

UNE TRANSITION PRIORISANT LA MOBILITÉ DES PERSONNES

Accélérer l'action climatique : un impératif

La question climatique est moins présente dans l'actualité politique et médiatique, mais l'Organisation météorologique mondiale résume bien l'ampleur des enjeux : les années 2015 à 2025 sont les 11 années les plus chaudes jamais enregistrées et « le climat de la Terre est plus déséquilibré qu'à aucun autre moment de l'histoire observée¹ ». À l'échelle du Québec, l'année 2024 est l'année la plus chaude, avec un écart de 3,9 °C par rapport à la normale du 20^e siècle. C'est également l'année où le coût des sinistres catastrophiques assurés est le plus élevé, avec un coût de 2,8 milliards de dollars².

Pour faire face à cet enjeu, il faut mettre en œuvre des réductions rapides, majeures et soutenues dans tous les secteurs pour atteindre la carboneutralité³. L'objectif n'est donc plus seulement de réduire les émissions, mais de transformer les systèmes qui les produisent pour être en mesure de déployer une économie sobre en carbone. Le Québec, comme plusieurs autres États, s'est engagé à atteindre la carboneutralité, et le Comité propose d'atteindre cet objectif dès 2045, comme la Californie⁴.

À l'aube d'une nouvelle période électorale où la société québécoise et les partis politiques seront amenés à débattre des principaux enjeux et défis de la société québécoise, le Comité considère qu'il est essentiel de rappeler l'importance d'accélérer les efforts pour la décarbonation de l'économie et l'adaptation de nos milieux de vie à ce nouveau climat du 21^e siècle. Devant l'ampleur de la crise, le Québec ne peut se permettre de reculer en réaction à des circonstances conjoncturelles, et il peut faire de la décarbonation et de la résilience climatique un projet de société porteur d'innovation technologique et sociale, de prospérité et d'équité.

Le secteur des transports est celui où cette question de la décarbonation et de la sortie des énergies fossiles interpelle le plus le Québec puisque ce secteur engendre près de 45 % des émissions de GES⁵. Dans un avis publié en 2023 sur le sous-secteur du transport des marchandises, le Comité soulignait la croissance marquée des émissions et l'importance d'agir de façon concertée dans ce domaine⁶. La présente note se concentre, elle, sur le transport des personnes, en présentant les principaux constats dans ce domaine qui justifient l'élaboration de politiques publiques cohérentes avec cette décarbonation. Cette note sera complétée par un avis complet sur cette thématique à l'automne 2026.

Le transport des personnes : un enjeu central de la transition québécoise

Agir rapidement et de manière structurante sur la mobilité des personnes est essentiel à l'atteinte des objectifs climatiques du Québec. Cela s'explique d'abord

¹ Organisation météorologique mondiale, 2026. [Le climat de la Terre est de plus en plus déséquilibré.](#)

² Bureau d'assurance du Canada, 2024. [Catastrophes.](#)

³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, 2023. [Climate change report 2023 Synthesis Report.](#)

⁴ Comité consultatif sur les changements climatiques, 2025. [Définir l'ambition climatique du Québec : cibles et trajectoires de décarbonation.](#)

⁵ Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 2025. [GES 1990-2023 Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2023 et leur évolution depuis 1990.](#)

⁶ Comité consultatif sur les changements climatiques, 2023. [Décarbonation du transport lourd de marchandises : construire une voie durable.](#)

par le poids déterminant du secteur des transports dans le bilan des émissions de GES du Québec.

Le transport des personnes était responsable de 26 % des émissions totales du Québec en 2024⁷. Ce pourcentage est quasi constant depuis les 15 dernières années et, si les émissions absolues de ce secteur ont baissé significativement lors de la pandémie de 2020, les émissions ont depuis augmenté à un niveau à peu près équivalent à celui de 2019.

De plus, malgré les progrès de l'électrification, le système de mobilité des personnes demeure fortement dépendant des énergies fossiles. Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), l'énergie consommée en 2022 pour le transport routier des personnes provenait à 95,1 % de l'essence, à 3,4 % du diesel et à 1,5 % de l'électricité, du gaz naturel et du propane⁸. De plus, le secteur des transports accapare à lui seul près de 80 % de la disponibilité des produits pétroliers raffinés au Québec en 2024⁹, contribuant par le fait même à accentuer le déficit de la balance commerciale du Québec.

Malgré les avancées technologiques et les différentes politiques de mobilité mises en place aux échelles nationale et régionale, le système actuel de mobilité repose encore massivement sur l'automobile individuelle et sur les hydrocarbures, ce qui en fait un levier incontournable de toute stratégie de sortie des énergies fossiles.

Dans ces conditions, atteindre les cibles climatiques ne nécessite pas uniquement qu'on accélère les efforts actuels; cela exige une transformation en profondeur de la manière dont les Québécois se déplacent.

