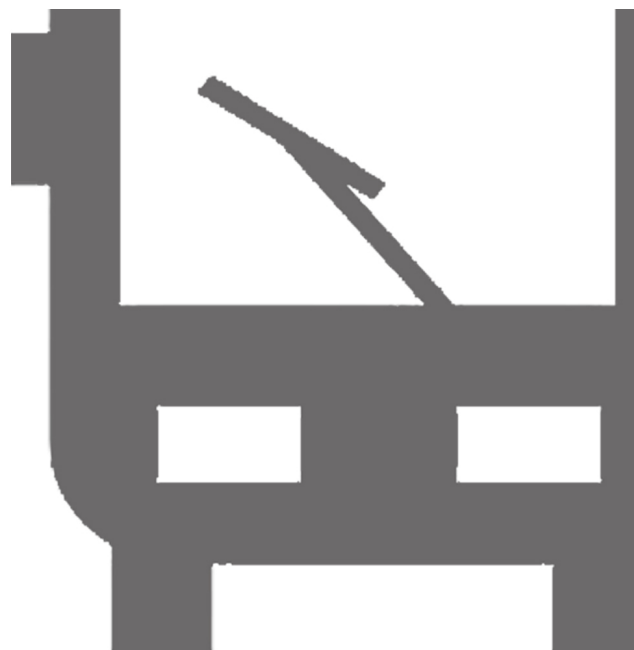


MOBILITÉ DURABLE

un incontournable de la
transition énergétique

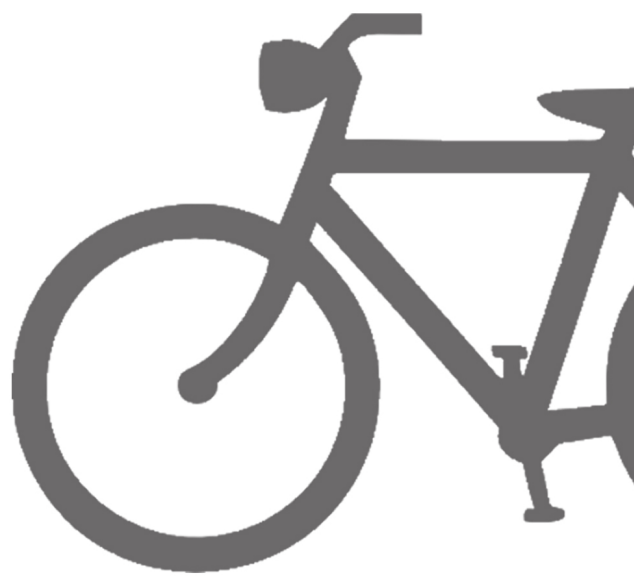


Mémoire présenté dans le cadre des

CONSULTATIONS PUBLIQUES

sur le plan stratégique de

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUEBEC



Décembre 2017 par

LA COALITION POUR UN

BOULEVARD PAPINEAU



La Coalition pour un boulevard Papineau

La Coalition pour un boulevard Papineau a pour objectif de promouvoir une solution axée sur les transports collectifs et actifs plutôt que le prolongement de l'autoroute 19 entre Bois-des-Fillion et Laval. Elle regroupe Ahuncycle, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Laval, la Fondation David Suzuki, Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville, Piétons Québec, Solidarité Ahuntsic, Trajectoire Québec, Vélo Québec.

PapineauUrbain@gmail.com



Table des matières

Introduction	5
La problématique	5
Transport et transition énergétique	5
Transport et émissions de gaz à effet de serre (GES)	5
Impacts de l'utilisation de la voiture sur la santé humaine	7
L'étalement urbain et la perte de milieux agricoles et naturels	8
La congestion routière	8
Les transports collectifs et actifs, un moyen de lutter contre les émissions de GES	9
L'impact des transports actifs sur la santé humaine	10
La vision mise de l'avant avec la Politique énergétique 2030	11
Gaz naturel et transition énergétique	12
Le gaz naturel n'est pas une énergie de transition	13
Le financement de la transition énergétique	14
La fiscalité environnementale	14
Fonds vert et transition énergétique	14
Un manque de transparence	15
Subventionner notre propre destruction	16
Le financement problématique du transport collectif	18
La gouvernance de TEQ	21
Une vision commune	21
Nos recommandations	22
1. TEQ doit assumer un leadership soutenu en matière de transport	22
2. La gouvernance de la transition énergétique doit être transversale et collaborative	22
3. Le Québec doit s'assurer du développement d'un réseau de transport collectif et actif	23
4. Le Québec doit limiter le développement du réseau routier	23
5. Le Québec ne doit pas prendre le virage du gaz naturel	23
6. Les véhicules pour le transport de personnes ne doivent pas être convertis au gaz	23
7. Le Québec doit adopter des mesures de fiscalité environnementale	24
8. La construction et l'exploitation d'infrastructures de transport collectif doivent être considérées comme un investissement écologique essentiel	24
9. Le financement du réseau routier supérieur par le gouvernement provincial ne doit pas être plus avantageux pour les municipalités que celui des transports collectifs	24
10. Les surplus du Fonds vert pour le transport collectif doivent être attribués afin de faciliter le développement du réseau et l'amélioration du service	25
11. La gestion du Fonds vert doit être transparente et cohérente	25
12. Le Fonds vert ne doit en aucun cas financer l'industrie des hydrocarbures	25
Conclusion	26

Les mêmes problèmes et deux visions diamétralement opposées!

« Il n'y a pas d'alternative à l'automobile, à Bois-des-Filion et dans certaines des municipalités avoisinantes, par le transport collectif. On ne veut pas un métro à coups de milliards, juste une voie réservée pour faire circuler nos autobus, et du stationnement ».

Les gens de la couronne nord font partie de la région métropolitaine et devraient avoir droit à un service de transports collectifs efficace, comme les résidents de la Rive-Sud ou de Laval plaident-il.

« On paie une quote-part pour le métro de Laval. Est-ce qu'on peut au moins avoir des autobus qui vont pouvoir s'y rendre sans que ça prenne une heure et demie »?

Paul Laroque¹
Maire de Bois-des-Filion
Entre 1993 et 2017

« Partout dans le monde, les villes sont en réflexion. [...]. Elles tentent de réduire les gaz à effet de serre, la pollution, la congestion. Elles cherchent des solutions ».

« L'important est de valoriser la ville, [...] ce que l'on ne peut tout simplement pas faire en misant sur l'automobile et en augmentant la capacité routière ».

Catherine Trautmann²
Ancienne mairesse de Strasbourg
De 1989 à 1997 et de 2000 à 2001

¹ Bruno Bisson. 22 septembre 2014. Parachèvement de l'A19: Une attente de 40 ans. La Presse. <http://bit.ly/1mp2MNI>

² François Cardinal. 1er octobre 2014. Les villes avancent, Montréal recule. La Presse. <http://bit.ly/1rFAihT>

Introduction

Récemment, à l'occasion de la COP23 de Bonn, les experts des Nations unies affirmaient que les engagements pris par tous les États dans le cadre de l'Accord de Paris seraient insuffisants pour limiter le réchauffement à 2°C et éviter un dérèglement catastrophique du climat³. Quelques jours plus tard, 15 000 scientifiques sonnaient l'alarme sur la dégradation généralisée des écosystèmes : « L'humanité ne fait pas ce qui devrait être entrepris de manière urgente pour sauvegarder la biosphère menacée » affirmaient les auteurs de la déclaration⁴. Ces invitations à passer à l'action soulignent la nécessité de prendre rapidement des décisions musclées au regard de la transition énergétique.

Le gouvernement du Québec a récemment mis sur pied l'organisme Transition énergétique Québec (TEQ) afin de piloter la transition énergétique au Québec. L'objectif du présent mémoire est de contribuer à l'élaboration du plan directeur 2018-2023 de TEQ, laquelle élaboration devrait être réalisée suite aux consultations avec les partenaires que sont les citoyens, les distributeurs d'énergie, les ministères et organismes, les municipalités, et la Table des parties prenantes. Ce plan directeur proposera les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les cibles de la Politique énergétique 2030⁵. Cette politique vise à privilégier une économie faible en carbone, Québec s'étant doté de cibles de réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990⁶.

Dans le cadre de cette consultation, la Coalition pour un boulevard Papineau souhaite se prononcer sur les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les cibles de réduction de GES, et particulièrement sur le thème du transport routier des personnes. Nous souhaitons également énoncer notre position sur d'autres thèmes de la consultation tels que le transport des marchandises, le transport aérien, l'aménagement du territoire et l'industrie.

