

Cahier du participant

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Document de consultation en vue de l'élaboration du plan directeur en transition,
innovation et efficacité énergétiques pour le Québec

Table des matières

1. Informations pratiques	3
2. Cahier du participant	4
3. Déroulement de la consultation en atelier – Démarche participative	5
4. Contexte	6
4.1 Rôle de Transition énergétique Québec.....	6
4.2 Plan directeur	6
4.3 Orientations et cibles	6
4.4 Thèmes	7
4.5 Objectifs de la consultation	7
4.6 La suite des consultations	8
4.7 Ordre du jour de l’atelier sur le Transport de marchandises	8
5. Description du secteur – Transport de marchandises	9
5.1 Mise en contexte.....	9
5.2 Enjeux	10
6. Sujets de consultation	11
6.1 Objectifs et mesures	11
6.2 Pistes de réflexion.....	14

1. Informations pratiques

LIEU DE L'ATELIER

Grande Bibliothèque
Salle M.450 (niveau métro)

ADRESSE

475, boulevard De Maisonneuve Est
Montréal (Québec) H2L 5C4

ENTRÉE

Exclusivement par la rue Berri, au nord du boulevard De Maisonneuve Est

MÉTRO

Station Berri-UQAM



STATIONNEMENT

Accès par l'avenue Savoie et la rue Berri



POUR JOINDRE TEQ :

1 866 266-0008

consultation@teq.gouv.qc.ca

AUTOBUS

15, 30 et 125



2. Cahier du participant

Le cahier du participant est un document d'accompagnement. Il permet au participant de prendre connaissance au préalable des informations nécessaires afin d'être en mesure de pleinement participer aux discussions lors de l'atelier.

En plus d'exposer les principaux enjeux de la transition énergétique concernant les bioénergies, le cahier du participant présente les objectifs et les mesures qu'il est proposé de mettre en place relativement à ce secteur pour favoriser la transition énergétique du Québec.

Le cahier du participant fournit des pistes de réflexion pour soutenir les discussions qui auront lieu en atelier. Il ne se veut en rien limitatif sur les éléments qui pourraient constituer le tout premier plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec.

Vous êtes ainsi invité à prendre connaissance du cahier du participant et à assimiler les informations qui y sont présentées.



**Votre contribution nous est précieuse.
Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à l'avancement du Québec dans sa transition énergétique!**

3. Déroulement de la consultation en atelier – Démarche participative

TEQ entreprend un atelier de consultation publique pour discuter des mesures qui seront les plus susceptibles de permettre au Québec d'atteindre les objectifs de la Politique énergétique 2030. L'atelier est ainsi un lieu d'échanges interactifs où tous les participants doivent apporter leur contribution.

Il sera demandé aux participants de se pencher sur les objectifs et, plus particulièrement sur les mesures proposées en vue de l'élaboration du plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques. Dans cette optique, il est donc important que le participant prenne connaissance des objectifs et des mesures proposés avant la rencontre en atelier de consultation.

L'atelier de consultation doit demeurer un lieu où les opinions et les commentaires de tous les participants sont exprimés et reçus avec respect.

4. Contexte

4.1 RÔLE DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC

Transition énergétique Québec (TEQ) est un organisme qui a été créé le 1^{er} avril 2017 afin d'assurer la transition énergétique du Québec. TEQ a pour mission de soutenir, de stimuler et de promouvoir la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques et d'en assurer une gouvernance intégrée. Il met également en œuvre ou coordonne la mise en œuvre des programmes et des mesures nécessaires à l'atteinte des cibles énergétiques définies par le gouvernement.

Dans le cadre de sa mission, TEQ doit élaborer tous les cinq ans un plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques. Il doit en outre assurer sa mise en œuvre, réaliser la coordination des programmes et des mesures qui y sont partie intégrante et en faire le suivi.

