

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Politique de mobilité durable 2030 et Plan d'action 2018-2023

Ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports

Avril 2018

SOMMAIRE

En vertu de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret 925-2017), le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a réalisé une analyse d'impact réglementaire pour le projet de Politique de mobilité durable 2030 et du Plan d'action 2018-2023. L'analyse a été élaborée de façon à favoriser l'intégration des meilleures pratiques de réglementation, en s'inspirant du concept de la « réglementation intelligente », qui consiste à élaborer la réglementation de façon à faciliter l'activité économique tout en protégeant l'intérêt public.

Le Ministère est fréquemment interpellé par la population et les entreprises, le milieu municipal et les différents intervenants de la société civile sur plusieurs enjeux tels que l'amélioration des services de transport, la diminution de la congestion routière et des temps de déplacement ou l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre les cibles que le Québec s'est fixées. À ces enjeux s'ajoutent, entre autres, ceux liés aux impacts des transports sur la sécurité, la santé publique et la qualité de vie, ainsi que sur l'environnement et le développement économique.

Pour tenir compte de ces enjeux, pour appuyer les objectifs du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et de la Politique énergétique 2030, et pour répondre adéquatement aux préoccupations de la population et des entreprises, le gouvernement s'est engagé, dans son budget de 2017-2018, à se doter d'une politique de mobilité durable au cours de l'année suivante.

Le projet de Politique de mobilité durable 2030 et son Plan d'action 2018-2023 font état de différentes mesures en lien avec des modifications apportées à des lois ou à des règlements, y compris :

- la mise à jour de l'encadrement législatif et réglementaire du transport routier des marchandises afin d'en améliorer l'efficacité;
- le renforcement du programme de surveillance de la sécurité, et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base de l'évaluation des plus grands risques;
- l'adaptation des interventions légales et réglementaires nécessaires à l'émergence des véhicules autonomes;
- le Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel.

Le secteur du transport des marchandises est le principal secteur visé par ces mesures. Le secteur industriel des équipements de transport pourrait également être touché. Les coûts, les économies et les bénéfices relatifs à ces modifications ne peuvent être comptabilisés à ce stade-ci, étant donné que ces mesures sont à préciser et que les modalités ne sont pas connues.

Dans le cadre des travaux destinés à définir ces mesures et pour atteindre les objectifs de la Politique de mobilité durable 2030, le Ministère tiendra compte d'un ensemble d'enjeux inhérents à l'écosystème des transports, tout en considérant les avantages, les bénéfices et les inconvénients pour la population et les entreprises.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le Ministère est fréquemment interpellé par la population et les entreprises, le milieu municipal et les différents intervenants de la société civile sur plusieurs enjeux tels que l'amélioration des services de transport, la diminution de la congestion routière et des temps de déplacement ou l'importance de réduire les émissions de GES pour atteindre les cibles que le Québec s'est fixées. À ces enjeux s'ajoutent, entre autres, ceux liés aux impacts des transports sur la sécurité, la santé publique et la qualité de vie, ainsi que sur l'environnement et le développement économique.

Pour tenir compte de ces enjeux, tout en contribuant aux objectifs du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et à la Politique énergétique 2030, et pour répondre adéquatement aux préoccupations de la population et des entreprises, le gouvernement s'est engagé, dans son budget de 2017-2018, à se doter d'une politique de mobilité durable au cours de l'année suivante.

La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés.

Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le projet de Politique de mobilité durable 2030 et de Plan d'action 2018-2023 font état de différentes mesures en lien avec des modifications à des lois ou à des règlements, incluant :

- la mise à jour de l'encadrement législatif et réglementaire du transport routier des marchandises afin d'en améliorer l'efficacité;
- le renforcement du programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base d'évaluation des plus grands risques;
- l'adaptation des interventions légales et réglementaires nécessaires à l'émergence des véhicules autonomes;
- le Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel.

Remarque : une analyse d'impact réglementaire de ce règlement a été réalisée par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles dans le cadre de l'Analyse d'impact réglementaire de la Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives et n'est donc pas abordée aux sections suivantes du présent document. Cette analyse est disponible à l'adresse https://www.mern.gouv.qc.ca/publications/lois/projets/AIR_PEQ_revise_2016-06-15.pdf (consultée le 16 avril 2018).