La problématique

Transport et transition énergétique

Transport et émissions de gaz à effet de serre (GES)

En 2017, Québec réitérait son engagement en faveur de l'Accord de Paris⁷ visant à réduire les gaz à effet de serre de 37,5% d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990. C'est le secteur des transports qui constitue



³ Étienne Leblanc. 10 novembre 2017. Une COP23 entre urgence climatique et réalité politique. Ici Radio-Canada. <http://bit.ly/2jS1RaV>

⁴ Agence France Presse. 13 novembre 2017. 15 000 scientifiques lancent un cri d'alarme sur l'état de la planète. Le Devoir. <http://bit.ly/2yhQ0r4>

⁵ Québec. 2016. Politique énergétique 2030. <http://bit.ly/2zCwoiY>

⁶ 27 novembre 2015. Réduction des GES : Québec vise 37,5 % d'ici 2030. Ici Radio-Canada. <http://bit.ly/2zThc56>

⁷ Québec. Juin 2017. Le Québec réitère son engagement en faveur de l'Accord de Paris. <http://bit.ly/2iN4gmW>

au Québec le plus important émetteur de GES avec des émissions atteignant 33,7 Mt esq. CO₂, (43 % des émissions totales au Québec en 2013 (*Figure 1*).

Les émissions de gaz à effet de serre

Au Québec, en 2013, les émissions totales de GES se chiffraient à 81,2 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt éq. CO₂), soit 10,1 t éq. CO₂ par habitant. De ce nombre, près de 70 % (56,4 Mt éq. CO₂) résultaient de la production, de la transformation et de la consommation d'énergie, principalement sous la forme de produits pétroliers utilisés pour le transport, le chauffage des bâtiments et les procédés industriels.

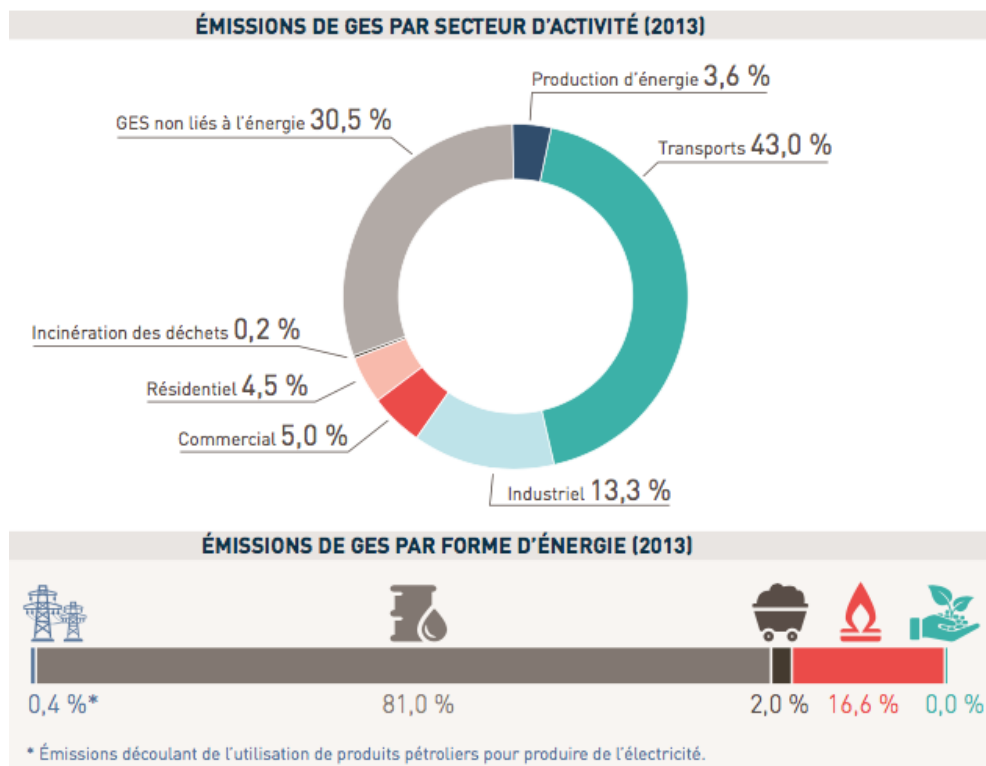


Figure 1. Les émissions de gaz à effet de serre par secteur d'activité en 2013⁸

Selon les fiches de TEQ, le secteur des transports consomme plus de 30% de l'énergie au Québec et « en 2014, 99 % de l'énergie utilisée par le secteur des transports, incluant le transport de personnes et de marchandises, provenait de produits pétroliers » (*Figure 2*). De plus, « 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 ».

⁸ Québec. 2016. *Politique énergétique 2030*. <http://bit.ly/2zCwoiY>



Figure 2. Consommation par source d'énergie dans le secteur des transports au Québec²⁶

Or, en dépit des cibles de réduction des émissions de GES, les émissions du secteur des transports ne cessent d'augmenter. Elles sont passées de 28 mégatonnes (Mt) en 1990 à 35 Mt par an en 2014⁹, une augmentation de plus de 20 %. Cette augmentation s'explique en grande partie par un nombre plus grand de véhicules qui parcourent annuellement un plus grand nombre de kilomètres sur nos routes¹⁰. La popularité des véhicules utilitaires sport (VUS) contribue également à cette augmentation. « Malgré les discussions sur la transition énergétique et les efforts pour promouvoir les véhicules électriques, les ventes de véhicules au Québec en 2016 confirment la préférence grandissante des consommateurs pour les camions ». Le nombre de VUS au Québec a augmenté de 228% entre 1990 et 2016¹¹.

Impacts de l'utilisation de la voiture sur la santé humaine

Pollution atmosphérique

Les véhicules dotés de moteurs à combustion génèrent plusieurs polluants dont le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOX), le dioxyde de soufre (SO₂), l'ozone (O₃), les particules, les composés organiques volatils (COV) et le dioxyde de carbone (CO₂), un important gaz à effet de serre (GES). Ces substances sont responsables de certaines maladies cardiorespiratoires. Les particules et l'ozone sont les plus fréquemment associés aux impacts observés sur la santé¹². **Les particules** affectent plus particulièrement le système respiratoire (asthme, pneumonie) mais peuvent également toucher le système cardiovasculaire (maladies coronariennes, insuffisances cardiaques). Des études réalisées au Québec montrent même, chez les personnes âgées de 65 ans et plus, une augmentation des décès par maladies respiratoires associées aux particules. L'**ozone** est lié à une augmentation significative des visites à l'urgence, des hospitalisations en lien avec des maladies respiratoires ainsi que des décès non accidentels¹³. Les particules et l'ozone sont ainsi associés à de sérieux impacts sur la santé. Parmi les autres effets observés, mentionnons une visibilité réduite dans le cas des particules et des dommages aux cultures et une vulnérabilité accrue à la maladie chez certaines espèces d'arbres dans le cas de l'ozone¹⁴.

⁹ Ministère du développement durable, l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques. 2016. Inventaire Québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990. <http://bit.ly/2A2D0di>

¹⁰ Gouvernement du Québec. 2012. Le Québec en action vert 2020: Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. <http://bit.ly/2ev5SAe>

¹¹ Chaire de gestion du secteur de l'énergie. 2018. État de l'énergie au Québec. HEC Montréal. <http://bit.ly/2zbsTIE>

¹² King, N. et al, 2002, Mémoire présenté à la Commission Nicolet dans le cadre de ses travaux de consultations, DSP Montréal-Centre. <http://bit.ly/2nKMIBW>

¹³ King, N. et al, 2002, Mémoire présenté à la Commission Nicolet dans le cadre de ses travaux de consultations, DSP Montréal-Centre. <http://bit.ly/2nKMIBW>

¹⁴ Le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, [s.d.]. « Ressources. Particules et ozone au niveau du sol ». Récupéré le 8 octobre 2014 de http://www.ccme.ca/fr/resources/air/pm_ozone.html

Pollution sonore

Malgré des avancées technologiques importantes pour réduire le bruit émis par les véhicules, ces gains sont limités par l'augmentation du volume de la circulation, conduisant à la congestion routière. Le bruit porte atteinte à la santé et la sécurité, réduit la qualité de vie, contribue à la perte de jouissance de nos milieux de vie et représente un fardeau financier important¹⁵.

Selon l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, le bruit constitue une préoccupation de santé publique puisqu'il peut avoir des effets sur la santé de la population. La plupart des organisations scientifiques mondialement reconnues, incluant l'OMS, attribuent au bruit un certain nombre d'effets, dont la gêne, la perturbation du sommeil et des problèmes cardiovasculaires comme l'hypertension¹⁶.

