

Votre nom ou celui de votre organisme	Comité de suivi de la Politique de mobilité durable
La ou les régions visées liées à vos activités ou à votre intervention	Tout le Québec
Un bref aperçu de votre expertise	<p>Dans l'esprit de la co-construction, le Comité de suivi de la Politique de mobilité durable a pour mandat de conseiller le gouvernement pour assurer le respect de la vision de la PMD et l'atteinte de ses objectifs à l'horizon 2030.</p> <p>Le Comité de suivi de la PMD regroupe différents acteurs de la société civile détenant une expertise particulière sur les questions de mobilité et de transport. Précisément, les membres du comité sont : Aéroports de Montréal (ADMTL), Alliance TRANSIT, Association du camionnage du Québec (ACQ), Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ), Association du transport urbain du Québec (ATUQ), Canadien National (CN), Cargo Montréal (CargoM), Conseil du patronat du Québec (CPQ), Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), Équiterre, Fédération des municipalités du Québec (FQM), Florence Junca-Adenot (UQAM), Fondation David Suzuki, Jean-François Barsoum (IBM), Marie-Hélène Vandersmissen (Université Laval), Propulsion Québec, Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ), Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes), SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec, Trajectoire Québec, Union des municipalités du Québec (UMQ), Vélo Québec, Vivre en Ville, et COPTICOM, Stratégies & Relations publiques, qui en assure la coordination.</p>
Les thématiques auxquelles il se rapporte	Toutes les thématiques du PECC

PRÉAMBULE

La Politique de mobilité durable, une politique gouvernementale aux objectifs ambitieux et faisant l'objet d'un large consensus politique et social

Au printemps 2018, le gouvernement du Québec dévoilait sa Politique de mobilité durable 2030 (ci-après « PMD »). La PMD est issue d'un **grand processus de co-construction avec la société civile et d'un large consensus politique et social entre les acteurs économiques, sociaux et environnementaux** réunis au sein du Comité consultatif sur la mobilité durable.

La PMD est dotée de **10 grandes cibles chiffrées et ambitieuses** :

- **70 %** de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable
- Réduction de **20 %** du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail
- Réduction de **25 %** du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017
- Diminution de **20 %** de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale
- Réduction de **40 %** de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013
- Réduction de **37,5 %** des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990
- **15 milliards de dollars** de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre
- Augmentation de **25 %** des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec
- **Réduction des coûts** associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec
- Réduction de **20 %** des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)

La PMD a fait le choix majeur de privilégier l'**approche internationalement reconnue « Réduire-Transférer-Améliorer »** comme principe directeur de ses actions. Celle-ci permet de planifier les mesures à mettre en place en fonction de leur capacité à réduire les déplacements motorisés via l'aménagement du territoire, à transférer les déplacements vers des modes plus durables et à améliorer les déplacements en misant sur l'efficacité énergétique.

La prise en compte du transport des personnes autant que des marchandises dans la Politique, ainsi que sa complémentarité avec d'autres stratégies et politiques gouvernementales témoignent également de l'exercice de cohérence et d'exhaustivité mené par le Ministère des Transports.

L'élaboration du PECC, une occasion à saisir pour accélérer la transition climatique dans le secteur des transports

Le Comité de suivi de la Politique de mobilité durable (ci-après « CSPMD ») salue la volonté du gouvernement du Québec de mener des consultations inédites auprès de la société civile pour élaborer son futur Plan d'électrification et de changements climatiques 2020-2030 (ci-après « PECC »).

Bâtir la nouvelle stratégie climatique du Québec en mobilisant les connaissances d'experts et d'organisations de la société civile assurera une meilleure adhésion à ses mesures et par conséquent accélérera l'atteinte d'objectifs gouvernementaux.

Le CSPMD croit que l'élaboration du PECC représente **une occasion d'accélérer la transition climatique dans le secteur des transports.**

À ce titre, les objectifs de la PMD sont cohérents avec ceux du PECC. En effet, au moins 3 des 10 grandes cibles de la PMD s'arriment très clairement aux objectifs climatiques et énergétiques du gouvernement du Québec :

- Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale
- Réduction de 37,5 % les émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990
- Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013

Par conséquent, le CSPMD recommande au gouvernement du Québec que le PECC reprenne les mesures phares de la PMD (voir le tableau de la partie II du mémoire), les bonifie pour accélérer la transition climatique dans le secteur des transports.

L'urgence d'accélérer le virage de la mobilité durable

La tendance des émissions de GES dans le secteur des transports est préoccupante. Premier secteur d'émissions de GES au Québec (43 % du total en 2016 selon l'Inventaire québécois de gaz à effet de serre), le bilan de la période comprise entre 1990 et 2016 appelle à des changements majeurs :

- Les émissions du secteur des transports ont crû de 22 %
- Les émissions du transport routier (80 % des émissions du secteur) ont crû de 52 %
- Les émissions combinées des camions légers et des véhicules lourds (66 % des émissions du transport routier) ont crû de 125 % et de 171 % respectivement

Par conséquent, poser des gestes audacieux et structurants est une nécessité pour renverser cette tendance, décarboniser le secteur des transports et placer le Québec sur une trajectoire d'atténuation cohérente avec ses engagements climatiques pour 2030 et 2050.