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

La Politique de mobilité durable 2030 et le Plan d'action 2018-2023 s'appuient sur des solutions non législatives ou réglementaires telles que des mesures incitatives, d'information et de sensibilisation.

À ce stade-ci, il est également envisagé d'étudier les options réglementaires et les outils économiques afin de favoriser la mobilité durable au Québec, entre autres pour s'assurer que la sécurité et l'innovation sont coordonnées et encadrées adéquatement.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Le secteur du transport des marchandises est le principal secteur visé par la révision de l'encadrement législatif et réglementaire des entreprises. Le secteur industriel des équipements de transport pourrait également être touché.

4.2. Coûts pour les entreprises

Étant donné que les mesures en lien avec des modifications apportées à des lois ou à des règlements sont à préciser et que les modalités ne sont pas connues à ce stade-ci, les coûts pour les entreprises relatifs à ces modifications ne peuvent être comptabilisés, dont les coûts directs liés à la conformité à de nouvelles règles de nature législative ou réglementaire, les coûts de formalités administratives et les manques à gagner, le cas échéant. Par exemple, l'amélioration de la sécurité des transports pourrait engendrer des coûts d'acquisition et d'installation obligatoires de technologies (p. ex. : système d'avertissement de benne relevée). Également, l'électrification des transports entraîne des surcoûts à l'achat des véhicules électriques et des coûts supplémentaires pour les équipements de recharge. Cependant, les économies liées à l'utilisation et à l'entretien des véhicules électriques permettent un rendement de l'investissement après 3 à 4 ans en moyenne (pour environ 20 000 kilomètres par an).

4.3. Économies pour les entreprises

Étant donné que les mesures en lien avec des modifications apportées à des lois ou à des règlements sont à préciser et que les modalités ne sont pas connues à ce stade-ci, les économies pour les entreprises relatives à ces modifications ne peuvent être comptabilisées. Les économies potentielles pour les entreprises pourraient être liées notamment à l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport et des chaînes logistiques ou à la mise en place de services de transport plus performants pour le transport des marchandises, des employés et de la clientèle desservie par les entreprises, améliorant ainsi leur compétitivité.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

Les modalités ne sont pas connues à ce stade-ci.

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Les modalités ne sont pas connues à ce stade-ci.

4.6. Consultation des parties prenantes

Le Ministère a tenu des consultations en vue de l'élaboration de la Politique de mobilité durable 2030 et du Plan d'action 2018-2023, mais pas sur les coûts et les économies pour les entreprises en lien avec les mesures de modifications apportées à des lois ou à des règlements, étant donné que celles-ci sont à préciser et que les modalités ne sont pas connues à ce stade-ci. Il est prévu de consulter les parties prenantes à cet égard dans la réalisation des étapes subséquentes devant mener à la réalisation de ces mesures, et ce, dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique.

4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

Pour atteindre les objectifs de la Politique de mobilité durable 2030, le Ministère tiendra compte d'un ensemble d'enjeux inhérents à l'écosystème des transports, tout en considérant les avantages, les bénéfices et les inconvénients pour la population et les entreprises. Par exemple :

- Sur le plan social : sur la santé, la qualité de vie et la sécurité des citoyens, pour les personnes vulnérables à mobilité réduite et handicapées, pour la vitalité des régions.
- Sur le plan environnemental : pour la réduction des émissions de GES, la réduction de la consommation de carburant des véhicules et la gestion durable de l'aménagement du territoire.
- Sur le plan économique : pour la fonctionnalité et l'accessibilité du système de transport, la réduction de la congestion routière, la pérennité et la fiabilité des infrastructures, le développement de l'industrie québécoise des équipements de transport, la disponibilité et la formation de la main-d'œuvre.
- Sur le plan de l'innovation : afin de tirer parti des nouvelles technologies de façon sécuritaire et pour le développement durable du Québec.

