



LA MOBILITÉ DURABLE AU QUÉBEC : VOTRE AVIS COMPTE !

RENCONTRE DU 9 JUIN 2017 DOCUMENT D'INFORMATION ET QUESTIONNAIRE

Vous êtes invités à partager vos idées, propositions et priorités en matière de mobilité durable avec nous. Il vous suffit de remplir le questionnaire ci-après et de le retourner par courriel au plus tard le **15 août 2017** à l'adresse PMD2018@transportsgouv.qc.ca.

Nous vous remercions à l'avance de votre contribution. Votre point de vue sur la mobilité durable au Québec est important.

Pour en savoir plus

Les partenaires et les citoyens sont invités à suivre la rubrique « Actualités » sur le site Web du Ministère (transportsgouv.qc.ca). De nouvelles informations seront mises en ligne tout au long de la démarche d'élaboration de la politique de mobilité durable.

RENSEIGNEMENTS SUR LE RÉPONDANT

A Veuillez cocher l'élément qui représente le mieux votre situation :

Je remplis le questionnaire...

comme citoyen

pour une organisation

B Si vous représentez une organisation, de quel type s'agit-il ?

Transporteur public (p. ex. : société de transport)

Ministère ou organisme du gouvernement fédéral

Ministère ou organisme du gouvernement provincial

Municipalité ou MRC

Communauté autochtone

Transporteur privé

Association ou organisme sans but lucratif

Association sectorielle privée

Établissement d'enseignement ou centre de recherche

Autre (svp préciser) :

C Si vous représentez une organisation, veuillez indiquer son nom.

MESSAGE IMPORTANT

Le présent document a appuyé les échanges et stimulé les discussions du 9 juin 2017 lors des travaux de démarrage de l'élaboration de la politique de mobilité durable.

Il ne s'agit pas d'un document de consultation à commenter.

Il n'y a pas de mauvaise réponse au questionnaire. Celui-ci vise à recueillir vos idées, points de vue, suggestions et priorités.

Les échanges se poursuivront en continu et un retour est prévu auprès des parties prenantes et partenaires à l'automne.

Merci à l'avance de votre participation.

THÈMES RELATIFS AU CONTEXTE DE LA POLITIQUE

- **Thème 1** : Réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre
- **Thème 2** : Développement économique et performance du système de transport
- **Thème 3** : Sécurité et santé publique
- **Thème 4** : Amélioration de la qualité de vie et mobilité au service des citoyens

THÈMES RELATIFS AUX CHAMPS D'INTERVENTION

- **Thème 5** : Transport des personnes (collectif, actif et routier)
- **Thème 6** : Transport des marchandises (routier, ferroviaire, aérien, maritime et intermodalité)
- **Thème 7** : Aménagement intégré et développement durable des territoires du Québec
- **Thème 8** : Innovation : transport intelligent, véhicules autonomes, autopartage
- **Thème 9** : Financement et écofiscalité

THÈME 1

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE ET DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

CONTEXTE

Tous les jours et partout au Québec, les activités des citoyens, des entreprises et d'autres organisations génèrent d'importants besoins de déplacements pour le transport des personnes et des marchandises. Notre consommation de pétrole et nos émissions de gaz à effet de serre (GES) sont d'ailleurs importantes en transport.

En effet, le transport est responsable de 28 % de la consommation totale d'énergie au Québec, soit le 2^e secteur en importance après le secteur industriel à 35 % (2014)¹. Il existe également un lien entre la consommation de carburant et la densité de la population². Il est donc essentiel de repenser nos transports de façon intégrée avec l'aménagement du territoire.

En raison de l'abondance d'énergie propre au Québec et des efforts réalisés dans d'autres secteurs d'activité, le transport est le plus grand secteur émetteur d'émissions de GES (33,7 Mt éq. CO₂) et représentait 41 % du total des émissions en 2014. Le transport routier est responsable de 82 % des émissions du secteur, soit 33,6 % des émissions totales de GES (2014) (27,6 Mt éq. CO₂). De 1990 à 2014, les émissions totales en transport ont augmenté de 20,4 %³. Par ailleurs, l'utilisation de l'énergie dans le secteur des transports est d'ailleurs répartie comme suit : 60 % pour le transport des personnes et 40 % pour le transport des marchandises (2012)⁴.

Une autre réalité liée aux changements climatiques est la récurrence des événements climatiques extrêmes ainsi que leurs effets sur les infrastructures et équipements de transport, notamment avec l'érosion côtière, les inondations et la fonte du pergélisol, de même qu'avec la hausse du niveau de la mer et la perte du couvert de glace. Ces effets sont parmi les plus visibles des changements climatiques et touchent tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien).

La politique de mobilité durable doit tenir compte des engagements gouvernementaux, notamment le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 et la Politique énergétique 2030. Parmi les cibles gouvernementales, mentionnons d'ici 2020 la réduction de 20 % des émissions de GES sous le niveau de 1990 ainsi que l'atteinte de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec et, d'ici 2030, l'amélioration de 15 % de l'efficacité avec laquelle l'énergie est utilisée et la réduction de 40 % de la quantité de produits pétroliers consommés.

1. HEC Montréal – Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec 2017*, page 23.

2. HEC Montréal – Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec 2017*, page 21.

3. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990*, 2016, pages 7 et 13.

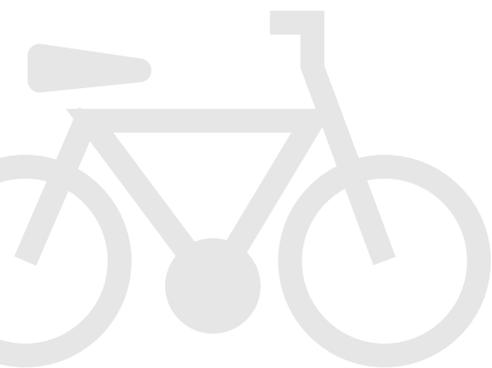
4. HEC Montréal – Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec 2017*, page 19.

Les données disponibles vont toutes dans le sens d'une croissance continue de la demande de mobilité, notamment dans les régions métropolitaines et urbaines. Si rien n'est fait, d'ici 2030, la tendance est à une croissance des émissions de GES et de la demande de produits pétroliers. Un changement de direction est requis.

Le secteur des transports demeure très dépendant de l'énergie fossile. Le déficit commercial associé à son importation était de l'ordre de 7,8 milliards de dollars en 2016. La recherche d'une plus grande autonomie énergétique constitue une opportunité de développement et de croissance pour le Québec. Ce dernier, avec son immense potentiel d'énergie électrique issue de sources renouvelables, est très bien positionné pour retirer des bénéfices substantiels de ce virage.

Il importe donc de se projeter dans l'avenir et de s'interroger sur les caractéristiques de la mobilité en 2030 pour répondre aux objectifs ambitieux que le gouvernement s'est donnés.

Parmi les éléments qui contribuent à atteindre les objectifs, mentionnons les programmes d'efficacité énergétique en transport tels que le programme Écocamionnage, l'appui au transport collectif renforcé dans le dernier budget et l'électrification des transports. L'arrivée de nouvelles technologies, la création de la grappe des véhicules électriques et intelligents, et d'autres initiatives à l'appui de l'autopartage, du covoiturage, du vélo ainsi que le développement de nouveaux modèles d'affaires intégrant l'ensemble des services peuvent avoir une incidence majeure. Il en est de même pour le recours à différents outils d'écofiscalité et à la tarification.



QUESTIONS : THÈME 1

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE ET DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

- 1** Considérant les objectifs ambitieux du Québec en matière de transition énergétique et de réduction des émissions de GES, quelles devraient être les caractéristiques de la mobilité en 2030 ?

- 2** Y a-t-il d'autres objectifs ou cibles à considérer que les objectifs gouvernementaux connus en la matière ?

- 3** Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux au Québec pour atteindre ce « futur idéal » ?

Par exemple : pour les citoyens, les entreprises et autres organisations, dans votre région et dans l'ensemble des régions du Québec.

- 4** Quels éléments ou pratiques pourraient contribuer à l'atteinte de ces objectifs, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou orientations gouvernementales ? À l'inverse, certaines mesures actuelles devraient-elles faire l'objet d'une révision approfondie ou être abolies ?

- 5** Selon vous, quelle est la mesure prioritaire, en lien avec le transport, existante ou à mettre en œuvre afin de réduire la consommation de pétrole et les émissions de GES ?

- 6** De quelle façon le Québec pourrait-il mieux tenir compte, dans l'atteinte de ces objectifs, des différents types de clientèles ayant des besoins spécifiques ? Par exemple : milieux défavorisés, personnes âgées ou à mobilité réduite, les jeunes, entreprises, transport de matières dangereuses.

- 7** Jusqu'à quel point le gouvernement du Québec peut-il intervenir pour réduire les émissions de GES sans avoir d'incidence sur la compétitivité des entreprises, dans un contexte de transport interprovincial et international, et sans modifier l'équilibre concurrentiel entre les modes ?

- 8** De quels indicateurs la politique devrait-elle se doter pour mesurer les objectifs ?
Par exemple : pour la réduction des émissions de GES et de la consommation de pétrole.

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

a De quelle façon le Québec devrait-il :

- accélérer ses efforts en efficacité énergétique en transport ?
- faire la promotion des solutions de rechange à la possession d'un véhicule personnel ?
- faire la promotion de l'électrification des transports ?
- soutenir l'innovation pour réduire la consommation de pétrole et les émissions de GES ?

b Le Québec devrait-il, à l'instar de la Californie et d'autres États, envisager étendre sa « norme Véhicule zéro émission (VZE) pour les véhicules légers » et ses mesures d'exemplarité en adaptant la législation ou la réglementation à d'autres types de véhicules ou de contextes afin de contribuer à la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES ?

- Si oui, pour quels types de véhicules et contextes, et sur quels horizons (par exemple : les autobus scolaires, les parcs de véhicules : de transport collectif public, de transport collectif privé en milieu urbain, de taxis, de location, d'écoles de conduite) ?

c Que pensez-vous des malus à l'achat de véhicules plus énergivores (par exemple : frais d'immatriculation plus élevés, programme « Bonus-Malus ») ? Quelles sont vos recommandations ?

d Quelles devraient être les priorités du Québec, à court, moyen et long terme, afin de repenser le système de transport pour les risques liés aux événements climatiques de plus en plus extrêmes (par exemple : inondations, érosions, fonte du pergélisol) ?

THÈME 2

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT ET COMPÉTITIVITÉ

CONTEXTE

Le développement économique du Québec et de ses régions doit pouvoir s'appuyer sur une mobilité fluide, dans un système de transport multimodal fiable et performant qui tient compte des besoins des citoyens et des entreprises.

