

Un réseau de transport collectif en route vers la transition écologique

Mémoire présenté
par le Comité Transport du mouvement Rimouski en transition

Dans le cadre de la consultation pour le renouvellement du Plan de transport en commun sur le territoire de la Ville de Rimouski



Rimouski
en transition

Claude Brisson, Michel Cloutier, Philippe Cousineau Morin, Gabriela Jakubovits,
Nicolas Lambert, Sarah Loboda, Sandrine Vachon

Contact: Gabriela Jakubovits, gabafleuve@gmail.com

Octobre 2019

Table des matières

1. Qui sommes-nous?	2
2. L'urgence climatique, c'est quoi?	2
3. Quelles actions maintenant que l'état d'urgence est déclaré?	2
4. Vision de la transition via les transports collectifs	3
5. Solutions proposées à la Société des transports de Rimouski	4
5.1. Augmenter l'attractivité du transport collectif à Rimouski	4
a. Trajets mieux adaptés	4
b. Horaire plus efficace avec des passages plus fréquents pour offrir une alternative pratique à l'auto	4
c. Des tarifs plus accessibles	5
d. Un design attrayant pour stimuler la fierté et donner le goût d'essayer quelque chose de nouveau	6
e. Communications plus efficaces : information et promotion	6
5.2. Cheminer vers un système de transport collectif électrique	6
5.3. Favoriser l'intermodalité dans les transports	7
6. Conclusion	7

1. Qui sommes-nous?

Le Comité Transport a été fondé le 16 février 2019, à la suite de l'assemblée citoyenne de Rimouski en transition. Il se compose de citoyens désirant réduire l'impact du secteur des transports sur l'émission globale de gaz à effet de serre de la ville de Rimouski.

2. L'urgence climatique, c'est quoi?

À l'échelle de la planète, le climat se réchauffe (voir encadré) et la principale cause de réchauffement global est l'émission des gaz à effet de serre provenant des activités humaines (GES). En 2014, le dernier rapport du GIEC, un panel de scientifiques provenant de 195 États qui résume la recherche en lien avec les changements climatiques, établissait que l'atmosphère s'est réchauffée de 1°C depuis 1880 (IPCC, 2014). Cette augmentation de la température qui semble minime a pourtant déjà de grandes conséquences sur le système naturel. En effet, ce réchauffement cause, entre autres, une fonte rapide des glaciers, une augmentation du niveau de la mer et par le fait même, l'érosion des zones côtières, le dérèglement des courants marins et une augmentation des événements climatiques extrêmes comme les tsunamis. Les effets des changements climatiques menacent la sécurité sanitaire et alimentaire de l'humanité.

Les climatologues s'entendent donc pour dire qu'il est nécessaire de contenir le réchauffement à 1.5°C (depuis le niveau de référence en 1880) pour ne pas déclencher une catastrophe climatique. Ainsi, pour atteindre cet objectif, les émissions de GES mondiales devraient être réduites de moitié d'ici 2030, et les activités humaines devraient être carboneutres (zéro émission) d'ici 2050 (IPCC, 2014). Un changement aussi drastique sur une aussi courte période de temps est donc encore possible. Par contre, des changements importants et IMMÉDIATS dans notre façon de vivre sont nécessaires, d'où la notion d'urgence.

Face à ce constat sans équivoque, le Canada a déclaré l'état d'urgence climatique en juin 2019, suivi de Québec le 25 septembre alors que Rimouski signait la déclaration d'urgence climatique quelques mois plus tôt, le 19 novembre 2018.

Nous ne pouvons plus attendre. Attendre une nouvelle technologie, attendre une baisse des prix pour des technologies plus vertes, attendre que les autres pays fassent leur part, attendre que les autres paliers de gouvernement fassent la leur. L'urgence climatique nous impose des actions concrètes et immédiates, et ce même à notre échelle.

