



Miser sur le collectif pour réussir l'électrification des transports

Consultation pour le Plan d'électrification et de
changements climatiques



trajectoire.quebec

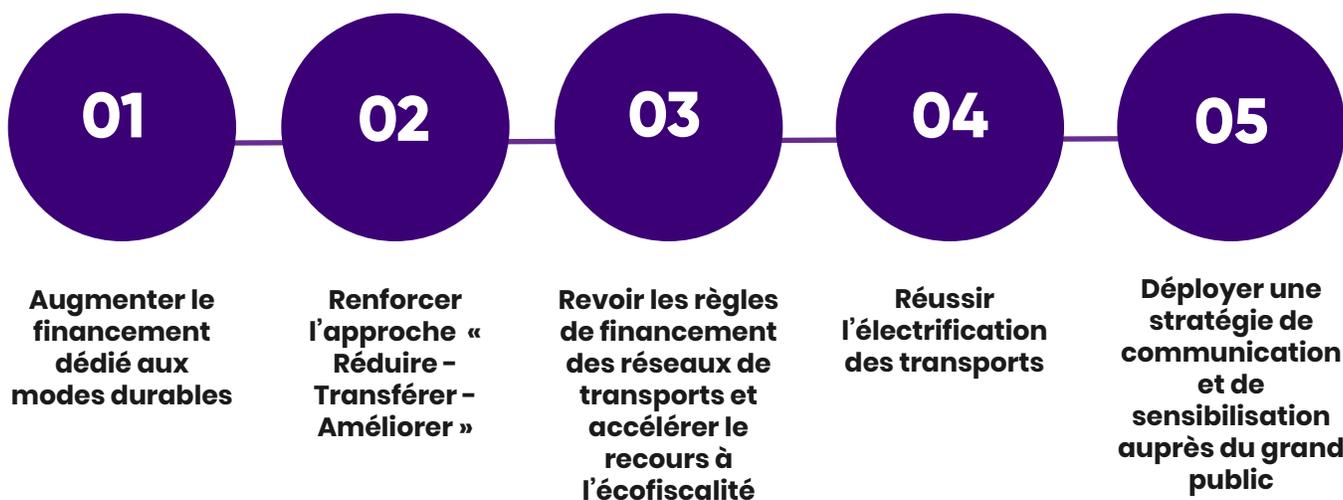
Présentation de Trajectoire

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977, l'association soutient l'accès à des services de mobilité **abordables, sécuritaires et de qualité, partout sur le territoire**, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

Contexte

Suite à l'Accord de Paris, en 2015, le Québec s'est engagé à réduire de 37,5 % ses émissions de GES par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030 et de 80% d'ici 2050. L'ensemble des secteurs d'activités a réussi à réduire de façon substantielle ses émissions, sauf un; le secteur des transports. En effet, **« tandis que les émissions de GES totales du Québec ont diminué de 8,8 %, entre 1990 et 2015, celles du transport routier ont crû de 35,7 %! »** La démarche proposée pour l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques, doublée à l'adoption de la Politique de mobilité durable, offre une opportunité à saisir pour repenser nos habitudes de déplacements. Pour atteindre nos cibles de réduction d'émission de gaz à effet de serre, il faut effectivement électrifier le secteur des transports en évitant le piège de poursuivre le modèle actuel qui favorise la possession de véhicules privés plutôt que l'utilisation de modes collectifs.

Trajectoire Québec propose donc cinq recommandations



01

Augmenter le financement dédié aux modes durables de deux façons

Atteindre l'objectif gouvernemental de 50/50 entre les transports collectifs et le réseau routier au Plan québécois des infrastructures²

Pour **réduire notre dépendance à l'automobile**, il faut mettre en place des alternatives efficaces à l'automobile. Il faut donc **investir massivement en transport collectif** afin d'augmenter l'offre de services, partout sur le territoire. Par ailleurs, les investissements en transport collectif contribuent à l'atteinte des cibles de réduction de GES en plus d'avoir de nombreux autres effets positifs sur la société québécoise. À titre d'exemple, pensons à la réduction de la congestion et de ses impacts néfastes sur l'économie. D'autant plus que « le transport en commun génère un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec »³.

