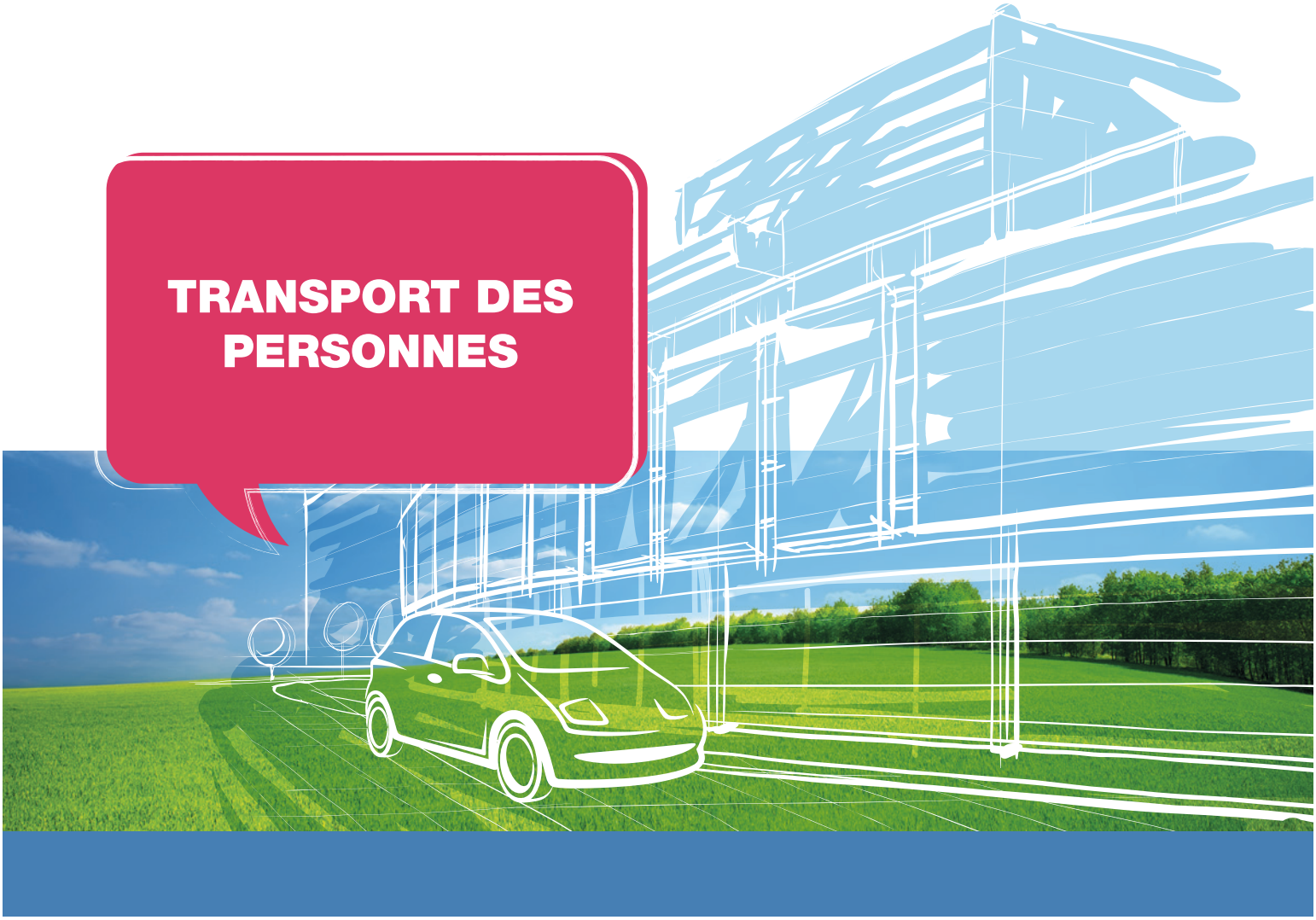
Faits saillants des ateliers

21 novembre 2017, 8 h 30 - 12 h



ENSEMBLE on fait avancer le Québec

Québec

Table des matières

1. **Déroulement de l'atelier** **3**
2. **Faits saillants des discussions** **4**
   - 2.1. Objectifs 4
   - 2.2. Mesures 4
   - 2.3. Questions horizontales 7
   - 2.4. Messages pour TEQ 7

1. Déroulement de l'atelier

Nombre de participants à l'atelier : **61**, dont sept représentants de TEQ.