3. Quelles actions maintenant que l'état d'urgence est déclaré?

L'objectif provincial est de diminuer les émissions de GES de 40% d'ici 2030 et l'objectif de la Ville de Rimouski, selon la déclaration d'urgence climatique, est de devenir carboneutre d'ici 2050 (Morin, 2013). Selon Patrick Bonin de Greenpeace Québec, «la science nous commande d'opérer un virage radical [...] Dès maintenant, nos choix d'investissements doivent se faire à travers cette lorgnette.» (Champagne, 2018.) Le virage à prendre à Rimouski passe nécessairement par le transport. Il faut remarquer que partout dans le monde, des municipalités s'organisent pour devenir carboneutres,

que ce soit en Inde, en Chine (Champagne, 2018), à Montréal ou tout près de nous à Ste-Flavie (Municipalité de Ste-Flavie, 2018). Pourquoi pas Rimouski? Comme le secteur du transport de personnes est le principal émetteur de GES au Bas-Saint-Laurent (65% des GES selon un rapport du CREBSL) (Morin, 2013), l'élaboration d'un réseau de transport en commun à zéro émission pour diminuer l'auto-solo et contribuer au transport alternatif est donc une étape cruciale pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES.

Le mémoire présenté ici fait donc des recommandations dans le but d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES promis dans la déclaration d'urgence climatique de la Ville de Rimouski. Les recommandations vont comme suit :

- Augmenter le nombre d'utilisateurs pour diminuer le nombre de trajets en auto-solo dans le secteur de Rimouski. Pour cela, il faut augmenter l'offre de service du transport collectif (fréquence et territoire desservi), augmenter l'attractivité, favoriser l'intermodalité des transports alternatifs à l'auto-solo et diminuer la tarification pour augmenter l'accessibilité;
- Remplacer les véhicules du transport en commun actuels de Rimouski par des véhicules électriques à zéro émission de GES d'ici 2030.

Climat vs météo

Pourquoi croire des prédictions de changements climatiques sur des dizaines d'années alors que l'on ne sait pas prédire quel temps il fera dans 5 jours?

C'est une des critiques les plus souvent formulées : on ne sait pas prédire de manière certaine la météo sur plusieurs jours alors pourquoi devrait-on croire les prédictions de changements climatiques sur des dizaines d'années? En fait, même si le climat et la météo sont liées, se sont aussi deux réalités différentes car la météo est le temps qu'il fera localement sur une courte période de temps (en jours) alors que le climat se décrit sur une longue période (en général plus de 30 ans) sur une grande superficie. Ainsi, les climatologues ont démontré que la température moyenne de l'atmosphère augmente et ce, malgré les variations de météo à petite échelle, et que cette augmentation est étroitement liée aux activités humaines. De plus, les simulations de climat sont de plus en plus complexes et précises, prenant en compte de plus en plus de facteurs et inter-relations de facteurs depuis le premier rapport du GIEC en 1990.

4. Vision de la transition via les transports collectifs

Plus de la moitié de la consommation de pétrole au Bas-St-Laurent vient du secteur de l'automobile de promenade (Morin, 2013). Bien que chaque personne individuellement aimerait faire sa part dans les changements climatiques, les vraies solutions seront collectives. Un réseau de transport en commun (TC) efficace et abordable est une des premières solutions pour réduire l'utilisation de l'automobile. De plus, un système carboneutre, électrifié et novateur mis en place d'ici 2030 permettrait de réduire de façon significative nos émissions de gaz à effet de serre.

La Société des transports de Rimouski a le pouvoir et la possibilité d'être un acteur de premier plan pour contribuer à la protection de l'environnement pour les générations futures. Nous croyons que la STR devra adopter comme mission première la réduction des GES sur son territoire sans tarder. Nous joignons toutefois notre voix à celles du Comité pour l'amélioration du transport collectif Rimouski-Neigette en affirmant que le transport collectif porte également une mission d'équité pour tous les membres de la communauté, incluant les populations les plus vulnérables.

Présentement, 3 minibus de la STR circulent pour desservir les citoyens et citoyennes. Ce service est un premier pas significatif vers un système de transport durable et nous, participants du mouvement Rimouski en transition, sommes reconnaissants de cette avancée. Nous croyons fermement que Rimouski pourra devenir une ville en transition exemplaire au Québec grâce à la STR dans les prochaines années et qu'un système de transport efficace pourra permettre de réduire d'au moins 50% le nombre de déplacements individuels en voiture d'ici 2030. En visant l'objectif d'une ville carboneutre pour 2050, la STR jouera un rôle central dans une diminution drastique de l'utilisation de la voiture par les Rimouskois.