Une transformation profonde au bénéfice de la société québécoise

Le problème ne se limite pas aux technologies de transport. Il faut également s'intéresser à la manière dont le système de mobilité est organisé¹⁰. Les progrès

technologiques sont en effet bien réels : les véhicules sont plus efficaces, comme l'illustre l'analyse de l'ISQ : « De 2006 à 2022, la quantité d'énergie nécessaire pour déplacer une personne sur une distance d'un kilomètre a diminué de 11 %. » (ISQ, 2026). De plus, l'électrification progresse, 6,15% du parc immatriculé est désormais un véhicule électrique au premier trimestre de 2026¹¹. Toutefois, ces avancées ne suffisent pas à inverser la tendance, car elles sont en grande partie neutralisées par des dynamiques plus profondes : augmentation du nombre de véhicules, distances parcourues plus longues, réduction du nombre de passagers, étalement urbain et montée des véhicules plus lourds comme les VUS.

Cette trajectoire est le produit d'un système de mobilité qui, historiquement, a été développé pour faciliter l'utilisation de l'automobile, et qui a généré une forte dépendance à ce moyen de transport. L'usage de l'automobile ne relève pas uniquement de choix individuels, mais d'un ensemble de conditions concrètes qui le rendent souvent incontournable : organisation du territoire, accessibilité des services, qualité du transport collectif, horaires de travail, normes sociales et grandeur du territoire. Les ménages font ainsi des choix à l'intérieur d'un cadre qui les contraint. Transformer la mobilité suppose donc qu'on transforme ce cadre et qu'on accroisse les options de mobilité sobres en carbone.

Comme le soulignait le Comité¹², il faut développer des milieux de vie où les comportements sobres deviennent les plus faciles et les plus attractifs, en priorisant une approche fondée sur la réduction des besoins de déplacement, le transfert vers des modes plus efficaces et l'amélioration des technologies¹³. Dans ce contexte, le transport collectif et actif joue un rôle structurant pour les communautés en organisant les milieux de vie et en soutenant l'accès aux services, aux emplois et aux activités. À capacité équivalente d'espace et d'infrastructure, il permet de déplacer un nombre plus

⁷ Environnement et Changement climatique Canada, 2026. [Inventaire officiel des gaz à effet de serre du Canada, Secteurs-Économiques](#).

⁸ Institut de la statistique Québec, 2026. [Intensité énergétique du transport routier des personnes](#).

⁹ Statistique Canada, 2026. [Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaires en unités naturelles. Tableau 25-10-0030-01](#).

¹⁰ Mattioli et collab., 2020. [The political economy of car dependence: A systems of provision approach](#).

¹¹ Association des véhicules électriques du Québec, 2026. [Immatriculations I 2026 : Le calme avant la tempête?](#)

¹² Comité consultatif sur les changements climatiques, 2024. [Bilan et perspectives de la lutte contre les changements climatiques au Québec](#).

¹³ Une classique approche RTA pour réduire, transférer et améliorer.

élevé de personnes que l'automobile individuelle, de manière plus efficace et moins énergivore.

Cela implique notamment qu'on repense l'aménagement du territoire¹⁴ : densifier les milieux de vie, rapprocher les services, limiter l'étalement urbain et développer des solutions de rechange crédibles à l'automobile. Une planification intégrée est essentielle pour éviter d'accroître les besoins de déplacement, de renforcer les dépendances existantes et d'engendrer une « demande induite » par de mauvaises décisions d'aménagement.

L'adoption des nouvelles OGAT¹⁵ et leur transposition à l'échelle municipale dans les schémas d'aménagement sont des pas dans cette direction. Mais cette transition doit s'opérer dans un milieu déjà fortement construit et elle doit bien sûr tenir compte de la diversité des réalités territoriales, qu'il s'agisse des grandes villes, des milieux urbains, des régions rurales ou des territoires plus éloignés. Il n'existe donc pas de solution unique, mais une exigence commune de cohérence dans la trajectoire vers la carboneutralité. Dans ce domaine, l'État joue un rôle central par les choix qu'il effectue dans le développement des réseaux routiers et des réseaux structurants, dans l'élaboration de ses politiques de mobilité durable et des modalités de financement, et dans la localisation des nouveaux bâtiments publics. Des choix qui peuvent soit favoriser une densification douce et une mobilité durable, soit accentuer les enjeux de l'étalement urbain et les coûts indirects qui y sont associés.

