



Intégrer aménagement du territoire  
et mobilité durable

Passer de la parole aux actes

Mémoire présenté par Equiterre

Dans le cadre de la consultation gouvernementale  
sur une Politique de mobilité durable

12 juillet 2013

---

## Table des matières

Avant-propos.....	3
Les recommandations.....	5
Pertinence de l'intervention.....	7
Aménagement du territoire et transports : une obligation de cohérence.....	10
Financement des transports collectifs .....	13
Électrification des transports, normes pour les carburants et les véhicules, et autopartage.....	19
Électrification des transports.....	19
Norme sur la teneur en carbone des carburants .....	22
Nouvelles normes sur l'efficacité énergétique des voitures.....	23
L'importance de promouvoir l'autopartage.....	24
Conclusion.....	25

## Avant-propos

Équiterre a pris connaissance du document de consultation en vue de l'adoption d'une *Politique québécoise de mobilité durable*.<sup>1</sup> Se disant dans l'ensemble en accord avec la vision générale qui s'en dégage, il souhaite porter à l'attention du gouvernement certains éléments de réflexion ainsi que quelques recommandations.

La contribution d'Équiterre porte plus spécifiquement : (1) sur les grands enjeux de gouvernance, au niveau national, susceptibles de favoriser une meilleure cohérence des politiques de l'État en matière d'aménagement du territoire et de transports; (2) sur l'importance d'augmenter les investissements dans les transports collectifs, en identifiant des sources de financement recueillant un fort consensus social. Équiterre compte également aborder la question de l'électrification des transports, des normes pour les carburants et les véhicules, de même que celle de l'autopartage.

Équiterre, au nom de ses dizaines de milliers de membres et de sympathisants, tient à souligner la lenteur des changements attendus et promis à l'égard des politiques publiques en matière de mobilité durable. Équiterre, comme plusieurs, montre son grand intérêt pour des réinvestissements soutenus dans les transports collectifs et pour l'annonce d'un frein au développement du réseau routier supérieur. Équiterre attend toujours l'adoption de mesures concrètes favorisant la diminution de la consommation de pétrole et de nos émissions de gaz à effet de serre. Équiterre tient à rappeler l'engagement électoral du Parti Québécois, dévoilé à ses bureaux en août 2012 par la chef de l'Opposition officielle à l'Assemblée nationale, Pauline Marois, de réduire la consommation de pétrole de 30 % d'ici 2020 et de 60 % d'ici 2030. Notons également que le gouvernement s'est engagé à augmenter l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre de -20 % à -25 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020<sup>2</sup>. L'actuelle indécision du gouvernement nuit à l'atteinte de ces ambitieux et nécessaires engagements.

Plus encore, Équiterre ne s'explique pas de récentes décisions gouvernementales allant dans le sens contraire de ces engagements électoraux, notamment l'autorisation récente donnée au prolongement de l'autoroute 19, dans

---

<sup>1</sup> Ministère des Transport du Québec, *Politique québécoise de mobilité durable, Document de consultation*, 2013

<sup>2</sup> Indépendance énergétique : le PQ promet un gros remue-ménages, Le Devoir, 17 août 2012.

la couronne nord de Montréal<sup>3</sup>, alors que perdure un déséquilibre chronique dans le financement des projets d'infrastructures de transport, au détriment des transports collectifs et au bénéfice du secteur routier supérieur, et notamment de son développement.

Équiterre vise l'adoption rapide d'une *Politique de mobilité durable*, dotée des sommes nécessaires à sa mise en œuvre, et avec laquelle devront s'harmoniser, dans un souci de cohérence et de convergence, les actions de l'État. Équiterre souhaite contribuer positivement à l'élaboration et à la mise en œuvre rapide de cette Politique.

---

<sup>3</sup> *Le gouvernement va de l'avant avec le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées*, Cabinet du ministre des Transports du Québec, 24 mai 2013.

## Les recommandations

**Recommandation 1** — Confirmer à l'État le rôle d'aménagiste en chef du territoire québécois.

**Recommandation 2** — Établir une Politique nationale d'aménagement du territoire.

**Recommandation 3** — Réviser les documents de planification des municipalités à l'aune des orientations gouvernementales à venir.

