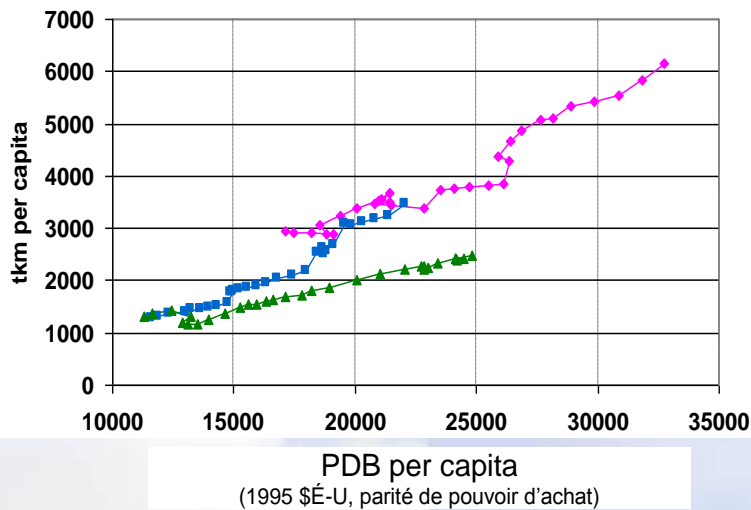
Le Québec: perspectives 2006-2031



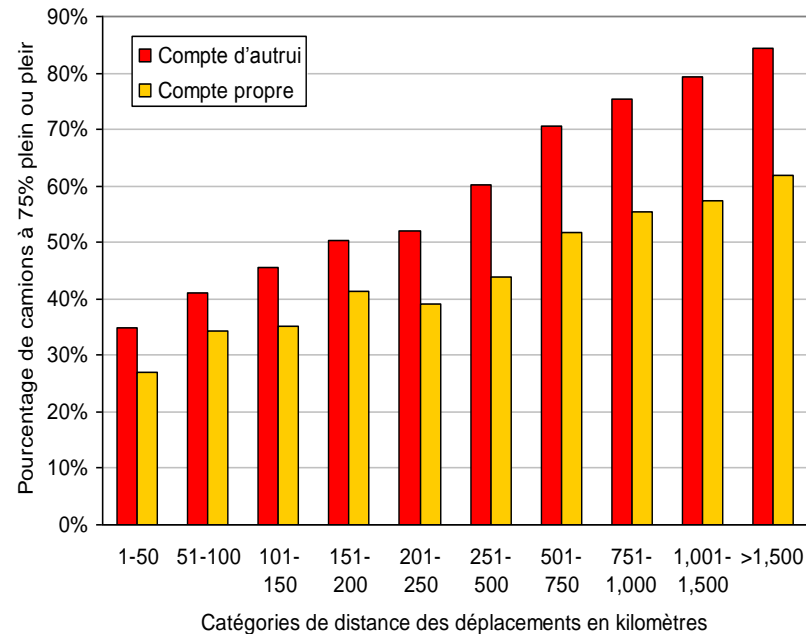
La demande en transport

- Corrélation entre croissance économique et demande en transport
- Corrélation entre le facteur de charge et la distance parcourue
- 14% des tonnes-km routier en zones urbaines comptent pour 44% de l'énergie consommée par les camions au Canada

