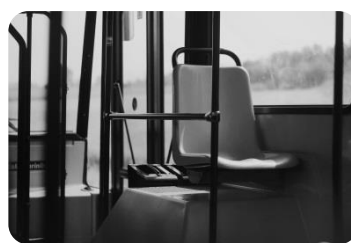




MÉMOIRE
SUR LES MESURES FAVORISANT LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC
DANS LE VOLET TRANSPORT DE PERSONNES



Déposé à
Transition énergétique Québec

Le 7 décembre 2017

SOMMAIRE

La crise climatique imminente exige la décarbonisation de l'économie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'où la transition énergétique entamée par le Québec. Bien que l'hydroélectricité comble une large part des besoins des Québécois en énergie, 39 % de l'énergie totale consommée par ces derniers provient du pétrole.

Le transport des personnes accapare près de la moitié de l'énergie provenant des hydrocarbures. La consommation des véhicules individuels, soit les voitures et les camions légers, représente les deux tiers de cette énergie. Elle demeure croissante, en dépit des améliorations des dernières décennies en matière d'efficacité énergétique des véhicules, en raison de l'accroissement du parc de véhicules et des distances parcourues. Diminuer la consommation de carburants par ce sous-secteur doit donc être une priorité pour la transition énergétique.

Pour y arriver, l'ACGDQ suggère, à l'instar de nombreux autres organismes œuvrant en mobilité durable, d'appliquer l'approche « Éviter – Transférer – Améliorer ». Cette approche procurerait des bénéfices environnementaux, économiques et sociaux à l'ensemble de la société québécoise. L'ACGDQ présente dans ce mémoire des propositions afin de :

- réduire les volumes de circulation automobile et les distances parcourues sur les routes du Québec;
- offrir des alternatives attrayantes à l'auto-solo;
- gérer la demande pour favoriser l'utilisation de ces modes alternatifs.

RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

Viser une cible de réduction de 20 % du nombre de véhicules-kilomètres parcourus en automobile sur les routes du Québec d'ici 2030.

Recommandation 2

Viser une augmentation d'au moins 60% de l'offre de transport en commun au Québec d'ici 2030.

Recommandation 3

Adopter une législation/règlementation qui oblige toute entreprise ou institution qui emploie au moins 100 personnes à un même site à élaborer un plan de gestion des déplacements (PGD) et exige la mise en œuvre d'un minimum de mesures ainsi que la révision périodique du PGD.

Recommandation 4

Adopter une législation/règlementation qui oblige toute entreprise ou institution qui subventionne le stationnement de ses employés à offrir une « allocation transport » de même valeur à l'ensemble de ses employés.

Recommandation 5

Inciter les municipalités à adopter des règlements d'urbanisme qui favorisent les modes de transport alternatifs à la voiture par une gestion durable du stationnement.

Recommandation 6

Recourir à l'expertise et à l'expérience de l'ACGDQ et de ses membres pour la définition du mandat et de la structure du nouveau centre de coordination, de promotion et d'accompagnement des organisations institutionnelles.

Recommandation 7

Montrer l'exemple en obligeant les ministères et organismes gouvernementaux à adopter des politiques de déplacements professionnels durables qui optimisent les déplacements et favorisent les modes de transport les mieux adaptés aux besoins.

Recommandation 8

Recourir à une diversité de mesures de financement pour accélérer la réduction et le transfert des déplacements, notamment par la gestion de la demande en transport.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	i
1 À PROPOS DE L'ACGDQ.....	1
2 LA TRANSITION PAR LA RÉDUCTION.....	1
2.1 Réduire la consommation d'énergie dans le secteur du transport de personnes.....	1
2.2 En évitant et en transférant les déplacements automobiles.....	1
3 RÉDUIRE ET TRANSFÉRER : PROFITABLE SUR TOUS LES PLANS.....	2
3.1 Environnement.....	2
3.2 Économie.....	2
3.3 Santé et équité sociale.....	4
4 RECOMMANDATIONS POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT DE PERSONNES.....	6
4.1 Inverser la tendance du tout-à-l'auto.....	6
4.2 Réduire et transférer les déplacements domicile-travail/études.....	6
4.3 Financer les mesures de réduction et de transfert.....	10

1 À PROPOS DE L'ACGDQ

L'Association des centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ) regroupe six centres de gestion des déplacements (CGD), experts de la gestion de la demande en transport. Soutenus par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET), les CGD ont pour mission de conseiller les employeurs, les institutions, les gestionnaires immobiliers et les municipalités en matière de mobilité durable afin que des mesures en faveur des modes de transport alternatifs à l'auto-solo soient mises en place pour les employés, étudiants, clients ou visiteurs.

Dans toutes les régions du Québec, les CGD proposent aux générateurs de déplacements des solutions novatrices adaptées à leurs enjeux de transport. En ce sens, ils œuvrent à la fois à l'essor économique, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du Québec.