Pour améliorer la compétitivité des entreprises et l'attractivité du Québec comme lieu d'investissements, il importe que le système de transport réponde aux exigences d'un monde en mutation. Les chaînes logistiques sont de plus en plus complexes. Le développement technologique et la multiplication des modèles d'affaires génèrent des attentes importantes. La réponse mobilité à ces attentes doit permettre d'améliorer l'agilité des entreprises à livrer aux citoyens les biens attendus dans des délais de plus en plus courts. Le transport des marchandises se faisant à une échelle nationale et continentale, il doit répondre à des réalités de plus en plus exigeantes.

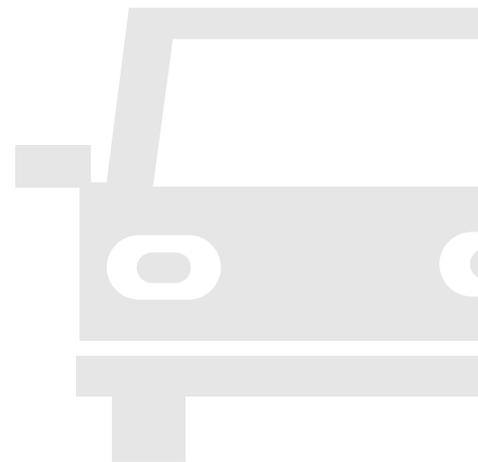
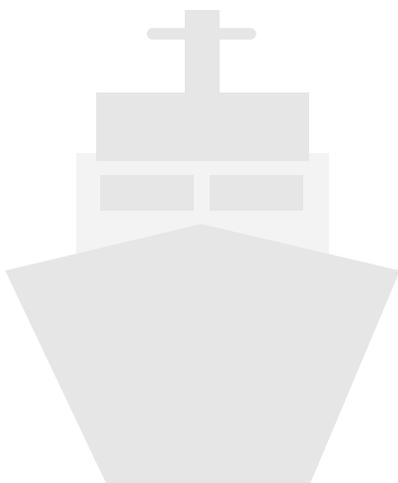
Cependant, la congestion routière, notamment dans les grands centres urbains, est de nature à nuire à la compétitivité économique du Québec et aux attentes des citoyens. Elle est aussi de nature à perturber le quotidien des citoyens qui consomment de plus en plus de temps au déplacement, compliquant la conciliation travail-famille. Des efforts sont requis afin que tous les modes de transport puissent contribuer à optimiser le système, et ce, tant pour les déplacements des personnes que pour le transport des marchandises. Les réseaux multimodaux doivent être complémentaires et liés entre eux à l'appui d'une meilleure performance.

Il faut pouvoir compter non seulement sur les routes, mais aussi sur le fleuve, les voies ferrées et les aéroports, donc sur tous les modes de transport pour que les régions soient raccordées aux marchés et que le Québec soit connecté au continent et au reste du monde. Certains modes sont sous la responsabilité du gouvernement fédéral, des municipalités ou autres acteurs, qui ont aussi des objectifs de développement économique. Les corridors de commerce se doivent d'être de plus en plus intégrés et intelligents, où la connaissance des conditions du système devient un atout pour sa fiabilité. Il importe d'améliorer la complémentarité des modes et d'offrir des infrastructures de transport qui pourront, pour le transport des marchandises, échanger des renseignements avec les chaînes logistiques intelligentes de demain, permettant ainsi à nos expéditeurs d'être encore plus efficaces. L'innovation devient ainsi un élément clé, avec de nouvelles technologies, des nouveaux équipements de plus en plus nombreux, de nouveaux systèmes ou de nouvelles façons de faire. En utilisant un mode là où il est le plus efficace, les émissions de GES en sont réduites d'autant.

Les recours au transport en commun, au transport actif, au taxi et au vélo sont aussi des solutions pour réduire la congestion et améliorer la performance du système. L'arrivée de nouvelles technologies et de nouveaux modèles de services de mobilité sont de nature à mieux répondre aux besoins de déplacements des personnes et à réduire l'usage individuel de l'automobile.

Dans un contexte de transition énergétique, l'électrification des transports s'appuie aussi sur la filière industrielle pour miser sur ce secteur d'avenir et créer des emplois dans une économie de plus en plus verte, tout en permettant de réduire les émissions de GES. Déjà le Québec fabrique et vend des autobus électriques, et d'autres projets sont en cours pour le transport des marchandises. En développement économique, on ne peut passer à côté du créneau de l'intelligence artificielle. La mise en place de la grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents permettra d'explorer de nouvelles technologies intelligentes de mobilité, dont les véhicules autonomes, et de valider les gains de leurs applications, vers une meilleure mobilité et performance des acteurs individuels, entreprises et organisations publiques.

En se projetant dans l'avenir, comment la mobilité durable pourra appuyer le développement économique et améliorer la performance du système de transport, et du même coup contribuer à la réduction de la congestion? Plusieurs facteurs sont à considérer. L'optimisation des infrastructures actuelles dans le transport des personnes peut se traduire par différentes mesures de gestion de la demande (plans de déplacement en entreprise, rues urbaines conviviales à l'appui du commerce de détail, etc.) et des changements de comportement pour un recours plus important au transport collectif, au covoiturage et au transport actif, ainsi que par les infrastructures facilitant le transfert entre différents modes de transport. Pour le transport des marchandises, un recours plus important aux autres modes de transport que le transport routier (maritime, aérien, ferroviaire) et aux installations intermodales peut permettre d'améliorer la performance de tout le système. On pense ici à la Stratégie maritime et au Plan Nord. Dans un contexte de transition énergétique, l'électrification et les systèmes de transport intelligents constituent aussi des atouts sur lesquels on peut miser.



QUESTIONS : THÈME 2

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT ET COMPÉTITIVITÉ

- 1** Considérant les objectifs de développement économique, de performance et de compétitivité du Québec, quelles devraient être les caractéristiques de la mobilité en 2030 ?

- 2** Quelles devraient être les cibles de performance et les objectifs de mobilité qui permettent à celles-ci d'être à l'appui du développement économique et de la compétitivité des entreprises, dont les entreprises de transport ?

- 3** Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux au Québec pour atteindre ce « futur idéal » ? (Par exemple : défis et enjeux de la réduction de la congestion routière, capacité de pouvoir compter sur tous les modes de transport dans un système multimodal, intégration dans les chaînes logistiques, développement de la filière industrielle des véhicules électriques et intelligents.)

- 4** Quels éléments ou pratiques pourraient contribuer au développement économique et à la compétitivité du Québec et de ses régions ainsi qu'à la performance du système de transport, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou orientations gouvernementales ? À l'inverse, y a-t-il des mesures actuelles qui devraient faire l'objet d'une révision approfondie ou être abolies ?

- 5** Selon vous, quelle est la mesure prioritaire, en lien avec le transport, existante ou à mettre en œuvre afin de favoriser le développement économique, la compétitivité et la performance du système de transport ?

- 6** De quelle façon le Québec pourrait-il mieux tenir compte, dans l'atteinte de ces objectifs, des besoins des différents types de clientèles, notamment à l'égard du développement de nouveaux modèles d'affaires et de services de mobilité ?

- 7** La recherche et le développement des connaissances sur les systèmes de transport et la logistique sont-ils suffisants pour soutenir les initiatives ? Dans quelle direction doivent-ils être orientés et par qui doivent-ils être menés ?

- 8** De quels indicateurs la politique devrait-elle se doter pour mesurer les objectifs ? (Par exemple : de développement économique du Québec, de compétitivité et de performance du système de transport en matière d'efficacité ou d'accessibilité.)

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

- a** De façon concrète, comment mieux favoriser la complémentarité des modes de transport afin de mieux répondre aux besoins, pour les personnes et les marchandises, dans votre région et dans l'ensemble des régions du Québec ?

- b** Comment les systèmes de transport intelligents (STI) peuvent-ils contribuer à l'efficacité des chaînes logistiques en transport (Note : un plan québécois des STI est en préparation) ? Quelles sont les conditions gagnantes pour y parvenir ?



THÈME 3

SÉCURITÉ ET SANTÉ PUBLIQUE

Les questions de sécurité et de santé publique sont intimement liées à la mobilité durable de demain. Les préoccupations peuvent être abordées selon trois différents angles : la sécurité des déplacements, la sécurité des réseaux et des infrastructures, ainsi que la santé des individus.

1) La sécurité lors des déplacements

Le bilan routier 2016 se classe au second rang des meilleurs bilans québécois depuis 1946 : 351 personnes sont décédées sur nos routes l'année dernière, soit 11 de moins qu'en 2015, une baisse de 3 %⁵. Cependant, la tendance montre aussi que si l'on prolonge cette courbe, il y a un « tassement dans cette baisse » : de plus en plus d'efforts doivent être faits tandis que la diminution est moins forte. De nombreux pays occidentaux vivent aussi cela, comme si un plancher était atteint et que les efforts, de plus en plus importants, permettent des gains qui eux diminuent. Les coûts pour la société étant élevés⁶, tant en ce qui concerne les décès que les coûts pour les prévenir, la question qui se pose de plus en plus est : comment intervenir pour reprendre une courbe décroissante plutôt que de rester à un taux plancher, dans un contexte de population vieillissante? Les enjeux sont importants pour les catégories de clientèles plus vulnérables, dont les piétons. Est-ce le moment de changer de paradigme? Comment un changement de la mobilité peut-il se faire au profit de la sécurité? C'est ce que propose la Vision zéro accident pour protéger les utilisateurs les plus vulnérables⁷. Montréal l'a adoptée, le Canada aussi. La question du partage en toute sécurité des infrastructures et de la cohabitation sur la voie publique de voitures, camions, vélos et piétons est cruciale à ce sujet. L'espace public doit être considéré de façon globale.

Par ailleurs, les véhicules sont de plus en plus équipés de systèmes d'assistance à la conduite et de nouvelles technologies qui permettent des gains importants en matière de sécurité des déplacements, ce qui réduit les risques liés au manque de vigilance ou de mauvaises manœuvres. La tendance vers des véhicules autonomes pourrait permettre de faire des gains de sécurité majeurs.

2) La sécurité des réseaux et des infrastructures (y compris la cybersécurité)

La sécurité des réseaux et des infrastructures se fragilise sous l'effet des changements climatiques, qui entraînent par exemple l'érosion des routes en bordure de rives ou la fonte du pergélisol. Les inondations du printemps 2017 dans plusieurs régions du Québec mettent en évidence l'importance des questions de sécurité.

5. Bilan routier 2016 de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

6. SAAQ, *Document de consultation*, 2017, page 9.

7. Ville de Montréal, *Communiqué « Vision zéro : la Ville de Montréal tient ses engagements »*, 2017-02-15.

Considérant que les réseaux de transport suivent les regroupements humains et que ceux-ci s'installent parfois dans les zones à risque, la question est de savoir comment éviter les catastrophes ou gérer le risque. Plusieurs facteurs sont à prendre en compte. La prévention milite en faveur de limiter l'expansion, par exemple, dans les zones inondables ou à risque ou encore la périurbanisation. Afin de desservir les populations de manière sécuritaire, il est envisageable aussi de développer des infrastructures plus résistantes, adaptées à de nouvelles conditions. Cela soulève également la question du financement du réseau. Un réseau durable, sur la base du réseau actuel, dans les conditions changeantes que nous connaissons, aura des coûts exponentiels. Une réflexion s'impose sur le financement possible sans augmenter le fardeau sur les citoyens.

