

Faits saillants des ateliers

21 novembre 2017, 13 h - 16 h 30

**TRANSPORT DES
MARCHANDISES**



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	6
2.4. Messages pour TEQ	7

1. Déroulement de l'atelier

L'atelier, qui a eu lieu le 21 novembre 2017 en après-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 marchandises a suivi, avec les objectifs, de même que les principales mesures identifiées par TEQ pour ce secteur. Les participants, répartis en sept 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.

Nombre de participants à l'atelier : **49**, dont sept représentants de TEQ.

Voir la [liste détaillée des participants](#) sur le site de TEQ

2. Faits saillants des discussions

2.1. OBJECTIFS

Objectifs proposés par TEQ en lien au transport des marchandises :

- + Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques.
- + 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).

Les objectifs proposés dans ce secteur ont fait l'objet d'un large consensus par les participants. Certaines tables de travail ont tout de même suggéré des objectifs additionnels, tels que de **fixer une cible de réduction des émissions de GES** qui soit spécifique à ce secteur. De plus, il pourrait être utile de **légiférer au niveau de l'innovation** afin d'inciter l'essai de nouvelles technologies dans le secteur. L'enjeu de la **gouvernance** de ce secteur a également été soulevé, demandant qu'un objectif soit établi en ce sens afin de mieux gérer l'intermodalité et la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne logistique.

L'organisation du transport de marchandises devrait par ailleurs se faire de manière **intégrée à l'aménagement du territoire**, afin notamment d'optimiser les déplacements et les connexions entre les modes.

2.2. MESURES

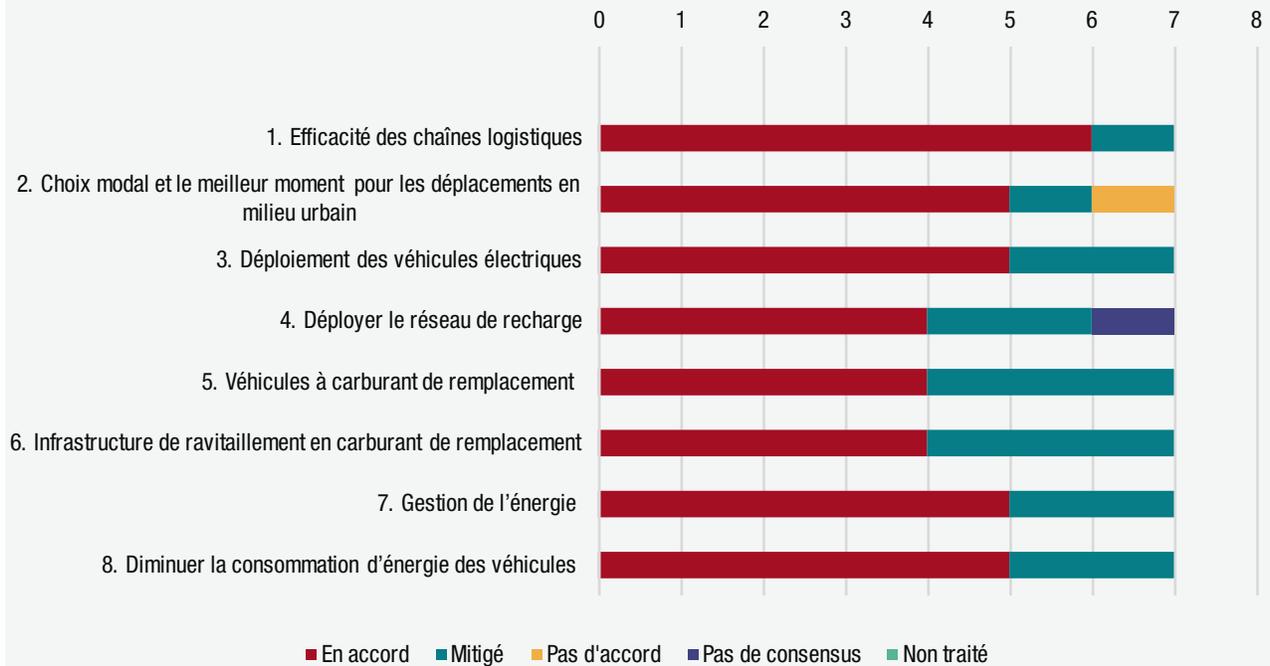
Mesures proposées

Les participants devaient ensuite se pencher sur les mesures proposées par TEQ associées à chacun des objectifs mentionnés ci-dessus. Les sept 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.