Voilà des conditions gagnantes si nous voulons sortir de la crise climatique. Ce n'est plus un choix, c'est une nécessité.

5. Solutions proposées

5.1. Augmenter l'attractivité du transport collectif à Rimouski

a. Trajets mieux adaptés

Nous appuyons les constats du Comité pour l'amélioration du transport collectif Rimouski-Neigette qui suggère de repenser et d'adapter les trajets aux besoins de la population, notamment ceux des personnes les plus vulnérables (aînés, personnes avec un faible revenu). Dans un but de transition énergétique, nous demandons de l'audace: pour que la population générale délaisse l'automobile, les trajets des autobus doivent être efficaces pour tous. Nous proposons d'augmenter le nombre de lignes d'autobus pour que toute la population urbaine puisse accéder à un arrêt d'autobus en moins de 10 minutes de marche.

Nous souhaitons également la création d'une ligne rapide et directe qui relierait Le Bic à Pointe-au-Père, en passant par le centre-ville de Rimouski.

b. Horaire plus efficace avec des passages plus fréquents pour offrir une alternative pratique à l'auto

La faible fréquence de passage des Citébus, nécessitant parfois d'attendre jusqu'à une heure avant de prendre l'autobus suivant, est l'un des facteurs nuisant à l'attractivité des transports en commun dans Rimouski-Neigette. En effet, la desserte actuelle fait en sorte que la majorité des Rimouskois et des Rimouskoises n'opte pas pour le transport en commun pour les déplacements courts au quotidien. En ce

moment, un citoyen désirant faire un arrêt rapide dans un commerce pour aller chercher un item manquant s'engagera dans un parcours beaucoup plus long s'il décide d'utiliser les transports en commun plutôt que sa voiture. De plus, avec notre climat québécois, le fait de devoir attendre longtemps l'arrivée du prochain autobus, notamment en hiver, est fortement dissuasif pour la population. Dans l'optique de la transition, nous souhaitons que l'autobus devienne un choix optimal pour la grande majorité des Rimouskois. Pour y arriver, nous proposons des passages aux 10 minutes aux heures de pointe sur les trajets centraux et aux 30 minutes pour le reste. Une flotte d'autobus de taille adaptée au nombre de personnes qui se déplacent quotidiennement est nécessaire. Nous sommes conscients de l'importance de l'investissement nécessaire pour y arriver et nous croyons qu'à l'instar des banlieues de grandes villes, cet investissement est possible, nécessaire et rentable. Le service d'autobus rapide Viva dans la banlieue torontoise en est un bon exemple (Metrolinx, 2018).

c. Des tarifs plus accessibles

Le territoire étendu du Bas-Saint-Laurent fait en sorte que les ménages rimouskois pouvant se permettre l'acquisition d'une automobile optent spontanément pour cette option. Cependant, avec la sensibilisation aux enjeux liés aux changements climatiques, de nombreux ménages désirent diminuer l'usage de leur voiture et opter plus fréquemment pour les transports en commun. Les tarifs actuels de la Société des transports de Rimouski sont toutefois un frein majeur à la diminution des trajets en voiture. En effet, une famille composée de deux adultes et de deux enfants de plus de 5 ans désirant faire un seul aller-retour en Citibus au centre-ville de Rimouski devra déboursier la somme de 26,00\$ (4 billets au tarif régulier de 3,75\$ et 4 billets au tarif réduit de 2,75\$).