Source: Delcan Corp., 1999



Source : OCDE, 2003



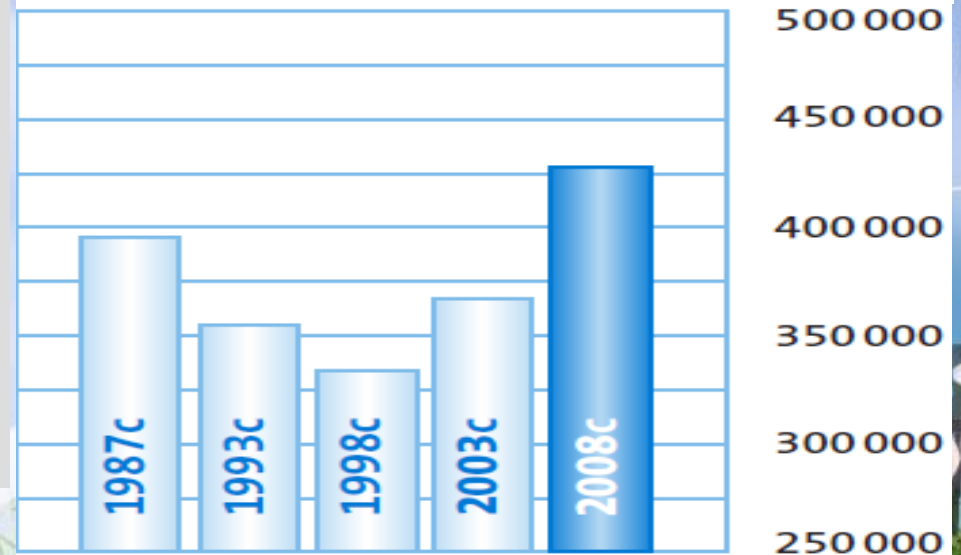
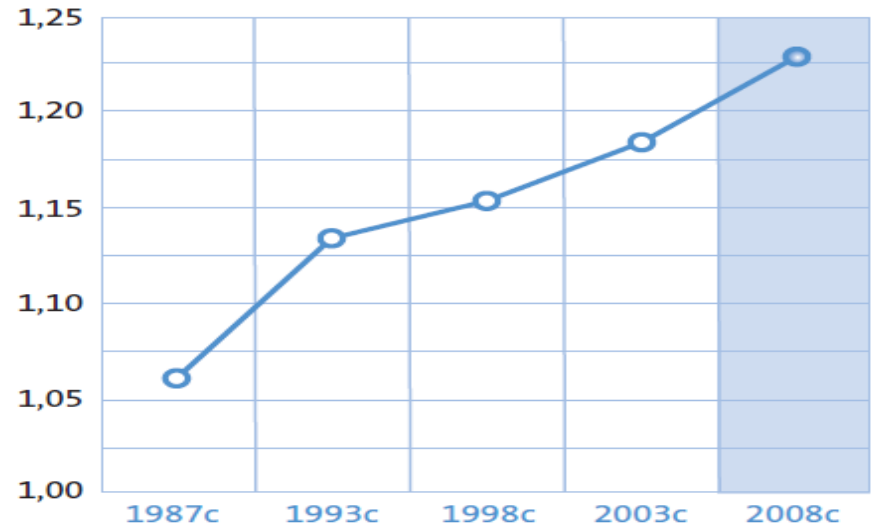
Source: Enquête sur le camionnage de 1999



La congestion

- Parc automobile en hausse de 10% par rapport à 2003
Source: Enquête O-D, 2008
- De 1990 à 2006, + 38% de véhicules en circulation (3,9 à 5,4 millions de véhicules)
Source: MDDEP 2009
- + 38% voies/km congestionnées, 1998-2003
- + 50% coûts de congestion, 1998-03
- +15% durée moyenne des déplacements en automobile
Source: ADEC, 2009
- Hausse de 15% du nombre de déplacement en TC, 2003-2008
Source: Enquête O/D 2008
- Environ 80% des déplacements automobiles dans la région de Montréal sont en auto-solo aux heures de pointe

