

Cahier du participant

TRANSPORT DE PERSONNES

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	7
4.7 Ordre du jour de l’atelier sur le Transport de personnes	8
5. Description du secteur – Transport de personnes	9
5.1 Mise en contexte	9
5.2 Enjeux – Transport de personnes	10
5.3. Enjeux – Exemplarité de l’État	11
6. Sujets de consultation	12
6.1 Objectifs et mesures – Transport de personnes	12
6.2. Objectifs et mesures – Exemplarité de l’État	14
6.2 Pistes de réflexion	16

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

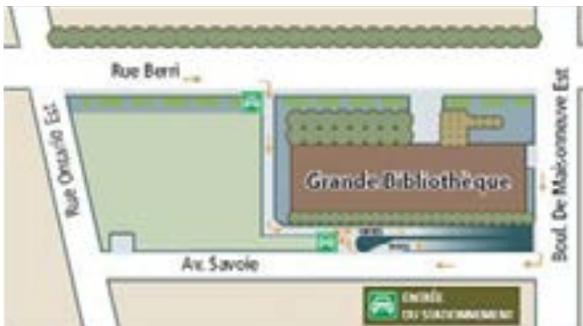
MÉTRO

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 PERSONNES

Mardi 21 novembre 2017 – A. M.

08 h 30 Mot de bienvenue de la présidente-directrice générale, M^{me} Johanne Gélinas

08 h 35 Mise en contexte et fonctionnement de la rencontre

09 h 00 Discussions en tables rondes

11 h 30 Retour en séance plénière

11 h 50 Mot de la fin

12 h 00 Fin de l'atelier

5. Description du secteur – Transport de personnes

5.1 MISE EN CONTEXTE

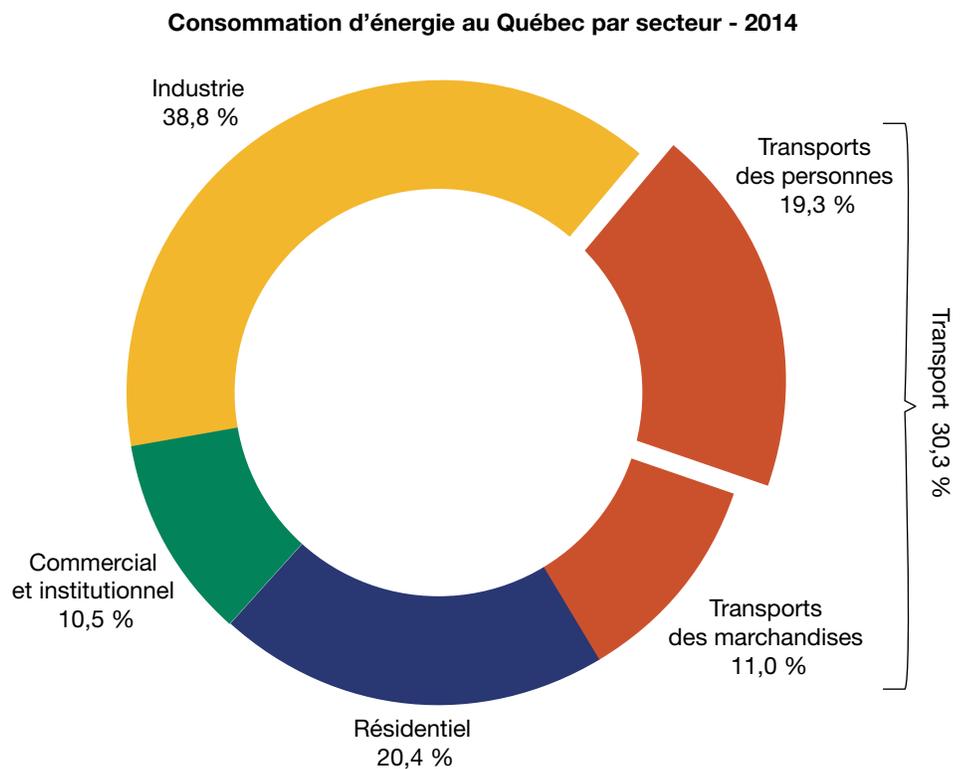
Description générale du secteur

Le secteur du transport de personnes regroupe les déplacements effectués par les personnes, segmentés selon le mode, soit le transport routier, ferroviaire, maritime, aérien et hors route.