4.2 PLAN DIRECTEUR

Le plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques constitue un modèle d'encadrement cohésif présentant la vision du gouvernement pour assurer la transition énergétique du Québec. Son principal objectif est de structurer et de planifier la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'atteinte des cibles gouvernementales en matière énergétique.

TEQ doit élaborer le tout premier plan directeur pour la période 2018-2023. Ce plan directeur devra faire état des programmes et des mesures qui seront mis en place par TEQ, les ministères, les organismes publics et les distributeurs d'énergie afin d'atteindre les cibles qui feront progresser le Québec dans sa transition énergétique.

4.3 ORIENTATIONS ET CIBLES

Cinq grandes orientations serviront de guide pour la mise en place des objectifs et des mesures présentés dans le plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques pour atteindre les cibles gouvernementales de 2030 :

1. Prioriser l'efficacité énergétique comme première filière de l'offre d'énergie.
2. Réduire la consommation des produits pétroliers.
3. Favoriser la production et la consommation des énergies renouvelables.
4. Augmenter les activités d'innovation en transition énergétique.
5. Utiliser la transition énergétique pour favoriser le développement socioéconomique de toutes les régions du Québec.

Au terme de la période 2018-2023, deux cibles devront être atteintes :

- Améliorer de 1 % par année l'efficacité énergétique moyenne de la société québécoise;
- Abaisser d'au moins 5 % la consommation totale de pétrole par rapport à celle de 2013, ce qui représenterait, en 2023, une baisse réelle de la consommation de quelque 900 millions de litres de produits pétroliers.

4.4 THÈMES

Le plan directeur sera élaboré selon différents thèmes représentant les secteurs clés dans lesquels la priorisation des actions est nécessaire afin de faire progresser le Québec dans la transition énergétique :

- Bâtiment commercial et institutionnel (CI)
- Bâtiment résidentiel
- Bioénergies
- Industrie
- Innovation
- Aménagement du territoire
- Transport de marchandises
- Transport de personnes

Ces thèmes sont tous abordés dans le cadre des consultations publiques et incluent des sujets horizontaux, soit le financement, le développement des connaissances, l'offre de service et la sensibilisation/information/formation/éducation. L'exemplarité de l'État est un sujet qui sera abordé à travers les thèmes bâtiment commercial et institutionnel et transport de personnes.

4.5 OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

TEQ considère qu'il est primordial de rendre la démarche d'élaboration du plan directeur la plus inclusive et la plus transparente possible. C'est pourquoi la tenue de consultations publiques offertes en ligne et en atelier s'avère être un incontournable afin de s'assurer que les mesures mises de l'avant pour la transition énergétique du Québec soient construites en prenant en compte les opinions, les préoccupations, les besoins et les recommandations de la population, des entreprises et des institutions. À cet égard, le plan directeur sera accompagné d'un rapport de consultation.

À ce jour, TEQ a collaboré avec les experts des différents ministères et organismes publics afin d'établir un diagnostic de chaque secteur visé dans le plan directeur pour bien cibler les enjeux de la transition énergétique. Ces collaborateurs ont également participé à l'élaboration des objectifs et des mesures qui sont présentés durant cette consultation. Des travaux ont aussi été réalisés avec les distributeurs d'énergie pour convenir des mesures qu'ils pourraient offrir.

L'objectif de la consultation en atelier est de poursuivre les efforts de collaboration qui ont été mis de l'avant jusqu'à maintenant en invitant nos partenaires stratégiques à faire connaître leur expertise en transition énergétique afin de bonifier les mesures proposées pour assurer la transition énergétique du Québec et répondre aux cibles de la Politique énergétique 2030.

4.6 LA SUITE DES CONSULTATIONS

Les consultations en atelier se dérouleront du 20 au 24 novembre 2017. Les partenaires stratégiques concernés par la transition énergétique pourront y participer selon le secteur pour lequel ils détiennent une expertise et un intérêt.