NOMBRE D'AUTOS PAR MÉNAGE



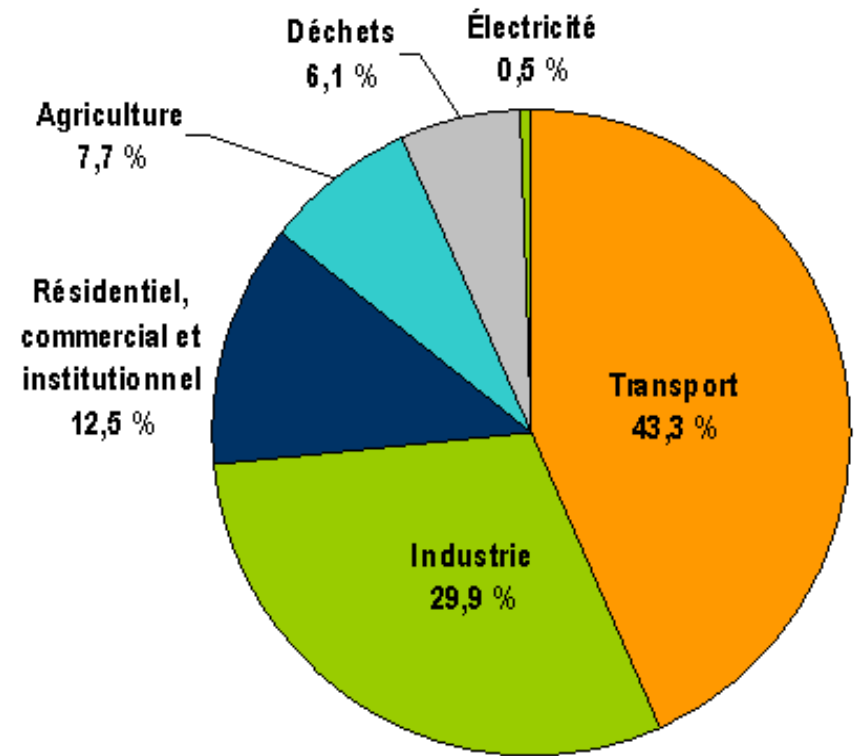
Les changements climatiques

- Les transports: 43,3% des émissions de GES en 2008 (+ 28,6% depuis 1990)

Source: MDDEP 2010

- Transport routier: 77,8 % des émissions du secteur
- Réduire de 20% les émissions de GES des transports sous les niveaux de 1990, c'est pratiquement couper de moitié la consommation de carburants fossiles du secteur d'ici 2020

Figure 1 – Répartition des émissions de GES au Québec en 2008 par secteurs d'activités



Source : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et leur évolution depuis 1990