3) La santé

Les effets des émissions polluantes liées au transport sur la santé sont démontrés, particulièrement dans les régions urbaines. Ces effets pourraient croître si l'on considère l'augmentation de la demande en transport. Une réduction du développement urbain périphérique et l'électrification des transports sont de nature à améliorer la qualité de l'air et à réduire ces effets.

De plus, les modes de déplacements alternatifs sont une solution santé, en permettant un mode de vie plus actif, que ce soit par la marche ou le vélo. En effet, l'intégration de réseaux cyclables et piétonniers sécuritaires, ainsi que l'accès au transport collectif, à des fins de loisirs ou utilitaires, peut contribuer à l'augmentation de l'activité physique de la population, et ainsi aider notamment à prévenir des maladies chroniques⁸. Cependant, les conditions climatiques ou la planification des réseaux, qui n'ont pas été pensés pour les déplacements actifs, peuvent être perçues comme des contraintes. La question du partage en toute sécurité des infrastructures et de la cohabitation sur la voie publique de voitures, vélos et piétons est cruciale à ce sujet. L'espace public doit être approché de façon plus globale.

Enfin, impossible de parler de santé et de transport sans parler de la légalisation prochaine du cannabis. Le Québec est en train d'établir sa position sur le sujet. La législation sera certainement adaptée, mais comment les acteurs présents entrevoient-ils cette légalisation considérant que ces effets appréhendés vont à l'encontre d'une mobilité durable (hausse des capacités affaiblies, des accidents, de la conduite à risque, etc.)?

Dans une perspective de mobilité durable, la sécurité des citoyens et la santé publique sont des considérations incontournables. Déjà, il existe plusieurs outils pour faire face aux divers enjeux liés à la sécurité et à la santé publique, dont la réglementation et la législation (y compris le Code de la sécurité routière) et la Politique gouvernementale de prévention en santé. De plus, au fil des années, de façon volontaire ou suivant la réglementation en vigueur, plusieurs partenaires ont d'ailleurs intégré à leurs pratiques des mesures de sécurité, y compris celles visant la santé et la sécurité des travailleurs.

La politique de mobilité durable vise à contribuer à mobiliser les efforts afin d'améliorer la sécurité en transport et la santé publique, ainsi qu'à prendre en compte les démarches actuelles et en cours d'élaboration.

8. Gouvernement du Québec, *Portail santé mieux-être – Améliorer sa santé grâce à l'activité physique* (consulté le 2017-05-26).

QUESTIONS : THÈME 3

SÉCURITÉ ET SANTÉ PUBLIQUE

- 1** Considérant les objectifs de sécurité des déplacements, de sécurité structurelle et de santé publique, quelles devraient être les caractéristiques de la mobilité en 2030 ?

- 2** Quelles devraient être les cibles de performance et les objectifs de mobilité qui permettent une plus grande sécurité et la santé publique ?

- 3** Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux au Québec pour atteindre ce « futur idéal » ?

Par exemple : concernant la sécurité des déplacements, l'arrivée des véhicules autonomes, la sécurité des infrastructures adaptées aux variations climatiques, le transport des matières dangereuses, la disponibilité d'infrastructures piétonnes et cyclables, la réduction des polluants pour diminuer les problématiques de santé.

- 4** Quels éléments ou pratiques en matière de mobilité pourraient contribuer à une meilleure gestion des risques et à l'amélioration de la sécurité et de la santé publique, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou orientations gouvernementales ? À l'inverse, y a-t-il des mesures actuelles qui devraient faire l'objet d'une révision approfondie ou être abolies ?

- 5** Selon vous, quelle est la mesure prioritaire, en lien avec le transport, existante ou à mettre en œuvre afin de favoriser la sécurité et la santé publique ?

- 6** De quelle façon le Québec pourrait-il mieux tenir compte, dans l'atteinte de ces objectifs, des besoins des différents types de clientèles spécifiques, notamment les personnes plus vulnérables ?

- 7** En matière de signalisation, d'information en temps réel et de gestion des infrastructures, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan de la sécurité au Québec ? Par exemple : bilan routier et avec l'ensemble des modes de transport, pour les usagers les plus vulnérables.

- 8** Comment accueillir les autres modes de déplacement dans les réseaux actuels alors qu'il y a peu de consensus social et que les infrastructures sont inadaptées ? Par exemple : le recul sur le SRB à Québec.

- 9** De quels indicateurs la politique devrait-elle se doter pour mesurer les objectifs ?
Par exemple : pour la sécurité des déplacements, la sécurité des réseaux et des infrastructures et la santé.

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

a De quelle façon le Québec devrait-il :

- accélérer et mieux coordonner ses efforts en prévention pour la sécurité des transports ?
- faire la promotion des saines habitudes de vie et de l'activité physique, avec l'usage du transport actif et collectif à des fins de loisirs ou utilitaires ?
- soutenir l'innovation en sécurité des transports et santé publique ?
- réduire les risques associés à la sécurité et à la sûreté en transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) ?

b Le Québec devrait-il se doter d'une « Vision zéro » en sécurité routière ? Si oui, quelle devrait être l'étendue de son application et, concrètement, quels principaux éléments devraient y être considérés pour mieux protéger les citoyens ?

- Par exemple : pour les véhicules lourds et les systèmes de sécurité embarqués, les infrastructures routières du réseau supérieur et autres réseaux, le réseau de camionnage, le transport des matières dangereuses, les problématiques hivernales et autres conditions météorologiques extrêmes, la réglementation, le contrôle et les sanctions ?

c Pour la sécurité et la santé publique, que devons-nous faire de façon concrète pour améliorer la gestion des risques et réduire les risques associés à la circulation des matières dangereuses en lien direct ou indirect avec les transports ?

THÈME 4

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET MOBILITÉ AU SERVICE DES CITOYENS

CONTEXTE

Les besoins de mobilité des citoyens sont diversifiés. Ils doivent tous les jours se déplacer pour toutes sortes de raisons : voir un ami, magasiner, se rendre au travail, avoir accès aux services de garde, de santé et d'éducation, ainsi qu'aux lieux de loisirs. Ces besoins de mobilité se font sentir à l'échelle locale, interrégionale et même internationale.

La mobilité sous ses différentes formes et l'accès à des services de transport adéquats sont des éléments déterminants pour faciliter la participation active des gens à la société. La capacité de se déplacer et d'avoir des choix de mobilité permet de contrer l'isolement, donne un meilleur accès à l'emploi et contribue à l'inclusion sociale.

Cependant, les dépenses en transport des ménages demeurent importantes (13 % des dépenses totales⁹, 20 % du revenu disponible). Le transport représente le deuxième poste en importance dans les dépenses d'un ménage après le loyer, avant l'éducation, l'alimentation, etc. L'accessibilité à des choix de mobilité peut permettre aux ménages de réduire leurs dépenses en transport.

L'accessibilité et les choix de mobilité s'appuient sur tout un éventail de services : transport en commun, autopartage, vélo en partage, marche, taxi, transport adapté, etc. L'intégration des différents services et le décloisonnement de l'information à l'utilisateur peuvent représenter des avantages importants pour le citoyen qui pourrait alors opter pour un mode de déplacement en fonction de l'information qu'il reçoit, du temps dont il dispose et des coûts qu'il peut payer.

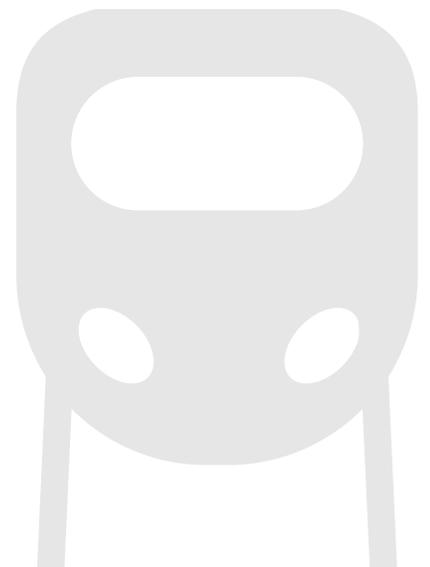
Afin de permettre une expérience de mobilité intéressante, des aménagements sécuritaires et à l'échelle humaine, visant à réduire les barrières et favorisant le transport actif et l'accès aux différents services de transport, revêtent une grande importance (par exemple : présence de trottoir, déneigement, trottoir sans obstacle). Ces aménagements peuvent aussi favoriser le déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite, de même qu'appuyer le dynamisme et les aspirations des collectivités, contribuant ainsi à la fierté, à l'identité d'occupation et au sentiment d'appartenance. L'accessibilité peut aussi s'exprimer en rendant possibles différentes options de transport, plus flexibles, et une transition d'un mode à un autre.

La performance des services et réseaux de transport peut avoir une incidence directe sur la qualité de vie et la mobilité des citoyens, en raison des temps de déplacement influencés par la congestion. Une réduction du temps accordé au déplacement représente plus de temps à passer avec ses proches et à des activités plus stimulantes et productives. Des déplacements plus courts, plus fluides et plus confortables contribuent significativement à la qualité de vie.

9. Statistique Canada, CANSIM, tableau 203-0021 et produit n° 62F0026M au catalogue, *Dépenses moyennes des ménages, par province (Québec)* (2017-01-27).

La capacité d'avoir accès à des choix de mobilité est cependant très inégale sur le territoire. Les particularités régionales rendent parfois difficile la mise en place de services suffisants, et de nouvelles solutions doivent être explorées pour répondre aux différents besoins de mobilité en fonction des réalités sur le territoire. Pour permettre à toute personne au Québec de contribuer activement à la société, il faut explorer des moyens novateurs pour desservir la population de façon efficace, peu importe si elle se trouve en milieu urbain, en périphérie ou en région, afin que la mobilité soit au service des citoyens.

L'innovation et les nouvelles technologies sont des éléments majeurs à considérer. Les possibilités sont nombreuses vu la disponibilité de nouveaux équipements, de nouveaux systèmes, de nouvelles façons de faire, etc. Ces outils et l'arrivée des véhicules autonomes ainsi que de nouveaux modèles d'affaires sont susceptibles de permettre le développement de nouvelles manières d'offrir des services de transport pour des choix de mobilité accessibles à tous les citoyens.



QUESTIONS : THÈME 4

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET MOBILITÉ AU SERVICE DES CITOYENS

- 1** Considérant les objectifs de qualité de vie et de mobilité au service des citoyens, quelles devraient être les caractéristiques de la mobilité en 2030 ?