Nous sommes heureux de l'occasion offerte par Transition énergétique Québec (TEQ) de nous prononcer sur les mesures à mettre en œuvre en priorité dans le secteur du transport de personnes pour contribuer au succès de la transition énergétique du Québec.

2 LA TRANSITION PAR LA RÉDUCTION

2.1 Réduire la consommation d'énergie dans le secteur du transport de personnes

La crise climatique imminente exige la décarbonisation de l'économie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'où la transition énergétique entamée par le Québec. Ce dernier a la chance de pouvoir compter sur la source d'énergie propre et renouvelable qu'est l'hydroélectricité pour combler une large part de ses besoins énergétiques. Il n'en demeure pas moins que 39% de l'énergie consommée dans la province provient des produits pétroliers, dont 78% est consommée par le secteur des transports (qui utilise presque exclusivement cette source d'énergie)¹.

Le transport de personnes, commercial et personnel, accapare plus de 60% de l'énergie consommée par le secteur du transport², dont les deux tiers par les véhicules individuels, soit les voitures et les camions légers³. En dépit de l'amélioration de l'efficacité énergétique de ces véhicules, leur consommation d'énergie continue de s'accroître depuis les années 1990 (+12%)⁴, en raison de l'augmentation des parcs de voitures (+28%) et de camions légers (+142%) et des distances parcourues (+19%)⁵. En parallèle, on observe une augmentation des émissions de GES de 7%. Diminuer la consommation de carburants par ce sous-secteur doit donc être une priorité pour la transition énergétique.

2.2 En évitant et en transférant les déplacements automobiles

Pour y arriver, l'ACGDQ suggère, à l'instar de nombreux autres organismes œuvrant en mobilité durable, d'appliquer l'approche « Éviter – Transférer – Améliorer ». Cette approche mise d'abord sur la réduction des besoins en déplacements et des distances parcourues, principalement par l'aménagement du territoire et le développement urbain. Elle vise ensuite à transférer les déplacements inévitables vers des modes plus durables que l'auto-solo. En dernier lieu, elle cherche à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants.

Les premiers objectifs de la transition énergétique dans le secteur du transport de personnes devraient donc être de :

- réduire les volumes de circulation automobile et les distances parcourues sur les routes du Québec;
- offrir des alternatives attrayantes à l'auto-solo;
- gérer la demande pour favoriser l'utilisation de ces modes alternatifs.

Nous ferons des propositions en ce sens à la section 4.

L'électrification des transports, si chère au gouvernement, appartient aux stratégies de troisième niveau. Bien qu'elle permettrait d'améliorer le bilan carbone du Québec, elle ne réglerait en rien les nombreux autres problèmes qu'entraîne l'utilisation massive de la voiture (congestion routière, étalement urbain, pertes de terres agricoles et de milieux naturels, traumatismes routiers, obésité, etc.).

Avant d'investir des sommes faramineuses (particulièrement des fonds publics) dans la conversion à l'électricité du parc automobile québécois, il faut mettre à contribution toutes les stratégies qui permettent d'abord d'éviter puis de transférer les déplacements en voiture.

3 RÉDUIRE ET TRANSFÉRER : PROFITABLE SUR TOUS LES PLANS

Comme l'indiquent les orientations présentées par TEQ, la transition énergétique doit contribuer au développement socioéconomique du Québec. Favoriser les modes de transport alternatifs à l'auto-solo entraîne des bénéfices sur tous les plans : environnemental, économique et social.

3.1 Environnement

GES

Le transport en commun diminue les émissions de GES de manière directe en réduisant le nombre de déplacements effectués en voiture et en soulageant la congestion routière. Mais il favorise aussi un développement urbain plus dense, plus compact et plus diversifié, ce qui réduit les distances de déplacement et la dépendance des ménages à la voiture. Des études montrent que les ménages qui habitent à proximité du transport en commun ont un taux de motorisation plus bas, ce qui les fait se déplacer moins en voiture et plus à pied et à vélo, même s'ils n'utilisent pas le transport en commun^{6,7}.

Dans la région métropolitaine de Montréal, il est estimé que le transport en commun permet d'éviter annuellement 3,9 millions de tonnes d'équivalent CO₂. Cela représente près de 5 % des émissions totales du Québec et près de 15 % de l'effort de réduction à consentir pour atteindre la cible que s'est fixé le gouvernement pour 2030⁸.

Les transports actifs, qui ne génèrent aucune émission de GES, contribuent également à améliorer le bilan carbone de la province. Les Québécois roulent à vélo, en moyenne, 43 kilomètres par semaine. Les déplacements des cyclistes permettent ainsi d'éviter annuellement l'émission de 900 000 tonnes de GES⁹. Mais le potentiel de réduction est encore énorme : dans plusieurs agglomérations urbaines du Québec, environ 50 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture¹⁰.