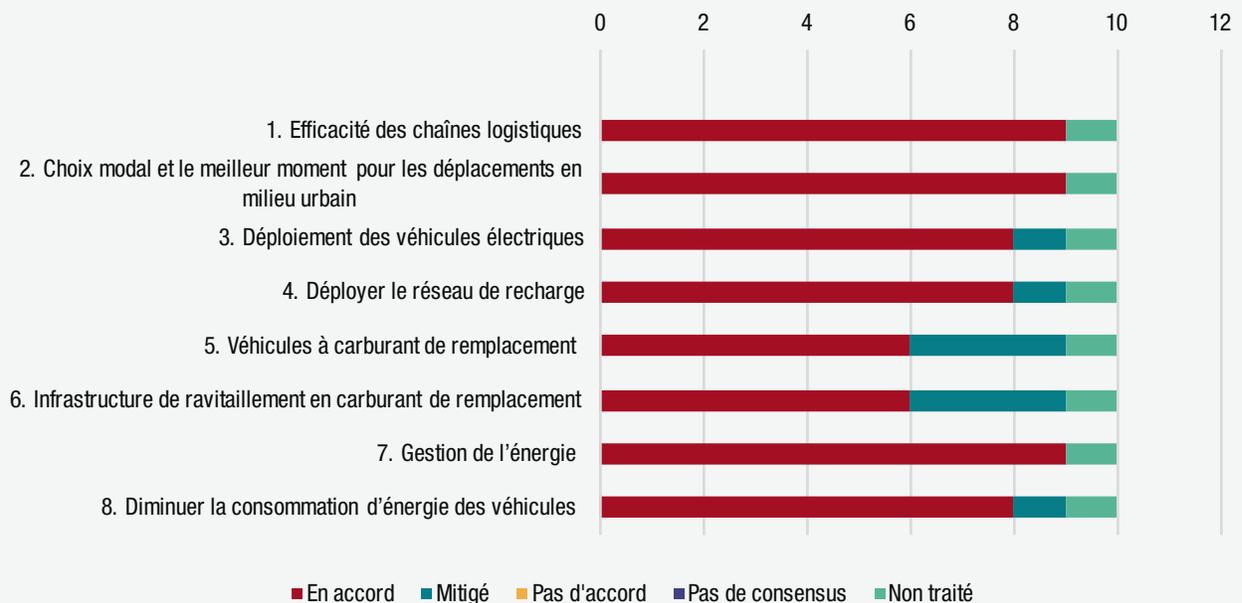
Mesures proposées par TEQ en lien au transport des marchandises :

1. Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques.
2. Favoriser le meilleur choix modal et le meilleur moment pour les déplacements en milieu urbain.
3. Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.
4. Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de recharge.
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.
6. Dans un contexte de transition, déployer l'infrastructure de ravitaillement en carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.
7. Optimiser la gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers.
8. Diminuer la consommation d'énergie des véhicules par des technologies et des processus plus efficaces.

Évaluation des mesures proposées - Par table (7)
 « La mesure est efficace pour atteindre les cibles du premier plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques. »



Évaluation des mesures proposées - Individuelle (10)
 « La mesure est efficace pour atteindre les cibles du premier plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques. »



Les graphiques ci-dessus illustrent que les huit mesures proposées pour ce secteur ont été accueillies favorablement par les participants.

Concernant la mesure 5 sur l'utilisation de carburant de remplacement pour des parcs de véhicules, certains groupes 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.). Il en est de même pour la mesure 6 concernant les infrastructures de ravitaillement, qui devraient tenir compte de plusieurs sources d'énergie alternatives.

Mesures additionnelles

Les tables de travail avaient aussi la possibilité de proposer des mesures additionnelles à celles déjà identifiées par TEQ. Pour cet atelier, une table a notamment proposé de rendre les programmes d'aide permanents, tels que celui d'Écocamionnage, afin d'assurer l'atteinte des objectifs de la transition énergétique.

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 marchandises, la transition énergétique pourrait être financée de façon conjointe par le Fonds vert, de même qu'en adaptant la fiscalité afin que le coût énergétique soit transposé dans la tarification et les prix, par exemple en utilisant le principe utilisateur-payeur.

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?

En bonifiant les programmes d'aide existants et en faisant leur promotion. De plus, les budgets consentis pour ces programmes devraient être à la hauteur des objectifs fixés. Ces programmes devraient également être pérennes dans le temps et plus largement et facilement accessibles pour les entreprises. Un effort de coordination doit également être fait, entre les différents acteurs responsables de ces programmes.

Quels devraient être les rôles de l'État, des municipalités, des distributeurs d'énergie, des entreprises et des citoyens, et comment assurer la coordination entre ces différents acteurs pour assurer la transition énergétique du Québec?

Outre les rôles de chacun, des tables de travail ont surtout souligné l'importance de prévoir des mécanismes de reddition de comptes, notamment pour les différents programmes.

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?

La diffusion de l'information et des connaissances devrait se faire par un guichet unique, qui accompagnerait les entreprises, notamment afin de les orienter vers les bonnes ressources selon leur besoin.

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.

Le plan directeur devrait permettre de fixer des cibles de réduction des émissions de GES qui soient **spécifiques à chaque secteur**. De plus, il est nécessaire de **tenir compte de la réalité des différents acteurs**, notamment quant à la taille des entreprises et leurs moyens financiers, de même qu'à la compatibilité des mesures avec la réalité du principal partenaire commercial que sont **les États-Unis**.

Il faut s'assurer que les objectifs et les cibles soient **accessibles**, tout en assurant une certaine équité entre les différents types et tailles d'entreprises, afin de les outiller en conséquence. De plus, les programmes doivent être **flexibles, accessibles** et avec une **continuité du financement** sur le long terme.

L'approche devrait être **systémique**, avec un arrimage entre les différentes instances gouvernementales afin que les entreprises soient orientées vers les bonnes ressources.

L'information et sa diffusion aux personnes et aux entreprises sont également importantes à considérer, principalement quant aux coûts et aux bénéfices liés à la transition énergétique du transport des marchandises. Un travail de **formation** est aussi nécessaire auprès des acteurs de la chaîne logistique, mais également afin de trouver des solutions innovantes.