

Le 5 novembre 2019

Monsieur Benoit Charette
Ministre de l'Environnement et de
la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Avis de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le
cadre des consultations en vue de l'élaboration du Plan
d'électrification et de changements climatiques**

Monsieur le Ministre,

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain salue l'initiative du gouvernement du Québec qui vise la mise en œuvre de mesures ambitieuses pour réduire les gaz à effet de serre (GES) du Québec. Dans le cadre des travaux d'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC), la Chambre souhaite porter à votre attention certaines de ses recommandations.

Accélérer l'électrification des flottes de véhicules

En avril dernier, la Chambre et Propulsion Québec ont publié conjointement une étude intitulée : *Positionner le Québec et sa métropole comme leaders des transports électriques et intelligents*. L'analyse démontre que l'électrification à grande échelle des parcs de véhicules et le développement de technologies intelligentes et connectées représentent une occasion de développement économique en or pour les entreprises d'ici et pour le Québec en entier. De la même façon que nous incitons nos concitoyens à opter pour une voiture électrique, nous devons miser sur des mesures audacieuses pour inciter davantage d'entités publiques, de sociétés de transport, d'industries et d'entreprises à privilégier dès maintenant les véhicules zéro émission, et ce, tout en continuant de soutenir avec vigueur la mobilité durable.

La place importante qu'occupe l'électrification dans le plan que bâtit le gouvernement est une bonne nouvelle. Le Québec a connu de grandes avancées dans les dernières années en ce qui concerne l'électrification des transports individuels. Le nombre de véhicules électriques et hybrides au Québec a presque doublé entre 2017 et 2018¹.

Ces constats sont encourageants. Il reste néanmoins du chemin à faire pour agir là où se situent la plus grande part des émissions du secteur des transports, soit dans les grandes flottes de véhicules gérées par les acteurs publics et privés.

...2

¹ Radio-Canada, *Le nombre de véhicules électriques et hybrides explose au Québec*, 2019, [En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1150142/vehicules-electriques-hybrides-augmentation-quebec>]

Partout dans le monde se dessine cette course aux solutions les plus innovantes et les plus rentables pour diminuer les GES, et le Québec détient des atouts majeurs pour se positionner dans cette course. C'est pourquoi le PECC doit absolument être l'occasion d'accroître l'offre de produits et services de mobilité électrique et intelligente développée au Québec, grâce à des politiques publiques ambitieuses et à un cadre réglementaire souple et ouvert aux innovations.

Le document ci-joint présente les faits saillants de l'étude. Nous vous invitons également à consulter sa version intégrale au cmm.ca/etude_transports_electriques.

Instaurer une taxe kilométrique

Les travaux entourant le PECC doivent être complémentaires à ceux du Chantier sur le financement de la mobilité menés présentement par le ministère des Transports du Québec. Le chantier de l'électrification ne doit pas faire perdre de vue la question plus large du financement de la mobilité. Dans son mémoire *Pour un financement visionnaire de la mobilité*², la Chambre souligne que le modèle de financement des infrastructures de transport nécessite une révision en profondeur. En effet, l'électrification des transports contribue à ce que la taxe sur le carburant, qui est l'un de nos principaux outils de financement des infrastructures routières, génère des revenus qui sont appelés à décroître au cours des prochaines années.

Les objectifs de réduction des GES du Québec ainsi que la réflexion collective sur le modèle de financement de nos infrastructures de transport justifient de considérer l'écofiscalité comme assise du financement de la mobilité au Québec. L'écofiscalité repose sur un système d'utilisateur-payeur, lequel, au Québec, associerait un coût plus élevé à l'utilisation de l'auto solo ou encore du véhicule à essence.

Parmi les options à considérer, la taxe kilométrique concilie le mieux les objectifs d'équité et de changement à long terme des comportements. Plusieurs exemples dans le monde prouvent que la technologie existe et que les objectifs peuvent être atteints par cet outil de financement. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) estime qu'il est envisageable d'implanter cette technologie à compter de 2024³.

La Chambre invite donc le gouvernement à considérer le remplacement graduel de la taxe sur le carburant par une taxe kilométrique, laquelle, sans alourdir le fardeau fiscal des particuliers et des entreprises, permettrait un financement pérenne de la mobilité durable.

Vous assurant de l'entière collaboration de la Chambre pour accélérer l'électrification des transports et revoir le modèle de financement de la mobilité, je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président et chef de la direction,



Michel Leblanc

p. j.

² Disponible ici :

https://www.cmm.ca/~media/Files/News/Memoires/2019/CCMM_Memoire_financement_mobilite_final.pdf

³ CMM, *Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal*, 2019, [En ligne :

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20190321_TC_Financement_Rapport.pdf]