Voir la liste détaillée des participants sur le site de TEQ

L'atelier, qui a eu lieu le 21 novembre 2017 en avant-midi, a débuté par une mise en contexte de Transition énergétique Québec (TEQ) et la présentation des objectifs pour l'élaboration de son premier plan directeur pour la période 2018-2023. Un état de la situation sommaire pour le transport des personnes et une présentation des objectifs et principales mesures identifiées par TEQ pour ce secteur ont suivi. Les participants, répartis en neuf tables de travail, ont par la suite été invités à réfléchir en groupe sur les objectifs et les mesures proposées, pour ensuite se pencher sur des questions horizontales (i.e. communes aux huit thèmes qui seront abordés dans le plan directeur). Chaque table devait terminer en identifiant trois messages pour TEQ, soit les trois principaux éléments qui sont ressortis de leurs discussions. Les prochaines pages présentent les faits saillants des discussions des groupes. Un rapport synthèse sera également rédigé afin de rendre compte de manière globale des résultats pouvant être dégagés relativement aux huit thèmes.

2. Faits saillants des discussions

2.1. OBJECTIFS

Objectifs proposés par TEQ en lien au transport des personnes :

+ Proposer des options de remplacement à l'auto solo (transférer).
+ Miser sur les outils économiques pour mieux gérer la demande énergétique en transport (transférer et améliorer).
+ Favoriser l'utilisation de l'énergie à plus faible empreinte carbone (améliorer).
+ Utiliser plus efficacement l'énergie dans les véhicules (améliorer).
+ Exemplarité de l'État : Amorcer le virage pour rendre les déplacements à des fins professionnelles et personnelles écoresponsables.
+ Inciter les entreprises et les institutions à offrir des solutions de mobilité durable à leurs employés (transférer).

Certains groupes ont trouvé, de manière générale, que les objectifs énoncés ne sont pas suffisamment ambitieux pour ce secteur. Par ailleurs, plusieurs tables ont indiqué que le premier objectif sur les **options de remplacement à l'auto solo devrait être prioritaire et même transversal** à toutes les mesures proposées.

Au niveau des autres objectifs que les tables de travail avaient la possibilité de proposer, plusieurs souhaiteraient voir s'ajouter celui visant à **inverser le ratio des investissements** actuellement consentis dans les infrastructures routières et ceux consentis dans les infrastructures du transport collectif et actif. Les choix effectués en matière d'infrastructures devraient ainsi être cohérents avec les cibles de la transition énergétique.

De plus, plusieurs tables ont aussi ajouté que les **interventions en aménagement du territoire** sont intimement liées aux objectifs du secteur des transports. La **sensibilisation et la diffusion de l'information auprès de la population** seraient également des objectifs importants à prévoir afin de concrétiser les cibles pour ce secteur.