La consultation publique en ligne se poursuivra jusqu'au 8 décembre 2017 à l'adresse <https://consultation.teq.gouv.qc.ca/>. Les citoyens, les organisations et les institutions qui ne participent pas aux ateliers peuvent proposer et commenter des mesures et déposer des documents. TEQ invite aussi les participants des ateliers à y déposer des mémoires s'ils éprouvent le besoin de préciser leurs opinions ou de mettre en avant des points qui n'auraient pu être discutés lors de l'atelier.

À la suite de ces consultations publiques, TEQ analysera les commentaires recueillis, les mémoires reçus et les résultats des discussions en atelier afin de bonifier ou de modifier, le cas échéant, les mesures à mettre en place pour favoriser la transition énergétique du Québec.

Les étapes suivantes seront : Plusieurs étapes s'ensuivront et culmineront avec le dépôt du plan directeur gouvernemental en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec :

- Rédaction d'une première version du plan directeur;
- Dépôt à la Table des parties prenantes pour avis;
- Approbation de la version finale du plan par le conseil d'administration;
- Dépôt final du plan directeur auprès du gouvernement le 31 mars 2018.

4.7 ORDRE DU JOUR DE L'ATELIER SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Mardi 21 novembre 2017 – P. M.

13 h 00 Mot de bienvenue de la présidente-directrice générale, M^{me} Johanne Gélinas

13 h 05 Mise en contexte et fonctionnement de la rencontre

13 h 30 Discussions en tables rondes

16 h 00 Retour en séance plénière

16 h 20 Mot de la fin

16 h 30 Fin de l'atelier

5. Description du secteur – Transport de marchandises

5.1 MISE EN CONTEXTE

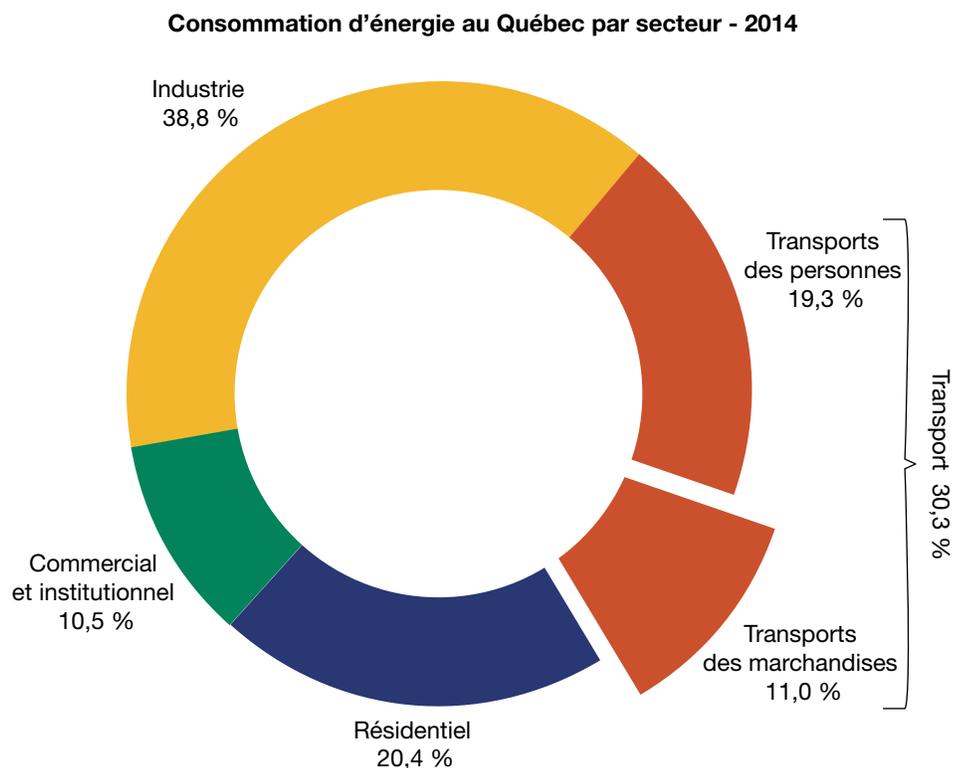
Description générale du secteur

Le secteur du transport de marchandises regroupe les déplacements des marchandises au Québec, segmentés selon le mode, soit le transport routier, ferroviaire, maritime, aérien et hors route, duquel est exclu le transport par pipeline.

