

**DES MESURES POUR ACCÉLÉRER
LA TRANSITION VERS UNE ÉCONOMIE VERTE**

**PARTICIPATION DE SWITCH À LA RÉFLEXION POUR L'ÉLABORATION
DU PLAN DIRECTEUR DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**



Décembre 2017



À PROPOS DE SWITCH

Créée en 2013, SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec, a pour mission d'accélérer le virage vers une économie verte afin de contribuer à une société québécoise innovante, résiliente, concurrentielle qui réconcilie équité sociale, environnement et qualité de vie. Elle regroupe des organisations issues des milieux économiques, financiers, associatifs et environnementaux : Cycle Capital Management, la Fondation David Suzuki, Écotech Québec, Équiterre, l'Association de l'Aluminium du Canada, Enerkem, Mouvement Desjardins, Énergir, le Regroupement National des Conseils Régionaux de l'Environnement du Québec (RNCREQ), le Conseil du Patronat du Québec et Réseau-Environnement.

Acteurs de terrain provenant de tous les horizons réunis par SWITCH pour contribuer au plan directeur de Transition énergétique Québec

Un des objectifs poursuivis par SWITCH est le développement d'une plus grande cohérence dans les politiques et les interventions de l'État et à la convergence des initiatives du secteur public, privé, coopératif et mutuel, associatif et de la société civile en faveur d'une économie verte.

En 2015, SWITCH a mis sur pied le comité Transition énergétique afin de se pencher sur le sujet de la contribution du secteur des transports à la transition énergétique. Pour ce travail, SWITCH avait réuni des acteurs industriels, économiques, municipaux, environnementaux et technologiques, déjà engagés sur le terrain et provenant de tous les horizons. Le comité était formé des représentants d'Équiterre, du Conseil du patronat du Québec, de l'Association Industrielle de l'Est de Montréal, d'Écotech Québec, de la Fondation David Suzuki, de Desjardins, de l'Union des Municipalités du Québec (UMQ), du Regroupement National des Conseils Régionaux de l'Environnement du Québec (RNCREQ), de l'Association Canadienne de l'Énergie Éolienne (CanWEA), de Coop Carbone, d'Enerkem, d'Énergir, de CoeffiScience, de Cycle Capital Management, de Vivre en Ville et de la Société de transport de Montréal. Suite aux travaux réalisés par le comité, un plan d'action ambitieux et faisant consensus avait été préparé à l'attention du gouvernement et publié en 2016. Intitulé Vers une société décarbonisée : au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques, ce document regroupe des initiatives concrètes et porteuses.

SWITCH salue les initiatives déjà entreprises par le gouvernement et est heureuse de proposer son plan d'action à court, moyen et long-terme pour la transition énergétique

Depuis la publication du rapport, SWITCH a continué ses efforts afin d'aider le gouvernement du Québec à effectuer une transition énergétique durable au Québec. Certains progrès et avancées réalisés démontrent la volonté du gouvernement à réaliser sa vision 2030 pour une économie plus verte et écoefficiente. Voici certains d'entre eux à titre d'exemple : la nouvelle politique énergétique, le projet de loi pour les véhicules zéro émission, le règlement prévu pour la norme de teneur minimal de biocarburants dans les carburants fossiles, le plan d'action en électrification des transports et l'application du système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions sur les carburants.

La politique énergétique 2030 démontre la volonté du gouvernement du Québec d'accélérer le virage vers une économie sobre en carbone. En se donnant l'objectif de réduire de 40% la consommation de pétrole d'ici 2030, et

en s'attaquant en priorité au secteur des transports, le gouvernement fait des choix qui concordent avec son engagement à lutter contre les changements climatiques. Pour SWITCH, la politique énergétique constitue l'une des pièces maîtresses qui orientent et arriment l'ensemble des différentes politiques publiques et actions de l'État en matière de changements climatiques, transport et énergie.

SWITCH recommande l'adoption des quatre pistes d'actions suivantes :

- Faire de l'efficacité énergétique et du levier de l'énergie propre deux piliers du développement économique du Québec ;
- Réduire une part importante de la consommation d'hydrocarbures en misant sur l'intégration de carburants alternatifs et sur l'électrification des transports tant collectifs qu'individuels ;
- Planifier l'aménagement du territoire en intégrant les considérations énergétiques comme une des valeurs centrales ;
- Favoriser le recours à l'écofiscalité et aux mécanismes de marché pour favoriser une meilleure utilisation de l'énergie, générer des revenus additionnels et encourager le déploiement des technologies propres, dont les énergies renouvelables.