L'étalement urbain et la perte de milieux agricoles et naturels

Le PACC 2013-2020¹⁷ reconnaissait l'étalement urbain comme un problème accentuant la dépendance à l'automobile et augmentant les distances parcourues et les GES. Cet étalement rend également plus difficile et coûteux le développement du réseau de transport collectif, augmentant davantage la dépendance à l'automobile et la pression pour développer le réseau routier qui augmente à son tour l'étalement urbain. L'étalement augmente alors la pression de développement sur les rares milieux naturels et agricoles à proximité des villes. **L'aménagement du territoire est donc intimement lié à la lutte aux changements climatiques dans le secteur des transports.**

La congestion routière

Les changements climatiques et les nuisances environnementales ne sont pas les seuls enjeux liés à l'utilisation de la voiture pour le transport des personnes. La congestion routière sur les ponts, les autoroutes et les artères reliant Montréal, Laval et les couronnes Nord et Sud s'accroît. Les infrastructures existantes ont été conçues pour répondre à un certain nombre de véhicules alors que le parc automobile ne cesse de croître. Les infrastructures actuelles ne sont plus en mesure d'assurer la fluidité de circulation attendue.

La congestion augmente le temps de livraison des marchandises, cause des retards et augmente la consommation d'essence ainsi que la pollution atmosphérique, engendrant des coûts de santé supplémentaires. « Selon les évaluations du ministère des Transports, **les pertes liées à la congestion routière étaient estimées en 2013 à 1,8 milliard de dollars**

¹⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2014. Vivre une île en santé, Avis de santé publique sur le bruit du transport et des impacts potentiels sur la santé des Montréalais. <http://bit.ly/2BdJrM5>

¹⁶ Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie, Direction de santé publique. Août 2012. Une nuisance qui fait du bruit. <http://bit.ly/2kw5SVI>

¹⁷ Gouvernement du Québec. 2012. Le Québec en action vert 2020: Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. <http://bit.ly/2ev5SAe>

dans la région de Montréal »¹⁸. Les impacts économiques négatifs de la congestion, dont les retards, croissent plus vite que le PIB¹⁹.

Chaque année on continue pourtant de construire et d'investir des milliards de dollars dans de nouvelles infrastructures autoroutières et des ponts pour assurer une fluidité aux heures de pointe du matin et du soir sans jamais y parvenir. **La construction de nouvelles infrastructures routières et l'augmentation de la fluidité induisent une augmentation de l'utilisation de la voiture** : le nombre de déplacements s'accroît, l'étalement urbain augmente le temps de trajet entre le travail et la maison, les usagers d'autres modes de transport adoptent à nouveau l'automobile. Il s'ensuit que les effets des investissements de mise à niveau du réseau routier sont rapidement neutralisés par l'augmentation de la demande. **En Conséquence, les investissements visant à soulager la congestion routière par une extension du réseau routier constituent un gaspillage de fonds publics puisqu'ils ne solutionnent pas le problème.**

Les transports collectifs et actifs, un moyen de lutter contre les émissions de GES

Le Plan d'action du Québec contre les changements climatiques (PACC) 2013-2020²⁰, mis en place par le gouvernement de Jean Charest, reconnaissait que « Le transport collectif est [...] un bon moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre et donc de lutter contre les changements climatiques ». Il reconnaissait également la nécessité d'aborder l'aménagement du territoire et l'étalement urbain en même temps que l'offre de transport collectif et alternatif.

D'autres acteurs reconnaissent l'importance de développer un réseau de transport collectif et actif. La Direction régionale de la santé publique (DRSP)²¹, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)²², le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)²³ et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain²⁴ ont chacun affirmé qu'un virage important était nécessaire dans notre planification des transports au Québec afin de diminuer notre dépendance à l'auto-solo, de favoriser le transfert vers des modes de transport plus durables et de réduire nos émissions de GES.

¹⁸ Gouvernement du Québec. 2014. Stratégie nationale de mobilité durable du gouvernement du Québec, une approche responsable et novatrice. p. 74. <http://bit.ly/2ykqMsd>

¹⁹ Ministère des Transports du Québec. 28 janvier 2014. Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008. Rapport final. <http://bit.ly/2z65nXo>

²⁰ Gouvernement du Québec. 2012. Le Québec en action vert 2020: Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. <http://bit.ly/2ev5SAe>

²¹ Marco Fortier. 16 octobre 2017. Rapport de la SAAQ: les citoyens appellent à un virage « sécurité ». Le Devoir. <http://bit.ly/2zsnJ6a>

²² Direction régionale de la santé publique. 24 août 2017. Recommandations sur la politique de mobilité durable. <http://bit.ly/2xpWluV>

²³ Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. Plan métropolitain d'aménagement et de développement. <http://bit.ly/2AqJ7cl>

²⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2010. Le transport en commun: au coeur du développement économique de Montréal. <http://bit.ly/2nHRTLC>

Selon le recensement 2016 de Statistique Canada, « des 15,9 millions de Canadiens qui se déplacent pour le travail, 79,5 % le font en voiture et 12,4 % en transport en commun. Même si le transport en commun est un sujet de plus en plus discuté par diverses instances gouvernementales, le nombre de travailleurs qui optent pour des moyens de transport plus écologiques a augmenté de seulement 2,3 points de pourcentage depuis les 10 dernières années »²⁵. La dernière Enquête origine-destination²⁶ dans la région de Montréal faisait également état d'une augmentation de 11% du parc automobile tandis que la population n'avait augmenté que de 5% pour la période de 2008-2013, ce qui représente une augmentation constante du nombre de véhicules par personne, une situation observée dans plusieurs régions du Québec (Tableau 1). L'enquête rapportait également une stagnation de la part de marché des transports collectifs. **Les progrès effectués dans les dernières années sont insuffisants pour permettre de diminuer la part des déplacements effectués en voiture.**

Région	Hausse de la population	Hausse des voitures
Montréal	4,5 %	5,8 %
Montérégie	5,3 %	12,1 %
Laval	8,4 %	12,1 %
Lanaudière	8,3 %	16,3 %
Laurentides	7,2 %	14,1 %
Total	5,7 %	10,9 %

Tableau 1. Hausse de la population et du parc automobile dans différentes régions québécoise entre 2006 et 2011²⁷

L'impact des transports actifs sur la santé humaine

Plusieurs études ont rapporté des bénéfices importants de la pratique du vélo sur la santé. Par exemple, **l'usage régulier du vélo comme mode de transport serait associé à une réduction de 45% des cancers et de 46% des maladies cardiorespiratoires**. Les personnes marchant jusqu'à leur lieu de travail voient également leur risque de maladie cardiovasculaire diminuer de 27 si elles marchent au moins 2 heures par semaine à plus de 4,8 km/h²⁸. De plus, **l'indice de masse corporelle et le poids sont plus faibles chez les personnes utilisant régulièrement la marche, le vélo et les transports publics**²⁹. Les investissements dans les transports actifs bénéficient donc à l'ensemble de la société.

²⁵ Mélanie Meloche-Holubowski. 29 novembre 2017. Se déplacer plus loin, plus longtemps et surtout en voiture pour aller travailler. Ici Radio-Canada. <http://bit.ly/2jv8EX0>

²⁶ Secrétariat à l'enquête Origine-Destination. 2013. Enquête origine-destination: La mobilité des personnes dans la région de Montréal, Faits saillants. <http://bit.ly/2AXSwbe>

²⁷ Pierre-André Normandin. 12 avril 2013. L'automobile règne en maître à Montréal. La Presse. <http://bit.ly/2iA1sc9>

²⁸ Radio-Canada. 20 avril 2017. Pédaler jusqu'au travail réduit les risques de cancer ou de maladie cardiovasculaire. Ici Radio-Canada avec BBC, The Independent, The Telegraph. <http://bit.ly/2pGSkoj>

²⁹ The Canadian Press. 18 mars 2016. Walk, bike or take transit to work to prevent obesity

La vision mise de l'avant avec la Politique énergétique 2030

Bien que les présentes consultations portent en partie sur le transport des personnes et des marchandises, bien que l'aménagement durable du territoire et le transport collectif soient mentionnés parmi les solutions potentielles par la Politique énergétique 2030³⁰ élaborée par le présent gouvernement, les solutions proposées pour améliorer le service restent cependant centrées sur l'automobile. Ainsi, les mesures mentionnées dans le sommaire du plan d'action³¹ mettent plutôt de l'avant l'achat de véhicules électriques personnels et le déploiement d'un réseau de distribution de carburants dits « alternatifs », comme le gaz naturel liquéfié, le gaz naturel comprimé et le propane. Le transport collectif n'y est mentionné qu'en terme de l'électrification de ses services.