**Recommandation 4** — Se donner, à travers la Politique de mobilité durable, des objectifs chiffrés d'augmentation des parts modales en faveur des transports collectifs et actifs, de même que de diminution de la distance parcourue en moyenne par les véhicules automobiles.

**Recommandation 5** – Augmenter les investissements dans les transports collectifs d'au moins 1 milliard de dollars par année, notamment :

- par la suspension du développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection du réseau existant et du développement des transports collectifs;
- par le rééquilibrage des investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30 %;
- par l'augmentation des ressources dédiées aux transports collectifs dans le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) via une augmentation de la taxe sur l'essence.

**Recommandation 6** – Équiterre recommande la bonification et la reconduction du PAGASTC et du PAGMTAA.

**Recommandation 7** – Équiterre propose que soient quintuplés d'ici 2015 les revenus du Fonds vert à même une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures et/ou de la vente de crédits d'émissions dans le cadre du nouveau marché du carbone en vigueur depuis le début de l'année. Équiterre souhaite également que les 2/3 des sommes affectées au Fonds vert soient dédiées à l'augmentation de l'offre de transport collectif sur le territoire.

**Recommandation 8** — Afin de soutenir financièrement la part des municipalités dans le développement des infrastructures et des services de transport collectifs, Équiterre recommande de mettre en place une série de mesures telles l'installation de péages, une hausse des droits d'immatriculation et des frais pour les stationnements, une contribution du secteur privé de même qu'une hausse de la taxe régionale sur l'essence.

**Recommandation 9** — Équiterre propose finalement que le gouvernement et les municipalités priorisent les transports collectifs dans les enveloppes d'infrastructures du gouvernement fédéral et travaillent à l'élaboration d'un cadre stratégique fédéral de financement des transports collectifs.

**Recommandation 10** — Équiterre recommande que soit revu, de manière intégrée, le partage des responsabilités entre le gouvernement du Québec et les municipalités en matière de transport routier et collectif.

**Recommandation 11** — Équiterre recommande la poursuite et la bonification du Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques.

**Recommandation 12** — Équiterre recommande de s'assurer que le projet du Consortium Bus Électrique ait les ressources nécessaires afin de mener à bien le développement d'un autobus électrique québécois.

**Recommandation 13** — Équiterre recommande au gouvernement de fixer des objectifs ambitieux de conversion des flottes d'autobus des sociétés de transport et du parc de véhicules du gouvernement vers des véhicules hybrides ou tout électriques.

**Recommandation 14** — Équiterre recommande également la mise en place d'un programme de soutien financier dédié aux sociétés de transports qui font l'acquisition d'autobus ou d'autres modes de transports collectifs électriques ou hybrides, à la fois pour l'achat de matériel roulant et pour les frais d'opération et d'entretien.

**Recommandation 15** — Équiterre resoumet au gouvernement les mêmes recommandations que celles qu'il déposait en 2009, dans son document « Vers des carburants moins polluants : proposition d'encadrement d'une norme québécoise sur la teneur en carbone des carburants ».

**Recommandation 16** — Équiterre souhaite non seulement que de nouvelles normes d'émissions pour les véhicules soient édictées à partir de 2016 pour les nouveaux véhicules, mais qu'elles imposent des gains d'efficacité encore plus importants de la part des constructeurs et amènent des changements dans l'offre de véhicules (soit la diminution de camions légers).

**Recommandation 17** — Équiterre recommande ainsi que la Politique valorise le rôle joué par l'atteinte des objectifs gouvernementaux, reconnaisse l'autopartage comme un transport collectif et considère ses usagers, à des fins fiscales, comme des utilisateurs de transports collectifs.

## Pertinence de l'intervention

Équiterre s'est donné pour mission de contribuer à bâtir un mouvement de société en incitant citoyens, organisations et gouvernements à faire des choix écologiques, équitables et solidaires. Par son action, Équiterre veut porter l'attention sur les aspects fondamentaux de la vie. Manger, se transporter, habiter, jardiner et consommer : des besoins vitaux, mais aussi des moyens à la portée de chacun pour agir de façon responsable et changer le monde un geste à la fois.