- 2** Quelles devraient être les cibles de performance et les objectifs de mobilité qui permettent une plus grande qualité de vie et une mobilité au service des citoyens ?

- 3** Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux au Québec pour atteindre ce « futur idéal » ? (Par exemple, concernant l'accessibilité physique, les options de mobilité en milieu urbain, périurbain ou en région, l'intégration des services et l'information aux usagers, la réduction de la congestion, la sécurité des infrastructures, la disponibilité d'infrastructures piétonnes et cyclables.)

- 4** Quels éléments ou pratiques en matière de mobilité pourraient contribuer à une meilleure qualité de vie et à une mobilité au service des citoyens, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou orientations gouvernementales ? À l'inverse, certaines mesures actuelles devraient-elles faire l'objet d'une révision approfondie ou être abolies ?

- 5** Selon vous, quelle est la mesure prioritaire en lien avec le transport, existante ou à mettre en œuvre, qui contribuerait à une meilleure qualité de vie et à une mobilité au service des citoyens ?

- 6** De quelle façon le Québec pourrait-il mieux tenir compte, dans l'atteinte de ces objectifs, des besoins des différents types de clientèles spécifiques, notamment pour les secteurs plus difficiles à desservir par différentes options de mobilité ?

- 7** De quelle façon le Québec devrait-il soutenir l'innovation pour une mobilité durable davantage au service des citoyens et mieux répondre à leurs besoins, dans votre région et dans l'ensemble du Québec ?

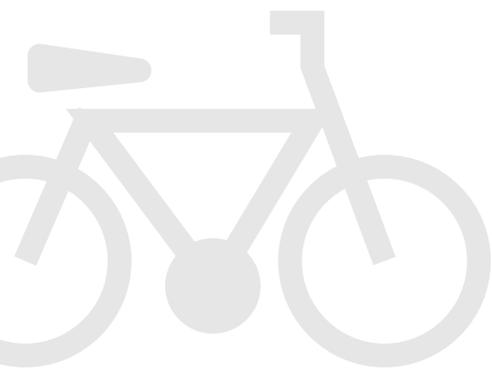
- 8** De quels indicateurs la politique devrait-elle se doter pour mesurer les objectifs ? (Par exemple : en matière d'amélioration de la qualité de vie, de mobilité au service des citoyens, ou d'accessibilité.)

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

a De quelle façon le Québec devrait-il :

- faciliter l'accessibilité aux emplois et services, tels les services de garde, de santé et d'éducation, ainsi que les lieux de loisirs ?
- aider les régions afin de favoriser la mobilité durable pour les déplacements locaux et interrégionaux ?

b Comment les systèmes de transport intelligents et l'innovation peuvent-ils contribuer davantage à l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises et à l'efficacité des systèmes de transport ?



THÈME 5

TRANSPORT DES PERSONNES (COLLECTIF, ACTIF ET ROUTIER)

Le transport des personnes revêt toutes sortes de réalités : des déplacements individuels en auto ou en covoiturage, le transport en commun par autobus, métro, train de banlieue, taxi, le transport adapté, le vélo, la marche, etc. Un déplacement local peut nécessiter un ou plusieurs de ces moyens tout au long du trajet d'une personne pour aller du point de départ jusqu'à destination. Un déplacement sur une plus longue distance peut aussi comprendre ces différentes réalités en y ajoutant le train, l'avion et même le bateau, notamment pour les traversiers.

Parler de transport de personnes fait aussi référence à la notion d'accessibilité, laquelle se définit comme la capacité d'atteindre une destination en fonction des possibilités de déplacement offertes. Elle traduit la facilité avec laquelle la destination, où se trouvent les activités souhaitées, peut être atteinte en fonction du lieu d'origine et du système de transport.

Le transport des personnes fait face à de nombreux enjeux. Dans les grands centres urbains, la congestion routière rend les déplacements plus difficiles alors même que certaines lignes de transport collectif commencent à être saturées. Les services n'étant pas disponibles partout, soutenir l'intermodalité pour limiter les longueurs de trajet en voiturage en solo implique d'importantes ressources. Pourtant, l'intermodalité doit pouvoir reposer sur des pôles d'échanges facilitant le transfert d'un mode à un autre, de manière sécuritaire et confortable. Parallèlement, si la congestion est moins importante en milieu périphérique et en région, le peu de disponibilité de services de transport limite les choix de mobilité. Cette disponibilité de services est aussi un enjeu pour les déplacements interurbains. D'autres enjeux sont liés à l'accès aux régions, aux services en régions éloignées ou isolées, ou aux différents types de clientèles spécifiques.

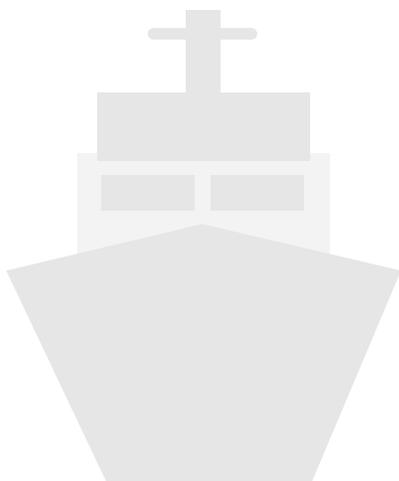
Les objectifs de mobilité durable liés à la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES, au développement économique et à la performance du système, à la sécurité et à la santé publique ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie par une mobilité au service des citoyens, convergent vers l'optimisation des réseaux, surtout en milieu urbain, en favorisant le transfert modal du voiturage en solo vers des modes plus durables, en misant davantage sur le transport collectif ou alternatif, ce qui rend les transports plus accessibles et à plus faible empreinte carbone.

Cependant, la réflexion doit aussi comprendre les facteurs de la demande en transport et voir comment il est possible de réduire à la source les déplacements motorisés ou de réduire la longueur des distances parcourues. À cet effet, l'aménagement du territoire et les liens en planification qui doivent être faits entre le développement urbain et les besoins en transport que cela génère doivent être considérés. Il faut se demander comment planifier la ville autrement.

Toujours dans la perspective d'atteindre les objectifs liés à une mobilité durable, une réflexion doit aussi être faite en regard de la planification en transport : comment planifier autrement les transports, avec une planification qui prend en compte l'ensemble des besoins et l'ensemble des solutions disponibles pour satisfaire les besoins de mobilité, en y intégrant toutes les facettes sous la responsabilité de différents intervenants? La gestion de la demande fait aussi partie de la réflexion à explorer, dont les incitatifs et les différents outils économiques tels que la tarification (péages, taxe kilométrique) ou la taxe sur l'essence et d'autres instruments écofiscaux.

À cet effet, un des enjeux est la multiplicité des acteurs. Les responsabilités en matière de mobilité sont partagées. Le milieu municipal et les autorités organisatrices de transport sont responsables de la planification du territoire et de la desserte de services à l'appui des déplacements locaux et régionaux, ce qui implique des acteurs à différents paliers de décision et de gestion. Le gouvernement du Québec agit en appui au milieu municipal par divers programmes en transport des personnes. Plusieurs organismes agissent en tant que gestionnaires de réseaux. La gouvernance et la coordination des acteurs responsables des différentes composantes revêtent donc ici une certaine complexité. À cet enjeu s'ajoute celui du financement des services et des équipements.

Une offre renouvelée et améliorée devrait être proposée aux citoyens avec un éventail de solutions de rechange mieux intégrées, adaptées au contexte des régions et à l'aménagement du territoire. En considérant tous les modes de transport, l'optimisation des déplacements peut passer par une utilisation plus stratégique des infrastructures actuelles, y compris les stationnements, et des types de véhicules, avec le covoiturage, le microtransit, le transport sur demande, comme le navettage et les services de taxi, de même que le transport collectif, le transport actif et d'autres solutions de rechange au voiturage en solo, des aménagements mieux adaptés, etc.



QUESTIONS : THÈME 5

TRANSPORT DES PERSONNES (COLLECTIF, ACTIF ET ROUTIER)

1 Quelles devraient être les cibles de performance et les objectifs de mobilité dans le transport des personnes ?

Par exemple : transfert intermodal de l'automobile vers le transport collectif et actif, dont le vélo.

2 Quels sont les principaux défis et enjeux dans le transport des personnes, tous modes de transport confondus ?

3 Quelles sont les mesures en transport des personnes qui pourraient être mises en place pour favoriser les éléments suivants ?

- Réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES.
- Développement économique et performance du système de transport.
- Sécurité et santé publique.
- Amélioration de la qualité de vie et mobilité au service des citoyens.

- 4** Selon vous, quelle est la mesure prioritaire, existante ou à mettre en œuvre afin d'améliorer le transport des personnes (collectif, actif, routier, interurbain, adapté, etc.) ?

- 5** Quelles sont vos recommandations concernant la gouvernance du transport collectif, autres que les éléments mis en place récemment ?

- 6** Comment le milieu municipal, notamment dans ses responsabilités en aménagement du territoire et en organisation des transports, peut-il agir afin de contribuer à l'amélioration du transport des personnes et tendre vers une mobilité plus durable ?

- 7** Comment l'écofiscalité et le financement peuvent-ils aider à structurer le transport collectif afin de répondre aux différents objectifs de mobilité durable ?

- 8** Dans un souci de plus grande autonomie municipale, qui devrait être responsable de nouvelles sources de financement et que devraient-elles être ?

9 De quels indicateurs la politique devrait-elle se doter pour mesurer les progrès en transport des personnes ?

AUTRE PISTE DE RÉFLEXION

a Quels outils de gestion de la demande devraient être privilégiés afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable au Québec (péages de congestion, tarification de la mobilité, aménagement du territoire, voies réservées, gestion du stationnement, gestion de la vitesse, augmentation de l'offre de service en transport en commun, etc.) ?



THÈME 6

TRANSPORT DES MARCHANDISES (ROUTIER, FERROVIAIRE, AÉRIEN, MARITIME ET INTERMODALITÉ)

CONTEXTE

Dans la vie de tous les jours, le transport des marchandises permet l'approvisionnement des entreprises en ressources et la distribution des biens produits vers d'autres entreprises et les marchés. Il est essentiel pour rendre les biens accessibles à la population sur l'ensemble du territoire. Veiller à ce que les coûts de transport soient les plus bas possible contribue à garder les coûts des biens abordables pour la population et, de ce fait, à maintenir ou améliorer la qualité de vie des citoyens et la prospérité du Québec.

Le transport des marchandises couvre des réalités diversifiées et se fait dans tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien). Bien qu'obéissant à des règles de compétitivité importante, la distance du déplacement et la nature de la marchandise influent directement sur le mode de transport utilisé. De manière générale, les marchandises de faible valeur, transportées sur de grandes distances, et dont les délais de livraison sont moins importants, seront plus sujettes à être transportées par train ou par bateau que les marchandises de haute valeur, transportées sur de courtes distances et dont les délais de livraison sont courts, qui sont la plupart du temps transportées par camion. Dans presque tous les cas, la première partie et la dernière partie du déplacement se font par transport routier. Chaque mode présente donc certains avantages en fonction du déplacement : le camion est très compétitif dans les déplacements plus courts, le train est très efficace dans les déplacements plus longs de type continental, particulièrement si la marchandise est lourde, l'avion est habituellement privilégié pour le transport des biens à haute valeur ajoutée, et dans le cas où le temps de livraison est crucial, et le transport maritime est essentiel aux échanges commerciaux internationaux et intercontinentaux.