État de situation

Consommation d'énergie

- En 2014, le secteur du transport de marchandises a utilisé environ 11 % de l'énergie consommée au Québec. Le transport routier est de loin le segment qui consomme le plus d'énergie.
- En 2014, le camion lourd était le moyen de transport de marchandises qui consommait le plus d'énergie (45 %).
- En 2014, 99 % de l'énergie utilisée par le secteur des transports, incluant le transport des personnes et des marchandises, provenait de produits pétroliers. C'est d'ailleurs ce secteur qui consommait la plus grande quantité de produits pétroliers, soit un peu plus de 80 % de la consommation du Québec. L'utilisation du gaz naturel et de l'électricité demeurerait relativement négligeable.
- La consommation d'énergie dans le secteur du transport de marchandises, particulièrement influencée par l'augmentation du transport par camion léger, a augmenté de 26 % entre 1995 et 2014. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse du nombre total de kilomètres parcourus, laquelle est attribuable à la croissance démographique, à l'étalement urbain ainsi qu'à un effet de richesse.
- L'augmentation de la consommation d'énergie du secteur pourrait également s'expliquer par les changements apportés aux chaînes de production et de transport des marchandises afin de réduire les coûts de distribution et de répondre à une demande de transport rapide et flexible, jumelés à un territoire de plus en plus étalé.



Source : Transport énergétique Québec

Efficacité énergétique

- L'efficacité énergétique a contribué à atténuer d'environ 23 % la hausse globale de consommation d'énergie des transports au Québec, y compris le transport des personnes et des marchandises. À cet effet, de 1995 à 2014, le taux moyen de consommation de carburant a diminué de 8 % pour le parc de camions légers, de 19 % pour le parc de camions moyens et de 24 % pour le parc de camions lourds.

Émissions de gaz à effet de serre

- Globalement, le secteur des transports, incluant le transport des personnes et des marchandises, constituait en 2014 le plus important émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Québec. Ses émissions de GES ont d'ailleurs augmenté de plus de 20 % entre 1990 et 2014.
- Le transport routier, qui produit 82 % des émissions de GES du secteur des transports, est en grande partie responsable de la hausse des émissions de GES observée de 1990 à 2014.
- L'aménagement du territoire a une incidence marquée sur la consommation énergétique et les émissions de GES liées au transport des marchandises.

5.2 ENJEUX

- L'optimisation des déplacements des personnes et des marchandises favorisant la liberté de mouvement des personnes et la fluidité des déplacements, tout en contribuant à la compétitivité des entreprises.
- La maîtrise de la gestion de la demande de déplacements.
- La rapidité du remplacement des produits pétroliers par des sources d'énergie à plus faibles émissions de GES.
- L'acceptabilité sociale des changements requis pour réaliser la transition énergétique tels que le recours à des mesures d'écofiscalité exploitant le principe du pollueur-payeur et de l'utilisateur/payeur.
- La coordination des initiatives des différents acteurs (publics et privés) engagés dans la réduction de la consommation de produits pétroliers en transport :
 - intégration et simplification de l'offre de service pour les clientèles;
 - intégration des efforts visant l'acquisition de connaissances.
- La disponibilité des informations/connaissances relatives au potentiel de diminution des émissions de GES et de l'utilisation des produits pétroliers.
- L'arrivée de nouveaux joueurs d'importance dans l'industrie des technologies d'information et de communication (TIC) dans le secteur des transports et l'accessibilité aux données liées à la demande en transport.
- L'adaptation régulière de la réglementation québécoise pour permettre l'utilisation de nouveaux véhicules et de modes de transport innovants.
- Le financement de la transition énergétique dans le secteur des transports.