RECOMMANDATIONS

C'est dans un esprit de collaboration que le CSPMD transmet ses recommandations au gouvernement du Québec. Le mémoire est divisé en 2 parties :

- I) **Recommandations principales**
- II) **Mesures phares de la PMD**

l) Recommandations transversales

D'abord, le CSPMD fait 3 recommandations principales :

1. *Reconnaître le Comité de suivi de la PMD comme l'un des groupes de travail thématiques de la société civile.*

Le CSPMD est composé de 24 organisations et chefs de file de la mobilité durable couvrant tous les secteurs et tendances de la société québécoise. C'est cette expertise diversifiée qui a permis une démarche de co-construction de la PMD, similaire à celle du PECC. Le périmètre d'action du CSPMD couvre des éléments non spécifiquement couverts par les groupes de travail thématiques de la démarche d'élaboration du PECC, comme les mesures de transfert modal. Par conséquent, le CSPMD recommande que le gouvernement du Québec renforce l'arrimage entre la PMD et le PECC en faisant du CSPMD son 6^e groupe de travail thématique.

2. *Maintenir la règle des 2/3 des sommes du Fonds vert affectées aux mesures de transports et instaurer des mesures d'écofiscalité basées sur le principe de l'utilisateur-payeur et sur l'équité globale pour mieux gérer la demande*

Le CSPMD souhaite s'assurer que les sommes dédiées aux mesures visant les transports à travers le Fonds vert, qui représentent approximativement les deux tiers des investissements prévus, soient réellement décaissées dans un délai raisonnable et prévisible, et que cette proportion soit maintenue sur la période 2020-2030. Il en va de l'atteinte des objectifs de la PMD et du PECC.

De plus, le CSPMD considère capital que les revenus du PECC proviennent également de mesures d'écofiscalité instaurées sur les principes d'utilisateur-payeur et d'équité. Ces mesures sont fondamentales pour bonifier et diversifier le financement de la mobilité durable et mieux gérer la demande pour l'auto solo.

3. *Rééquilibrer le plus tôt possible à 50/50 les investissements du Plan québécois des infrastructures entre le transport collectif et le réseau routier.*

Le CSPMD recommande au gouvernement du Québec d'envoyer un signal financier clair en faveur du financement de la mobilité durable dès le prochain exercice budgétaire. C'est une étape incontournable suivant la sortie du PECC au début de l'année 2020.

De plus, le CSPMD fait les recommandations spécifiques suivantes :

Séquence des interventions

4. *Adopter pour le PECC une approche basée sur la séquence de décarbonisation du secteur des transports « Éviter, Transférer, Améliorer ».*

Cette approche est la seule permettant d'allouer les investissements publics aux mesures les plus pérennes et à moindre coût. Le rapport Dunsky¹ (2019) soutient que la réduction des demandes est essentielle pour atteindre la cible de réduction de 2050 au moindre coût.

Indicateurs de performance

5. Adopter rapidement des indicateurs de performance pour mesurer l'efficacité des mesures phares du PECC.

Le CSPMD recommande au gouvernement du Québec de prioriser les mesures phares ayant un impact tangible et mesurable sur le niveau d'émissions de GES du Québec et d'agir en cohérence avec les cibles et objectifs établis pour 2030 et 2050.

Cohérence des actions de l'État

6. Favoriser la cohérence des actions de l'État en matière de mobilité durable en arrimant les politiques gouvernementales avec le PECC.

Le CSPMD recommande au gouvernement du Québec de s'assurer que les actions gouvernementales sont cohérentes entre elles. Il en va de l'efficacité dans la mise en œuvre du PECC.

Innovation

7. Promouvoir le déploiement des innovations et des projets d'expérimentation en mobilité durable.

Le CSPMD recommande la mise en place d'un cadre favorable aux innovations et aux projets d'expérimentation en mobilité durable, notamment via des projets pilotes.

Mobilisation

8. Mettre en place une campagne d'information et de mobilisation d'envergure afin de favoriser les changements de comportement dans nos déplacements.

La mobilisation de l'État, des entreprises, des municipalités et des citoyens sera un élément-clé pour permettre au Québec d'atteindre ses objectifs de mobilité durable. Des efforts soutenus en matière d'information, de sensibilisation, de mobilisation et d'aide au passage à l'action devront être faits pour réussir la mise en œuvre du PECC.