Concrètement, le transport des marchandises génère au Québec des retombées annuelles de 13,4 milliards de dollars, soit plus de 4 % du produit intérieur brut (PIB) et il est une source d'emploi pour quelque 115 400 travailleurs. Plus de 500 millions de tonnes de marchandises sont transportées annuellement par près de 4,5 millions de véhicules de transport et transitent par une vingtaine de ports commerciaux, 36 terminaux intermodaux spécialisés, 3 aéroports internationaux et 82 aéroports régionaux. Le camionnage compte pour 54 % du tonnage total, suivi du transport maritime avec 32 %, du transport ferroviaire avec 14 % et du transport aérien pour moins de 1 %. Le transport des marchandises est une composante essentielle de la mobilité à l'appui du développement économique du Québec, en permettant la compétitivité des entreprises québécoises, ce qui attire investissements et emplois.

Il importe par ailleurs de mentionner que le transport des marchandises génère 40 % de toutes les émissions de GES du secteur des transports, ainsi que 13,5 % de l'ensemble des émissions de GES du Québec. Ces émissions sont en croissance et, si la tendance se maintient, pourraient dépasser celles du transport des passagers d'ici 2030. Du total des émissions de GES de ce secteur, environ 80 % proviennent du transport par camion¹⁰.

10. Conseil du patronat du Québec (CPQ), *La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec*, 2017, page 5.

La gestion des services de transport des marchandises est majoritairement assumée par le secteur privé, qui prend ses décisions en fonction des besoins et de la rentabilité des entreprises. Dans la mesure où chaque mode de transport est utilisé dans le segment où il est le plus performant, la multimodalité et l'intermodalité appliquées là où les conditions sont favorables permettront des gains globaux d'efficacité. L'arrivée de tierces parties, qui prennent en charge toute la question de la chaîne logistique, pourrait être une occasion pour améliorer les performances du secteur en regard des objectifs de mobilité durable.

Les responsabilités dans l'encadrement du transport des marchandises sont partagées. Le transport routier est de compétence provinciale et municipale, alors que le transport aérien est de compétence exclusive fédérale. Le transport maritime et le transport ferroviaire sont de compétence fédérale, sauf pour les réseaux soutenant les déplacements intraprovinciaux. L'harmonisation des ordres de gouvernement est essentielle afin d'ajuster les aspects réglementaires et de convenir des liens intermodaux requis pour des déplacements de marchandises sans entraves.

En ce qui concerne spécifiquement le transport des matières dangereuses (TMD), celui-ci est nécessaire et inévitable pour le fonctionnement de la société et de l'économie. Transporter ces matières de manière sécuritaire fait partie d'une mobilité durable. Il y a cependant lieu de déterminer jusqu'où il faut aller dans la réglementation et la collecte d'informations, parfois difficiles à obtenir étant donné le caractère privé du TMD, sur les matières transportées et les corridors de transport.

Enfin, le commerce numérique change les habitudes de consommation et les modèles de distribution. Le consommateur, au lieu de se rendre au commerce de détail, passe sa commande chez lui pour que le détaillant lui livre le bien acheté. Il en découle moins de déplacements individuels, mais plus de déplacements pour les petits camions de livraison qui pourront livrer plusieurs colis dans un même parcours, donc moins de kilomètres parcourus au total.



QUESTIONS : THÈME 6

TRANSPORT DES MARCHANDISES (ROUTIER, FERROVIAIRE, AÉRIEN, MARITIME ET INTERMODALITÉ)

1 Quelles devraient être les cibles de performance et les objectifs de mobilité dans le transport des marchandises ?

2 Quels sont les principaux défis et enjeux dans le transport des marchandises, tous modes de transport confondus ?

3 Quelles sont les mesures en transport de marchandises qui pourraient être mises en place pour favoriser les éléments suivants ?

- Réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES.
- Développement économique et performance du système de transport.
- Sécurité et santé publique.
- Amélioration de la qualité de vie et mobilité au service des citoyens.

- 4** Selon vous, quelle est la mesure prioritaire existante ou à mettre en œuvre afin d'améliorer le transport des marchandises (collectif, actif et routier) ?

- 5** Le gouvernement et ses partenaires devraient-ils intervenir davantage pour assurer une plus grande intégration entre les modes de transport ? Dans un contexte où le secteur privé est libre d'effectuer ses propres choix de mobilité et que le gouvernement fédéral est responsable de l'encadrement des modes de transport autres que le transport routier, comment assurer ces arrimages ?

- 6** Est-il pertinent, voire nécessaire, de maintenir l'équilibre concurrentiel entre les modes de transport dans un contexte de mobilité durable axé sur la réduction des émissions de GES ? Sinon, comment y arriver dans un contexte où la société privilégie le plus performant ?

- 7** Est-il pertinent d'aller plus loin dans la collecte d'information et la réglementation concernant le transport de matières dangereuses, et, le cas échéant, pour quels aspects ?

- 8** Comment assurer la mise en œuvre de centres de consolidation urbains des flux de marchandises au Québec, de manière à maximiser les trajets au maximum de leur capacité et à desservir ces zones avec des modes de livraison à plus faibles émissions de GES ?

- 9** Comment l'innovation, les nouvelles technologies et les systèmes de transport intelligents peuvent-ils contribuer à améliorer le transport des marchandises ?

- 10** Quels incitatifs fiscaux permettraient de réduire les déplacements à vide ? Par exemple, celui de Londres avec le Low emissions zone, dont les obligations font que les camions qui entrent à Londres ne sont jamais vides parce que cela coûte trop cher.

- 11** De quels indicateurs la politique devrait-elle se doter pour mesurer les progrès en transport des marchandises ?

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

- a** Si des outils de gestion de la demande sont mis en place pour le transport des personnes afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable (péages de congestion, tarification de la mobilité, aménagement du territoire, gestion de la vitesse, etc.), quel serait l'impact possible sur le transport des marchandises ?

- b** Les enjeux de rareté de la main-d'œuvre sont-ils un facteur qui contribue aux problématiques observées dans le secteur du transport des marchandises ? L'amélioration des pratiques en matière de mobilité durable est-elle compatible avec les problématiques de rareté et de rétention de la main-d'œuvre dans le secteur ?

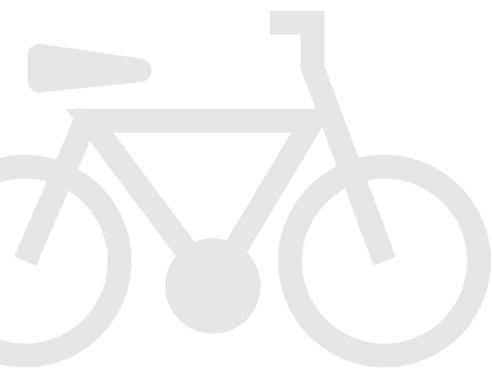
- c** Faut-il renforcer l'harmonisation des réseaux de camionnage sur les routes locales et le réseau supérieur ?

- d** Le réseau routier en appui au transport des marchandises est-il adéquat ?

- e** Le programme Écocamionnage peut-il permettre à l'industrie de se transformer ou de se moderniser ? Est-il l'outil adéquat ?

f L'harmonisation réglementaire entre les administrations canadiennes est-elle un enjeu réel ?

g Le contexte de sécurité aux frontières demeure-t-il un enjeu des chaînes logistiques ? Le Québec peut-il agir seul dans ce dossier ?



THÈME 7

AMÉNAGEMENT INTÉGRÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES DU QUÉBEC

CONTEXTE

L'aménagement du territoire constitue l'un des facteurs clés pour réduire ou éviter les émissions de GES liées au transport. En effet, en planifiant les différentes fonctions des milieux de vie pour qu'elles présentent une plus grande accessibilité en matière de proximité et de localisation, les distances parcourues en automobile ou en camion pourront être diminuées, et le nombre ainsi que la durée des déplacements motorisés, réduits. Un aménagement du territoire basé sur des principes de mobilité durable peut également rendre plus attrayants le transport actif et les aménagements liés aux différentes possibilités de transport.

La planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports est au cœur des réflexions en vue de l'élaboration de la politique de mobilité durable. En effet, une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et des transports pourrait avoir de nombreux cobénéfices pour un Québec plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement.

Le Québec est très vaste, avec une géographie diversifiée. Le défi est de taille. Près de la moitié de la population québécoise vit dans des villes de plus de 100 000 habitants (ou, en d'autres mots, dans les 10 plus grandes villes du Québec). La densité moyenne de population au Québec est de 6,4 habitants/km² et varie significativement d'une région à une autre. Par exemple, la densité est de 4 044,6 habitants/km² à Montréal, de 39,6 habitants/km² dans la région de la Capitale-Nationale et de 0,4 habitant/km² sur la Côte-Nord¹¹. Des solutions adaptées aux contextes régionaux sont donc requises en matière d'aménagement du territoire afin de contribuer à la vitalité des régions urbaines, rurales, nordiques, éloignées et enclavées, tout en favorisant la mobilité durable des personnes et des marchandises pour les déplacements locaux et interrégionaux.

Dans une perspective économique, une mobilité durable devrait également favoriser le dynamisme des régions, l'accès aux différents marchés pour les entreprises ainsi que la valorisation et l'accessibilité des attraits touristiques.

Dans sa perspective sociale, un aménagement qui réduit les distances diminue également les risques liés aux accidents et, par conséquent, les coûts du système de transport, de la congestion routière et de santé.

Dans sa perspective environnementale, des aménagements axés sur la mobilité durable permettent de réduire le nombre de déplacements en voiture et la longueur de ces déplacements, minimisant ainsi les émissions de GES.

La consolidation et la densification des milieux urbanisés, en priorité le long des corridors de transport collectif structurants, les collectivités viables, les rues conviviales, les rues partagées, les quartiers favorisant l'usage de solutions de rechange au voiturage en solo (par exemple : Transit-oriented developments) et le verdissement de nos infrastructures font partie des nombreux concepts pour repenser les collectivités de demain.

11. Institut de la statistique du Québec (ISQ), *Le Québec chiffres en main*, édition 2017 (version du 2017-04-11), pages 7, 17, 53 et 56. Note : Les villes de 100 000 habitants et plus sont Montréal, Québec, Laval, Gatineau, Longueuil, Sherbrooke, Saguenay, Lévis, Trois-Rivières et Terrebonne.