Protection des milieux naturels et des terres agricoles

Les infrastructures autoroutières développées au cours des dernières décennies ont favorisé de manière directe le développement de projets domiciliaires éloignés des espaces dédiés au travail¹¹. L'étalement et l'éparpillement urbains qui en découlent se font en majeure partie aux dépens des milieux naturels et des terres agricoles. C'est d'autant plus problématique que l'expansion de l'urbanisation s'effectue principalement dans le sud-ouest du Québec, là où la biodiversité est la plus concentrée, où les espèces menacées ou vulnérables sont les plus nombreuses¹² et où se trouvent les meilleures terres agricoles.

3.2 Économie

Congestion routière

La congestion routière causée par le nombre toujours croissant de déplacements effectués en automobiles entraîne des coûts faramineux pour les individus, les entreprises, les organisations et toute la société. Dans la seule région de Montréal, les coûts socioéconomiques de la congestion

routière, principalement en termes de perte de temps et de productivité, sont estimés à près de 1,9 milliard de dollars annuellement. Ils ont pratiquement doublé en 10 ans¹³.

La situation serait bien pire sans les transports en commun : il est estimé que près de 700 000 automobilistes de plus sillonneraient les routes de la région de Montréal pour se rendre au travail si les services de transport en commun étaient interrompus sur une longue période de temps¹⁴.

Retombées économiques des dépenses en transport

Les importations de véhicules particuliers et de produits pétroliers pour le transport routier pèsent lourd dans la balance commerciale québécoise. En 2016, le solde des exportations et des importations de voitures et de camions légers a été de -10,5 milliards de dollars alors que celui des produits pétroliers a été de -6,5 milliards de dollars. À cela s'ajoute un déficit de 1,4 milliard si on considère les pièces de véhicules automobiles¹⁵.

Les dépenses en transport en commun sont beaucoup plus profitables pour la société québécoise. Pour une même somme investie, l'industrie du transport en commun génère 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que l'industrie de l'automobile¹⁶. En 2013, les neuf sociétés de transport membres de l'Association du transport urbain du Québec ont généré 20 971 emplois directs et indirects, 1,21 milliards de dollars en salaires et 1,95 milliard de dollars en valeur ajoutée¹⁷.

Le vélo comme mode de transport rapporte aussi des bénéfices économiques non négligeables : en 2015, les 492,7 millions de dollars dépensés par les Québécois pour l'achat de vélos ou d'équipement ont entraîné des impacts économiques de 279 millions de dollars. Ces dépenses ont soutenu 3 363 emplois, ce qui a généré près de 115 millions de dollars en salaires et traitements avant impôts. Ce marché (excluant les dépenses liées au tourisme) a rapporté au gouvernement du Québec 53 millions de dollars en impôts et en taxes¹⁸.

Sur le plan individuel, les ménages québécois ont dépensé, en moyenne, en 2015, près de 8 300 dollars en transport privé, soit plus que pour l'alimentation. Cette somme représente 12 % des dépenses totales des ménages¹⁹. L'utilisation du transport en commun à Montréal revient à une dépense de 0,17 \$/km, contre 0,51 \$/km pour l'utilisation d'une voiture²⁰.

Coûts en infrastructures

Accommoder les déplacements quotidiens de millions d'automobiles coûte très cher collectivement. Déjà en 1994, le gouvernement du Québec notait, dans ses orientations en matière d'aménagement²¹ :

« Le contexte budgétaire qui prévaut depuis les années 1980 a contraint le gouvernement à limiter ses dépenses alors qu'il ne cesse d'être confronté à de multiples demandes de développement d'infrastructures routières influencées, entre autres, par les choix d'aménagement. Ces demandes visent notamment la construction de nouveaux axes routiers, l'ajout de voies additionnelles aux axes existants et l'implantation ou le réaménagement d'échangeurs autoroutiers.

La situation n'a pas changé : de 2006 à 2016, le gouvernement a dépensé plus de 6 milliards de dollars pour le développement du réseau routier québécois et 3,4 milliards de dollars pour son amélioration²². Il prévoit maintenant dépenser 17,3 milliards de dollars dans le réseau routier sur une période de 10 ans, ce qui correspond à 19,5 % de tout le budget prévu au Plan québécois des infrastructures 2016-2026²³. Les autres infrastructures municipales (aqueduc, égout, etc.) coûtent aussi plus cher à construire et à maintenir dans les secteurs peu denses favorisés par l'étalement urbain.

Coût de santé dus à la sédentarité

Au Québec, comme dans les autres sociétés industrialisées, on observe une association positive entre, d'une part, le temps et la distance de déplacement en automobile et, d'autre part, la sédentarité et le poids corporel^{24,25}. Les coûts de santé associés aux problèmes de poids (embonpoint et obésité) dans ces sociétés sont alarmants. Au Canada, les coûts de santé totaux de l'inactivité physique étaient estimés, en 2009, à près de 7 milliards de dollars²⁶.