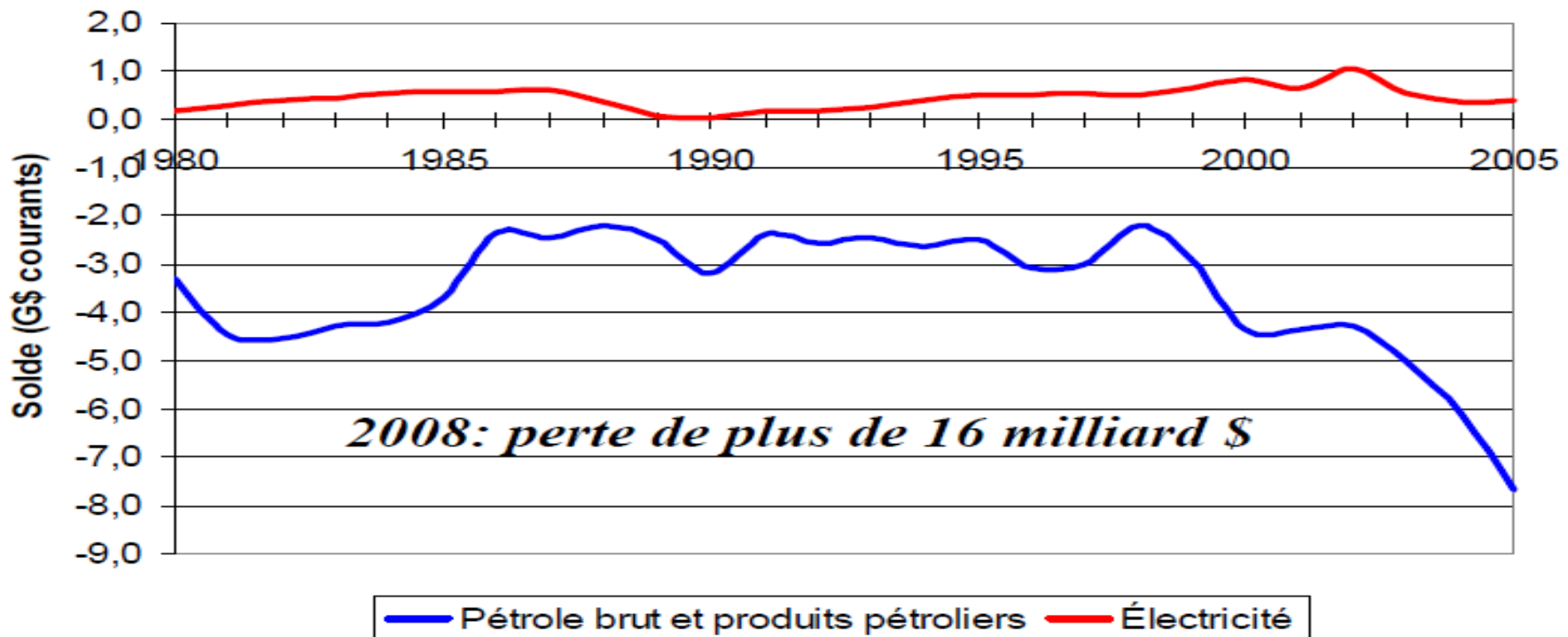
L'enjeu pétrolier

- Forte dépendance des transports au pétrole (99%)

Source: MDDEP 2009

- En corrélation avec les émissions de GES
- Principal facteur de détérioration de la balance commerciale
- Un prix du baril de brut à 200\$ en 2012?

Source: Ranger 2010



Le contexte financier

- Dette extérieure
- Déficit d'entretien cumulé des infrastructures routières et de TC
- Évolution des finances publiques sur fond de vieillissement de la population
- Contexte économique difficile