6. Sujets de consultation

Mise en contexte :

Afin de structurer et de prioriser les objectifs et mesures d'intervention dans le secteur des transports et d'aménagement du territoire, il est proposé d'utiliser l'approche d'analyse « réduire-transférer-améliorer » où :

- *réduire* réfère à la diminution des besoins de déplacements motorisés ou des distances à parcourir pour répondre aux besoins existants de déplacements;
- *transférer* réfère au passage de l'utilisation d'un mode de transport énergivore à des services de transport qui sont plus efficaces tant sur le plan énergétique qu'environnemental;
- *améliorer* réfère à l'usage de véhicules plus efficaces et à l'empreinte carbone diminuée.

Cette section présente les mesures qui seront discutées lors de l'atelier. Considérant le temps imparti, seulement une partie des mesures proposées sur la plateforme de consultation en ligne feront l'objet des discussions.

6.1 OBJECTIFS ET MESURES

Objectif : Optimiser les chaînes logistiques pour le transport des marchandises et la livraison des services (transférer).

Mesure 1 : Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques.

La conception et l'utilisation de nouvelles approches, de nouvelles technologies, telles que les outils de partage d'information et les chaînes logistiques, collaboratives ou encore l'adoption des meilleures pratiques, pourraient contribuer à réduire la demande en déplacements et favoriser l'utilisation du bon mode au bon moment.

Objectif : Miser sur les outils économiques pour mieux gérer la demande énergétique en transport (transférer et améliorer).

Mesure 2 : Favoriser le meilleur choix modal et le meilleur moment pour les déplacements en milieu urbain.

L'utilisation de l'approche de l'utilisateur-payeur, ou du pollueur-payeur, par l'introduction d'outils économiques (ex. : modifications du principe des taxes sur les carburants) pourrait amener les entreprises à choisir des modes de transport plus écoénergétiques et la meilleure période de la journée pour effectuer les déplacements en milieu urbain. Ces choix amèneraient l'industrie du transport à considérer les répercussions de la localisation des centres de distribution et diminueraient la congestion routière. D'autres moyens, tels que la tarification à l'usage du réseau routier (ex. : péage urbain), pourraient être étudiés de manière exhaustive.

Objectif : Favoriser l'utilisation de l'énergie à plus faible empreinte carbone (améliorer).

Mesure 3 : Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.

Avec son Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, le Québec dispose d'un panier de mesures qui pourrait être bonifié pour favoriser l'électrification des transports et, notamment, l'acquisition de véhicules électriques (Loi VZE, Écocamionnage). Dans les prochaines années, des avancées technologiques pourraient permettre de diversifier les usages des véhicules électriques. Le Québec, qui dispose d'une industrie prometteuse en ces domaines, pourrait tirer profit de ces progrès anticipés. La sensibilisation des consommateurs est également un facteur clé pour l'électrification des transports.

Mesure 4 : Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de recharge.

Le déploiement stratégique de bornes de recharge est crucial pour une plus large diffusion des véhicules électriques. Des mesures sont actuellement en place (recharge à domicile, au travail, publique et le long des principaux axes routiers) et pourraient être bonifiées, notamment par l'intensification du déploiement de bornes de recharge rapide. D'autres actions pourraient également être mises de l'avant dans des secteurs qui restent à développer : recharge sur rue, projet pilote pour parc de véhicules incluant de nouvelles approches de recharge telles que le changement de batteries.

Mesure 5 : Dans un contexte de transition, opter pour des parcs de véhicules à carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.