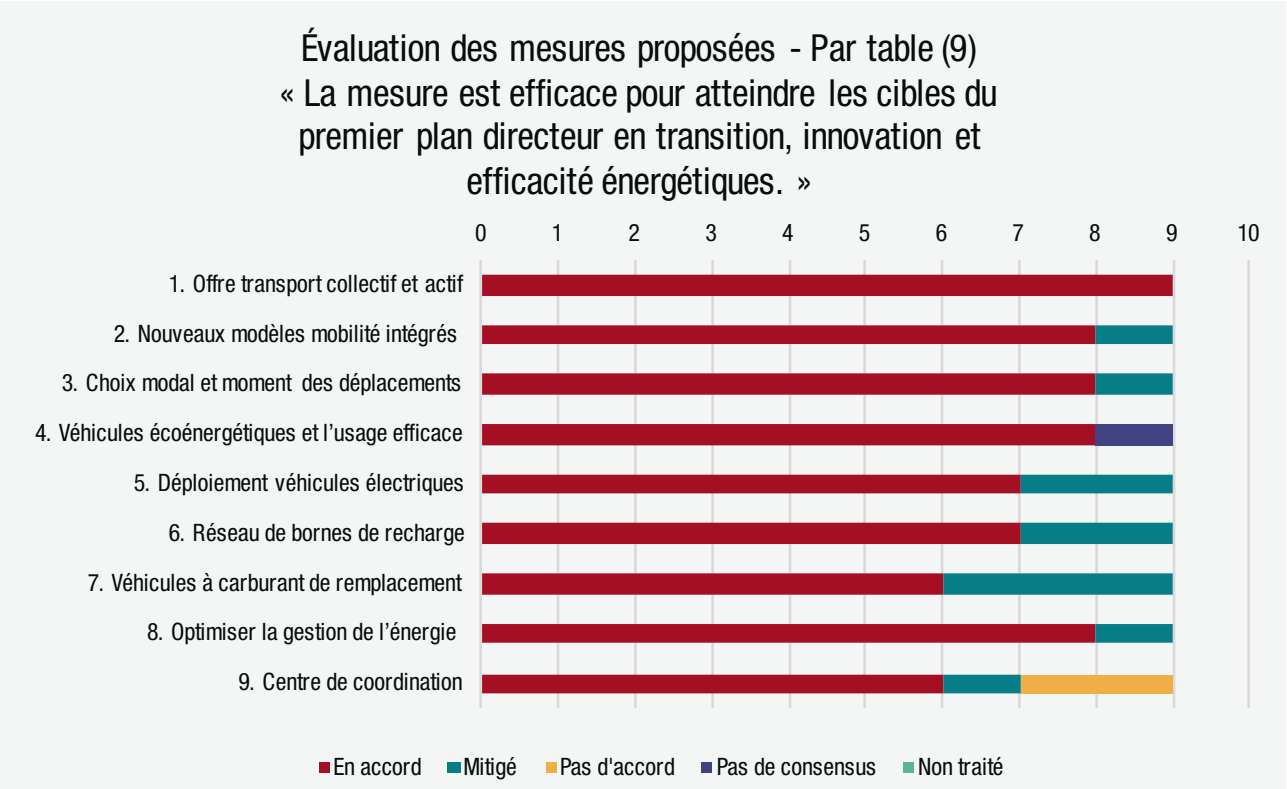
2.2. MESURES

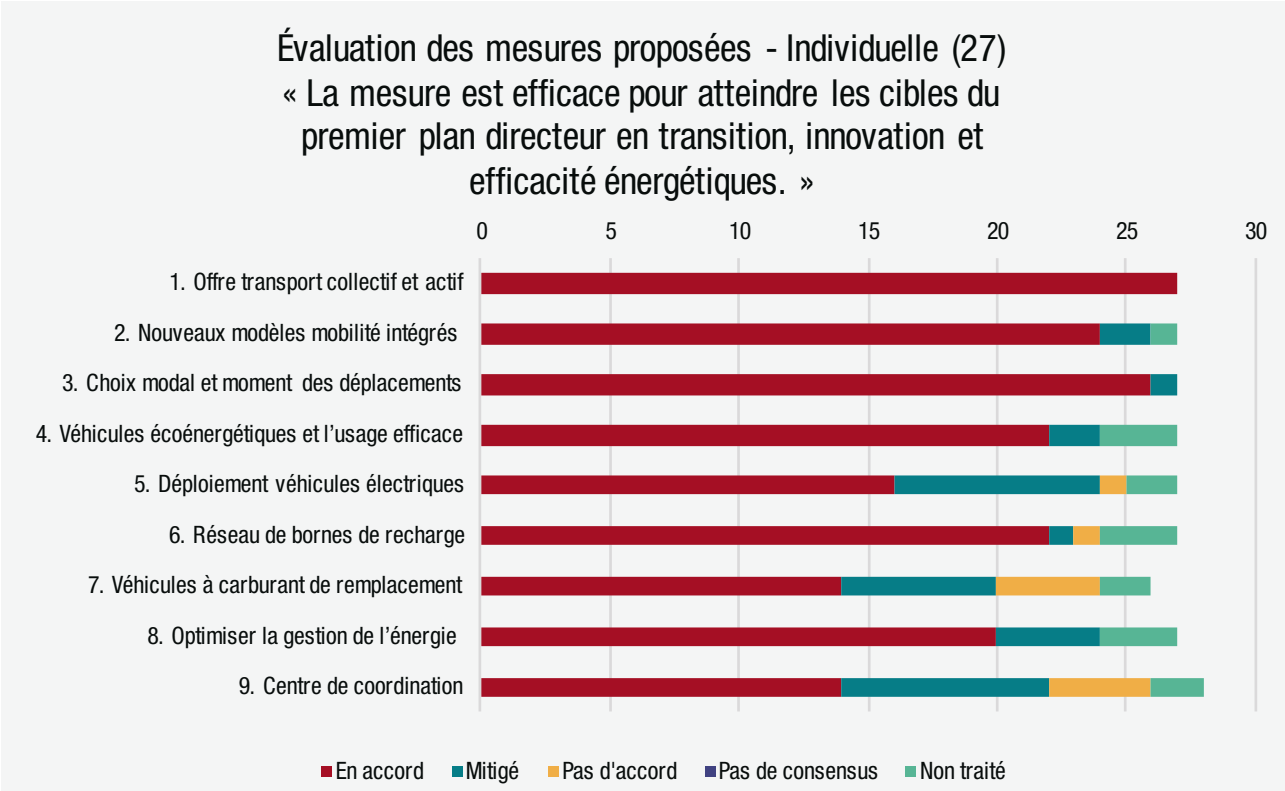
Mesures proposées

Les participants devaient ensuite se pencher sur les mesures proposées par TEQ associées à chacun des objectifs mentionnés ci-dessus. Les neuf tables de travail devaient ainsi évaluer chacune d'elles en déterminant si le groupe était soit en accord, mitigé, en désaccord, ou s'il y avait absence de consensus sur la mesure. Chaque participant avait également la possibilité d'évaluer chaque mesure de façon individuelle. Les résultats de ces deux types d'évaluation sont présentés dans les graphiques ci-dessous, avec certains des principaux arguments qu'ont fournis les tables de travail et les participants pour justifier leur évaluation.

Mesures proposées par TEQ en lien au transport des personnes :

1. Améliorer l'offre de transport collectif et actif.
2. Mettre au point de nouveaux modèles de services de mobilité intégrés.
3. Favoriser le meilleur choix modal et le meilleur moment pour les déplacements en milieu urbain.
4. Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.
5. Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.
6. Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de bornes de recharge.
7. Dans un contexte de transition, opter pour des parcs de véhicules à carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.
8. Optimiser la gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers.
9. Créer un centre de coordination, de promotion et d'accompagnement des organisations institutionnelles.





Les graphiques ci-dessus illustrent que l'appui aux différentes mesures proposées a été largement favorable.

Sur la mesure 5 concernant l'accélération du déploiement des véhicules électriques légers et lourds, des tables de travail et des participants ont souligné les contraintes et défis d'application et la nécessité de penser à **des incitatifs** pour en faciliter la mise en œuvre, tels qu'une **tarification de l'électricité adaptée**, ou des **méthodes fiscales de type bonus-malus**, et en incluant des **sources d'énergie alternatives**.