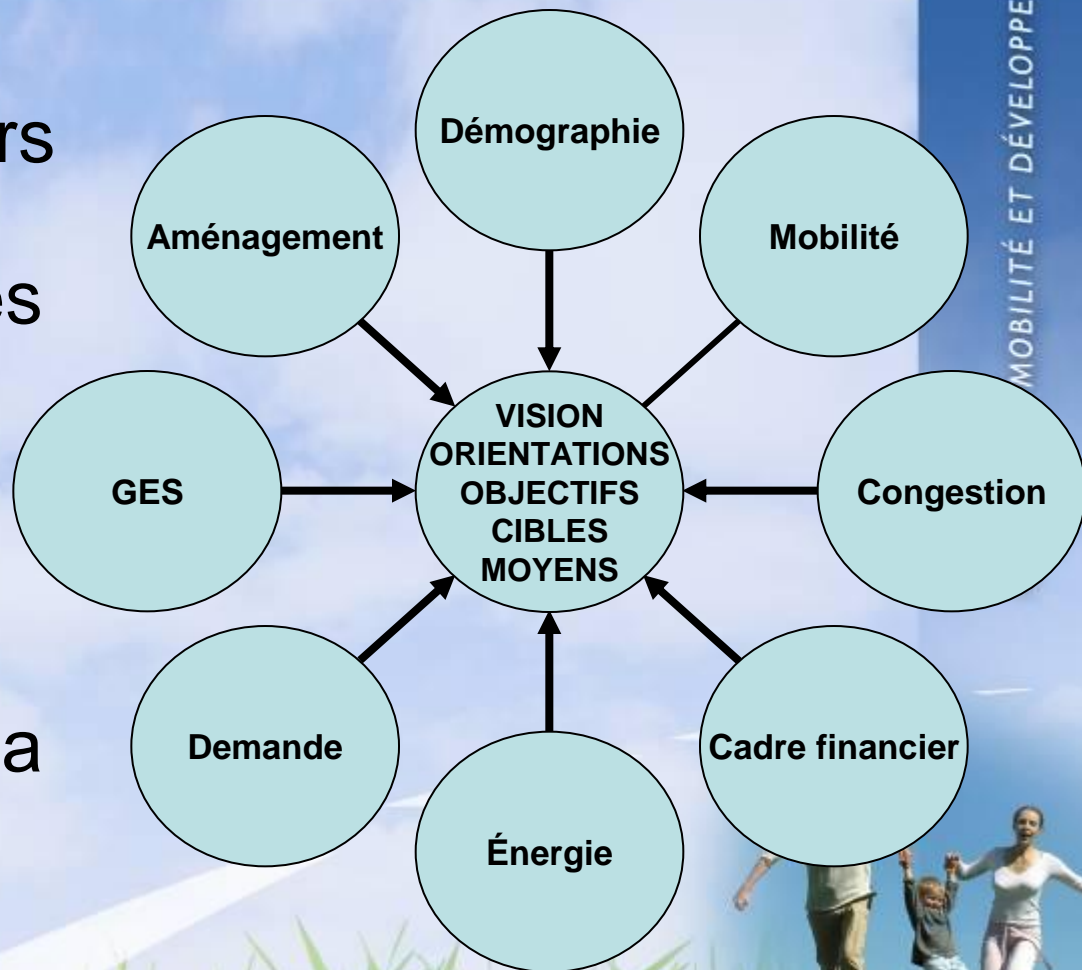


La mobilité: une responsabilité partagée

	Infrastructures	Activités	Circulation/sécurité
Routier	Québec (peut les confier aux municipalités).	Québec: intra-provincial Fédéral: extra-provincial	Québec (exclusive sur les règles de conduite et les normes de propriété des véhicules routiers).
Transport urbain	Québec/municipal: fournis via les recettes publiques, principalement municipales	Québec/municipal Sauf liens sous responsabilité fédérale (ponts)	Québec/municipal Fédéral se limite à réglementer émissions polluantes et sécurité des véhicules
Maritime	Fédéral (ports), sauf eaux profondes et lots de grève qui relèvent du Québec	Québec pour l'intra-provincial	Fédéral: juridiction exclusive
Aérien	Fédéral/MTQ/municipalité possèdent des aéroports	Fédéral: juridiction exclusive	Fédéral: juridiction exclusive
Ferroviaire	Fédéral pour l'extra-provincial et les CFIL à l'avantage général du Canada Sociétés d'état (ex. AMT) pour certains CFIL intra-provinciaux	Fédéral pour l'extra-provincial et les CFIL à l'avantage général du Canada Québec pour certains CFIL intra-provinciaux	Fédéral pour l'extra-provincial et les CFIL à l'avantage général du Canada Québec pour certains CFIL intra-provinciaux

Deux défis de la planification

- Mieux cerner les relations entre facteurs façonnant les transports, incluant les impacts anticipés
- Favoriser un consensus sur les enjeux et les priorités d'interventions, dont la responsabilité des différents acteurs



3. Les plans territoriaux de mobilité durable (PTMD)



Les PTMD

Un processus visant :

- une meilleure connaissance des enjeux territoriaux en transport
- la promotion et à l'arrimage des politiques gouvernementales et ministérielles
- Le dialogue avec nos partenaires
- la prise de décision
- l'amélioration continue

Un défi de connaissance :

- orienter des décisions axées sur l'avenir
- établir des priorités
- attribuer des ressources dans une perspective **déterminée** d'efficacité

Un défi procédural :