En matière d'aménagement, le Comité (2022) a, notamment, déjà recommandé au gouvernement :

- d'intégrer des infrastructures de transport actif, collectif et partagé dans tout projet d'aménagement urbain, périurbain et à proximité des cœurs des villages, et de soutenir l'offre de transport collectif interurbain et interrégional;
- de développer un mécanisme public d'évaluation intégrée des interactions entre mobilité, urbanisme et offre de transport, et de ne pas autoriser de nouveaux projets qui augmentent la

capacité autoroutière dans les six régions métropolitaines de recensement avant que ce mécanisme d'évaluation ne soit pleinement opérationnel;

- d'agir de manière exemplaire dans la localisation des services publics afin de favoriser leur accessibilité multimodale, la desserte optimale des territoires, la consolidation des centres-villes et des cœurs des villages et le déploiement des services publics de proximité.

Le Comité (2022) a également souligné le besoin de développer le transport collectif interurbain et interrégional, notamment le transport ferroviaire, qui présente de fortes lacunes à l'heure actuelle.

Décarboner la mobilité : un levier pour des cobénéfices majeurs

À terme, la mise en œuvre d'une stratégie de mobilité durable se traduira par une réduction de l'usage de la voiture individuelle comme réponse aux besoins de déplacements et par une substitution complète des véhicules individuels thermiques par des véhicules électriques. Au-delà de l'enjeu climatique, cette transformation représente une occasion à saisir. Une mobilité moins dépendante de l'automobile et des énergies fossiles permet d'améliorer la qualité de vie en réduisant la pollution de l'air, en renforçant la sécurité et en facilitant l'accès aux services essentiels¹⁶. Elle permet collectivement de réduire les pertes astronomiques résultant de la congestion et les besoins en investissement pour les infrastructures routières. Elle permet également, sur une base individuelle, de réduire le coût de la vie, puisque le transport constitue aujourd'hui le deuxième poste de dépenses des ménages québécois, après le logement et devant l'épicerie¹⁷. Réduire la dépendance à l'automobile en favorisant la réduction du nombre de véhicules par ménage, notamment en offrant de nouvelles solutions accessibles, permet de redonner une marge de manœuvre financière aux ménages.

¹⁴ Comité consultatif sur les changements climatiques, 2022. *L'aménagement du territoire du Québec : fondamental pour la lutte contre les changements climatiques*.

¹⁵ Orientations gouvernementales en aménagement du territoire.

¹⁶ Mouratidis, 2025. *Reducing car dependence: benefits, strategies, unintended consequences, and future directions of post-car urban transitions*.

¹⁷ Statistique Canada, 2025. *Dépenses des ménages, Canada, régions et provinces. Tableau 11-10-0222-01*.

Sur le plan économique, les bénéfices sont tout aussi importants. La présente crise énergétique a mis en évidence la vulnérabilité des économies dépendantes des énergies fossiles. Réduire cette dépendance permet de limiter l'exposition aux chocs de prix et aux tensions géopolitiques. À l'inverse, les énergies renouvelables, produites au Québec, offrent une plus grande stabilité et une meilleure prévisibilité des coûts, en plus de permettre de substituer les importations de pétrole par une consommation d'énergie renouvelable d'origine québécoise. Cette réallocation des dépenses ouvre un espace économique qui peut, s'il est bien orienté, contribuer à renforcer l'économie québécoise et la vitalité des territoires.

En somme, une mobilité plus efficace et moins dépendante des énergies fossiles est meilleure pour le climat, pour la santé, pour le portefeuille des ménages et pour la résilience économique du Québec.

Accentuer la cohérence : vers une action publique alignée

Si les solutions existent et que les bénéfices sont bien connus, pourquoi la transition tarde-t-elle? Parce que nos choix collectifs ne sont pas encore totalement alignés avec la nécessité de sortir des énergies fossiles.

Aujourd'hui, les décisions en matière de transport envoient des signaux contradictoires. D'un côté, on reconnaît l'urgence de réduire les émissions, et des projets structurants sont mis en œuvre, comme le Réseau express métropolitain (REM), ou sont en développement, comme le tramway de Québec ou le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Mais de l'autre côté, on continue de soutenir, directement ou indirectement, un modèle de mobilité qui dépend fortement de la voiture individuelle, en faisant, notamment, des investissements dans le Plan québécois des infrastructures (PQI) qui sont largement orientés vers ce mode de transport.

Ces décisions en matière de transport sont rarement neutres. Chaque infrastructure, projet ou investissement consenti façonne les déplacements pour des décennies. Il devient donc essentiel de se doter d'un cadre clair pour orienter les décisions publiques. Un tel cadre devrait permettre de vérifier, de manière systématique, si les

projets de transport sont compatibles avec les objectifs climatiques et de mobilité durable, de prévoir leurs effets à long terme et d'éviter des investissements qui enferment le Québec dans des trajectoires difficiles à inverser.

Les projets de transport collectif et actif ou d'autopartage, par exemple, jouent un rôle central : ils offrent des solutions de rechange concrètes à l'automobile individuelle, ils permettent de déplacer efficacement un grand nombre de personnes et ils contribuent à développer des milieux de vie moins dépendants de la voiture.