Bien qu'elle mentionne le prolongement de la ligne bleue, le REM et le versement de contributions aux Fonds des réseaux de transport terrestres (FORT), la politique énergétique 2030 met également l'accent sur l'utilisation de ces carburants alternatifs :

- Le gouvernement compte assurer un accès en gaz naturel partout sur le territoire où la demande et la rentabilité économique seront au rendez-vous;
- Pour cela, le gouvernement entend :
 - Poursuivre l'extension du réseau gazier;
 - Développer un réseau d'approvisionnement en gaz naturel liquéfié;
 - Augmenter les capacités de production de l'usine de liquéfaction, stockage et regazéification (LSR) de Gaz Métro pour faciliter l'accès au gaz naturel dans les régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec ainsi que dans les stations de ravitaillement de la Route bleue;
 - Favoriser la conversion au gaz naturel des véhicules lourds avec le programme Écocamionnage;
 - Soutenir l'objectif de Gaz Métro d'augmenter de 15 % la flotte de véhicules lourds propulsés au GNL ou au GNC d'ici à 2030;
 - Évaluer la possibilité d'étendre sur l'axe nord-sud la Route bleue, un réseau de stations de ravitaillement en GNL pour les véhicules lourds, ce qui assurerait une couverture complète du Québec;
- Favoriser l'utilisation du gaz naturel liquéfié dans le transport maritime;
- Approvisionner en gaz naturel liquéfié des territoires actuellement non desservis par le réseau gazier et où sont actuellement utilisés du carburant diesel et du mazout.

On peut supposer que les mesures visant le transport durable seront présentées dans la future politique de mobilité durable. En effet, le PACC 2013-2020 mentionnait qu'une politique québécoise de la mobilité durable entrerait en vigueur en 2013. À ce jour, cette politique est toujours attendue et devrait être présentée pour avril 2018. Cette politique pourrait présenter des moyens pour améliorer et étendre le service de transport collectif et alternatif. Cependant,

Bicycle commuting offered greatest benefits compared with driving. CBC News. <http://bit.ly/2AvV94T>

³⁰ Québec. 2016. *Politique énergétique 2030*. <http://bit.ly/2zCwoiY>

³¹ Ministère de l'énergie et des ressources naturelles. 2017. Plan d'action de la politique énergétique 2030, 2017-2020. <http://bit.ly/2AVYHwx>

le vide actuel permet difficilement de brosser un portrait complet des outils dont disposera le Québec pour prendre le virage de la mobilité durable.

De ce portrait incomplet de la situation actuelle, la Coalition pour un boulevard Papineau tire quelques constats. D'abord, dans un contexte où l'hydroélectricité est une ressource énergétique qui n'émet pratiquement aucun GES et qui est de surcroît déjà bien développée au Québec, **la Coalition pour un boulevard Papineau s'inquiète de ce développement des énergies fossiles ayant une empreinte carbone beaucoup plus élevée comme source d'énergie pour le transport.**

La Coalition s'inquiète également de la place qu'accordera réellement le gouvernement aux transports collectifs dans la mise en œuvre de sa transition énergétique. **Nous demandons que des mesures importantes favorisant le transport collectif soient présentées dans la prochaine politique de mobilité durable.**

La Coalition est également d'avis que la pauvreté du Plan d'action 2017-2020 de la politique énergétique³² en ce qui a trait aux mesures à adopter en transport révèle une **problématique importante quant à la portée du mandat et à la gouvernance de TEQ pour aborder les enjeux transversaux de la transition énergétique.**

Gaz naturel et transition énergétique

La politique énergétique 2030 affirme que « Le gaz naturel est une énergie de transition profitable pour le Québec »³³. Cette affirmation s'appuie sur le fait que la combustion du gaz naturel émet moins de GES que le pétrole ou le charbon. C'est d'ailleurs ce que suggère une figure tirée de la Politique énergétique 2030 (Figure 3), bien que ni les unités ni la méthode utilisée ni la source des données ne soient mentionnées.

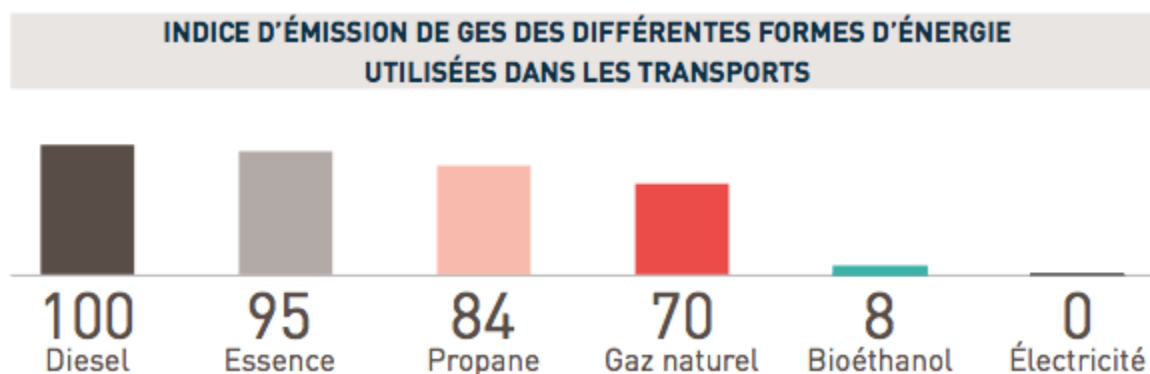


Figure 3. Graphique tiré de la politique énergétique 2030 et qui indique l'indice d'émission de GES des différentes formes d'énergies utilisées dans le transport³⁴

³² Ministère de l'énergie et des ressources naturelles. 2017. Plan d'action de la politique énergétique 2030, 2017-2020. <http://bit.ly/2AVYHwx>

³³ Québec. 2016. Politique énergétique 2030. <http://bit.ly/2zCwoiY>

³⁴ Québec. 2016. Politique énergétique 2030. <http://bit.ly/2zCwoiY>

Le gaz naturel n'est pas une énergie de transition

Cependant, l'évaluation de l'impact sur le climat du développement de l'industrie des gaz de schiste ne peut se limiter aux émissions associées à la consommation des combustibles. Au Québec, les réserves de gaz naturel sont emprisonnées dans des formations géologiques qui requièrent la fracturation hydraulique pour l'extraire du sol. Des fuites de méthane se produisent tout au long du cycle de production du gaz de schiste, atteignant jusqu'à 12% de la production totale selon certaines estimations³⁵. Des études plus récentes^{36,37} effectuées en Colombie-Britannique laissent entendre que ces fuites seraient 2,5 fois plus importantes que rapportées auparavant par l'industrie. Or, le méthane est un GES très puissant, absorbant environ cent fois plus de chaleur que le CO₂. Malgré sa dégradation éventuelle dans l'atmosphère, le méthane a tout de même un effet 86 fois plus important que le CO₂ sur une période de vingt ans. Une étude de l'université de Cornell³⁸ a démontré que **lorsque les fuites de méthane sont prises en compte, l'empreinte carbone du gaz de schiste est significativement plus élevée que pour le gaz naturel conventionnel, le pétrole et même le charbon.**

En septembre dernier, un scientifique membre du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), Damon Matthews, en plus de soutenir cette idée, ajoutait que lorsque nous bâtissons de nouvelles infrastructures pour recourir à une énergie fossile, nous investissons dans une énergie qui émettra du CO₂ au moins pour les trente ou quarante prochaines années. M. Matthews, qui est également titulaire de la chaire de recherche en sciences du climat de l'université Concordia, ajoutait que « l'idée que nous pouvons construire de nouvelles infrastructures pour des énergies fossiles légèrement moins polluantes ne cadre pas avec l'objectif de réduction rapide et importante des émissions de gaz à effet de serre ».

L'Accord de Paris, faut-il le rappeler, impose aux États de viser zéro émission d'ici 2050. **La Coalition pour un boulevard Papineau considère donc que la science démontre que le gaz naturel n'est pas une énergie de transition.**



³⁵ Robert w Howarth. 2015. Methane emissions and climatic warming risk from hydraulic fracturing and shale gas development: implications for policy. *Energy and Emission Control Technologies*. (3) 45–54. <http://bit.ly/2AtUBeU>

³⁶ Atherton E. *et al.* 2017. Mobile measurement of methane emissions from natural gas developments in Northeastern British Columbia, Canada. *Atmos. Chem. Phys. Discuss.* <http://bit.ly/2icRcX3>

³⁷ Johnson, M *et al.* 2017. Comparisons of Airborne Measurements and Inventory Estimates of Methane Emissions in the Alberta Upstream Oil and Gas Sector. *Environ. Sci. Technol.* 51 (21), pp 13008–13017. <http://bit.ly/2ATAFCT>

³⁸ Robert w Howarth. 2015. Methane emissions and climatic warming risk from hydraulic fracturing and shale gas development: implications for policy. *Energy and Emission Control Technologies*. (3) 45–54. <http://bit.ly/2AtUBeU>

Le financement de la transition énergétique

La fiscalité environnementale

Le principe de fiscalité environnementale est de favoriser les activités économiques profitables en en réduisant les coûts, tout en réduisant les activités nuisibles et les rendant plus coûteuses. Selon l'OCDE : « Les taxes écologiques incitent à appliquer les technologies existantes de réduction de la pollution, mais aussi à innover car les entreprises et les consommateurs recherchent des solutions nouvelles et plus propres pour éviter de payer le prix attribué à la pollution. [...] Le niveau de la taxe est un facteur déterminant : plus le taux est élevé, plus les incitations à innover seront fortes »³⁹.