¹ [Trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec – Horizons 2030 et 2050 – Rapport final produit par Dunsky expertise en énergie](#)

II) Mesures phares de la PMD

Le CSPMD a identifié, en collaboration avec le Ministère des Transports du Québec, les mesures phares de la PMD les plus structurantes pour la transition climatique. En exemple, voici quelques-unes de ces mesures² :

- Adopter des Plans de mobilité durable intégrés, incluant l'accompagnement (R, T)
- Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport (R, T, A)
- Réaliser le Chantier sur le financement de la mobilité (R, T, A)
- Appuyer la mise en place de Plans de déplacements des grands générateurs (R, T)
- Assurer l'établissement de réseaux multimodaux intégrés et interconnectés en appui aux chaînes logistiques (T, A)
- Bonifier les programmes d'aide du transport en commun afin d'améliorer l'offre de services de 5 % par année (T)
- Soutenir l'émergence des nouveaux modes de transports (covoiturage, autopartage, vélo et trottinette électrique) (R, T, A)
- Appuyer les projets collaboratifs de livraison partagée et électrique (T, A)
- Bonifier les programmes de développement du transport intermodal, et d'efficacité énergétique en transport de marchandises (ex. PREGTI, PETMAF, Ecocamionnage) (T, A)
- Soutenir l'électrification du parc d'autobus des sociétés de transport (A)
- Adopter un règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel (A)

Toutes les mesures phares suggérées par le CSPMD se retrouvent dans le tableau en Annexe.

² La PMD utilise l'approche « Réduire, Transférer, Améliorer » (RTA), où R = Réduire, T = Transférer, A = Améliorer.

PLAN D'ACTION EN ÉLECTRIFICATION ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES (PECC) — SECTEUR DES TRANSPORTS

Mesure phare	Mesures spécifiques	Statut	Porteur	Dunsky*
RÉDUIRE				
1. Aménagement du territoire/ Plans de mobilité durable intégrés (PMDI)	Plans de mobilité durable intégrés (PMDI)	En élaboration	MTQ	D
	Formation et accompagnement (PMDI)	En élaboration	MAMH	D
	Rendre le financement gouvernemental conditionnel à l'élaboration de plans de mobilité durable intégrés	En élaboration	MTQ	D
	Utiliser des seuils de densité comme déterminants de la planification et de l'implantation des infrastructures structurantes de transport en commun	En élaboration	MTQ	D
	Élaborer des lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports collectifs	À venir	MTQ	D
	Programme de soutien au développement durable des collectivités — volet promoteur immobilier (TEQ)	À venir	TEQ	D
	Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie (MAMH)	En élaboration	MAMH	D
2. Planification des interventions en transport (MTQ, partenaires, entreprises)	Planification intégrée des interventions en transport au gouvernement	En élaboration	MTQ	D
	Chantier sur le financement de la mobilité	En élaboration	MTQ	D
	Appui à la mise en place de Plans de déplacements en entreprise	En élaboration		D
	Réduction de l'énergie consommée par déplacement	Proposition	MTQ	
3. Intermodalité — Transport des marchandises	Projets collaboratifs de livraison partagée et électrique	En élaboration		
	Projet de pôles logistiques et de zones industrialo-portuaires (SSM)	Existant		D
	PREGTI, PETMAF 76, 77, 118, 119, 120, 121, 117	Existant		T-D
	Ecocamionnage	Existant En modification		T
	Réseau de transport multimodal en soutien au commerce international			D
	Programme d'aide à l'intégration modale	En élaboration		D

Mesure phare	Mesures spécifiques	Statut	Porteur	Dunsky*
TRANSFÉRER				
4. Transport collectif	Bonifier les programmes d'aide du transport en commun afin d'améliorer l'offre de services de 5 % par année	Existant		C
	Développer et adopter un nouveau programme d'aide à l'exploitation pour le maintien, le développement et l'amélioration des services	Existant		D
	Maintien des actifs en transport collectif	Existant		D
	Soutenir la mise en place de systèmes intelligents de billettique et d'information aux usagers			D
	Établir des cibles, en collaboration avec les organismes de transport, pour l'accessibilité des réseaux habituels de transport collectif			D
	Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal			D
	Établir un cadre de référence en transport collectif régional			D
	Soutenir l'implantation de mesures préférentielles pour autobus	À venir	MTQ	D
	Moderniser le processus d'autorisation des projets en transport collectif inscrits au Plan québécois des infrastructures	À venir	MTQ	D
5. Projets structurants de transport collectif	Ligne bleue du métro de Montréal	En élaboration		D
	REM	En élaboration		D
	Réseau structurant de transport en commun de Québec	En élaboration		D
	Projet structurant de transport de Lévis	En élaboration		D
	Système rapide par Bus Pie IX	En élaboration		D
	Lien rapide en transport collectif dans l'ouest de Gatineau	En élaboration		D
	Rapibus — est de Gatineau	En élaboration		D
6. Transport actif	Miser sur des infrastructures favorables aux transports actifs	Existant		D
	Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements			D
	Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte et en étendre la portée aux réseaux cyclables régionaux se qualifiant à un standard minimal			D
	Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif			D