Les avis étaient plus mitigés concernant la mesure 7 sur l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement dans un contexte de transition. Notamment, certaines tables ont douté de la pertinence de cette mesure qui se veut être **à court terme**, considérant **les coûts associés et la difficulté de la concrétiser rapidement**. D'autres ont spécifié l'importance de prévoir une **diversité de sources d'énergie**, tout en analysant le cycle de vie des différents types de véhicules (carburant, électrique, hybride, etc.).

En ce qui concerne la mesure 9 proposant la création d'un centre de coordination, plusieurs tables ont souhaité apporter des précisions, notamment que ce centre devrait rester gouvernemental, avec un organisme comme TEQ pour s'en charger. Par ailleurs, cette structure ne devrait pas entraîner une lourdeur dans les processus de prise de décision et de mise en œuvre des mesures.

Mesures additionnelles

Les tables de travail avaient aussi la possibilité de proposer des mesures additionnelles à celles déjà identifiées par TEQ. Pour cet atelier, des groupes ont notamment proposé de :

+ Mettre l'accent sur le développement du transport collectif, notamment au niveau des infrastructures, l'offre en service, la tarification, etc.
+ Favoriser la conciliation entre le transport collectif et le transport actif.
+ Favoriser l'implantation de bornes de recharge dans tous les nouveaux bâtiments et ceux existants.
+ Utiliser l'écofiscalité pour favoriser la transition énergétique.

+ Encourager les entreprises à faire des plans de gestion des déplacements.
+ Prioriser des actions qui visent à décongestionner les routes des centres urbains, par exemple via une stratégie d'intermodalité.

2.3. QUESTIONS HORIZONTALES

Des questions d'une portée plus large et transversales aux huit thèmes étaient également posées par TEQ. Les tables de travail étaient appelées à s'y pencher afin d'y apporter des éléments de réponse qui aideront à la rédaction du plan directeur.

Comment financer la transition énergétique à court et moyen terme et comment partager la facture?

Pour le secteur du transport des personnes, la transition énergétique pourrait être financée de façon conjointe par le transfert d'une partie du budget dédié aux infrastructures routières du transport collectif, ainsi que par différents outils financiers, tels que la taxe sur l'essence et l'augmentation de la taxe carbone, ou encore une méthode fiscale de type bonus-malus.

Comment pourrait-on faciliter l'accès et l'utilisation des programmes d'efficacité énergétique pour aider les consommateurs d'énergie à adopter des comportements et des technologies favorables à la transition énergétique?

Par la sensibilisation et l'information, de même que par des mesures incitatives telles que des crédits au transport collectif. La centralisation des différents programmes en efficacité énergétique et un guichet unique permettraient également de faciliter l'accès et l'utilisation.

Quelles sont les informations et les connaissances qu'il serait primordial d'acquérir ou de développer? Comment en assurer la diffusion ou le développement de manière efficace?

Mieux renseigner la population et les décideurs sur les choix en matière de transport collectif et actif, en chiffrant les impacts de chacun des modes alternatifs à l'auto solo.

2.4. MESSAGES POUR TEQ

Lors de la plénière, les différents groupes devaient présenter chacun les trois principaux messages qu'ils souhaitaient transmettre à TEQ à la suite de leur discussion en groupe. Ces messages pouvaient porter tant sur les objectifs, que les mesures proposées et les questions horizontales.

Les participants soulignent que les utilisateurs devraient être mis au centre de la démarche, via la diffusion de l'**information et la sensibilisation** de la population afin de susciter une prise de conscience, notamment sur le bilan carbone des citoyens, des institutions et des entreprises. L'**écofiscalité** devrait être utilisée afin d'inciter des changements de comportements.

Il est également important d'**inverser le ratio des investissements** dans les infrastructures routières et dans le transport collectif et actif en augmentant la proportion des budgets dans ce dernier, dans le but de **réduire l'utilisation de l'auto solo**. Par ailleurs, l'électrification des transports devrait être accélérée, sans pour autant imposer cette seule mesure, mais plutôt prévoir une **diversité dans l'offre énergétique**.