En vertu de ce principe de fiscalité environnementale, le Québec devrait viser à augmenter la taxation sur les activités intensives en émissions de gaz à effet de serre (industrie des énergies fossiles, utilisation solo de la voiture à essence, etc.) et attribuer les sommes engrangées aux activités de remplacement (énergies renouvelables, alternatives à l'auto-solo à essence) ainsi qu'au soutien aux travailleurs affectés par la transition énergétique.

Fonds vert et transition énergétique

C'est dans cette optique de fiscalité verte que le Fonds vert a été établi. Il est financé par le marché du carbone, les redevances pour l'élimination des matières résiduelles et les redevances pour l'utilisation de l'eau. Les sommes recueillies via le marché du carbone devraient dès lors être utilisées pour lutter contre les changements climatiques⁴⁰.

La vocation du Fonds vert est de financer le plan d'action du Québec contre les changements climatiques 2013-2020⁴¹ (PACC). Ce plan d'action accordait une place importante à l'extension du réseau et à l'augmentation de l'offre de transport collectif et alternatif ainsi qu'à la densification du développement près des axes de transport collectif. Le PACC 2013-2020 devait présenter un budget total de plus de 3 milliards de dollars⁴². De cette somme, un total de 1,9 milliard de \$ devraient être alloués au MTMDET dont plus de 1,6 milliard au soutien des transports collectifs et alternatifs⁴³. Au MTMDET, les mesures mises en œuvre dans le cadre du PACC visaient notamment l'augmentation de l'offre de service en transport en commun et l'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables en milieu urbain. Actuellement, les programmes du Fonds vert dans le domaine du transport⁴⁴ sont:

- Le programme Écocamionage;

³⁹ Organisation de coopération et de développement économiques. 2010. La fiscalité, l'innovation et l'environnement.

⁴⁰ Ministère de l'environnement, du développement durable et de la lutte contre les changements climatiques. Fonds vert. <http://bit.ly/2A9OKbf>

⁴¹ Plan d'action du Québec contre les changements climatiques 2013-2020. <http://bit.ly/2ev5SAe>

⁴² Site Web du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Fonds vert. <http://bit.ly/2B7eysJ>

⁴³ Site Web du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Fonds vert. <http://bit.ly/2B7eysJ>

⁴⁴ Ministère de l'environnement du développement durable et de la lutte aux changements climatiques. Programmes découlant du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. <http://bit.ly/2AVwNkv>

- L'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire;
- Le programme Roulez électrique;
- Le programme Branché au travail;
- Le programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC, budget de 159 millions pour 2017⁴⁵);
- Le programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques;
- Le programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports;
- Le programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal

Afin de réduire l'empreinte carbone et atteindre les objectifs du PACC 2017-2020, TEQ administrera un nombre de programmes du Fonds vert. Selon les informations actuellement disponibles⁴⁶, parmi les programmes du Fonds vert en matière de transport des personnes, Roulez vert et Branché au travail sont les seuls qui seront administrés par TEQ. Ces programmes prévoient des sommes de 113,6 millions de \$ afin de favoriser l'installation de bornes de recharge des véhicules électriques à domicile ou au travail (4,8 millions \$). L'ensemble des autres programmes sont administrés par le ministère des Transports. **On peut se demander quelle est la véritable portée de TEQ alors que des sommes aussi importantes dans un secteur aussi crucial pour la transition énergétique lui échappent.**

Selon le Tableau de bord financier du Fonds vert⁴⁷, les revenus du Fonds étaient de 996,7 millions \$ pour 2015-2016 tandis que les dépenses et transferts totalisaient 489 millions \$. **Les surplus cumulés au fil des ans atteignent 1,17 milliard\$ au 31 mars 2016 alors que les transports collectifs souffrent d'un déficit chronique de financement.** Des dépenses et transferts du Fonds vert, 359 millions \$ ont été alloués au PACC. De cette somme, près de 18 millions ont été octroyés au MTDEET et 244 millions \$ au Fond pour le réseau de transport terrestre (FORT). L'année suivante, en 2016-2017, les sommes versées par le Fonds vert au FORT totalisaient 258,2 millions \$⁴⁸ pour des actions visant le secteur des transports.

Un manque de transparence

Il est cependant très difficile, pour ne pas dire impossible, de déterminer à quels projets les sommes du Fonds vert versées au FORT sont utilisées. Des groupes environnementaux ont dénoncé le manque de transparence dans les dépenses du FORT qui sont effectuées « sans qu'on puisse savoir s'ils serviront réellement à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) »⁴⁹.

⁴⁵ Fonds vert. Tableau de bord financier: Résultats 2015-2016. <http://bit.ly/2AoF7lw>

⁴⁶ Transition énergétique Québec. 2017. Mission de TEQ. <http://bit.ly/2BR7Vli>

⁴⁷ Fonds vert. Tableau de bord financier: Résultats 2015-2016. <http://bit.ly/2AoF7lw>

⁴⁸ Ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques. 2017. Comptes 2016-2017 du Fonds vert. <http://bit.ly/2AtuqCI>

⁴⁹ Patrice Bergeron. 22 novembre 2016. Des organismes environnementaux dénoncent la gestion du Fonds vert. La Presse. <http://bit.ly/2glNbOn>

En vertu de la loi sur le ministère des Transports, la mission du FORT n'est pas restreinte à la promotion du transport collectif mais également au financement du développement et de l'entretien des infrastructures routières. Pour le budget du FORT, en 2014-2015, il est mentionné que les dépenses associées au transport collectif et alternatif totalisaient 708,4 millions \$, soit 21% des dépenses du FORT⁵⁰, le reste étant dédié essentiellement aux infrastructures routières. Selon le budget 2017 du gouvernement du Québec, en 2016-2017, c'était 856 millions de \$ qui étaient dédiés au FORT, les dépenses du FORT pour les transports collectifs devraient atteindre 1,07 milliard de \$ en 2021-2022⁵¹. **Plusieurs acteurs ont réclamé que la part du FORT consacrée aux transports collectifs atteigne 30%**^{52,53,54}.

Subventionner notre propre destruction

En plus d'un manque de transparence, **les subsides du Fonds vert sont parfois attribués à des projets qui semblent tout à fait contraires à l'esprit d'une transition énergétique visant à réduire notre dépendance aux énergies fossiles**. D'importantes sommes provenant du Fonds vert ont été allouées à l'industrie des hydrocarbures ou aux grands pollueurs dans les dernières années: Suncor (1,7 millions \$)⁵⁵ et Canadoil Forge (350 000\$)⁵⁶ dans le cadre du programme Écoperformance, Valero-Ultramar (6 millions \$)⁵⁷ pour la construction d'un oléoduc entre Québec et Montréal, Gaz Métro (20 millions \$) pour étendre son réseau de distribution⁵⁸. Le Groupe Desgagnés a également reçu 4,2 M\$ pour convertir six de ses navires au gaz naturel liquéfié⁵⁹.



⁵⁰ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Composition du budget 2014-2015. <http://bit.ly/2AlmvEf>

⁵¹ Gouvernement du Québec. 2017. Budget 2017-2018. Plan économique du Québec: Transport collectif – Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable. <http://bit.ly/2ns4aSL>

⁵² Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. 2012. Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le financement des transports collectifs <http://bit.ly/2B2pnvu>

⁵³ Alliance Transit. 3 juin 2012. Communiqué: Prochain plan d'action sur les changements climatiques: tant que le MTQ investira 82% de son budget dans le réseau routier, Québec n'atteindra jamais ses cibles de réduction des GES selon Transit. <http://bit.ly/2jwAHX3>

⁵⁴ Centre d'écologie urbaine de Montréal. 27 avril 2012. De la parole aux actes! Financer les transports collectifs : une condition sine qua none à un aménagement durable de la région de Montréal. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le financement du transport en commun. <http://bit.ly/2iHaZhL>

⁵⁵ Alexandre Sheilds. 25 janvier 2016. De l'argent vert pour un géant pétrolier: *Suncor se voit attribuer 1,7 million dans le cadre d'un programme visant à réduire les émissions de GES*. Le Devoir. <http://bit.ly/1Sep6qo>

⁵⁶ Alexandre Sheilds. 25 janvier 2016. De l'argent vert pour un géant pétrolier: *Suncor se voit attribuer 1,7 million dans le cadre d'un programme visant à réduire les émissions de GES*. Le Devoir. <http://bit.ly/1Sep6qo>

⁵⁷ Bertrand Schepper. 29 avril 2016. Le Journal de Montréal. <http://bit.ly/2zTn4vc>

⁵⁸ Alexandre Sheilds. 19 juillet 2017. Gaz Métro financé par le Fonds vert *Une aide de 20 millions octroyée par Québec lui permettra d'étendre son réseau de distribution*. Le Devoir. <http://bit.ly/2ua3CFT>

⁵⁹ Charles Lecavalier. 19 janvier 2016. Poëti défend le cadeau de 800 000 \$ fait à Air Canada avec le Fonds vert: 800 000\$ puisés dans le Fonds vert donnés à Air Canada. Le Journal de Québec. <http://bit.ly/2BcZtpG>

Divers rapports du Vérificateur général du Québec des dernières années se penchent sur le traitement des fonds spéciaux et plus spécifiquement du Fonds vert. Ils « font état d'une information diffusée qui ne favorise pas la reddition de comptes, le contrôle parlementaire, ainsi que l'imputabilité devant l'ensemble des parties prenante et ultimement devant la population »⁶⁰.