Si cette même famille décide plutôt d'opter pour des passes mensuelles, elle devra déboursier 315,00\$ par mois pour se déplacer en autobus (2 passes au tarif régulier de 105,00\$ et deux passes au tarif réduit de 52,50\$). En considérant que bon nombre de ménages doivent conserver une voiture pour les trajets longs qui ne sont pas couverts présentement par le réseau de transport en commun, ces frais mensuels s'ajoutent à ceux entraînés par la possession d'une automobile. Dans cette optique, les tarifs actuels de la Société des transports de Rimouski sont rédhibitoires et nuisent à la réduction du nombre de trajets quotidiens effectués en voiture par la population. Les consultations effectuées par le Comité pour l'amélioration du transport collectif Rimouski-Neigette démontrent que la tarification actuelle de la STR est également un obstacle majeur à l'utilisation des services de transport en commun pour les ménages à faible revenu, incluant des familles, des personnes seules, des aînés, des étudiants et des travailleurs.

Lorsque la culture de l'automobile est bien présente, comme c'est le cas ici, et qu'il est facile de circuler et de stationner sa voiture, nous devons

créer des incitatifs majeurs pour motiver la population à changer de mode de transport. Dans un monde idéal, voyager gratuitement serait la meilleure des propositions. Nous vous proposons toutefois un tarif de 1\$ par trajet pour les adultes et la gratuité pour les enfants et les étudiants, ainsi que 30\$ pour le laissez-passer mensuel pour adultes.

d. Un design attrayant pour stimuler la fierté et donner le goût d'essayer quelque chose de nouveau

Nous souhaitons que l'audace soit au rendez-vous pour attirer des centaines et, éventuellement, des milliers de nouveaux passagers dans les transports en commun. Plusieurs sociétés de transports investissent dans le rafraîchissement du design de leurs véhicules et des aires d'attentes afin de rehausser l'image et le confort de l'expérience des transports collectifs. C'est ce que nous souhaitons pour Rimouski. Des autobus qui se font remarquer, qui nous font voyager vers l'avenir, qui font la fierté de la ville. Avant d'introduire les nouveaux trains dans le métro montréalais, la STM a donné l'occasion aux Montréalais de voter pour l'aspect visuel des rames. Pourrions-nous tenter une expérience similaire à Rimouski?

e. Communications plus efficaces: information et promotion

Les outils communicationnels de la STR gagneraient à être revus pour s'assurer qu'ils apportent une information claire et accessible qui rend le choix du transport collectif facile pour tous les usagers. Par exemple, la carte des trajets du Citébus est présentement complexe et plusieurs de nos membres confirment avoir eu de la difficulté à s'y retrouver pour planifier un déplacement. Il serait également important que l'information concernant l'achat de titres de transport soit facile à trouver partout à Rimouski et qu'on puisse se les procurer dans chaque quartier de la ville, à des endroits clairement identifiés. Nous proposons également que la STR fasse des journées portes ouvertes régulièrement pour que ce soit très facile (pas d'achat de titre préalable) et accessible pour les citoyens d'essayer le réseau Citébus.

Étant donné notre objectif de convertir une grande portion de la population aux transports collectifs, la promotion du réseau est primordiale, via une campagne stratégique et un message qui fait le lien entre le transport collectif et la lutte aux changements climatiques. La STR doit être fière de son rôle dans cette lutte et s'afficher sans gêne!

5.2. Un système de transport collectif électrique : solution carbo-responsable

En lui-même, un système de transport en commun est un émetteur de gaz à effet de serre. À l'heure actuelle, les autobus de la ville de Rimouski parcourent 6 205 km chaque semaine, ce qui représente 325 000 km par année. Étant donné que cette distance est faite en utilisant des autobus fonctionnant à l'essence, cela représente 18 850 tonnes de CO₂ par année. Dans une logique carbo-responsable, il faudrait acheter

des crédits de carbone à la hauteur de 424 125 \$ par année pour compenser ces émissions (Planetair.ca, 2019). Évidemment, il est logique de penser que ces émissions apportent une réduction par rapport aux transports personnels en voiture solo, mais ce n'est pas nécessairement le cas. En effet, un minibus consomme environ 25 litres par 100 km, ce qui veut dire que pour avoir une réduction des émissions, il doit transporter en moyenne entre 3 et 4 passagers (3 personnes possédant une voiture consommant 8 litres aux 100 km génèrent un total de 24 litres aux 100 km, ce qui est en deçà de la consommation d'un minibus). Donc, si un minibus se déplace en ville avec moins de 3 passagers, cela représente en fait plus d'émissions que ces 3 mêmes personnes avec leurs voitures. La seule façon de s'assurer d'avoir une diminution des émissions de GES est d'utiliser des minibus roulant à l'électricité. Pour plus de détails concernant l'électrification du réseau de transport en commun, nous vous invitons à consulter le deuxième mémoire déposé par le Comité Transport du mouvement Rimouski en transition lors de la présente consultation, intitulé *Une voie électrique pour tous*.