L'équipe des Choix de société d'Équiterre vise à influencer les citoyens, les organisations et le gouvernement à prendre des décisions qui mèneront à une société responsable, guidée par le développement durable. Équiterre développe ses activités à ce chapitre autour d'enjeux actuels qui méritent une réflexion et des débats à l'échelle collective. Ainsi, Équiterre s'implique par le développement d'outils de sensibilisation et de rapports, et prend position sur les questions de lutte aux changements climatiques, de réduction de la dépendance au pétrole, des transports et de l'aménagement durable, d'agriculture et de souveraineté alimentaire.

### **Expertise et préoccupation d'Équiterre en matière d'urbanisme et de transports durables**

Très préoccupé par le phénomène des changements climatiques, Équiterre a développé au cours des ans une expertise enviable en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il a rapidement identifié les choix de modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire comme les causes principales d'émissions de GES au Québec et a fait de la réduction de la consommation de pétrole une des solutions privilégiées permettant leur réduction.

C'est pourquoi Équiterre s'intéresse aux questions de transports collectifs et actifs depuis une vingtaine d'années, notamment à travers la promotion du concept de *cocktail transport* dans le cadre de grandes campagnes de sensibilisation citoyenne telle «*Je m'active dans mon quartier*<sup>4</sup>». Équiterre œuvre également depuis quelques années, en partenariat avec d'autres organisations telles que Vivre en Ville et la Fondation David Suzuki, à la promotion de politiques publiques favorisant le développement accéléré des transports collectifs et à de meilleures pratiques d'aménagement du territoire. Équiterre est également un membre actif de *TRANSIT, l'Alliance pour le*

---

<sup>4</sup> <http://www.equiterre.org/solution/je-mactive-dans-mon-quartier>

*financement des transports collectifs au Québec*<sup>5</sup>, ainsi que de *SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec*<sup>6</sup>. Ces deux regroupements cherchent également à bonifier les politiques publiques québécoises en faveur d'un virage vers la réduction de la consommation d'énergie et de pétrole, le déploiement accéléré des transports collectifs et la transformation durable et efficiente de l'économie québécoise.

Au cours des cinq dernières années, Équiterre a réalisé, seul ou en partenariat, plusieurs documents de politiques publiques visant l'adoption de meilleures pratiques en matière d'urbanisme et de transport. Nous en suggérons la lecture, que nous jugeons pertinente au présent exercice de consultation.

Plusieurs des constats et recommandations d'Équiterre dans le cadre de ce mémoire sont issus des deux documents suivants :

### ***2009 – Pour un Québec libéré du pétrole en 2030***<sup>7</sup>

Alors que fluctuent les cours du pétrole selon une courbe de croissance tendancielle, la dépendance du Québec à cette forme d'énergie fossile et polluante plombe notre croissance économique, déstabilise notre balance commerciale et nuit à l'atteinte de nos objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Le Québec importe la totalité de ses besoins pétroliers. La part du lion est destinée au secteur des transports, en particulier du transport des personnes. Une bonne partie de nos émissions de gaz à effet de serre provient de l'essence utilisée par les millions de voitures, fourgonnettes et camions légers qui parcourent nos routes. Réduire notre consommation de pétrole et nos émissions de gaz à effet de serre implique inévitablement une diminution de notre consommation d'essence. Pour Équiterre, l'atteinte de nos objectifs environnementaux et économiques passe par un objectif collectif de réduction de notre consommation de pétrole à travers la mise en œuvre de grands chantiers tels la révision de nos pratiques d'aménagement du territoire et le redéploiement de nos modes de transport des personnes, en faveur des transports collectifs et actifs. L'utilisation du pétrole dans le secteur des transports des marchandises, de l'agriculture et du chauffage des bâtiments est également couverte dans ce premier exercice de réflexion.