TRANSIT affirmait en 2016 en commission parlementaire : « Il est impossible aujourd'hui de déterminer si le ministère des Transports du Québec utilise ces sommes pour la lutte aux changements climatiques aux fins prévues de diminutions de GES, ou si ces sommes soulagent plutôt le Fonds consolidé du gouvernement d'un montant équivalent qui serait ainsi consacré à d'autres fins. », à l'instar de ce que se demandait la Commission de l'administration publique dans son 34^e rapport de 2016⁶¹. Clairement, **l'attribution des sommes du Fonds vert mériterait d'être basée sur des critères précis et mesurables des bénéfices attendus en terme de réduction des GES, avec une transparence et une reddition de comptes à jour.**

Une meilleure reddition de comptes a été réclamée par plusieurs intervenants dans le cadre des consultations en novembre 2016 sur le projet de loi 102 sur la réforme de la Loi sur la qualité de l'environnement et du Fonds vert. Le gouvernement a ensuite annoncé⁶² qu'il réformerait le Fonds vert en se basant sur les principes de la rigueur, la transparence et la reddition de comptes. Il a formé un conseil d'administration dirigé par un PDG.

D'autres sommes dépensées par Québec vont également à l'encontre du principe de fiscalité verte. Par exemple, par l'entremise du Fonds Capital Mines Énergie d'Investissement Québec, le gouvernement du Québec souhaite que « Un minimum de 200 millions de dollars [soit] consacré à des projets d'investissement dans le secteur des hydrocarbures, notamment pour favoriser des initiatives concernant la transition vers le gaz naturel liquéfié »⁶³.

En bref, plutôt que de répondre aux critères de la fiscalité verte en prélevant des sommes aux exploitants et aux distributeurs d'énergies fossiles pour les attribuer au développement d'énergies renouvelables, le Fonds vert et le gouvernement du Québec distribuent des subsides au secteur de l'énergie fossile. Ce financement contreproductif est absolument inacceptable et incompatible avec la transition énergétique et la diminution de notre dépendance aux énergies fossiles.

⁶⁰ TRANSIT. Novembre 2016. Présentation aux Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 102, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour reformer la gouvernance du Fonds vert. <http://bit.ly/2jyk1kW>

⁶¹ Commission de l'administration publique. Juin 2016. « Audition des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics sur leur gestion administrative », 34^e rapport sur l'imputabilité.

⁶² Ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la lutte aux changements climatiques. 6 février 2016. Communiqué: Le gouvernement du Québec annonce des modifications importantes à la gouvernance du Fonds vert. <http://bit.ly/2B9aliz>

⁶³ Ministère de l'économie, de la science et de l'innovation. Fonds Capital Mines Hydrocarbures : politique d'investissement intégrale. <http://bit.ly/2jAa4zJ>

Le financement problématique du transport collectif

Au Québec, le financement des transports collectifs est assuré par la contribution des usagers (42%), des automobilistes (8%), des municipalités (36%) et du gouvernement provincial (14%). La part des usagers est passée de 34% en 1991 à 42% en 2004⁶⁴.

Bien qu'il finance une part importante des immobilisations en transport collectif, le gouvernement provincial considère que ce sont principalement les municipalités qui doivent en assumer les coûts de fonctionnement (Figure 4). Les municipalités sont les premières responsables de l'organisation du service. Elles assurent le financement et approuvent les budgets et les emprunts des sociétés de transport locales. Une grande part des dépenses consiste en la rémunération sous des conventions collectives qui sont négociées avec les municipalités⁶⁵. Ces arguments ainsi que le caractère local des décisions concernant les réseaux de transport sont invoqués pour justifier que les coûts soient assumés par les municipalités. Cependant, le gouvernement provincial prend pour acquis qu'il doit financer la construction et l'entretien des routes du réseau supérieur (autoroutes, routes inter- et intra-régionales et artères collectrices).

La Coalition pour un boulevard Papineau s'inquiète que la contribution comparativement plus faible du gouvernement provincial dans le financement du transport collectif n'incite les municipalités à négliger leur responsabilité de développer l'offre et de favoriser le transfert des usagers de la voiture vers les transports collectifs. Par ailleurs, l'Union des municipalités du Québec n'a pas manqué récemment de rappeler le rôle crucial de celles-ci dans les services, même si l'on sait qu'elles n'ont qu'un faible appui pour les coûts d'exploitation des services. L'Union a rappelé que la nouvelle Politique de mobilité durable du Québec devrait prévoir de nouvelles sources de financement dédiées spécifiquement aux municipalités⁶⁶.

⁶⁴ Ministère des transports. 2006. Politique québécoise du transport collectif. Gouvernement du Québec. <http://bit.ly/2qoxeOi>

⁶⁵ Ministère des transports. 2006. Politique québécoise du transport collectif. Gouvernement du Québec. <http://bit.ly/2qoxeOi>

⁶⁶ Union des municipalités du Québec. 19 septembre 2017. Politique de mobilité durable. <http://bit.ly/2jTHpR>

RÉPARTITION DES CHARGES DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

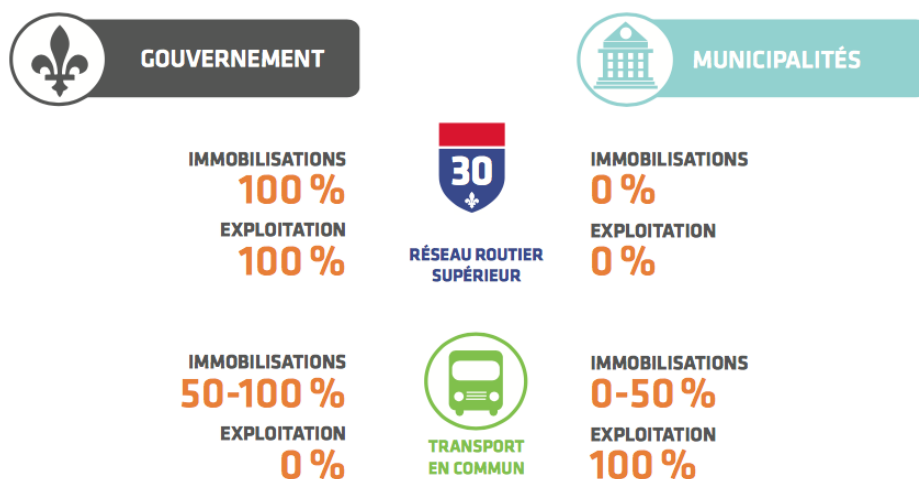


Figure 4. Tandis que le financement de la construction, de la réfection et de l'entretien du réseau routier supérieur est entièrement pris en charge par le gouvernement provincial, le financement des transports collectifs repose en grande partie sur les épaules des administrations locales et des usagers⁶⁷

Récemment, nous avons vu se propager l'idée que les transports collectifs doivent être rentables et que la contribution des usagers devrait donc permettre de couvrir les frais d'exploitation des infrastructures et même davantage. Par exemple, le projet du Réseau électrique métropolitain (REM) est financé par les divers paliers de gouvernement mais en grande partie (51%) également par la Caisse de dépôt de placement du Québec via sa filiale CDPQ Infra. Il est attendu que ce projet fournisse à cette dernière un rendement de 8 à 9% sur ses investissements, en plus de 3,7% pour les gouvernements provincial et fédéral⁶⁸. Il a également été mentionné que la Banque de l'infrastructure pourrait financer le projet de ligne de métro rose de Projet Montréal et financera le prolongement de la ligne bleue et le REM tout en attendant un rendement pour les investisseurs⁶⁹.

Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, les dépenses en fonctionnement et en immobilisation des sociétés de transport collectif génèrent des centaines de millions de dollars de retombées pour les villes, un impact positif trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile. Les bénéfices du transport en commun incluent le gain de pouvoir d'achat des ménages, la facilité de déplacement, la diminution des coûts de congestion et l'augmentation de la valeur foncière des immeubles avoisinants. Les externalités positives générées par le développement du transport en commun contribuent significativement à la

⁶⁷ Vivre en ville. 2013. Deux poids, deux mesures. Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Coll. «L'Index», 31 p. <http://bit.ly/2j6wgSI>

⁶⁸ Maxime Bergeron. 6 octobre 2017. Rentabilité du REM: Ottawa garde secrète une étude. Le Devoir. <http://bit.ly/2njKeEX>

⁶⁹ Maxime Bergeron. 9 novembre 2017. Ligne rose: la Banque de l'infrastructure du Canada pourrait intervenir. La presse. <http://bit.ly/2nFXzYt>

création de richesse et à la productivité⁷⁰. Il est également reconnu que le transport collectif augmente la rapidité de déplacement des non-utilisateurs (automobilistes et camionneurs), accroît le bassin des travailleurs et consommateurs des entreprises et atténue les effets néfastes des déplacements. Sur le plan économique, le transport collectif est important et continuera de l'être, si l'on considère les effets d'attraction et de rétention que ce dernier exerce sur une main-d'œuvre hautement qualifiée, ainsi que ses bénéfices sur la qualité des milieux de vie.

Cependant, ces retombées sont rarement monnayables pour les investisseurs⁷¹. **La contrainte de rentabilité imposée par des investissements privés dans les transports collectifs risque fort de mettre à contribution les usagers par des augmentations de tarifs qui ne sont pas compatibles avec une augmentation de la fréquentation.**

D'autre part, les infrastructures autoroutières ne sont pas considérées comme des investissements qui devraient être rentabilisés. Bien que les automobilistes encourrent des coûts élevés liés à la possession d'un véhicule (achat, immatriculation, assurance, essence, etc.), on ne demande pratiquement aucune contribution directe des automobilistes pour leur utilisation du réseau routier. Les routes sont considérées comme un bien public et on trouve tout à fait normal d'en financer la construction et l'entretien avec les deniers publics. Trajectoire Québec⁷² a calculé que selon une évaluation de Transports Canada⁷³ moins du tiers (31,2%) des coûts des infrastructures sont supportés directement par les usagers des réseaux routiers ». Il en résulte que **l'utilisation de l'automobile est plus largement subventionnée que celle des transports collectifs et actifs.**

Si en plus du coût des infrastructures, les externalités telles que les accidents, les changements climatiques, la santé et le temps de déplacement et la congestion sont tenus en compte, l'analyse révèle que **l'utilisation de la voiture est de loin le mode de transport le plus coûteux pour la société.** Par exemple, au Danemark une analyse a révélé que pour chaque kilomètre parcouru, le coût de conduire une automobile pour la société était de 0,50 Euros par km contre seulement 0,08 Euro pour le vélo⁷⁴. Au Québec, les coûts de la congestion routière dans la métropole s'élèvent à 3 milliards par année en temps, en salaire, en retard et en essence⁷⁵.

⁷⁰ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2010. Le transport en commun: au coeur du développement économique de Montréal. <http://bit.ly/2nHRTLc>

⁷¹ Maxime Bergeron. 9 novembre 2017. Ligne rose: la Banque de l'infrastructure du Canada pourrait intervenir. La presse. <http://bit.ly/2nFXzYt>

⁷² Trajectoire Québec (2017). Système de transport des personnes : Approches de réduction des GES et des coûts financiers. Étude remise au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 97 pages.

⁷³ Transports Canada. 2008. Estimations de la totalité des coûts du transport au Canada. TP14819F. <http://bit.ly/2iSMNcf>

⁷⁴ Stefan Gössling. 2015. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles . Ecological Economics. Vol. 113, p. 106-113. <http://bit.ly/1HdL8mG>

⁷⁵ Jean-Louis Fortin. 13 juillet 2010. La congestion routière coûte 3 milliards \$. Canoe.ca. <http://bit.ly/2nGBYzN>

Bref, plutôt que de répondre aux critères d'une fiscalité verte où les usagers devraient assumer les vrais coûts des dommages causés à l'environnement et à la société par leur utilisation de l'auto-solo à essence, l'ensemble des règles actuelles du financement du transport collectif favorisent l'utilisation de la voiture et l'étalement urbain au détriment du développement de la fréquentation du réseau.

La gouvernance de TEQ

En terme de gouvernance, le plan d'action 2017-2020 de la politique énergétique 2030⁷⁶ mentionne l'orientation d'assurer une gouvernance intégrée de la transition énergétique. C'est un objectif particulièrement déterminant vu le caractère transversal des enjeux qui doivent être abordés pour réduire notre empreinte carbone.

Il est cependant prévu que TEQ dépende d'un ministère à vocation économique, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, soulevant la question de potentiels conflits d'intérêts. D'importants enjeux comme ceux liés au secteur des transports et à l'environnement, relèvent du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) et du ministère de l'Environnement, du Développement durable, et de la Lutte aux changements climatiques (MEDDLCC) respectivement. **Des questions importantes doivent donc être soulevées sur la capacité de TEQ, dans le cadre actuel, à atteindre son mandat alors que les décisions sur une part aussi grande des émissions et des fonds lui échappent.**

Une vision commune

Afin de réaliser les changements souhaités pour se doter d'un système de transports efficace et viable sur le territoire québécois, les promoteurs doivent intégrer une vision globale de développement qui offre une vue d'ensemble sur les lacunes et les besoins en transport routier.

Cette vision globale doit mettre en action toutes les instances gouvernementales (provinciales, municipales et CMM) afin d'arriver à une vision commune de gestion du transport des personnes et des marchandises. C'est avec cette vision élargie et avant-gardiste qu'il faut élaborer cette planification qui permettra de réaliser un meilleur aménagement du territoire, voire possiblement une émergence de nouvelles alternatives. D'autres alternatives existent, il s'agit de faire l'effort de les trouver, de les inventer.

La Coalition pour un boulevard Papineau a pour objectif de promouvoir une solution axée sur les transports collectifs et actifs plutôt que le prolongement de l'autoroute 19 entre Bois-des-Fillion et Laval. L'engagement de la Coalition relativement à l'aménagement du boulevard Papineau est symptomatique du changement de paradigme nécessaire pour la réussite de la transition énergétique. Plusieurs autres projets routiers illustrent également l'approche

⁷⁶ Ministère de l'énergie et des ressources naturelles. 2017. Plan d'action de la politique énergétique 2030, 2017-2020. <http://bit.ly/2AVYHwx>

différenciée que l'État doit dorénavant supporter. Ainsi, à l'égard du projet routier concernant l'axe Papineau, mais possiblement de tous les projets d'expansion de la capacité routière, la Coalition recommande :

- 1) Que le promoteur des projets d'expansion routière dans un corridor de mobilité présente systématiquement une analyse comparative incluant la requalification routière visant une diminution de la circulation et le transfert modal, ainsi que les impacts énergétiques et climatiques de chacun des scénarios;
- 2) Que tous les travaux de conservation des infrastructures routières de plus de 50 millions de dollars, présentent publiquement et en amont une analyse de l'intégration de l'axe dans son milieu de vie, avec une perspective de concordance à la transition énergétique et climatique;
- 3) Que le gouvernement mette en place, parallèlement aux mesures de développement des transports collectifs et actifs, un programme de requalification routière en boulevards (diminution de la capacité/apaisement et transfert modal) des routes à numéro, avec pour objectif de reconvertir 50 kilomètres par année au Québec";
- 4) À l'instar de ce qui est dorénavant prévu à la Loi sur la qualité de l'environnement, que tous les projets de développement routier soient soumis à un test climat

Nos recommandations

1. TEQ doit assumer un leadership soutenu en matière de transport

Puisque le mandat de TEQ est de piloter la transition vers une économie sobre en carbone, **il est essentiel que l'organisme assume ce leadership pour indiquer à l'ensemble de la société la direction à prendre pour atteindre les objectifs de réduction des GES.**

TEQ relève pour l'instant du MERN et n'a pas abordé de façon centrale l'enjeu des transports alors que ce secteur constitue le plus important émetteur de GES au Québec. Il est donc primordial que TEQ s'approprie les objectifs en matière de transport collectif et les communique à la population comme étant un axe prioritaire du plan d'action sur les changements climatiques. D'ici 2030, des cibles de réductions équivalentes à celles fixées pour l'ensemble de la société devraient être poursuivies dans le secteur des transports.

2. La gouvernance de la transition énergétique doit être transversale et collaborative

Afin de bien coordonner la progression de la transition énergétique, la gouvernance de TEQ doit refléter la transversalité des enjeux abordés pour réduire notre empreinte carbone. Ainsi, **TEQ ne doit pas relever d'un ministère spécifique mais doit plutôt devenir un organisme chapeautant l'atteinte des objectifs de la transition énergétique et la collaboration dans l'ensemble des ministères et des sociétés d'état.**

Aussi, le Québec devrait adopter une loi contraignante au regard de laquelle les gouvernements qui se succèdent doivent s'assurer de l'atteinte des objectifs de réductions des GES. Des objectifs de réductions devraient être fixés pour de courtes périodes (1 à 5 ans) et pour chacun des ministères et sociétés d'état. Chaque initiative gouvernementale serait ainsi soumise à une évaluation de son impact sur les émissions de GES.