De l'autre côté, **notre système routier est vaste et très coûteux** à entretenir. Le déficit de maintien des infrastructures est passé de 11,8 milliards à 16,4 milliards de dollars entre 2015 et 2019⁴. Le gouvernement du Québec doit donc cesser l'expansion du réseau routier et favoriser plutôt les investissements en transport collectif et en entretien du réseau routier, tant pour des visées économiques, que environnementales et sociales.

Maintenir les 2/3 des revenus du marché du carbone dédiés aux transports, comme prévu dans la loi⁵

Les investissements en transport collectif sont essentiels pour atteindre nos cibles de réduction de GES. En effet, en combinant les efforts des sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal, on estime à 3,9 mégatonnes annuellement, les GES évités⁶. Il faut donc absolument maintenir le ratio de 2/3 des revenus du marché du carbone dédiés au secteur des transports. D'autant plus que les besoins financiers en transport collectif sont bien connus. Par exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal prévoit une augmentation des contributions municipales au transport collectif de 8,3% par année⁷.

De surcroît, les revenus de la taxe sur l'essence, qui constituent la principale source de financement des réseaux de transport, stagnent et sont appelés à diminuer dans les prochaines années à cause de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc automobile. Il faut donc **s'assurer de diversifier les sources de revenus de nos réseaux de transport**, tant pour l'entretien du réseau routier supérieur que pour le développement des services de transport collectif.

2. Transit, "Reaction du budget Legault 2019-2020: le gouvernement reitere son engagement d'atteindre une répartition de 50-50 au PQI pour le transport collectif et le réseau routier" 28 mars, 2019, <http://www.transitquebec.org/2019/03/reactions-au-budget-legault-2019-2020-le-gouvernement-reitere-son-engagement-datteindre-une-repartition-de-50-50-au-pqi-pour-le-transport-collectif-et-le-reseau-routier/>

3. Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, "Le transport en commun, au coeur du développement économique de Montréal" (Étude, 2010), 58, https://www.ccm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_cmm_etude-transport_fr.pdf

4. Bruno Blisson, "Le MTQ ne peut empêcher la dégradation du réseau routier, croient des experts" La Presse, 3 octobre, 2019

<https://www.lapresse.ca/actualites/201910/02/01-5243849-le-mtq-ne-peut-empêcher-la-degradation-du-reseau-routier-croient-des-experts.php>

5. Conseil de gestion du Fonds Vert. Comptes du Fonds Vert 2017-2018 (Québec: Conseil de gestion du Fonds Vert, 2018),

<http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/comptes/Comptes-fonds-vert-2017-2018.pdf>

6. Henri Ouellette Vézina, "Électrification des transports: Québec doit d'abord investir en mobilité, plaident des organismes", Journal Métro, 15 octobre, 2019,

<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2388046/electrification-transports-quebec-investir-mobilite/>

7. Communauté métropolitaine de Montréal, "Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal" (Montréal: Communauté métropolitaine de Montréal, 2019), http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20190321_TC_Financement_Rapport.pdf



02

Renforcer l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » en matière de mobilité durable dans l'ensemble des politiques gouvernementales concernées

Le gouvernement du Québec a récemment adopté la **Politique de mobilité durable 2030** qui mise sur l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer ». Cette approche vise à induire chez les citoyens des changements d'habitudes de déplacement pour favoriser des modes plus durables.

Elle s'organise autour des trois étapes suivantes :

« **RÉDUIRE** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports ;

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif ;

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.⁸»

Cette approche est donc en adéquation avec **nos objectifs de réduction des émissions de GES**, de la consommation d'énergie et de la congestion. Elle devrait donc s'intégrer de façon transversale dans l'ensemble des politiques gouvernementales concernées.