---

<sup>5</sup> [www.transitquebec.org](http://www.transitquebec.org)

<sup>6</sup> [www.allianceswitch.ca](http://www.allianceswitch.ca)

<sup>7</sup> Équiterre. 2009. *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*. 65p. <http://www.equiterre.org/publication/pour-un-quebec-libere-du-petrole-en-2030-2009>



## ***2011 – Changer de direction (Équiterre et Vivre en Ville)<sup>8</sup>***

Poursuivant la réflexion entamée dans *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*, Équiterre et Vivre en Ville proposent au gouvernement du Québec, dans *Changer de direction*, un plan d'action destiné à réduire notre vulnérabilité économique aux cours instables, mais croissants, du pétrole et à contribuer à l'atteinte de nos objectifs en matière de lutte contre les changements climatiques. Ce plan vise une réduction de 60 % de la consommation de pétrole dans le secteur du transport des personnes au Québec d'ici 2030, soit des économies de 4,2 milliards de litres de pétrole représentant 4,0 milliards de dollars et 9,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre.

Vivre en Ville et Équiterre proposent une approche hiérarchisée, structurée en trois stratégies : Éviter-Transférer-Améliorer. Cette approche (*Avoid-Shift-Improve*) a été adoptée par plusieurs organisations et experts réunis au sein du *Partnership on Sustainable Low-Carbon Transport (SLoCat)*<sup>9</sup> et notamment par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)<sup>10</sup>. Elle vise à :

- diminuer les besoins en déplacements motorisés et leur distance, qui passent par une réforme des pratiques d'aménagement du territoire et de l'urbanisme;
- augmenter la part modale des transports collectifs et actifs, à travers une amélioration de l'offre et une meilleure gestion de la demande;
- améliorer l'efficacité des transports motorisés, notamment au niveau de la performance des véhicules et des carburants.

Équiterre et Vivre en Ville estiment ainsi que seule une telle approche intégrée peut permettre l'atteinte rapide d'objectifs de réduction de la consommation de pétrole et de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport des personnes. L'arrêt de l'étalement urbain, la fin du développement du réseau autoroutier québécois, parvenu à maturité, au profit du développement des transports collectifs et l'adoption d'une politique québécoise d'aménagement durable du territoire font partie des orientations structurantes mises de l'avant dans ce document qui propose une trentaine de mesures détaillées et chiffrées.

---

<sup>8</sup> Équiterre et Vivre en Ville. 2011. *Changer de direction*. Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes. 120p. <http://www.equiterre.org/publication/changer-de-direction-chantier-en-amenagement-du-territoire-et-transport-des-personnes-20>

<sup>9</sup> <http://www.slocat.net>

<sup>10</sup> <http://www.unep.org/transport/about.asp>

Les sections suivantes présentent le point de vue d'Équiterre sur une série d'enjeux soulevés par le document de consultation, soit : la gouvernance des enjeux d'aménagement du territoire et des transports; le financement des transports collectifs; l'électrification des transports et les normes pour les carburants et les véhicules, de même que quelques suggestions complémentaires.

## Aménagement du territoire et transports : une obligation de cohérence

Équiterre appuie depuis longtemps le constat du gouvernement voulant que, dans bien des cas, « la planification des transports et l'aménagement du territoire continuent de se réaliser d'une manière cloisonnée [...] Trop souvent les infrastructures routières sont développées sans considérer les incidences sur l'évolution de l'urbanisation, et le développement urbain se réalise sans que l'on s'assure que le système de transport peut accueillir de nouveaux déplacements et que des services de transports collectifs rapides, accessibles et efficaces sont présents. »<sup>11</sup>

Équiterre tient d'entrée de jeu à saluer la fusion des portefeuilles des Transports et celui des Affaires municipales sous un seul et même ministre. Pour la première fois sans doute au Québec, le gouvernement se donne de manière concrète la possibilité de planifier de manière intégrée ces deux univers autrement largement imperméables. Il faudra aller plus loin pour assurer, dans les faits, une meilleure cohérence des politiques publiques. Équiterre réitère ici sa demande de changement de cap dans la façon dont le gouvernement du Québec perçoit sa relation avec les municipalités québécoises.