3. Le Québec doit s'assurer du développement d'un réseau de transport collectif et actif

Le développement d'un réseau efficace de transport collectif et actif ainsi que l'aménagement durable du territoire doivent impérativement être au centre de la transition énergétique. Québec devrait donc se doter d'objectifs ambitieux afin d'augmenter substantiellement d'ici 2030 l'offre de transports et la part modale des transports collectifs et actifs dans les régions de Montréal et de Québec. Dans les autres régions, l'effort doit viser l'augmentation de la part modale des transports alternatifs tels que le covoiturage et l'auto-partage.



4. Le Québec doit limiter le développement du réseau routier

Le Québec doit mettre en place un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière et le dézonage des terres agricoles. La congestion routière doit être utilisée comme un incitatif à adopter de nouveaux comportements et à se tourner vers les alternatives à l'auto-solo à essence. Les sommes ainsi dégagées devraient être allouées à l'entretien du réseau routier existant et au développement du transport collectif et actif.

5. Le Québec ne doit pas prendre le virage du gaz naturel

Sur la base des données scientifiques disponibles mentionnées plus haut, rien n'indique que de prendre un virage vers le gaz naturel nous permettra de diminuer réellement nos émissions de GES, particulièrement si ce virage implique l'exploitation et la consommation du gaz de schiste. **La Coalition pour un boulevard Papineau s'oppose donc à l'exploration et à l'exploitation des hydrocarbures ainsi qu'au déploiement d'un réseau de distribution de gaz, particulièrement à des fins d'utilisation dans le secteur des transports.**

6. Les véhicules pour le transport de personnes ne doivent pas être convertis au gaz

La Coalition pour un boulevard Papineau s'oppose au développement d'un réseau de distribution de combustibles alternatifs. Les politiques publiques devraient plutôt miser sur une réduction de l'auto-solo au profit d'alternatives comme les transports collectifs et l'auto-partage ainsi que sur l'électrification des véhicules. **Le remplacement des hydrocarbures par d'autres hydrocarbures dont le cycle de vie a une empreinte carbone plus importante ne**

constitue pas une transition énergétique et ne peut pas permettre l'atteinte de nos objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

7. Le Québec doit adopter des mesures de fiscalité environnementale

Le Québec devrait utiliser ces outils économiques afin d'inciter les acteurs de la société à adopter des comportements qui favorisent la transition énergétique. Des contributions substantielles à l'achat de véhicules électriques, au transport collectif et actif financées par la taxation des véhicules plus polluants, la tarification de la congestion, les taxes kilométriques, la tarification accrue des stationnements sont de puissants leviers. **Il est clair que l'attribution de fonds gouvernementaux, qu'ils soient distribués via le Fonds vert ou non, devrait être soumise à des critères précis qui tiennent en compte l'impact sur le climat.**

8. La construction et l'exploitation d'infrastructures de transport collectif doivent être considérées comme un investissement écologique essentiel

L'atteinte d'ambitieux objectifs de transfert vers les modes de transport alternatifs à l'auto-solo à essence devrait être soutenue par un financement massif et transparent du transport collectif et actif. Les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures devraient ainsi favoriser la mobilité durable et viser une augmentation de 60% de l'offre de transport collectif au Québec d'ici 2030. Des fonds supplémentaires devraient être prélevés à même les activités à forte intensité de carbone. En l'occurrence, dans le secteur des transports, l'utilisation de la voiture à essence devrait contribuer de façon plus importante, par exemple grâce à une augmentation progressive et prévisible de la taxe sur l'essence et la tarification de la congestion. **De plus, les transports collectifs ne doivent pas être soumis à l'impératif de la rentabilité plus que ne l'est l'utilisation du réseau routier supérieur.**

9. Le financement du réseau routier supérieur par le gouvernement provincial ne doit pas être plus avantageux pour les municipalités que celui des transports collectifs

Le mode de financement ne devrait pas inciter les municipalités faisant face à des problèmes de congestion à négliger de développer les transports collectifs afin de bénéficier d'un appui financier plus substantiel advenant le développement et l'extension du réseau routier. **La Coalition pour un boulevard Papineau suggère que les municipalités contribuent en proportions équivalentes aux services de transport collectif ainsi qu'au développement et à l'entretien du réseau supérieur.** La part de financement du développement le réseau routier supérieur par le gouvernement provincial devrait être diminuée pour partager les coûts avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs qui en bénéficient.

10. Les surplus du Fonds vert pour le transport collectif doivent être attribués afin de faciliter le développement du réseau et l'amélioration du service

La Coalition pour un boulevard Papineau demande à ce que les sommes accumulées au Fonds vert au fil des ans soient attribuées, sans plus attendre, à des projets structurants de transport collectif.

11. La gestion du Fonds vert doit être transparente et cohérente

Puisque les sommes recueillies pour le Fonds vert via le marché du carbone devraient en théorie servir à la réduction des émissions de GES du Québec, les sommes allouées par le Fonds vert devraient servir des objectifs concrets de réduction. La Coalition pour un boulevard Papineau salue l'initiative⁷⁷ de mieux encadrer le Fonds vert qui relèvera dorénavant du ministre de l'Environnement. La Coalition pour un boulevard Papineau soutient que le MEDDLCC devra déterminer des objectifs clairs et mesurables ainsi que des indicateurs de performance, devra assurer un suivi des projets financés et devra en rendre compte à la population. Il devra également s'assurer de la transparence en assurant la divulgation des projets auxquels des sommes du Fonds vert ont été allouées.

12. Le Fonds vert ne doit en aucun cas financer l'industrie des hydrocarbures

Le Québec doit immédiatement cesser d'utiliser des fonds publics, et particulièrement ceux provenant du Fonds vert, pour les dédier aux grands émetteurs sous prétexte d'amélioration de leur bilan d'émission.

Selon plusieurs groupes environnementaux, le Fonds vert devrait servir à financer « de nouvelles mesures en aménagement du territoire, en développement des transports collectifs, en efficacité énergétique, en électrification des transports et en production d'énergies renouvelables. Il doit également mobiliser des sommes en sensibilisation et en éducation pour accompagner les changements de comportements des Québécois pour lutter contre les changements climatiques. Ces changements essentiels doivent intervenir, par exemple, dans la réduction de l'usage de l'auto-solo ou pour la décarbonisation de l'économie »⁷⁸. La Coalition pour un boulevard Papineau soutient également cette position.



⁷⁷ Charles Lecavalier. 5 février 2016. Couillard réforme le fonds vert. Le journal de Québec <http://bit.ly/2AKuctK>

⁷⁸ Association Québécois de lutte contre la pollution atmosphérique. 25 février 2016. Fonds Vert: Québec doit cesser de financer la filière des hydrocarbures et les grands émetteurs de GES. <http://bit.ly/2AT0zqm>

Nous soutenons également que le financement de l'industrie des hydrocarbures ne devrait plus recevoir aucun financement gouvernemental, que celui-ci provienne du Fonds vert ou de d'autres sources.

Conclusion

Dans les dernières années, le Québec s'est fixé divers objectifs en matière de lutte aux changements climatiques. Il s'est doté de plans d'action, a mis sur pied de nouvelles entités, s'est présenté sur la scène internationale comme un chef de file. Cependant, « toutes les paroles prononcées dans l'arène publique auront eu peu d'influence sur notre consommation d'énergie et nos habitudes de vie. À l'aube de 2018, les Québécois sont plus que jamais des consommateurs d'essence et de diesel, achètent des véhicules toujours plus gros et des maisons sans cesse plus grandes, ce qui annule les gains réalisés en efficacité énergétique »⁷⁹.

Comme le transport est le secteur ayant la contribution la plus importante dans les émissions alors que peu de progrès ont été effectués, que les choix de transport ont une incidence, non seulement sur les émissions de GES, mais aussi sur la santé et la sécurité, il est primordial de s'assurer qu'un virage vers la mobilité durable soit promu par TEQ.

Ce virage nécessitera des changements dans la gouvernance de TEQ pour inclure ces enjeux de transport de façon plus centrale. TEQ devra s'assurer d'une gouvernance transversale et collaborative qui intègre les ministères de l'environnement (MEDDLCC) et du transport (MTMDET).

Nous sommes au XXI^e siècle et nous devons penser et agir autrement en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. Les autorités provinciales doivent collaborer avec les instances municipales, les organismes environnementaux, sociaux et économiques pour mettre en place des alternatives nouvelles qui permettront d'apporter des solutions aux problèmes actuels et futurs de circulation sur les axes autoroutiers et les grands boulevards métropolitains tout en réduisant les émissions. Les transports collectif et actif ainsi que de nouvelles solutions alternatives devront être au centre du virage vers la mobilité durable.

⁷⁹ Chaire de gestion du secteur de l'énergie. 2018. État de l'énergie au Québec. HEC Montréal. <http://bit.ly/2zbsTIE>