QUESTIONS : THÈME 7

AMÉNAGEMENT INTÉGRÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES DU QUÉBEC

1 Quelles sont les différentes mesures en aménagement du territoire pour favoriser :

- la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES ?
- le développement économique et la performance du système ?
- la sécurité et la santé publique ?
- la qualité de vie et une mobilité au service des citoyens ?

2 Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux à considérer afin que la planification intégrée en matière d'aménagement du territoire et des transports puisse réellement se faire au Québec ?

3 Quels éléments ou pratiques pourraient contribuer à un aménagement du territoire à l'appui des objectifs de mobilité durable, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou orientations gouvernementales ?

4 Selon vous, quelle est la mesure prioritaire en aménagement du territoire en lien avec les objectifs de mobilité durable ?

5 Comment s'assurer que les outils d'aménagement jouent leur rôle et contribuent aux objectifs (schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, etc.) ?

6 De quelle façon devrait-on accompagner les municipalités et les régions en matière de planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports ?

7 Comment une mobilité plus durable peut-elle appuyer le dynamisme des territoires dans leurs différentes réalités ?

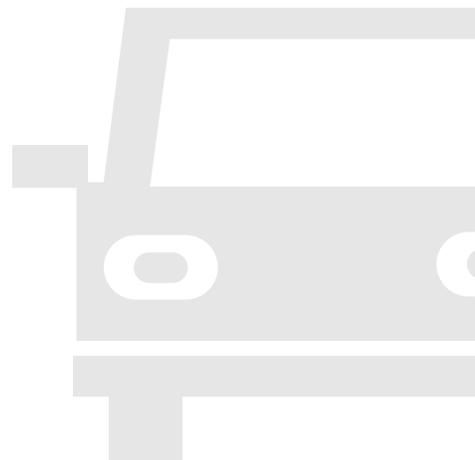
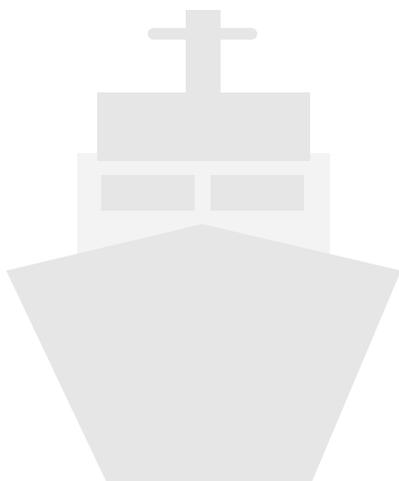
8 Y a-t-il des mesures fiscales ou foncières à entrevoir afin de supporter un aménagement du territoire favorisant une mobilité plus durable ?

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

a De quelle façon le Québec devrait-il :

- accélérer et coordonner ses efforts pour une meilleure gestion intégrée de l'aménagement du territoire et des transports (par exemple : à l'échelle locale, par région administrative, à l'échelle nationale) ?
- promouvoir l'adoption de stratégies de planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports ?
Si oui, quelles stratégies ?
- soutenir l'innovation en aménagement intégré et développement durable des territoires ?

b Optimiser le système de transport et densifier les zones occupées, tout en évitant d'empiéter sur les terres agricoles, les milieux humides et autres écosystèmes à protéger, ainsi que dans le respect des communautés ?



THÈME 8

INNOVATION : TRANSPORT INTELLIGENT, VÉHICULES AUTONOMES, AUTOPARTAGE

CONTEXTE

L'innovation est en train de façonner la mobilité et le monde dans lequel nous vivons avec, entre autres, les systèmes de transport intelligents, les différents outils d'aide à la conduite jusqu'aux véhicules autonomes, la mobilité comme service avec une diversité de transports intégrés, connectés, sécuritaires et au service des citoyens, ainsi que l'optimisation des chaînes logistiques dans le transport des marchandises.

L'innovation ouvre ainsi la porte à de nouvelles façons de faire et de nouveaux modèles d'affaires qui offrent d'immenses possibilités afin de répondre aux perspectives et d'atteindre les objectifs des composantes économiques, sociales et environnementales de la mobilité durable.

Le Québec dispose d'ailleurs de plusieurs atouts pour innover en transport, y compris son énergie propre abondante, des centres de recherche, des établissements d'enseignement et un milieu d'affaires dynamique, de même qu'une expertise reconnue mondialement en électrification des transports, en technologies de l'information, en optique et photonique, en génie-conseil et en ouvrages d'art, ainsi qu'en intelligence artificielle.

Les nouvelles technologies et façons de faire offrent un éventail de nouvelles possibilités à saisir pour le Québec, pour des transports plus sécuritaires et durables. Cependant, diverses questions doivent être considérées à court terme, tel l'impact sur la main-d'œuvre et les secteurs économiques, sur les divers types de clientèles socioéconomiques, les communautés et les régions, la protection de la vie privée, la cybersécurité, la propriété et le partage des données, l'éthique.

L'arrivée des véhicules autonomes et leur déploiement pourraient potentiellement se faire très rapidement. Dans un contexte d'évolution rapide du secteur, il importe que les gouvernements se préparent à faire face aux bouleversements que cela peut générer. Des adaptations à la réglementation générale seront nécessaires, mais aussi dans les différents encadrements liés aux modifications dans la prestation de services que l'arrivée de ces véhicules et technologies suscitera, y compris peut-être une mobilité à la demande.

QUESTIONS : THÈME 8

INNOVATION : TRANSPORT INTELLIGENT, VÉHICULES AUTONOMES, AUTOPARTAGE

1 Comment l'innovation et l'arrivée des véhicules autonomes pourront favoriser :

- la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES ?
- le développement économique et la performance du système ?
- la sécurité et la santé publique ?
- la qualité de vie et une mobilité au service des citoyens ?

2 Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux liés à l'innovation et au déploiement des véhicules autonomes et autres modèles de services de mobilité ?

3 Quelles sont les innovations et les pratiques qui pourraient contribuer aux objectifs de mobilité durable, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou orientations gouvernementales ?

- 4** Selon vous, quelle est l'action prioritaire qui favoriserait l'innovation en lien avec les objectifs de mobilité durable ?
Par où commencer ?

- 5** Quels sont les enjeux au déploiement des véhicules intelligents et autonomes ?

- 6** De quelle façon devrait-on accompagner les entreprises et la filière industrielle à l'appui de l'innovation en transport ?
Ou le déploiement des véhicules autonomes ?

- 7** Y a-t-il des mesures fiscales à entrevoir afin d'appuyer l'innovation en transport ? Ou la mise en place de services de mobilité intégrés et connectés ?

AUTRES PISTES DE RÉFLEXION

a De quelle façon le Québec devrait-il :

- accélérer et mieux coordonner ses efforts en innovation des transports ?
- faire la promotion des innovations en transports ? Lesquelles ? À quelle clientèle (par exemple : population, entreprises) ?
- améliorer les connaissances et le partage d’information concernant les innovations en transport (par exemple : partage de données probantes dans le respect des enjeux de chacun, sur les performances des nouvelles technologies) ?
- soutenir l’innovation en mobilité durable ?

b Quelles sont les innovations les plus intéressantes afin d’améliorer la gestion de l’offre et de la demande en transport ?



THÈME 9

FINANCEMENT ET ÉCOFISCALITÉ

CONTEXTE

Au Québec, le financement des infrastructures routières et des programmes d'aide financière en transport en commun est principalement assuré par le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). Ce dernier est alimenté par diverses sources dont la plus grande part provient de la taxe sur les carburants. En considérant une part plus importante de véhicules électriques et les investissements majeurs nécessaires au maintien des actifs, un déséquilibre pourrait survenir. Dans un contexte où la viabilité à long terme du FORT dépend d'une amélioration de ses sources de financement, le gouvernement a entrepris il y a quelques années une veille et une réflexion en vue de trouver de nouvelles sources de revenus pour l'alimenter ce Fonds, qui sert à financer le réseau routier et le transport en commun. Cette réflexion inclut de nouvelles avenues de tarification routière, notamment écofiscales.

Les investissements en transport inscrits au Plan québécois des infrastructures 2017-2027 sont de 17,9 milliards de dollars pour le réseau routier, sous la responsabilité du gouvernement du Québec, 7,1 milliards pour les programmes d'aide au transport collectif, sous la responsabilité du milieu municipal et 2,7 milliards pour les programmes d'aide au transport maritime, aérien, ferroviaire et autres, généralement sous la responsabilité du secteur privé. Pour le réseau routier, il importe de souligner que plus de 87 % des investissements sont consacrés au maintien des actifs. À ces investissements s'ajoutent ceux associés au Réseau électrique métropolitain (REM), pour lequel le gouvernement du Québec contribuera à hauteur de 1,3 milliard. Par ailleurs, ce dernier a procédé en février 2017 à une première émission d'obligations vertes pour un montant de 500 millions de dollars. Les revenus serviront au financement d'infrastructures et d'équipements de transport en commun.

En ce qui a trait à l'écofiscalité, un des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 consiste à favoriser l'investissement et le soutien financier pour appuyer la transition vers une économie verte et responsable, notamment en accroissant le recours à des mesures écofiscales. L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement ou à encourager les activités qui le protègent. L'écofiscalité a également comme but de stimuler l'innovation sociale et technologique pour atteindre ces objectifs. Elle s'appuie sur les principes de l'utilisateur-payeur, du pollueur-payeur ou de l'internalisation des coûts. Il existe déjà plusieurs mesures écofiscales appliquées au secteur des transports, par exemple la taxe sur les carburants, les contributions des automobilistes au transport en commun et les droits d'immatriculation additionnels pour les véhicules munis de moteur de forte cylindrée. Le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) est aussi considéré comme un outil écofiscal. Ce dernier alimente le Fonds vert qui finance les différentes actions du Plan d'action sur les changements climatiques 2012-2020, dont une part importante est affectée aux mesures en transport pour réduire les émissions de GES.

Afin d'assurer un financement adéquat des composantes de mobilité sous sa responsabilité, différentes avenues de tarification des transports pourraient être explorées : taxe kilométrique, péages urbains, taxe sur la congestion, etc.

QUESTIONS : THÈME 9

FINANCEMENT ET ÉCOFISCALITÉ

1 Comment la tarification et l'écofiscalité pourront favoriser :

- la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES?
- le développement économique et la performance du système ?
- la sécurité et la santé publique ?
- la qualité de vie et une mobilité au service des citoyens ?

2 Selon vous, quels sont les principaux défis et enjeux liés à la tarification et à l'écofiscalité appliquées aux modes de transport (incidence sur l'économie et la compétitivité des territoires, incidence indirecte sur les coûts de transport des familles, acceptabilité sociale) ?

3 Quelles sont les mesures fiscales, de financement ou de tarification qui pourraient contribuer aux objectifs de mobilité durable, en plus d'avoir des retombées positives pour les autres secteurs ou les orientations gouvernementales ?

- 4** Selon vous, quelles sont l'action prioritaire en tarification ou les mesures fiscales permettant d'atteindre les objectifs de mobilité durable ?