La transformation du système de mobilité dépend aussi des signaux économiques et réglementaires qui orientent les comportements. Aujourd'hui, les coûts des déplacements ne reflètent pas pleinement leurs impacts environnementaux et l'ensemble des coûts économiques, ce qui contribue à favoriser l'automobile.

Dans ce contexte, les mécanismes comme la tarification du carbone, la taxe sur les carburants ou les mesures d'écofiscalité jouent un rôle central. Ils permettent d'envoyer un signal clair en ce qui concerne le coût des émissions de GES ou le coût de l'entretien du réseau partiellement financé par ces mesures, en plus de contribuer à orienter les choix vers des options plus sobres. Ils constituent des sources de financement essentielles mais encore largement insuffisantes. Comme pour toute politique fiscale, leur mise en œuvre doit évidemment intégrer adéquatement les enjeux d'équité, en particulier pour les ménages vulnérables et les territoires où les solutions de rechange à l'automobile sont limitées.

Comme le soulignait le Comité en 2024 dans son bilan de l'action climatique québécoise : « Le gouvernement doit se doter d'une vision plus systémique et cohérente pour favoriser une transformation en profondeur de notre société et accélérer la sortie des énergies fossiles. Une telle vision se concrétise par le recours accru à tous les leviers étant à sa disposition, en particulier la législation et les mesures réglementaires en découlant, l'écofiscalité, l'accompagnement financier et les activités de mobilisation et d'engagement. »

Or, les approches actuelles demeurent insuffisantes à cet égard. L'action publique repose encore largement sur des mesures de soutien et sur des incitations financières qui, bien qu'essentielles, ne permettent pas à elles seules de transformer les systèmes à l'échelle requise (CCCC, 2024). Dans ce contexte, le déploiement du transport collectif et actif ne se fait pas à la vitesse adéquate, le financement, tant au chapitre du fonctionnement qu'à celui du déficit d'entretien ou des besoins d'investissement, reste largement insuffisant, l'électrification du parc automobile est ralentie et la densification douce du territoire progresse mais à une vitesse trop lente.

Dans cette perspective, l'élaboration d'une feuille de route sectorielle pour les transports apparaît essentielle (CCCC, 2025). Véritable plan de travail d'une nouvelle politique de mobilité durable, une telle feuille de route permettrait notamment de réaffirmer les principes en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et de décarbonation, d'identifier les principales politiques et les principaux projets structurants à mettre en œuvre pour la décarbonation complète de ce secteur dans les deux prochaines décennies, d'identifier les sources de financement et les responsabilités entre les acteurs et de préciser les cibles intermédiaires en matière de mobilité durable, d'électrification et de réductions des GES. Une démarche qui ne peut s'effectuer qu'avec la collaboration des acteurs municipaux et qui doit prendre en compte et refléter la réalité et les besoins différenciés des différents territoires.

Une fenêtre d'action encore ouverte

La fenêtre d'action est encore ouverte, mais il faut agir de façon cohérente. Des signaux encourageants sont déjà visibles : l'électrification progresse, les modes actifs de transport, dont le vélo¹⁸, gagnent du terrain, et de nouvelles infrastructures structurantes sont mises en place. Et à l'échelle mondiale, les préoccupations liées au coût de l'énergie renforcent l'intérêt pour ces solutions de recharge. Ces dynamiques montrent que le changement est possible et souhaitable.

D'ici là, une chose est claire : le Québec, tant au niveau individuel que collectif, a tout à gagner en faisant de la

mobilité durable et de la décarbonation des priorités. C'est une condition de réussite pour l'ensemble de nos objectifs climatiques, et un facteur majeur d'innovation technique et sociale, de prospérité et d'équité.

A propos du Comité

Le Comité consultatif sur les changements climatiques est un organisme gouvernemental indépendant qui conseille le gouvernement sur ses politiques climatiques, en s'appuyant sur des analyses scientifiques rigoureuses pour proposer des solutions aux enjeux de décarbonation et d'adaptation auxquels fait face le Québec. Il est composé de membres principalement issus du milieu universitaire, dont la compétence et l'expérience en matière de lutte contre les changements climatiques sont collectivement significatives et pluridisciplinaires.

Le Comité est présidé par le P^r Alain Webster et se compose des membres suivants :

- M. Alain Bourque
- P^{re} Valériane Champagne St-Arnaud
- M. Sylvain Gaudreault
- M. Charles Larochelle
- M. Alain Lemaire
- P^{re} Annie Levasseur
- M. Bertrand Millot
- D^{re} Marie-Jo Ouimet
- P^r Charles Séguin
- P^r Lota Dabio Tamini
- P^{re} Évelyne Thiffault



¹⁸ Vélo Québec, 2026. [L'état du vélo au Québec en 2025](#).