### **Un rôle plus affirmé de l'État québécois – Aménagiste en chef et Politique d'occupation du territoire**

Depuis plusieurs décennies, le gouvernement du Québec définit sa relation avec le milieu municipal comme celui d'un État accompagnateur des décisions des élus municipaux<sup>12</sup>. En se donnant ce rôle de simple accompagnateur, le gouvernement se décharge d'une bonne partie de son pouvoir en matière d'aménagement et d'urbanisme, au

---

<sup>11</sup> Ministère des Transports du Québec. 2013. *Politique de mobilité durable. Document de consultation* (op.cit.) p.15

<sup>12</sup> Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. 2011. *Bâtissons ensemble les municipalités de demain*, page 5.

risque de réduire grandement sa capacité à mettre en oeuvre de grands objectifs nationaux sur l'ensemble du territoire.

Il apparaît évident pour Équiterre que l'expérience des dernières années démontre qu'un rôle de simple accompagnateur s'avère impropre à assurer, partout sur le territoire, le respect des principes de développement durable et l'atteinte de cibles de réduction de gaz à effet de serre et de réduction de la consommation de pétrole. Pour garantir la cohérence des décisions en matière d'aménagement du territoire avec d'autres orientations gouvernementales, Équiterre croit que le gouvernement du Québec doit jouer un rôle d'« aménagiste en chef » du territoire québécois en fixant des paramètres clairs encadrant le développement du territoire<sup>13</sup>.

Il ne s'agit pas ici de réduire l'autonomie municipale. Chaque région se caractérise par des profils et des besoins différents, exigeant des solutions spécifiques. Toutefois, cette autonomie doit être balisée et supervisée par le gouvernement, pour assurer notamment le respect des principes établis à l'Article 6 de la Loi sur le développement durable<sup>14</sup> de même que la cohérence avec les objectifs nationaux qu'il fixe. Par exemple, en tant qu'aménagiste en chef, le gouvernement pourrait faire de l'intégration du transport collectif une des conditions obligatoires à l'autorisation de tout nouveau développement résidentiel dans les grands centres et leurs couronnes.

D'autres juridictions ont adopté une telle approche, dont l'Oregon et les Pays-Bas, qui ont intégré avec succès les principes du développement durable au cœur de leurs politiques d'aménagement et d'urbanisme<sup>15</sup>.

Équiterre réitère ici trois propositions faites au gouvernement du Québec au cours des dernières années, souvent en partenariat avec d'autres organisations : (1) officialiser un rôle d'aménagiste en chef pour le gouvernement du Québec ; (2) établir une Politique nationale d'aménagement du territoire et (3) assurer la révision des documents de planification des MRC et des communautés métropolitaines à la suite de l'adoption des orientations gouvernementales en la matière. Nous passons brièvement en revue chacune de ces recommandations.

---

<sup>13</sup> Cette proposition est d'ailleurs portée par plusieurs organisations, dont Vivre en Ville, Équiterre, la Fondation David Suzuki et le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec. Voir en particulier [http://www.soeq.org/documents/VVE\\_LAU.pdf](http://www.soeq.org/documents/VVE_LAU.pdf)

<sup>14</sup> L'article 6 de la Loi fait obligation au gouvernement du Québec de prendre en compte 16 principes de développement durable « dans le cadre de ses différentes action ». Ces principes doivent ainsi être intégrés aux différentes politiques de l'État, y compris en matière de politique municipale et de politique de transport.

<sup>15</sup> Voir, en particulier, le Mémoire déposé par Équiterre devant la Commission de l'Aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du Québec, dans le cadre des consultations sur l'avant-projet de Loi sur l'Aménagement durable du territoire et l'urbanisme (29 avril 2011) - <http://www.equiterre.org/publication/memoire-dequiterre-sur-lavant-projet-de-loi-sur-lamenagement-durable-du-territoire-et-lu>

**Recommandation 1 — Confirmer à l'État le rôle d'aménagiste en chef du territoire québécois.**

Un rôle plus important de l'État est indispensable pour garantir la cohérence de l'aménagement du territoire avec d'autres orientations gouvernementales, notamment la *Loi sur le développement durable*, les objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de réduction de la consommation de pétrole, des éléments de la stratégie énergétique ainsi que les objectifs d'augmentation de la part modale et de l'achalandage des transports collectifs sur le territoire. Il nous apparaît essentiel que le gouvernement du Québec impose la conformité des documents de planification territoriale des Communautés métropolitaines et des MRC au respect des orientations et des objectifs gouvernementaux. Ce rôle d'aménagiste en chef doit être intégré aux différentes lois et politiques du gouvernement, et notamment dans la *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*, toujours en voie d'adoption.