03

Revoir les règles de financement des réseaux de transports et accélérer le recours à l'écofiscalité

Les règles actuelles de financement des réseaux de transport favorisent largement l'augmentation de la capacité routière et l'étalement urbain. Pour poursuivre son développement résidentiel et commercial, il est préférable pour une municipalité de développer son réseau routier, qui est payé par le gouvernement du Québec plutôt que son réseau de transport collectif, dont elle devra assumer les coûts d'exploitation. De ce fait, les municipalités se développent de façons moins efficaces et durables que si elles devaient assumer le coût réel du système routier. « **Ces règles de financement inévitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain** et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.⁹»

L'implantation de mesures d'écofiscalité, qui prennent appui sur le principe de **pollueur-payeur** et d'**utilisateur-payeur**, comme la tarification routière et du stationnement, de même que l'augmentation de la taxe sur l'essence, est grandement efficace.¹⁰ Il faut toutefois s'assurer de mettre en place des alternatives efficaces à l'automobile en amont de l'implantation de mesures écofiscales, pour accueillir les citoyens prêts à changer de comportement, sans quoi l'opération est vouée à l'échec.

8. Ministère des Transports. Politique de mobilité durable 2030 (Québec: Ministère des Transports, 2018), https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

9. Vivre en Ville. "Deux poids, Deux mesures" (Index, 2013), 32, https://vivreenville.org/media/7137/vivre_en_ville_2poids2mesures_072013.pdf

10. Transit, "Prochaine station: l'écofiscalité" (Étude, 2018), 73, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1233551.pdf>

04

Réussir l'électrification des transports par deux moyens

Créer un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports (système de redevance-remise)¹¹ pour remplacer les modalités actuelles du programme Roulez vert

L'accélération de l'électrification des transports est essentielle à l'**atteinte de nos cibles de réduction de GES**. Malheureusement, on constate que les réductions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont presque entièrement annulées par la part croissante qu'occupent les camions légers (VUS) dans le parc automobile.¹²

La popularité grandissante des véhicules électriques, constatée par l'augmentation annuelle des ventes, nous forcera rapidement à revoir les modalités du programme Roulez vert, actuellement financé par le Fonds vert, puisqu'il ne sera plus possible d'assumer la facture.

Il nous semble que la solution optimale serait **un fonds autofinancé par un système de redevance-remise**. Ainsi, les acheteurs d'une voiture à essence financeraient un programme d'électrification du parc automobile, par une redevance fixée en fonction de l'efficacité énergétique du véhicule qu'ils achètent.

Renforcer la loi zéro émission

Il est également nécessaire d'améliorer l'accès aux véhicules électriques en **renforçant la Loi** visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

05

Déployer une stratégie de communication et de sensibilisation auprès du grand public afin de favoriser l'acceptabilité sociale.

Les mesures nécessaires pour atteindre nos cibles de réduction de gaz à effet de serre dans le secteur des transports viendront bousculer les citoyens dans leurs habitudes de déplacement et dans leurs comportements quotidiens. On ne peut pas penser implanter ces changements majeurs sans accompagner préalablement les citoyens dans cette transition. Il faut éduquer le public à la nécessité de ces changements et aux bénéfices collectifs et individuels qui en découleront. L'acceptabilité sociale est essentielle pour réussir le virage vers une véritable mobilité durable. Pour se faire, il faut prévoir des sommes importantes en communication, sensibilisation et éducation populaire.

11. Transition énergétique Québec. "Conjuguer nos forces pour un avenir énergétique durable" (Plan directeur, 2018), 234. https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ_PlanDirecteur_web.pdf

12. Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal. "État de l'énergie au Québec" 2019, 68, http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019_WEB.pdf

Conclusion

Le Plan d'électrification et de changements climatiques se veut la feuille de route à suivre pour que le Québec **atteigne ses cibles de réduction de gaz à effet de serre**. Pour y arriver, il est primordial de **remettre en cause le modèle actuel**. Dans le secteur des transports, cela signifie de repenser la mobilité dans l'optique de déplacer le plus de gens possibles plutôt qu'en déplaçant le plus de véhicules possibles. Il faut éviter le piège de ne changer que de modèle de véhicule plutôt que de changer le modèle de notre système de transport. Si l'on remplace l'ensemble des véhicules à gaz par des véhicules électriques, nous aurons réduit légèrement nos émissions de gaz à effet de serre, en auscultant de nombreuses problématiques, tels que la congestion, l'utilisation de ressources naturelles non renouvelables, l'étalement urbain, la santé publique et le déficit de mobilité. Pour éviter ce piège, **on doit repenser complètement notre modèle et mettre les transports collectifs au coeur de la stratégie**.