Outre l'électricité renouvelable, différentes filières énergétiques sont disponibles pour remplacer le pétrole dans le transport des marchandises. La contribution souhaitée de chacune aux cibles de la Politique énergétique 2030 sera mieux éclairée par une analyse des émissions de GES selon une approche de cycle de vie, tout en considérant la catégorie de véhicule visée, les aspects économiques et les mesures d'adaptation de l'industrie des transports, notamment en matière de formation et d'entretien.

Mesure 6 : Dans un contexte de transition, déployer l'infrastructure de ravitaillement en carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.

Le déploiement d'infrastructures de production, de transport et de ravitaillement en carburant de remplacement peut impliquer des investissements substantiels. La décision d'investir sera plus judicieuse si elle s'appuie entre autres sur la démonstration technologique (projet pilote de station multicarburant) et des analyses des émissions de GES selon une approche de cycle de vie.

Objectif : Utiliser plus efficacement l'énergie dans les véhicules (améliorer).

Mesure 7 : Optimiser la gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers.

L'accompagnement des entreprises pour la réalisation d'un bilan de la consommation énergétique et des émissions de GES de leur parc de véhicules suivi de recommandations quant aux mesures à mettre en œuvre pour en diminuer l'impact pourrait être un atout. La réalisation d'études de faisabilité, l'implantation de mesures et leurs suivis pourraient aussi faire l'objet d'un accompagnement adapté.

Mesure 8 : Diminuer la consommation d'énergie des véhicules par des technologies et des processus plus efficaces.

En plus de la réglementation fédérale sur les normes applicables aux émissions des véhicules et le programme Écocamionnage, plusieurs mesures pourraient être considérées pour diminuer la consommation d'énergie des véhicules, comme l'écoconduite ainsi que leur inspection et leur entretien. Quelles seraient les nouvelles mesures ou les améliorations à considérer?

Les mesures qui sont présentées ci-dessous pourraient faire l'objet de discussions en atelier si le temps le permet.

Objectif : Optimiser les chaînes logistiques pour le transport des marchandises et la livraison des services (transférer).

Mesure 9 : Favoriser un aménagement durable des infrastructures logistiques.

Les pôles logistiques devront être conçus et réalisés selon les principes d'aménagement durable. De même, la mise en place de centres de consolidation urbains pourrait permettre d'optimiser les livraisons de premiers et derniers kilomètres et d'encourager l'utilisation de véhicules de livraison moins énergivores.

Mesure 10 : Dans un objectif de réduction de l'empreinte carbone, encourager la complémentarité des modes et l'utilisation du bon mode au bon moment.

Quelques mesures sont en place afin de favoriser le transfert des marchandises vers des modes de transport moins énergivores (ferroviaire et maritime). Quelles seraient les améliorations à envisager? Comment considérer une plus grande complémentarité des modes dans le transport des marchandises?

Objectif : Miser sur les outils économiques pour mieux gérer la demande énergétique en transport (transférer et améliorer).

Mesure 11 : Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.

Des mesures d'écofiscalité de type bonus-malus (camions légers) ou encore une taxe ou assurance kilométrique pourraient être mises en place afin d'encourager l'acquisition de véhicules écoénergétiques et d'inciter les transporteurs à réduire les distances parcourues par une optimisation des déplacements. D'autres moyens, tels la taxation, l'amortissement accéléré pour l'acquisition de véhicules lourds et la tarification à l'usage du réseau routier (ex. : péage urbain), pourraient également être étudiés de manière exhaustive.

Objectif : Favoriser l'utilisation de l'énergie à plus faible empreinte carbone (améliorer).

Mesure 12 : Augmenter la proportion de biocarburant consommé dans le portrait énergétique en transport.

Des progrès technologiques réalisés par des entreprises du Québec permettent aujourd'hui d'entrevoir une plus grande part de biocarburants non issus de sources alimentaires dans le transport des personnes. L'élaboration d'un règlement exigeant un contenu renouvelable minimal de 2 % dans le diesel et de 5 % dans l'essence pourrait constituer une première étape en vue d'accroître la part de carburant renouvelable consommé au Québec.