Par ailleurs, pour les entreprises et leurs employés, la Politique de mobilité durable 2030 vise, entre autres :

- À l'horizon 2030 (cibles)
 - 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre;
 - une augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec;

- une réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec;
- une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail.

4.8. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

À ce stade-ci, aucun impact n'est prévu sur l'emploi.

5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

À ce stade-ci, il n'y a pas de mesure spécifique prévue pour les petites et moyennes entreprises.

6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Étant donné que les mesures en lien avec des modifications apportées à des lois ou à des règlements sont à préciser et que les modalités ne sont pas connues à ce stade-ci, l'impact sur la compétitivité des entreprises de telles mesures n'a pas été évalué.

Toutefois, une analyse comparative a été réalisée entre la Politique de mobilité durable 2030 et la stratégie Priorité durable du ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Ce dernier entend être un chef de file mondial du déplacement sécuritaire, efficient et durable des passagers et des marchandises pour soutenir une économie compétitive et une très bonne qualité de vie. Pour ce faire, le MTO met l'accent sur cinq priorités :

- Accroître le nombre d'usagers des transports en commun;
- Mettre en place un réseau de transport multimodal permettant le déplacement efficient des passagers et des marchandises;
- Promouvoir la sécurité routière pour demeurer un des territoires les plus sûrs en Amérique du Nord;
- Améliorer les routes, les ponts et les postes frontaliers de l'Ontario;
- Intégrer la durabilité à toutes ses activités.

Contrairement à la Politique de mobilité durable 2030, qui a une portée gouvernementale, la stratégie de l'Ontario vise à intégrer la durabilité à l'ensemble des activités et des pratiques internes du MTO et à influencer ses politiques et ses programmes ayant une incidence sur les systèmes de transport. Parmi ses sept objectifs stratégiques, elle traite néanmoins de sujets semblables à ceux de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec tels que l'accessibilité, la planification des transports et du territoire ainsi que l'optimisation des réseaux de transport.

7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les éléments de coopération et d'harmonisation réglementaires seront définis ultérieurement.

8. FONDEMENTS ET PRINCIPES D'UNE BONNE RÉGLEMENTATION

En vertu de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret 925-2017), tout projet de règles de nature législative ou réglementaire ayant des impacts sur les entreprises ou qui concernent les entreprises doit être accompagné d'une analyse d'impact réglementaire lorsqu'il est soumis au Conseil exécutif. Les projets d'orientations, de politiques, de plans d'action, ainsi que les projets ou les avant-projets de loi soumis au Conseil exécutif sont également visés par cette politique gouvernementale de façon à favoriser l'intégration des meilleures pratiques de réglementation, en s'inspirant du concept de la « réglementation intelligente », qui consiste à élaborer la réglementation pour faciliter l'activité économique tout en protégeant l'intérêt public.

La démarche entreprise s'inspire des principes de bonne réglementation, car elle répond à un besoin clairement établi, notamment l'amélioration de la sécurité de la population et des services de transport, la diminution de la congestion routière et des temps de déplacement ou l'importance de réduire les émissions de GES. Celle-ci est également élaborée de manière transparente, puisque le Ministère a tenu des consultations en vue de l'élaboration de la Politique de mobilité durable 2030 et du Plan d'action 2018-2023.

9. CONCLUSION

La Politique de mobilité durable 2030 et le Plan d'action 2018-2023 proposent à la population et aux entreprises québécoises des solutions de mobilité durable qui répondront efficacement à leurs besoins de déplacement.

Pour atteindre les objectifs de la Politique et dans le cadre de la planification des différentes mesures en lien avec des modifications à des lois ou à des règlements, le Ministère tiendra compte d'un ensemble d'enjeux inhérents à l'écosystème des transports, tout en considérant les avantages, les bénéfices et les inconvénients pour la population et les entreprises, sur le plan social, environnemental et économique, ainsi que sur le plan de l'innovation.

10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune mesure n'est prévue à ce stade-ci.

11. PERSONNES-RESSOURCES

Service Québec 511

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Demande en ligne de renseignements : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/nous-joindre/Pages/questions-commentaires-plaintes.aspx>.