Mesure phare	Mesures spécifiques	Statut	Porteur	Dunsky*
	Modifier les lois pour systématiser la prise en compte des transports actifs dans la planification du territoire, de même que la planification, la conception et l'exploitation des infrastructures de transport			D
	Investir dans des infrastructures qui favorisent l'accès aux transports collectifs et actifs			D
7. Transport alternatif Mobilité comme service	Soutien à la mise en place de projets pilotes de mobilité partagée	En élaboration		D
	Mise en place de transport à la demande (TAD)			*
	Présentation du concept de MAAS lors d'une tournée régionale			
	Acquisition de données pour préparer l'arrivée des véhicules autonomes	En élaboration		C
	Émergence des nouveaux modes de transports (covoiturage, autopartage, vélo et trottinette électrique)	En élaboration		T-C
	Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec			
	Implantation d'auto partage en entreprise			
	Réviser la législation et la réglementation afin de renforcer le rôle des autorités organisatrices de transport collectif en matière de nouvelles mobilités	À venir		

AMÉLIORER

8. Électrification des transports et bioénergie	Soutenir l'électrification du parc d'autobus des sociétés de transport	Existant		T
	Soutenir l'électrification des autobus scolaires			T
	Programme Roulez électrique et Branché au travail	Existant		T
	Application de la norme VZE	Existant		T
	Bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers			T
	Projets mobilisateurs en électrification des transports (MEI)			T
	Soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique : Immeubles à logements multiples, bureau et stationnement (TEQ)			T
	Soutenir la réalisation de projets pilotes pour tester les véhicules électriques autonomes (MONTRÉAL)			T
	Soutenir des initiatives émanant des chantiers de la grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents (GIVEI) (MEI)			T

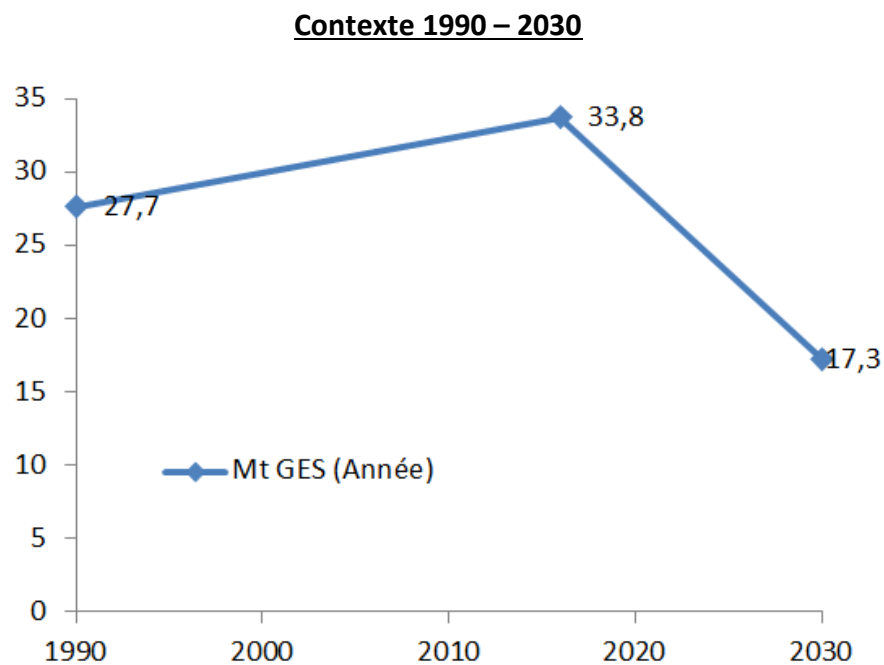
Horizon temporel :

- Planification : 2019-2020
- Réalisation : 2020-2021

Électrification de la flotte gouvernementale			T
Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel			

* Les initiales T-D-C réfèrent au rapport sur les trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec pour les horizons 2030 et 2050. On y réfère aux trois fronts principaux pour y arriver :

1. La technologie (T) : Accélérer les technologies sobres en carbone (ex : électrification des transports)
2. La gestion de la demande (D) : pour réduire les besoins (ex : aménagement du territoire et utilisation du transport collectif)
3. Le captage et séquestration du carbone (C) : la PMD n'a aucune mesure de captage, même si le MTQ s'est doté ce printemps d'une directive de projets carboneutres pour les projets de 100 M\$ et plus.



Cible de 37,5 % sous le seuil de 1990 en 2030 pour le secteur des transports : nécessite une réduction de 16,5 Mt GES