Notamment, les individus qui souffrent d'obésité et d'embonpoint recourent davantage aux services hospitaliers. Au Québec, des coûts annuels additionnels de 2,3 milliards de dollars sont encourus dans le réseau de la santé en raison de ces problèmes. Cette somme correspond à 10 % des coûts totaux pour les consultations médicales, l'hospitalisation et la consommation de médicaments par les adultes québécois en 2011. On doit y ajouter 630 millions de dollars pour les cas d'invalidité, plus fréquents chez les personnes obèses²⁷.

3.3 Santé et équité sociale

Transport et activité physique

Au contraire, se déplacer de manière active est un moyen efficace et accessible d'accroître le niveau d'activité physique et de maintenir un poids santé^{28,29,30}. Les pays dans lesquels les taux de déplacements actifs sont les plus élevés présentent généralement les plus bas taux d'obésité³¹. Les déplacements actifs sont aussi associés à une amélioration de la santé cardiovasculaire³².

Le transport collectif comporte également une bonne part de transport actif et contribue ainsi à être physiquement actif et à maintenir un poids santé. Les usagers du transport en commun de la région métropolitaine de Montréal font, en moyenne, un minimum de 12 minutes de marche par déplacement³³. Un aller-retour en transport en commun implique, en moyenne, 2 500 pas, ce qui représente le quart de l'activité physique quotidienne recommandée³⁴.

Sécurité routière

Malgré une amélioration relativement constante du bilan routier au Québec, beaucoup de travail reste à faire pour rendre les routes réellement sécuritaires, notamment pour les usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. De 2010 à 2015, 59 piétons et 15 cyclistes ont perdu la vie en moyenne chaque année dans un accident de la route, représentant respectivement 14 % et 3,7 % des décès. Les piétons et cyclistes grièvement blessés étaient au nombre de 302 et 103 respectivement, en moyenne chaque année. Au total, au cours de cette même période, 2 238 Québécoises et Québécois ont perdu la vie dans un accident de la route et 9 217 ont été blessés gravement³⁵.

Qualité de l'air

Les véhicules motorisés émettent dans l'atmosphère quantité de substances qui portent atteinte à la santé : oxydes d'azote, particules fines, monoxyde de carbone et composés organiques volatils³⁶. Ils contribuent aussi à la formation de l'ozone troposphérique, un des principaux composants du smog³⁷. Cette pollution de l'air peut affecter la fonction pulmonaire et entraîner ou aggraver de nombreux problèmes aigus et chroniques de santé, notamment l'asthme, le cancer du poumon et les maladies du cœur, ce qui peut conduire jusqu'à l'hospitalisation, voire au décès prématuré^{38,39}.

Stress dû aux longs navettages

En raison de l'étalement urbain, de l'expansion du réseau routier et de la motorisation massive des ménages depuis une soixantaine d'année, les déplacements des travailleurs se sont allongés, à la fois en distance et en durée. La longueur de ces déplacements affecte le niveau de stress et la conciliation travail-famille des travailleurs⁴⁰.

Les travailleurs dont les temps de navettage sont les plus longs trouvent leurs journées plus stressantes. On observe chez eux un risque plus élevé de détresse psychologique et de dépression et un niveau de bien-être général moindre. On observe aussi une association positive entre la distance de navettage et l'absentéisme, les retards, le taux de roulement et l'insatisfaction au travail⁴¹.

Équité sociale

Enfin, les transports actifs et le transport en commun sont plus abordables que la possession d'une voiture et sont donc plus accessibles aux personnes socioéconomiquement défavorisées. L'offre d'alternatives à la voiture est donc également une condition essentielle à l'équité sociale entre tous les Québécois.

Les systèmes de transport axés sur l'automobile et l'étalement urbain entraînent un lot d'externalités qu'il serait possible de réduire significativement en effectuant un changement de paradigme en faveur des modes de transport collectifs et actifs et d'un développement urbain plus dense, compact et diversifié.

Dans la prochaine section, nous allons proposer des mesures pour réduire et transférer les déplacements automobiles, principalement ceux réalisés entre le domicile et le lieu de travail ou d'études ainsi que les déplacements professionnels.

4 RECOMMANDATIONS POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT DE PERSONNES

4.1 Inverser la tendance du tout-à-l'auto

Comme première mesure pour favoriser la transition énergétique du secteur du transport des personnes, l'ACGDQ recommande que le gouvernement se fixe une cible de réduction en termes de véhicules-kilomètres parcourus en automobile.

RECOMMANDATION 1

Viser une cible de réduction de 20 % du nombre de véhicules-kilomètres parcourus en automobile sur les routes du Québec d'ici 2030.

Pour y parvenir, une des premières conditions est de développer massivement le transport en commun pour offrir une alternative structurante aux citoyens du Québec.

RECOMMANDATION 2

Viser une augmentation d'au moins 60% de l'offre de transport en commun au Québec d'ici 2030.