5.3. Favoriser l'intermodalité dans les transports

Comme les transports en commun favorisent les modes de transports alternatifs et actifs, par exemple la marche ou le vélo, nous pensons que le transport en commun à Rimouski devrait installer des supports à vélo sur tous les autobus et Taxibus. Cette proposition, qui a d'ailleurs déjà été faite par le CATCRN en 2016, permettrait d'augmenter les possibilités de transports, la flexibilité des horaires et l'étendue géographique accessible aux usagers et ainsi augmenter l'attractivité des transports en commun. Nous souhaitons également que la STR participe activement aux tables de discussion pour bonifier l'intermodalité des transports afin que les initiatives futures s'arriment de manière adéquate au réseau de la STR mis en place, par exemple en s'assurant que l'horaire du réseau inter-MRC proposé soit lié à l'horaire des Citébus.

6. Conclusion

Nous sommes heureux que la ville de Rimouski ait décidé de se doter d'un service de transport en commun en 2011, avec ses Citébus et ses Taxibus. Cependant, le Comité Transport du mouvement Rimouski en transition croit fermement que la ville de Rimouski devrait investir davantage dans le réseau de transport collectif face à l'urgence climatique. La ville de Rimouski doit saisir l'occasion de devenir un réel leader au Québec par sa proactivité en matière d'adaptation aux changements climatiques.

Nous croyons que le développement du réseau de transport en commun devrait se faire de concert avec d'autres démarches visant la mobilité durable et active à Rimouski, dans la MRC et dans la région, avec la participation des groupes de la société civile et des organisations spécialisées telles que l'Association Rimouski ville cyclable, le Conseil régional de l'environnement, le Comité pour l'amélioration du transport collectif Rimouski-Neigette (CATCRN) et le mouvement Rimouski en transition.

Par ailleurs, les membres du Comité Transport du mouvement Rimouski en transition appuient totalement le mémoire présenté par le CATCRN dans la présente consultation pour le renouvellement du Plan de transport en commun sur le territoire de la Ville de Rimouski. Nous croyons que le transport collectif, en plus d'être un ingrédient incontournable de la transition énergétique, est un élément essentiel de l'inclusion sociale de tous les membres de la société.

Références

Champagne, S. (2018). Le Québec doit s'attaquer aux transports, selon des environmentalistes. *La Presse*. Repéré à <https://www.lapresse.ca/environnement/politique-verte/201810/08/01-5199481-le-quebec-doit-sattaquer-aux-transports-selon-des-environmentalistes.php>

IPCC. (2014). AR5 Synthesis Report: Climate Change 2014. Repéré à <https://www.ipcc.ch/report/ar5/syr/>

Metrolinx. (2018). Une nouvelle façon de se déplacer dans une région en pleine croissance. Repéré à <http://www.metrolinx.com/fr/greaterregion/projects/york-viva-bus-rapid-transit.aspx>

Morin, P. (2013). Diagnostic énergétique régional. Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent. Repéré à http://crebsl.com/documents/pdf/energie/diagnostic_energetique_bsl-version_finale_2013-04-10.pdf

Municipalité de Sainte-Flavie. (2018). Sainte-Flavie, municipalité carboneutre en 2022. Sainte-Flavie: Municipalité de Sainte-Flavie. Repéré à <https://www.sainte-flavie.net/images/documents/GuideMesures-Final-compress.pdf>

Planetair.ca. (2019). Les crédits-carbone: qu'est-ce que c'est? Repéré à <https://planetair.ca/les-credits-carbone/>