Urgence d'accélérer les efforts dans le secteur des transports pour atteindre les cibles de la Politique énergétique

Pour élaborer sa cible 2030, le gouvernement a retenu un scénario où les émissions du transport seraient amenées sous la barre de 20 Mt/an. Or, entre 1990 et 2014, elles sont passées de 28 Mt/an à 35 Mt/an. Pour atteindre la cible, il faut ainsi viser une réduction des GES d'au moins 45% par rapport à la situation actuelle pour le transport. Il convient de noter que l'accroissement des émissions issues du transport est venu effacer les gains réalisés par les industries, qui ont réduit de 20% leurs émissions depuis 1990.

SWITCH fait de la réduction de la consommation de pétrole dans le secteur des transports l'orientation principale de ses interventions en matière d'énergie. Nous invitons Transition énergétique Québec à mettre en œuvre un plan directeur ambitieux, qui fait une place centrale à la réduction des émissions de GES et de la consommation de pétrole dans les secteurs du transport et de l'aménagement du territoire, le principal responsable des émissions de GES du Québec. SWITCH est convaincue que cette transition énergétique est porteuse d'innovations et de gains économiques et environnementaux substantiels pour le Québec et réitère en ce sens l'urgence d'agir.

Consensus pour transformer le secteur du transport dans une perspective de transition vers une économie verte et de lutte aux changements climatiques

La conception des appels d'offres devrait laisser davantage de place à des approches allant au-delà de la règle du plus bas soumissionnaire, notamment le calcul du Coût total de possession (CTP) et de l'Analyse du cycle de vie (ACV), l'inclusion de clauses de performance économique et environnementale, le recours à des certifications environnementales comme la norme ISO 14034, ou à des étiquettes environnementales telles que les déclarations environnementales de produits (DEP).

Le présent document présente les actions, mesures et recommandations à court, moyen et long terme de SWITCH à la suite du consensus obtenu au sein du comité Transition énergétique mis sur pied par SWITCH.

Afin d'assurer une transition efficace vers des modes de transport plus durables et maximiser les retombées pour l'ensemble de la population québécoise, SWITCH propose un Plan d'action fondé sur l'approche reconnue « Réduire, Transférer, Améliorer » qui priorise, en ordre :

- Réduire les déplacements grâce à un aménagement durable;
- Transférer les déplacements vers des modes de transport plus durables; et
- Améliorer les déplacements en misant sur la diminution de l'empreinte carbone des véhicules.

Pour chacun des axes, les principaux leviers à mettre en œuvre ont été identifiés. Les mesures et actions ont ensuite été développées pour chaque levier. Ces mesures et actions auront une incidence majeure sur l'atteinte des cibles pour la période 2018-2030 en termes d'efficacité énergétique et de consommation de pétrole et elles tiennent compte des cinq orientations du plan directeur de TEQ :

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

Les leviers, actions et mesures proposés par SWITCH tiennent compte également quatre des huit thèmes selon lesquels le plan directeur de TEQ sera élaboré et qui sont les secteurs clés pour lesquels la priorisation des actions est nécessaire afin de faire progresser le Québec dans la transition énergétique:

- Aménagement du territoire
- Transport de personnes
- Transport de marchandises
- Bioénergies

Plan d'action composé de 13 leviers et de 42 actions et mesures

Voici donc les 13 leviers proposés par SWITCH ainsi que l'inventaire des mesures et actions pour chacun des leviers en ordre de priorité d'action dans le temps. Nous nous réjouissons que certaines des mesures et actions soient déjà en cours de réalisation. Nous saluons également le fait que certaines des mesures proposées par SWITCH se sont retrouvées dans les documents de consultation de Transition énergétique Québec. Nous espérons que Transition énergétique Québec s'inspirera des travaux de SWITCH et de son plan d'action lors de l'élaboration de son premier plan directeur.

Plan d'action de SWITCH pour la transition énergétique et la décarbonisation du secteur du transport