- 5** Quelles seraient les mesures fiscales que les municipalités pourraient appliquer afin d'appuyer un aménagement du territoire favorisant une mobilité durable ?

- 6** Y a-t-il des mesures fiscales à entrevoir afin d'appuyer l'innovation en transport ? Ou la mise en place de services de mobilité intégrés et connectés ?

AUTRE PISTE DE RÉFLEXION

- a** Avec l'émergence d'innovations, y compris l'électrification des transports, les véhicules autonomes, les véhicules partagés et la mobilité en tant que service, le modèle de financement des infrastructures de transport au Québec est à repenser. Quelles sont vos recommandations ?

ANNEXE 1

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR LES ORIENTATIONS ET CIBLES GOUVERNEMENTALES EN LIEN AVEC LA MOBILITÉ DURABLE

L'annexe 1 présente de l'information complémentaire en lien avec quelques-unes des principales orientations et cibles gouvernementales en vigueur ayant un lien étroit avec la mobilité durable.

POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE 2030

Avec la Politique énergétique 2030, le gouvernement vise à « faire du Québec, à l'horizon 2030, un chef de file nord-américain dans les domaines de l'énergie renouvelable et de l'efficacité énergétique, et bâtir ainsi une économie nouvelle, forte et à faible empreinte carbone », ainsi qu'à :

- assurer une gouvernance intégrée de la **transition énergétique** ;
- favoriser la transition vers une **économie à faible empreinte carbone** ;
- proposer une **offre renouvelée et diversifiée aux consommateurs** ;
- définir une **nouvelle approche en matière d'énergie fossile**.

Plus précisément, les cibles énergétiques **d'ici à 2030** sont :

- **améliorer de 15 % l'efficacité avec laquelle l'énergie est utilisée** ;
- **réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés** ;
- éliminer l'utilisation du charbon thermique ;
- augmenter de 25 % la production totale d'énergies renouvelables ;
- augmenter de 50 % la production de bioénergie.

Note : ces cibles ont été calculées **par rapport à 2013** et permettront de **réduire de 18 % les émissions de GES par rapport à 1990** (s'ajoutant aux réductions déjà réalisées de 8,5 % et autres réductions de GES de sources non énergétiques).

PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) est le principal outil du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques, financé à partir du Fonds vert, dont les revenus proviennent principalement du marché du carbone. Plus précisément, les cibles de réduction des émissions de GES du Québec sont :

- d'ici **2020** : une **réduction de 20 %** sous le niveau de 1990 (PACC 2013-2020);
- d'ici **2030** : une **réduction de 37,5 %** sous le niveau de 1990¹²;
- d'ici 2050 : une réduction de 80 à 95 % sous le niveau de 1990 ou l'atteinte de l'objectif d'émissions annuel par habitant de moins de deux tonnes métriques¹³.

PLAN D'ACTION EN ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS 2015-2020

Par ailleurs, avec le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, l'électrification des transports constitue un levier clé. Ainsi, « en 2020, le Québec, qui dispose d'une énergie propre, disponible en grande quantité et à un coût concurrentiel, sera un chef de file de l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité et un précurseur en matière de mobilité durable ». De façon plus précise, les cibles pour 2020 en électrification des transports sont :

- atteindre un nombre de **100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables** immatriculés au Québec;
- **réduire de 150 000 tonnes les émissions annuelles de GES** produites par les transports;
- **réduire de 66 millions le nombre de litres de carburant consommés annuellement** au Québec;
- compter **5 000 emplois** dans la filière des véhicules électriques et avoir entraîné des **investissements totaux de 500 millions de dollars**.

STRATÉGIE MARITIME

La Stratégie maritime « présente une vision à l'horizon 2030, tout en détaillant un plan d'action pour les cinq prochaines années, soit pour la période 2015-2020. Ce plan, à la fois ambitieux et réaliste, a pour objectifs de stimuler une croissance durable de l'économie maritime québécoise et d'encourager la création d'emplois de qualité, dans toutes les régions du Québec. Ce plan vise aussi à protéger l'intégrité des écosystèmes fluviaux et marins du Québec, tout en améliorant le mieux-être des communautés situées sur le territoire maritime ».

12. Le 27 novembre 2015, le gouvernement du Québec a confirmé publiquement la cible de réduction des émissions de GES de 37,5 % sous le seuil de 1990 d'ici 2030. Cette cible a fait l'objet de consultations à l'automne 2015. En août 2015, à l'occasion de la 39^e Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (CGNA-PMEC), le Québec et ses partenaires avaient d'ailleurs adopté une cible régionale de réduction pour 2030 de 35 à 45 % sous le niveau de 1990.

13. Le Québec a également signé en juillet 2015, au Sommet des Amériques sur le climat, le Protocole d'accord de leadership climatique mondial (Under 2 MOU) visant à réduire de 80 à 95 % ses émissions sous les niveaux de 1990 d'ici 2050 ou atteindre l'objectif d'émissions annuel par habitant de moins de deux tonnes métriques d'ici 2050. Lors du Sommet des Amériques sur le climat de 2016, le Québec, l'Ontario et le Mexique ont également signé une déclaration commune qui les engage à collaborer pour lutter contre les changements climatiques. Rappelons également que le système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) a formellement commencé ses activités le 1^{er} janvier 2013 et qu'il a été lié à celui de la Californie le 1^{er} janvier 2014 (première vente conjointe le 25 novembre 2014). Le SPEDE de l'Ontario est en vigueur depuis le début de janvier 2017, et les démarches pour le lier au marché du carbone Québec-Californie d'ici 2018 se poursuivent.

POLITIQUE GOUVERNEMENTALE DE PRÉVENTION EN SANTÉ

La Politique gouvernementale de prévention en santé vise à « agir sur un ensemble de facteurs en vue d'améliorer l'état de santé et la qualité de vie de la population du Québec et de réduire les inégalités sociales de santé », et elle constitue un engagement clair à promouvoir l'aménagement de communautés et de territoires sains et sécuritaires, ainsi qu'à améliorer les conditions de vie qui favorisent la santé. **D'ici 2025**, les cibles de la Politique incluent, entre autres, de :

- faire en sorte que **90 % des municipalités de 1 000 habitants et plus adoptent des mesures afin d'aménager des communautés favorables** à la sécurité et à la mobilité durable, aux saines habitudes de vie ainsi qu'à la qualité de vie de leurs résidents ;
- **faire bondir de 20 % la proportion de jeunes âgés de 12 à 17 ans actifs durant leurs loisirs et déplacements.**

Orientations de la politique

- Le développement des capacités des **personnes dès leur plus jeune âge**.
- **L'aménagement de communautés et de territoires sains et sécuritaires.**
- **L'amélioration des conditions de vie qui favorisent la santé.**
- Le renforcement des actions de **prévention** dans le système de santé et de services sociaux.

Cibles d'ici 2025

- Augmenter à 80 % la proportion d'**enfants** qui commencent leur scolarité sans présenter de facteur de vulnérabilité pour leur développement.
- **Faire en sorte que 90 % des municipalités de 1 000 habitants et plus adoptent des mesures afin d'aménager des communautés favorables à la sécurité et à la mobilité durable, aux saines habitudes de vie ainsi qu'à la qualité de vie de leurs résidents.**
- Accroître de 49 % l'offre de **logements abordables**, sociaux et communautaires.
- Faire passer à 10 % la proportion de **fumeurs** quotidiens et occasionnels.
- Atteindre un niveau élevé de **bien-être émotionnel et psychosocial** chez au moins 80 % de la population.
- Augmenter de 18 % le nombre d'**aînés** recevant des services de soutien à domicile.
- Atteindre une consommation minimale de 5 fruits et légumes chaque jour, chez plus de la moitié de la population.
- **Faire bondir de 20 % la proportion de jeunes âgés de 12 à 17 ans actifs durant leurs loisirs et déplacements.**
- Réduire de 10 % l'écart de mortalité prématurée entre les personnes les plus **défavorisées** et les plus favorisées sur le plan socioéconomique. (La mortalité prématurée fait référence aux décès qui surviennent à un âge relativement jeune.)

STRATÉGIE QUÉBÉCOISE DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION (SQRI) 2017-2022 – OSER INNOVER

La Stratégie québécoise de la recherche et de l'innovation (SQRI) 2017-2022 – Oser innover propose une vision gouvernementale claire, cohérente et actuelle afin d'évoluer vers une **société du savoir plus prospère, avant-gardiste et rayonnante**. Le gouvernement se donne les moyens nécessaires pour **que le Québec, à l'horizon 2030, devienne l'une des sociétés les plus innovantes et créatives du monde**.

Agir avec audace, avec trois grands objectifs :

- Développer les talents, les compétences et la relève.
- Accroître la capacité de recherche et soutenir l'innovation sous toutes leurs formes.
- Accélérer et amplifier le transfert et la commercialisation des innovations.

L'**innovation en transport** est présente dans la SQRI, avec notamment « **un projet inspirant – le soutien au développement de solutions pour la mobilité durable** par la concertation de partenaires clés » (avec les systèmes de transport intelligents et l'électrification des transports).

AUTRES TRAVAUX

De plus, avec les collaborations interministérielles, le gouvernement fédéral et les autres partenaires, une révision du contexte réglementaire et législatif lié à la mobilité durable et l'aménagement du territoire est également en cours afin, entre autres, de favoriser des communautés plus écoénergétiques et propices à la mobilité durable, de prévoir l'installation de bornes de recharge dans les constructions résidentielles neuves¹⁴, pour une meilleure efficacité des nouveaux véhicules légers, véhicules lourds et de leurs moteurs¹⁵, ainsi que pour l'utilisation de carburants à plus faibles émissions. Par exemple, l'adoption, le 26 octobre 2016 de 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 incitera par ailleurs les constructeurs automobiles à améliorer leur offre de VZE. Le Québec se joint ainsi aux 10 États américains, dont la Californie et plusieurs États du nord-est, représentant près du tiers du marché américain des ventes de véhicules neufs, qui ont déjà adopté une réglementation VZE similaire. Leur expérience démontre que l'offre de VZE a augmenté et qu'il en a résulté une baisse des prix pour ce type d'automobile.

14. Cette révision du *Code de construction du Québec* est une mesure prévue au Plan d'action en électrification des transports 2015-2020.

15. Exemple : Suivi des travaux du gouvernement fédéral pour le Projet de Règlement sur les émissions de GES des Véhicules lourds et de leurs moteurs 2018-2028.

ANNEXE 2

SOMMAIRE « QUELQUES ENJEUX ET CHIFFRES CLÉS »

QUELQUES ENJEUX ET CHIFFRES CLÉS

Incidence élevée du transport pour les Québécois sur le plan énergétique et financier

- Le transport est responsable de 28 % de la consommation totale d'énergie au Québec (2014), soit le 2^e secteur en importance après le secteur industriel à 35 %¹⁶.
- « Les Québécois consomment, en moyenne, l'équivalent de 15 litres d'essence par jour par personne en énergie, ce qui les place parmi les plus gros consommateurs de la planète¹⁷. »
- En 2015, les ménages québécois ont dépensé en moyenne 9 064 \$ pour le transport (Répartitions : 8 266 \$ pour le transport privé et 798 \$ pour le transport public), soit 13,2 % des dépenses totales¹⁸.