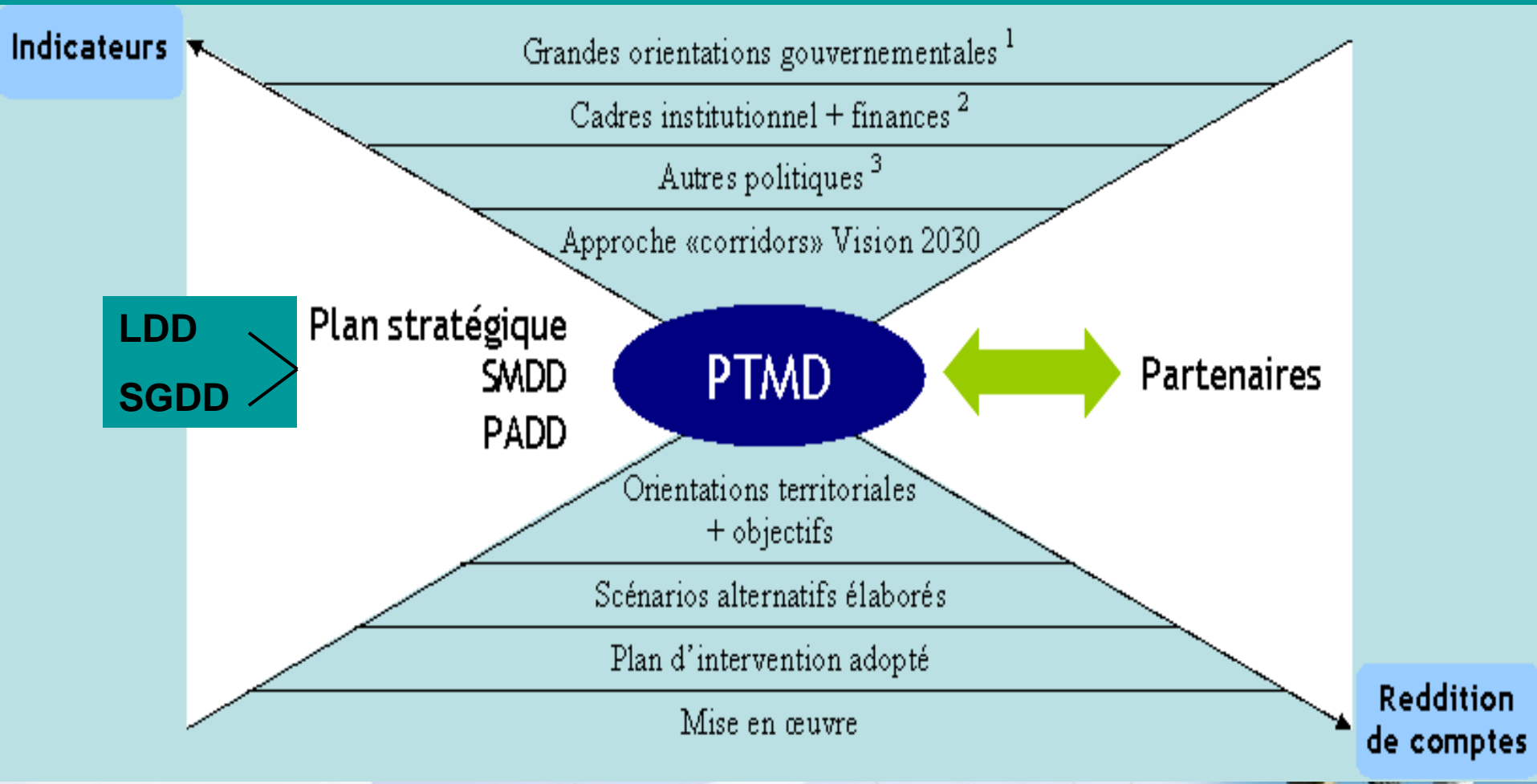
- Tout effort visant à intégrer l'ensemble des facteurs concernés par la mobilité doit reconnaître que chaque acteur comporte son lot particulier d'intérêt, de motivation et de contraintes.

Un processus de planification efficace, c'est « 95% de psychologie et de sociologie ».

Source: Tom Peters, 1994



Processus des plans territoriaux de mobilité durable (PTMD)