Axe 1 - Éviter les déplacements grâce à un aménagement durable

Axe	Leviers		Actions & Mesures
Éviter	1. Consolidation et densification des milieux déjà urbanisés, en priorité le long des corridors de transport collectif structurants.	Court-terme	1.1. Apporter aux municipalités un soutien financier et technique, à travers le Fonds vert, pour mettre en place des mesures de formation et d'accompagnement visant à favoriser la création de milieux de vie durables et favorables aux transports collectifs et actifs.
			1.2. Identifier les secteurs à consolider et planifier d'y accueillir une cible minimale des nouveaux ménages (par ex. 50% des nouveaux ménages dans les secteurs déjà urbanisés et 70% dans les aires TOD).
			1.3. Apporter un soutien financier aux municipalités pour permettre la requalification des terrains contaminés tel que le prévoit l'Accord de partenariat avec les municipalités pour la période 2016-2019.
		Long-terme	1.4. Maintenir, autant que possible, les périmètres d'urbanisation actuels afin d'orienter la croissance urbaine vers les secteurs à consolider.
	2. Localisation des activités économiques structurantes dans les pôles d'activités desservis par les services de transport en commun.	Court-terme	2.1. Adopter des normes de localisation des édifices publics qui favorisent l'accessibilité à pied et par le transport en commun, de même que le renforcement des pôles d'activités existants.
			2.2. Assujettir le soutien financier de l'État à un nouveau bâtiment à des critères de consolidation et de densification du tissu urbain.
Long-terme		2.3. Planifier l'installation des activités tertiaires (bureau, services) à proximité des pôles d'activités existants accessibles en transport actif et collectif (artères commerciales, cœurs de quartier, centre-ville, etc.).	

	3. Internalisation des coûts de développement pour une utilisation optimale du territoire	Court-terme	3.1. Élargir rapidement le champ d'application des redevances de développement, afin de mieux refléter les coûts collectifs, tel que le prévoit le prochain Accord de partenariat avec les municipalités pour la période 2016-2019.
			3.2. Créer un nouvel outil de financement et de maîtrise foncière appelé « redevance foncière », applicable à tout nouveau projet de développement sur des terrains vierges constructibles (i.e qui ne sont pas des zones agricoles ou des espaces naturels protégés) et pouvant être utilisé sur une base volontaire.
		Moyen-terme	3.3. Revoir le cadre financier des réseaux de transport (collectif et routier) pour stimuler le développement des réseaux de transport collectif, diminuer le développement autoroutier et mettre un frein à l'étalement urbain.
		Long-terme	3.4. Internaliser les coûts liés à l'étalement urbain et au transport et rééquilibrer le partage des coûts entre les différents bénéficiaires (municipalités, navetteurs, commerces et promoteurs).

Axe 2 - Transférer les déplacements vers des modes de transport plus durables

Axe	Leviers		Actions & Mesures
Transférer	4. Bonification de l'offre de transport collectif urbain	Court-terme	4.1. Se donner à nouveau une Politique québécoise quinquennale de transport collectif (PQTC), qui assure un financement suffisant et récurrent, et fixe des objectifs d'augmentation de l'offre de services, la précédente Politique (2006-2012) n'ayant jamais été renouvelée.
			4.2. Débloquer immédiatement des fonds via le Fonds vert pour améliorer l'offre de service à très court terme, dans l'attente d'une nouvelle Politique québécoise des transports collectifs.
			4.3. Redistribuer aux municipalités du Canada la totalité des revenus provenant annuellement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, équivalent à 4 G\$, et investir le quart des sommes dans les transports collectifs tel que le prévoit la Sofil.
		Moyen-terme	4.4. Réaliser un maximum de projets de transport collectif structurants à l'étude, tels que le REM Champlain, la navette ferroviaire, le prolongement de la ligne bleue du métro, les SRB Pie-IX et Côte-Vertu, le tramway ou le SRB de Québec.
		Long-terme	4.5. Mettre en place de nouveaux projets de transport collectif structurants (SRB, SLR, Métro et Train de banlieue) priorités par les régions métropolitaines de Montréal et de Québec.
		5. Bonification de l'offre de transport collectif régional	Court-terme
Moyen-terme	5.2. Mettre en place une politique de transport interurbain et régional visant à garantir l'accès à des alternatives à l'automobile.		
	6. Développement	Court-terme	6.1. Bonifier les mesures favorisant le développement des modes de transport actif en assurant notamment le

	des modes de transport actif		financement de la Route verte et le déploiement de vélos en libre-service.
	7. Tarification de la congestion	Court-terme	7.1. Mettre en place une politique de « parking Cash-out » pour les employés de la fonction publique québécoise à l'échelle provinciale et municipale, afin de les inciter à renoncer à un stationnement gratuit en faveur des transports actifs et collectifs.
		Moyen-terme	7.2. Mettre en place des mesures de tarification de la congestion afin d'inciter les changements de comportement dans les habitudes de transports.
	8. Faciliter le développement des services de partage de véhicules	Court-terme	8.1. Faciliter le développement de l'offre de véhicules partagés, de taxis et de services de jumelage en facilitant l'accès à l'ensemble du territoire et aux espaces de stationnement en milieu urbain.
		Moyen-terme	8.2. Convertir des voies existantes en voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur le réseau autoroutier en milieu urbain.