Balance commerciale négative du Québec pour l'achat de pétrole et de véhicules

« Les deux premiers postes de la balance commerciale négative du Québec sont le pétrole et les voitures, qui à eux seuls contribuent à un déficit commercial de l'ordre de 25 milliards de dollars par année. Une diminution de 16 % de la consommation de pétrole en transport entre 2012 et 2020 pourrait améliorer la balance commerciale de 4,3 milliards de dollars et augmenter le PIB de 2,8 milliards d'ici 2020¹⁹. »

Hausse du nombre de ventes de camions légers pour passagers

« Le nombre de camions légers pour passagers, y compris les véhicules utilitaires sport et les camionnettes, a augmenté de 195 % entre 1990 à 2013. Par ailleurs, les ventes de camions ont dépassé, pour la première fois, celles de voitures au Québec en 2015 : c'est près de 9 G \$ que les Québécois ont dépensé pour des camions neufs en 2015, comparativement à 5,7 G \$ pour des voitures²⁰. »

16. HEC Montréal – Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec 2017*, page 23.

17. Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *Maîtriser notre avenir énergétique – Pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous*, 2014-02-02, page 19.

18. Statistique Canada, CANSIM, tableau 203-0021 et produit n° 62F0026M au catalogue, *Dépenses moyennes des ménages, par province (Québec)* (2017-01-27).

19. Switch, *Recommandations pré-budgétaires de Switch – l'alliance pour une économie verte*, 2017-01-26, page 2.

20. HEC Montréal – Chaire de gestion du secteur de l'énergie, Communiqué « La Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal publie l'État de l'énergie au Québec 2017 », 2016-12-07.

Émissions de GES en transport et coûts associés aux changements climatiques

- Le transport est le plus grand secteur émetteur de GES au Québec et représente 41 % du total des émissions. Le transport routier à lui seul représente 82 % des émissions du secteur, soit 33,6 % des émissions totales de GES (2014). De 1990 à 2014, les émissions totales en transport ont augmenté de 20,4 %²¹.
- « Les coûts du changement climatique pour le Canada pourraient passer d'environ 5 milliards de dollars par année en 2020 – dans moins de dix ans – à une somme comprise entre 21 et 43 milliards de dollars par année dans les années 2050. L'ampleur des coûts variera selon une combinaison de deux facteurs : la croissance des émissions à l'échelle mondiale et la croissance de l'économie et de la population du Canada²². »

Importance de mieux intégrer les transports avec l'aménagement du territoire

- Pour des communautés plus écoénergétiques, espaces de vie favorisant de meilleurs choix au niveau énergétique et pour la réduction des émissions de GES, etc.
- « Il existe un certain lien entre la densité de la population et la consommation de carburant²³. »

Densités variées de la population dans les différentes régions

Le Québec est un territoire très vaste et diversifié. Le défi est de taille. Près de la moitié de la population québécoise vit dans des villes de 100 000 habitants et plus (ou en d'autres mots : dans les dix plus grosses villes du Québec). La densité moyenne est de 6,4 habitants/km² et varie significativement d'une région à une autre. Par exemple : la densité est de 4 044,6 habitants/km² à Montréal, de 39,6 habitants/km² dans la Capitale-Nationale et de 0,4 habitants/km² sur la Côte-Nord²⁴.

Sécurité des usagers de la route et des différents types de clientèles plus vulnérables (par exemple : enfants, cyclistes, piétons)

- « En 2016, les nombres de décès et de blessés graves ont connu une baisse comparativement à 2015. Le bilan 2016 se classe au second rang des meilleurs bilans routiers québécois depuis 1946. 351 personnes sont décédées sur nos routes, soit 11 de moins qu'en 2015, ce qui représente une baisse de 3 % ;
- le nombre de décès chez les 15 à 24 ans a diminué de 12,7 % ;
- 63 piétons sont décédés, ce qui représente une hausse de 40 % des décès comparativement à 2015. Par rapport à la moyenne de 2011 à 2015, l'augmentation des décès chez les piétons est de 8,6 % ;
- 8 cyclistes sont décédés, soit 1 décès de moins qu'en 2015 ;
- 54 motocyclistes sont décédés, soit 4 décès de plus qu'en 2015 ;
- le nombre de décès dans un accident impliquant un véhicule lourd a diminué de 14,8 % par rapport à 2015²⁵. »

21. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990*, 2016, pages 7 et 13.

22. Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), *Le prix à payer : répercussions économiques du changement climatique pour le Canada*, 2011, page 15.

23. HEC Montréal – Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec 2017*, page 21.

24. Institut de la statistique du Québec (ISQ), *Le Québec chiffres en main*, édition 2017 (Version du 2017-04-11), pages 7, 17, 53 et 56.

Note : Les villes de 100 000 habitants et plus sont Montréal, Québec, Laval, Gatineau, Longueuil, Sherbrooke, Saguenay, Lévis, Trois-Rivières et Terrebonne (dix plus grosses villes du Québec).

25. Bilan routier 2016 de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Démographie et nombre d'immatriculations

- Au 1^{er} juillet 2016, la population du Québec était estimée à 8 326 089 personnes, et l'âge médian à 42,1 ans (tendance à la hausse)²⁶.
- En 2015, il y avait 5 330 564 titulaires de permis de conduire au Québec. « Depuis 1978, le nombre de titulaires de permis de conduire augmente en moyenne de 1,5 % par année. Au cours des dix dernières années, cette croissance a ralenti et l'augmentation a été de 1,1 % par année en moyenne. Les femmes représentent 48,2 % des titulaires de permis de conduire en 2015. Elles n'en représentaient que 37,7 % en 1978²⁷. »
- En 2015, il y avait un total de 6 310 810 véhicules en circulation au Québec, soit 4 802 692 véhicules de promenade (automobiles et camions légers) ainsi que 1 508 118 véhicules commerciaux et autres²⁸.
- « De 2010 à 2015, le nombre de titulaires de permis de conduire âgés de 65 ans ou plus a augmenté de 29 % comparativement à 4 % pour l'ensemble des titulaires de permis. Leur nombre devrait ainsi passer à environ 1,5 million en 2030. Le quart de la population québécoise sera alors âgée de 65 ans ou plus. Les conducteurs plus âgés sont davantage exposés au risque d'éprouver des problèmes de santé pouvant avoir un impact sur leur capacité à conduire un véhicule. Ils sont également plus à risque de décéder lors d'un accident ou de subir des blessures qui nuiront à leur autonomie après l'accident²⁹. »

Transport collectif

« Dans le but de soutenir les organismes de transport dans leurs projets de développement, le Plan économique du Québec prévoit une bonification des budgets accordés aux services de transport collectif et adapté pour les 5 prochaines années. Ces sommes permettront notamment de renforcer l'aide gouvernementale de la manière suivante :

- Une enveloppe globale de 159 millions de dollars est accordée au Programme d'aide au développement du transport collectif pour l'année 2017, soit 140 millions qui proviennent du Fonds vert et une somme additionnelle de 19 millions qui est issue du Fonds des réseaux de transport terrestre. Pour la prochaine année, cette bonification rehaussera de 17 millions de dollars l'aide à l'amélioration des services de transport collectif en milieu urbain et de 2 millions de dollars le soutien au transport en commun régional.
- Sur 5 ans, l'aide à l'amélioration des services de transport en commun bénéficiera de 308 millions de dollars additionnels, soit une hausse de 39 %, ce qui permettra d'augmenter l'offre de service d'environ 10 % et qui devrait se traduire par une hausse de 5 % de l'achalandage du transport en commun pour l'ensemble du Québec.
- Une somme additionnelle de 2 millions de dollars par année sur 5 ans consacrée au transport collectif régional permettra de soutenir davantage à la fois le transport collectif en milieu rural et le transport interurbain par autobus. La bonification s'élève donc à un total de 10 millions de dollars sur 5 ans, ce qui représente une hausse de près de 22 %, pour répondre aux besoins croissants dans ce domaine.

26. Statistique Canada, *Tableau 051-0001 – Estimations de la population, selon le groupe d'âge et le sexe au 1^{er} juillet, Canada, provinces et territoires, annuel (CANSIM)* (Consulté le 2017-06-01).

27. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), *Données et statistiques 2015, 2016*, page 3.

28. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), *Données et statistiques 2015, 2016*, page 4.

29. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), *Document de consultation, 2017*, page 14.

- Pour sa part, le Programme de subvention au transport adapté sera doté d'une enveloppe globale de 95,78 millions de dollars en 2017. Cela représente une amélioration de l'enveloppe globale consacrée à ce programme de près de 6 millions de dollars, et ce, pour les 5 prochaines années. Cette augmentation de 6 % par rapport à l'année précédente permettra de rehausser dès cette année la contribution de base octroyée aux organismes effectuant du transport adapté tout en soutenant davantage leurs hausses d'achalandage³⁰. »

Transport des marchandises

- « Le transport des marchandises (camions lourds, trains, navires et avions) représente 13,5 % des émissions de GES du Québec, et ses émissions sont en forte croissance³¹. »
- Un portrait statistique et économique du secteur du transport des marchandises est en préparation et sera disponible à l'automne 2017.

Innovation

- « L'arrivée constante d'équipements technologiques sur le marché améliore la sécurité. Cependant, si certains équipements d'assistance à la conduite peuvent réduire les fausses manœuvres, d'autres peuvent devenir une source de distraction, au même titre que le cellulaire, augmentant les risques d'accident. Autre phénomène : certains constructeurs automobiles ont annoncé, pour 2020, la commercialisation de véhicules autonomes, ou intelligents, munis d'un système de conduite automatisé qui permettra au conducteur de céder la maîtrise de son véhicule dans certaines circonstances³². »
- Il est estimé que les véhicules autonomes (niveaux 4 et 5) représenteront entre 1 et 2 % des véhicules sur la route aux États-Unis dans la décennie 2020, puis entre 10 et 20 % dans la décennie 2030, d'où l'importance de bien planifier pour la sécurité au Québec la période de transition où des véhicules autonomes et des véhicules avec un conducteur partageront les routes (période estimée à au moins 30 ans aux États-Unis)³³.

30. Communiqué MTMDET, *Ghislain Bolduc rencontre les participants au Congrès annuel de l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec*, 2017-05-11.

31. Conseil du patronat du Québec (CPQ), *La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec*, 2017, page 5.

32. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), *Document de consultation*, 2017, page 15.

33. Governors Highway Safety Association (GHSA), *Autonomous Vehicles Meet Human Drivers : Traffic Safety Issues for States*, 2017.