1. Changements climatiques, efficacité énergétique, transport collectif et intermodalité

2. Plan de modernisation du réseau routier et Transport collectif

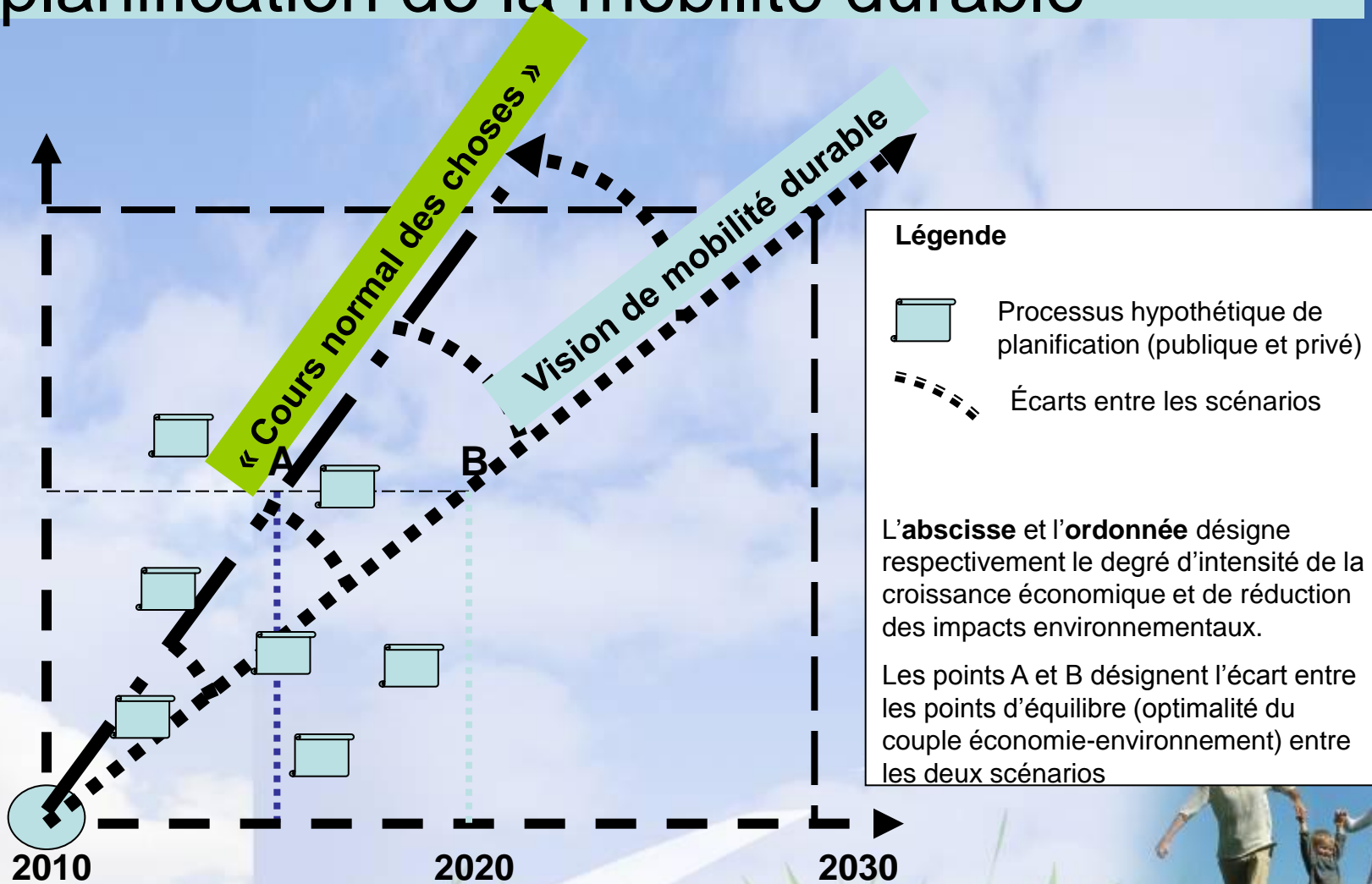
3. Vélo, bruit, marchandise, maritime

Où voulons-nous aller ?

- Compte tenu de l'évolution de la structure des facteurs incitatifs
- De la capacité des systèmes de mobilité actuels à répondre aux besoins de manière efficace et en conformité à nos engagements



Vision à long terme: un outil essentiel de planification de la mobilité durable



Arrimage entre planification du territoire et planification de la mobilité

Orientations gouvernementales et ministérielles

Processus de planification des plans territoriaux de mobilité durable

Vision ministérielle

Diagnostic

Orientations

Objectifs

Cibles

- Choix de scénarios et critères d'arbitrage
- Identification des compromis

Plan d'action :

- Choix des interventions
- Priorités/ordonnancement
- Cadre financier et échéancier
- Suivi et reddition de comptes