Axe 3 - Améliorer les déplacements en misant sur la diminution de l'empreinte carbone des véhicules

Axe	Leviers		Actions & Mesures
Améliorer	9. Contrôle des émissions des véhicules	Court-terme	9.1. Mettre en place un programme Bonus-Malus pour encourager l'achat de véhicules écoénergétiques.
			9.2. Mettre progressivement en place un programme d'inspection obligatoire des véhicules permettant de vérifier les émissions de GES et de polluants atmosphériques.
			9.3. Concrétiser l'engagement pris dans le cadre de la nouvelle Politique sur l'électrification des transports visant à mettre en place une norme zéro émission obligeant les manufacturiers à vendre un certain pourcentage de véhicules électriques au Québec.
			9.4. Soutenir les conversions vers le carburant plus propre, dont le gaz naturel et les biocarburants, pour le transport collectif lorsque la solution électrique ne convient pas et pour les véhicules lourds.
		Moyen-terme	9.5. Travailler avec les partenaires nord-américains pour que les normes qui seront édictées pour les prochains modèles de véhicules imposent des gains d'efficacité encore plus importants de la part des constructeurs.
			9.6. Stimuler la recherche, le développement et l'acquisition de technologies d'économie d'énergie pour le transport des personnes et des marchandises (hybride, aérodynamisme, électronique, etc.).
		Long-terme	9.7. Mettre en place des conditions facilitant les investissements visant à appuyer les filières industrielles et les filières œuvrant dans la chaîne d'approvisionnement du transport avancé.

		9.8. Mettre en place des conditions facilitant les investissements, que l'on parle de l'accès au capital de risque ou de mesures fiscales, pour faciliter le développement d'une filière industrielle québécoise pour les véhicules à faible empreinte carbone.
10. Utilisation de carburants à plus faibles émissions	Court-terme	10.1. Mettre en place une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC) inspirée du Low Carbon Fuel Standard californien.
		10.2. Favoriser la pénétration des biocarburants de 2 ^e génération en maintenant le crédit d'impôt pour l'éthanol cellulosique et en établissant une norme pour le contenu minimum moyen de 5% d'éthanol dans les ventes d'essence – pour laquelle l'éthanol de 2 ^e génération compterait double – et de 2% de biodiesel dans les ventes de diesel.
		10.3. Mettre en place des conditions facilitant les investissements, que l'on parle de l'accès au capital ou de mesures fiscales, pour favoriser le développement d'une filière industrielle québécoise pour les biocarburants et l'utilisation de carburants moins émissifs.
		10.4. Soutenir les industries œuvrant dans les secteurs de la chimie et des carburants dans la mise en œuvre de plans de formation de la main-d'œuvre et de développement des compétences liés à la transition vers l'économie verte.
		10.5. Soutenir le développement de la filière de gaz naturel renouvelable, par la valorisation de déchets organiques et par la valorisation de la biomasse forestière.
11. Choix des matériaux	Court-terme	11.1. Donner suite aux engagements pris dans le cadre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 et mettre en place un Plan d'action gouvernemental sur les acquisitions écoresponsable d'ici l'automne 2016
	Moyen-terme	11.2. Intégrer des critères de performance économique et environnementale dans les appels d'offres publics liés à l'achat de composantes destinées à la fabrication de véhicules.
12. Amélioration de la logistique et de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises	Moyen-terme	12.1. Encourager, en collaboration avec les principaux acteurs du secteur, la révision de la chaîne logistique du transport des marchandises en milieu urbain afin d'adapter la flotte de véhicules (taille et énergie utilisée) en fonction des distances à parcourir.
13. Électrification des transports	Court-terme	13.1. Créer un fonds dédié aux projets d'électrification des véhicules de service et du transport collectif, visant à doter les municipalités d'outils suffisants et accessibles pour faire migrer vers l'électrification leur système de transport collectif par autobus ainsi que leur flotte de véhicules de service et de niche. Créer un fonds dédié aux projets à carburants

			alternatifs, dont l'électricité, les biocarburants, le gaz naturel et le gaz naturel renouvelable.
		Moyen-terme	<p>13.2. Poursuivre et accentuer les efforts d'électrification du transport, en donnant priorité à la conversion des flottes d'autobus des sociétés de transport et des flottes de véhicules institutionnels et scolaires, de taxis et de véhicules de livraison intra urbains ainsi qu'à la recherche et à la commercialisation des innovations technologiques.</p> <p>13.3. Soutenir Hydro-Québec dans la planification et l'expansion d'un réseau de bornes de recharge, en synergie avec des entreprises innovantes du Québec.</p>