État de situation

Consommation d'énergie

- En 2014, le secteur du transport des personnes a utilisé environ 19 % de l'énergie consommée au Québec. Le transport routier est de loin le segment qui consomme le plus d'énergie.
- En 2014, les moyens de transport de personnes consommant le plus d'énergie étaient la voiture (42,5 %) et les camions légers (26 %).
- En 2014, 99 % de l'énergie utilisée par le secteur des transports, incluant le transport de personnes et de 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 demeurait relativement négligeable.

- La consommation d'énergie dans le secteur du transport des personnes, particulièrement influencée par l'augmentation de consommation du transport aérien et ferroviaire ainsi que des camions légers, a augmenté de 23 % 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.

Effacité énergétique

- L'efficacité énergétique a contribué à atténuer d'environ 23 % la hausse globale de la 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 14 % pour le parc de voitures et de 8 % pour le parc de camions légers¹.

Émissions de gaz à effet de serre

- Globalement, le secteur des transports, incluant le transport de personnes et de 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 personnes.

5.2 ENJEUX – TRANSPORT DE PERSONNES

- 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.

1 Les données du transport hors route et du transport maritime et aérien ne sont pas comprises dans l'analyse.

5.3. ENJEUX – EXEMPLARITÉ DE L'ÉTAT

- La mobilisation des hautes directions des organisations institutionnelles envers les engagements gouvernementaux en matière d'exemplarité de l'État.
- Le maintien et le développement de l'expertise interne capable d'intégrer l'efficacité énergétique et l'énergie renouvelable dans la gestion de flottes de véhicules.
- L'utilisation des filières d'efficacité énergétique et d'énergie renouvelable dans la flotte de véhicules institutionnels.
- Les déplacements écoresponsables à des fins professionnelles et personnelles (pour venir au travail).

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 – TRANSPORT DE PERSONNES

Objectif : Proposer des options de remplacement à l'auto solo (transférer).

Mesure 1 : Améliorer l'offre de transport collectif et actif.

Plusieurs mesures actuelles contribuent à améliorer l'offre de transport collectif et actif, tel le soutien financier aux projets d'infrastructures fixes électriques (REM Montréal, prolongement du métro), aux opérations des réseaux de transport et au développement du réseau de pistes cyclables. L'arrivée de nouveaux services, tels que le microtransit et la mobilité sur demande, de même que de nouveaux projets de transport collectif structurants pourraient permettre de rejoindre des segments de marché moins bien couverts par l'offre actuelle. Un plus grand recours au transport de personnes par voie ferroviaire pourrait aussi être envisagé.

Mesure 2 : Mettre au point de nouveaux modèles de services de mobilité intégrés.

Grâce aux technologies de l'information et aux systèmes de transport intelligent (STI), des outils technologiques pour de nouveaux modèles d'offre de services de mobilité pourraient être mis au point de façon à améliorer l'accès des citoyens à des services de mobilité intégrés et si possible électriques. Les services d'autos et de vélos partagés ou en libre-service pourraient par exemple prendre de l'expansion. La coordination de l'offre d'un cocktail de services de mobilité, électriques si possible, par des intervenants régionaux (ex. : sociétés de transport) pourrait en faciliter le développement et l'adoption. La technologie pourrait également permettre un meilleur accès de l'information aux usagers de l'offre globale de mobilité.

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

Mesure 3 : Favoriser le meilleur choix modal et le meilleur moment pour les déplacements en milieu urbain.

Favoriser davantage l'approche de l'utilisateur-payeur ou du pollueur-payeur à l'aide des outils économiques afin d'améliorer la gestion de la demande de déplacements. La tarification à l'usage du réseau routier de type « péage urbain », la tarification des stationnements du type « parking cash-out » et la réglementation municipale pourraient être étudiées de manière exhaustive et alimenter la réflexion du gouvernement sur les solutions les plus efficaces et efficientes.

Mesure 4 : Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.