Processus de consultation

Autres planifications

Visions du territoire

Plans d'action du territoire

Schémas d'aménagement et Plan d'urbanisme

Plan de transport

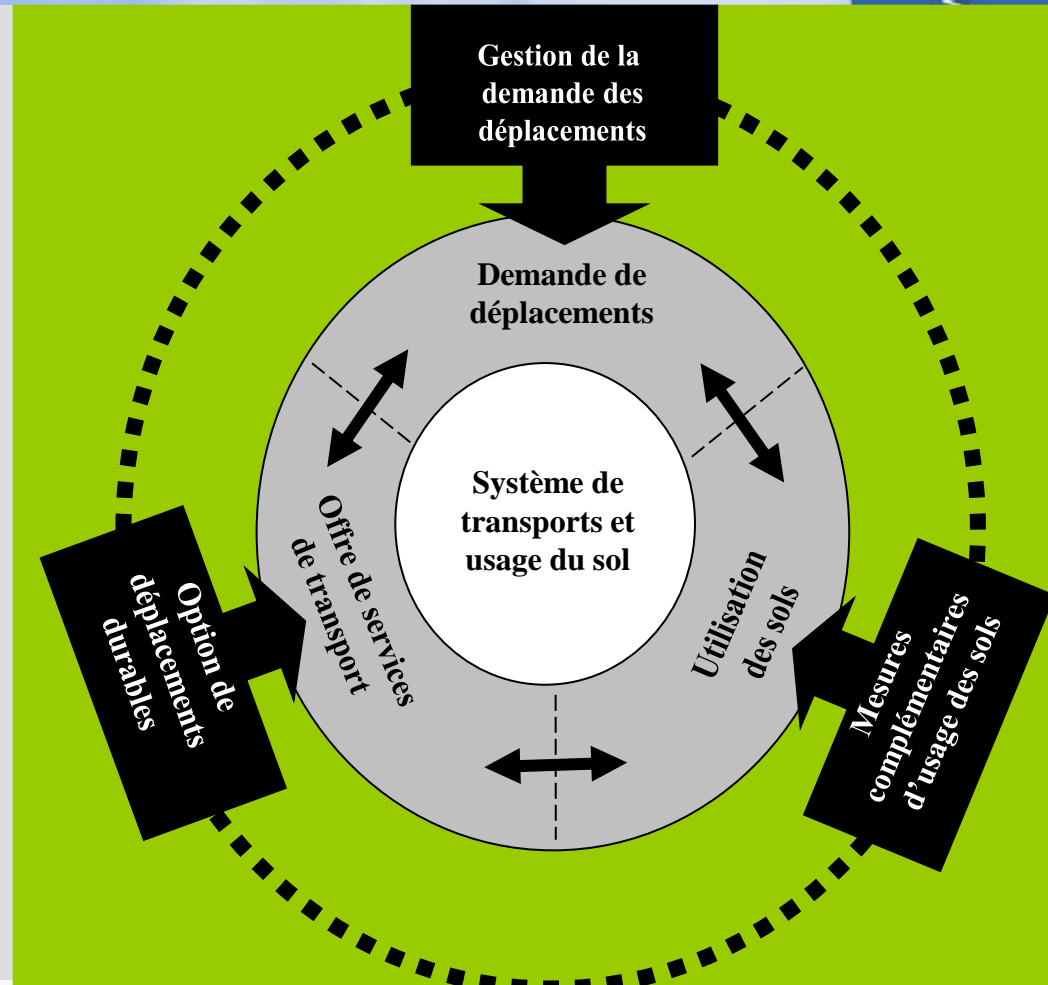
Favoriser une planification intégrée

Deux approches:

- Centrée sur les individus
- Centrée sur les territoires

Cinq facteurs:

- Niveaux de service
- Intégration des politiques
- Culture organisationnelle dédiée
- Financement prévisible et stable
- Gestion de la demande



Source: Metrolinx, 2008

Conclusion

Les PTMD fournissent
l'occasion de:

- développer des visions stratégiques régionales en matière de mobilité durable
- d'engager des discussions sur les voies à suivre pour réaliser cette vision
- de mieux cerner les responsabilités respectives