Évidemment, l'atteinte de telles cibles demandera des interventions courageuses et énergiques à court terme pour renverser les tendances actuelles et favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile :

- Cesser l'expansion des périmètres urbanisés et consolider les milieux déjà bâtis;
- Adopter un moratoire sur l'expansion du réseau routier supérieur (incluant les projets de prolongement, d'élargissement, de parachèvement, de raccordement, etc. des routes existantes);
- Prioriser les transports collectifs dans les futurs investissements;
- Accélérer le développement des autres modes alternatifs de transport : infrastructures pour le transport actif; autopartage, covoiturage, véhicules autonomes collectifs, etc.

4.2 Réduire et transférer les déplacements domicile-travail/études

Une attention particulière doit être accordée aux déplacements domicile-travail et domicile-études, qui représentent les trois quarts des déplacements effectués dans les principales agglomérations du Québec⁴². La grande majorité de ces déplacements sont effectués en voiture (autour de 80 % en moyenne), avec un taux d'occupation de moins de 1,2 personnes par véhicule. Travailler à diminuer la part de l'auto-solo pour les déplacements quotidiens vers le lieu de travail ou d'études contribuerait donc de manière importante à la réduction du nombre de déplacements.

Certains objectifs proposés par TEQ vont tout à fait en ce sens et nous y adhérons entièrement. Nous proposons des stratégies de gestion de la demande afin d'atteindre ces objectifs.

Objectif TEQ : *Inciter les entreprises et les institutions à offrir des solutions de mobilité durable à leurs employés.*

Les entreprises, institutions, gestionnaires immobiliers, etc. sont des générateurs de déplacements qui ont un rôle important à jouer dans la gestion de la demande en transport. Ils disposent d'une panoplie de mesures afin d'inciter leurs employés, étudiants, usagers, clients à s'y rendre autrement qu'en voiture. Ces mesures concernent tant le transport en commun (ex. : information fournie sur la desserte du lieu d'emploi, financement d'une partie de l'abonnement annuel), les transports actifs comme le vélo (ex. : installation de supports, indemnité kilométrique), le covoiturage (ex. : mise en réseau des covoitureurs potentiels, tarif de stationnement préférentiel), l'autopartage (ex. : abonnement corporatif à un service d'autopartage). Des activités d'information et d'encouragement (ex. : Défi sans auto-solo) font aussi partie de la gamme de mesures à offrir.

Afin d'inciter ces générateurs de déplacements à mettre en place des mesures intégrées de mobilité durable, certains gouvernements et administrations ont adopté, avec succès, une réglementation qui rend obligatoire l'élaboration d'un plan de gestion des déplacements. En voici quelques exemples :

Bruxelles, Belgique

Depuis 2004, la Région de Bruxelles-Capitale oblige toutes les entreprises bruxelloises qui emploient au moins 100 personnes sur un même site à élaborer un plan de déplacements. Ce plan comprend un diagnostic et des actions pour encourager les travailleurs et les visiteurs à adopter des modes de déplacements durables. La mise en œuvre de certaines de ces actions est également obligatoire.

France

Après avoir rendu les Plans de déplacements urbains obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dès 1996, la France étend maintenant cette mesure aux grandes entreprises. L'article 51 de *La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte*, adoptée en 2015, édicte que « dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage ».

Arrondissement de Saint-Laurent, Montréal

Depuis 2016, la réglementation de l'arrondissement de Saint-Laurent oblige les entreprises qui déposent une demande de permis de construction pour un projet générant plus de 100 cases de stationnement à se doter d'un plan de gestion des déplacements. La réglementation exige que l'entreprise établisse des objectifs de diminution de l'auto-solo, mette en place des mesures incitatives pour ses employés et mette à jour le plan tous les trois ans.

Un plan de mobilité durable ou un plan de gestion des déplacements (PGD) amène les générateurs de déplacements à entamer une réflexion sur la mobilité de leurs employés ou étudiants et sur les moyens à mettre en place pour la rendre plus durable. L'établissement d'un portrait de la situation de départ fournit une panoplie d'informations pour l'entreprise ou l'institution même mais également pour les sociétés de transport qui desservent le lieu d'emploi ou d'études.

Un tel plan comporte des actions d'information, de sensibilisation et de promotion auprès des employés ou étudiants qui deviennent à leur tour porteurs du changement. La mise en place de

mesures de mobilité durable, non seulement contribue à modifier les comportements des usagers mais procure également un avantage compétitif à l'employeur même, ce qui facilite le recrutement et la rétention des employés. Enfin, l'évaluation de la mise en œuvre des actions du plan et de leurs impacts permet une amélioration en continue.

RECOMMANDATION 3

Adopter une législation/règlementation qui oblige toute entreprise ou institution qui emploie au moins 100 personnes à un même site à élaborer un plan de gestion des déplacements (PGD) et exige la mise en œuvre d'un minimum de mesures ainsi que la révision périodique du PGD.