Des mesures d'écofiscalité de type bonus-malus et une tarification ou assurance kilométrique pourraient être mises en place afin, d'une part, d'encourager l'acquisition de véhicules écoénergétiques au détriment des véhicules énergivores et, d'autre part, d'inciter les automobilistes à réduire les distances parcourues par une meilleure optimisation des déplacements. D'autres moyens, tels l'augmentation des taxes sur l'essence, l'amortissement accéléré pour l'acquisition de véhicules lourds, la tarification à l'usage du réseau routier de type « péage urbain », l'accès réservé de certaines zones urbaines aux véhicules électriques et la tarification des stationnements, pourraient également être étudiés de manière exhaustive.

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

Mesure 5 : 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, Roulez vert, autobus électriques). Dans les prochaines années, des avancées technologiques pourraient permettre de diversifier les usages des véhicules électriques. Le Québec pourrait tirer profit de ces progrès anticipés. La sensibilisation des consommateurs est également un facteur clé pour l'électrification des transports.

Mesure 6 : Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de bornes 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 grands 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 (multilogements, copropriétés, recharge sur rue, projet pilote de recharge pour les parcs de véhicules). Les implications de la réglementation pour l'installation de l'infrastructure électrique lors de la construction de tout nouveau bâtiment pourraient enfin être étudiées pour alimenter les modifications réglementaires qui seront jugées nécessaires pour soutenir l'essor des véhicules électriques.

Mesure 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.

Outre l'électricité renouvelable, différentes filières énergétiques sont disponibles pour remplacer le pétrole dans le transport de personnes. La contribution souhaitée de chacune aux cibles de la Politique énergétique 2030 sera mieux éclairée par des analyses 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.

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

Mesure 8 : 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.

6.2. OBJECTIFS ET MESURES – EXEMPLARITÉ DE L'ÉTAT

Objectif : Amorcer le virage pour rendre les déplacements à des fins professionnelles et personnelles écoresponsables.

Mesure 9 : Créer un centre de coordination, de promotion et d'accompagnement des organisations institutionnelles.

Cette équipe se verrait attribuer la responsabilité de coordonner et d'optimiser, au sein du gouvernement, tous les efforts nécessaires pour concrétiser le virage écoresponsable dans les déplacements professionnels et personnels sans pour autant s'ajouter aux structures existantes. Elle poursuivrait les travaux amorcés dans le cadre du PACC 2013-2020 et de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020, et prendrait en considération ceux prévus par la Politique de mobilité durable en élaboration. Il lui serait reconnu une autorité pour évaluer les besoins et la manière d'y répondre, en vue d'émettre des directives officielles portant sur des actions spécifiques et exemplaires pour réduire tangiblement les émissions de GES.

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

Objectif : Proposer des options de remplacement à l'auto solo (transférer).

Mesure 10 : Faire évoluer la réglementation pour favoriser le recours à de nouvelles approches pour le transport collectif et la mobilité intégrée.

Certaines clauses réglementaires représentent des barrières à la mise en œuvre des nouvelles approches de transport collectif et de mobilité intégrée. La réglementation visant les essais de voitures autonomes en est un exemple. Leur révision pourrait donc faciliter la mise en œuvre de ces nouveaux services.

Objectif : Inciter les entreprises et les institutions à offrir des solutions de mobilité durable à leurs employés (transférer).

Mesure 11 : Créer des opportunités permettant une mobilité plus durable des employés dans leurs déplacements domicile-travail.

Les entreprises pourraient mettre en place différentes mesures afin d'encourager leurs employés à utiliser des modes de transport en remplacement de l'auto solo (transport actif/collectif, navette, covoiturage) sur la base de l'analyse des besoins réels et des meilleures solutions, comme le proposent les centres de gestion des déplacements. Elles pourraient également adapter leurs conditions de travail afin de favoriser les horaires flexibles. La possibilité d'obliger par voie réglementaire les grandes entreprises à adopter de telles mesures pourrait également être une avenue à étudier.

Mesure 12 : Optimiser les déplacements professionnels des employés.

Les entreprises pourraient établir une politique de déplacements professionnels qui met l'accent sur l'utilisation de modes de transport en remplacement de l'auto solo.

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

Mesure 13 : 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 (ex. : projet pilote de station multicarburant) et des analyses des émissions de GES selon une approche de cycle de vie.

Mesure 14 : 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.

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

Mesure 15 : 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, 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?