Pour faciliter l'élaboration des PGD et leur mise en œuvre, le gouvernement du Québec devrait prévoir un soutien financier aux entreprises et institutions.

Objectif TEQ : *Miser sur les outils économiques pour mieux gérer la demande énergétique en transport.*

Plusieurs outils économiques peuvent être utilisés pour récompenser les usagers des modes de transport alternatifs et pour faire payer les coûts réels aux utilisateurs de l'auto-solo. À l'heure actuelle, les automobilistes bénéficient de nombreux avantages qu'il faut éliminer pour les inciter changer de mode.

Par exemple, de nombreux employeurs fournissent gratuitement le stationnement à leurs employés. Les coûts de construction, de gestion et d'entretien d'un stationnement sont pourtant élevés. Cela constitue un avantage important pour les automobilistes – et un incitatif à l'usage de la voiture – par rapport aux employés qui se déplacent autrement. Pour favoriser la transition énergétique, il faut renverser cette tendance.

La "Parking Cash-Out Law" de la Californie

La Californie a adopté il y a 25 ans la *Parking Cash-Out Law*, une loi obligeant les entreprises qui subventionnent le stationnement de leurs employés à plutôt verser une « allocation transport » à l'ensemble des employés. Ceux-ci décident alors du moyen de transport utilisé et plusieurs optent pour un mode plus économique que la voiture. Cela rétablit aussi l'équité entre les employés.

Allocation stationnement du Fonds de solidarité FTQ

Depuis 2012, les employés du Fonds de solidarité FTQ reçoivent 500 \$ par an pendant deux ans en échange de leur vignette de stationnement. Par souci d'équité, d'autres mesures ont été mises en place pour récompenser les usagers des transports alternatifs.

RECOMMANDATION 4

Adopter une législation/règlementation qui oblige toute entreprise ou institution qui subventionne le stationnement de ses employés à offrir une « allocation transport » de même valeur à l'ensemble de ses employés.

D'autres mesures réduisant la facilité d'accès au stationnement sont également à favoriser. La réglementation de l'arrondissement de Saint-Laurent en propose plusieurs :

Règlement encadrant l'aménagement des espaces de stationnement axé sur le développement durable de l'arrondissement de Saint-Laurent

En plus de l'obligation d'élaborer un PGD pour certaines entreprises décrite précédemment, le règlement propose l'adaptation des ratios de stationnement selon la nature des activités. Ainsi, il :

- réduit le nombre minimal de cases requis pour certains usages;
- établit un plafond au nombre de cases permis;
- adapte les exigences de stationnement à l'offre en transport en commun;
- impose une superficie minimale de verdissement, ce qui réduit l'effet d'îlot de chaleur et peut réduire les besoins en climatisation.

RECOMMANDATION 5

Inciter les municipalités à adopter des règlements d'urbanisme qui favorisent les modes de transport alternatifs à la voiture par une gestion durable du stationnement.

Objectif TEQ : *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.*

En tant que centres de gestion des déplacements, nous connaissons toute l'importance de la coordination, de la promotion et de l'accompagnement dans la mise en place de mesures de mobilité durable au sein des institutions et des entreprises. C'est notre travail quotidien d'accompagner les entreprises et institutions dans leur volonté de favoriser la mobilité durable, de coordonner leurs actions avec celles de partenaires, de promouvoir leurs efforts auprès de leurs employés et du grand public. Nous appuyons tout à fait la mesure proposée. L'ACGDQ pourrait accompagner le gouvernement dans la mise en place de ce nouveau centre.

RECOMMANDATION 6

Recourir à l'expertise et à l'expérience de l'ACGDQ et de ses membres pour la définition du mandat et de la structure du nouveau centre de coordination, de promotion et d'accompagnement des organisations institutionnelles.

Objectif TEQ : *Proposer des options de remplacement à l'auto solo*

Mesure 12 : *Optimiser les déplacements professionnels des employés.*

TEQ propose que les entreprises établissent une politique de déplacements professionnels qui met l'accent sur l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'auto-solo. Nous ne pouvons bien sûr qu'approuver cette mesure. Nous souhaitons que le gouvernement montre l'exemple en respectant la cible fixée dans la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020, soit « la réalisation, par 90 % des MO (ministères et organisation), d'actions pour favoriser la réduction des déplacements et l'utilisation de modes de transport collectifs et actifs par les employés ».

RECOMMANDATION 7

Montrer l'exemple en obligeant les ministères et organismes gouvernementaux à adopter des politiques de déplacements professionnels durables qui optimisent les déplacements et favorisent les modes de transport les mieux adaptés aux besoins.

L'ACGDQ a actuellement un mandat en ce sens avec le MDDELCC.

4.3 Financer les mesures de réduction et de transfert

RECOMMANDATION 8

Recourir à une diversité de mesures de financement pour accélérer la réduction et le transfert des déplacements, notamment par la gestion de la demande en transport.

- Investir dans la gestion de la demande en transport, qui rapporte, pour chaque dollar investi, 17 dollars de bénéfices⁴³ (investir dans les CGD, en leur offrant un financement pluriannuel; consolider les CGD existants en rehaussant leur financement afin de leur permettre d'élargir leur territoire d'action, actuellement concentré autour des principaux pôles d'emploi; offrir des incitatifs aux employeurs qui élaborent des plans de gestion des déplacements, c'est-à-dire font une analyse des besoins, mettent en place des mesures de mobilité durable et font une évaluation);
- Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements soient dirigés vers la mobilité durable, comme c'est le cas en Ontario;
- Dédier les sommes consacrées au réseau routier à l'entretien et non à son expansion;
- Financer des campagnes de promotion et de passage à l'action qui encouragent le transfert modal (ex. : Défi sans auto-solo qui permet de sensibiliser au transport alternatif et de l'expérimenter);
- Revoir les sources de financement pour le transport en commun, comme la taxation de l'essence et des véhicules et l'écofiscalité;
- Diversifier les sources de revenus pour financer les alternatives à l'automobile de manière innovante, en se basant sur ce qui est fait dans le monde;
- Mettre de l'avant un système de récompenses pour favoriser le transfert modal;
- Mettre en place une tarification inclusive du transport en commun qui tient compte des conditions sociales des usagers.

¹ Whitmore, J. et P.-O. Pineau (2016). *État de l'énergie au Québec 2017*. Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal

² *Idem.*

³ Transition énergétique Québec (TEQ; N.d.). *Transport et aménagement du territoire*. Fiche diagnostic/enjeux

⁴ Pineau, P.-O. (2017). *Quels leviers pour la mobilité sobre ?* Présentation dans le cadre des Entretiens Jacques-Cartier, Colloque Mobilité et transports urbains face aux défis de la sobriété, Montréal, 16-17 octobre

⁵ TEQ. *Op. cit.*

⁶ Hodges, Tina (2010). *Public Transportation's Role in Responding to Climate Change*. Federal Transit Administration, U.S. Department of Transportation, 10 p.

⁷ Gallivan, Frank et coll. (2015). *Quantifying Transit's Impact on GHG Emissions and Energy Use—The Land Use Component*. Transportation Research Board, Transit Cooperative Research Programme, Rapport 176, The National Academies Press, 99 p.

⁸ Golder Associés (2016). Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Produit pour la Société de transport de Montréal et le Comité de pilotage pour la quantification des émissions de GES évitées dans la région de Montréal, 35 p.

⁹ Vélo Québec (2016). L'état du vélo au Québec en 2015. 24 p.

¹⁰ Morency, Catherine (2011). Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec. Sept rapports réalisés pour le compte de Vélo Québec pour les régions de Gatineau, Laval, Longueuil, Montréal, Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières. <http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/edvaq/Methodologie-et-analyse-des-donnees-des-enquetes-Origin-Destination>

¹¹ Perreault, Mathieu et Gilles L. Bourque (2014). *Évolution du transport routier au Québec – La crise d'un paradigme*. Rapport de recherche de l'Institut de recherche en économie contemporaine, 56 p.

¹² Mayrand, Karel (2011). *Découvrir notre vraie nature*. Mémoire de la Fondation David Suzuki présenté dans le cadre des consultations publiques sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 15 p.

¹³ Gouvernement du Québec (2017). Transport collectif – Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable. Budget 2017-2018

¹⁴ Golder Associés (2016). Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Produit pour la Société de transport de Montréal et le Comité de pilotage pour la quantification des émissions de GES évitées dans la région de Montréal, 35 p.

¹⁵ Institut de la statistique du Québec (2017). *Banque de données des statistiques officielles sur le Québec*. Section Économie, sous-section Commerce international. En ligne : http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken2122_navig_niv_2.page_niv2?p_iden_tran=REPERLQDM68471485538098197v*44&p_id_ss_domn=1061#

¹⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010). *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*. Étude réalisée par la CCMM en collaboration avec SECOR, 54 p.

¹⁷ Abscisse Recherche (2014). *Les impacts économiques engendrés par les activités des neuf sociétés de transport membres de l'ATUQ*. Étude réalisée pour l'Association du transport urbain du Québec, 13 p.

¹⁸ Chaire de tourisme Transat (2016). *Étude des retombées économiques du cyclotourisme et du marché du vélo au Québec*. École des Sciences de la gestion de l'UQÀM, 33 p.

¹⁹ Statistique Canada (2017). *Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), dépenses des ménages, Canada, régions et provinces*. En ligne : <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26jsessionid=DB063FD76F30DE59E5CEC0C51474A2E0>

²⁰ Schepper, Bertrand (2016). *Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec*. Note socioéconomique de l'Institut de recherche et d'information socioéconomiques, 12 p.

-
- ²¹ Gouvernement du Québec (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*. Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire du ministère des Affaires municipales, 70 p.
- ²² Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2017). *Rapport annuel de gestion*. Voir rapports 2006-2007 à 2015-2016. En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/accs-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Pages/rapport-annuel-gestion.aspx>
- ²³ Gouvernement du Québec (2016). *Les infrastructures publiques du Québec*. Plan québécois des infrastructures 2016-2026 et plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2016-2017, 175 p.
- ²⁴ McCormack, Gavin R. et Jagdeep S. Virk (2014). Driving towards obesity: A systematized literature review on the association between motor vehicle travel time and distance and weight status in adults. *Preventive Medicine*, 66:49–55
- ²⁵ King, Douglas M. et Sheldon H. Jacobson (2017). What Is Driving Obesity? A Review on the Connections Between Obesity and Motorized Transportation. *Current Obesity Reports* doi:10.1007/s13679-017-0238-y
- ²⁶ Janssen, Ian. (2012). Health care costs of physical inactivity in Canadian adults. *Applied Physiology, Nutrition and Metabolism*, 37:1-4
- ²⁷ Institut national de santé publique du Québec (2016). Pour des environnements favorables à la saine alimentation, à un mode de vie physiquement actif et à la prévention des problèmes reliés au poids. Section « Pertinence économique d'agir en prévention de l'obésité », Fiche thématique du Comité scientifique sur la prévention de l'obésité. En ligne : <https://www.inspq.qc.ca/prevention-de-l-obesite/fiches/environnements-favorables>
- ²⁸ Audrey, Suzanne, Sunita Procter et Ashley R. Cooper (2014). The contribution of walking to work to adult physical activity levels: a cross sectional study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 11(1):37 doi: 10.1186/1479-5868-11-37
- ²⁹ Global Advocacy for Physical Activity (2011). *Prévention des maladies non transmissibles : Investir dans la promotion de l'activité physique, ça rapporte!* International Society for Physical Activity and Health, www.globalpa.org.uk/investmentsthatwork
- ³⁰ Bergeron, Pascale et Éric Robitaille (2013). *Des interventions pour favoriser le transport actif et la pratique d'activité physique*. Mémoire de l'Institut national de santé publique du Québec concernant la Politique québécoise de mobilité durable, 37 p.
- ³¹ Audrey, Suzanne, Sunita Procter et Ashley R. Cooper (2014). The contribution of walking to work to adult physical activity levels: a cross sectional study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 11(1):37 doi: 10.1186/1479-5868-11-37
- ³² Xu, Huilan, Li Ming Wen et Chris Rissel (2013). The Relationships Between Active Transport to Work or School and Cardiovascular Health or Body Weight: A Systematic Review. *Asia-Pacific Journal of Public Health*, 25(4):298–315
- ³³ Goudreau, Sophie et coll. (2015). L'influence des caractéristiques de l'environnement bâti sur l'activité physique de transport, l'obésité et la sécurité des déplacements. Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Secteur Environnement urbain et saines habitudes de vie. 10 p.
- ³⁴ Morency, Catherine, Martin Trépanier et Marie Demers (2011). Walking to transit: An unexpected source of physical activity. *Transport Policy*, 18:800–806
- ³⁵ Société de l'assurance automobile du Québec (2016). *Bilan 2015 : accidents, parc automobile permis de conduire*. Dossier statistique. Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, 221 p.
- ³⁶ Gouvernement du Canada (2016). Le trafic routier et la pollution atmosphérique. Repéré à : <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/qualite-air/trafic-routier-et-pollution-atmospherique.html#a2>

³⁷ Adam-Poupart, Ariane, Allan Brand, Michel Fournier et Audrey Smargiassi (2013). *Estimation de l'exposition environnementale à l'ozone troposphérique : un exemple de modélisation pour la population québécoise*. Institut national de santé publique du Québec, 15 p.

³⁸ Environmental Protection Agency (2016). How Mobile Source Pollution Affects Your Health. Section « Near Roadway Air Pollution and Health ». Repéré à : <https://www.epa.gov/mobile-source-pollution/how-mobile-source-pollution-affects-your-health#near%20roadway>

³⁹ Sebez, Slavko. *Les impacts sur la santé de la pollution atmosphérique*. Repéré à : http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintemile/Visualiser.ashx?id=2612

⁴⁰ Gravel, Marie-Andrée (2014). Portrait du navettage des Québécoises et Québécois en emploi. Institut de la statistique du Québec, *Données sociodémographiques en bref*, 19(1):8-15

⁴¹ Barreck, Annie (2015). Navettage et épuisement professionnel selon la région et le moyen de transport : les résultats de l'étude SALVEO. Mémoire de maîtrise en Relations industrielles, Université de Montréal, 138 p.

⁴² Enquêtes origine-destination des régions de la Capitale-nationale (Gatineau-Ottawa), de Montréal, de Québec, de Saguenay et de Sherbrooke.

⁴³ SNC-Lavalin (2012). *Bilan des bénéfices économiques des interventions des CGD*. Étude réalisée pour l'ACGDQ.