**Recommandation 2 — Établir une Politique nationale d'aménagement du territoire.**

L'actuel projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme (projet de Loi 47<sup>16</sup>) si adopté en l'état, confierait au gouvernement la responsabilité de l'élaboration d'orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, et mettrait de l'avant les règles visant à assurer la conformité des plans métropolitains d'aménagement et de développement, de même que des schémas d'aménagements et de développement durable des MRC. Équiterre constate que les orientations gouvernementales présentement en vigueur datent de plus de vingt ans et n'ont pas fait l'objet d'une mise à jour permettant de les rendre plus conformes aux grands objectifs gouvernementaux actuels. Équiterre note également que les communautés métropolitaines et les MRC procèdent depuis quelques années à la mise à jour de leurs propres documents de planification territoriale, sur la base d'orientations vieilles de deux décennies.

Équiterre propose ainsi que les orientations gouvernementales à venir soient déterminées dans le cadre d'une *Politique nationale d'aménagement du territoire*. Cette politique serait élaborée de concert avec la population, les organismes gouvernementaux concernés et le milieu municipal, à l'instar du vaste processus de consultation ayant mené à l'adoption consensuelle de la Politique nationale de l'eau, en novembre 2002.

Pour Équiterre, cette Politique serait l'occasion d'assurer l'insertion d'un certain nombre de grands objectifs collectifs dans les documents d'aménagement des instances locales, tels des contraintes sévères à l'élargissement

---

<sup>16</sup> <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-47-39-2.html>

des périmètres d'urbanisation, des objectifs d'augmentation de la part modale et de l'achalandage des transports collectifs et actifs, des objectifs de densification ainsi que de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de pétrole.

**Recommandation 3 — Réviser les documents de planification des municipalités à l'aune des orientations gouvernementales à venir.**

En toute logique, et afin d'assurer une meilleure cohérence entre les objectifs nationaux et le travail des municipalités sur le territoire, Équiterre souhaite que le gouvernement se réserve le droit de demander la révision des documents de planification territoriale déjà déposés par les MRC et les Communautés métropolitaines, ou qui le seront d'ici l'adoption des orientations gouvernementales prévues dans la prochaine *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*.

À défaut, on risquerait de voir approuvés des documents allant éventuellement à l'encontre des objectifs de développement durable, de réduction de gaz à effet de serre et de pétrole, de même que de promotion des transports collectifs et actifs, ou de tout autre objectif collectif que voudra bien se donner l'État.

## Financement des transports collectifs

Équiterre est d'avis que sans financement adéquat pour la consolidation et le développement des transports collectifs, toute *Politique de mobilité durable*, si bien libellée soit-elle, est condamnée à l'impuissance. Aucun objectif d'augmentation de la part modale ni de l'achalandage des transports collectifs ne peut être atteint sans l'infusion rapide de sommes importantes. Au-delà d'un constat et d'une vision d'ensemble qui nous apparaît juste et approprié, et après des décennies de sous-financement des transports collectifs, Équiterre considère que le sérieux du gouvernement du Québec quant à la mise en œuvre de cette Politique dépendra de l'ampleur des financements additionnels qui lui sera accordée. Équiterre souligne d'ailleurs le consensus de plus en plus évident au Québec autour d'un réinvestissement massif vers les transports collectifs, ce qui devrait faciliter la prise de décisions importantes de la part du gouvernement.

La situation désespérante de nos infrastructures de transport collectif, en grande partie saturées dans les grands centres urbains de Québec et de la région de Montréal, a été analysée de façon fine par TRANSIT, *l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*, dont Équiterre est un membre actif. TRANSIT note avec justesse

l'extraordinaire difficulté de réunir les financements nécessaires au maintien des équipements actuels, sans parler de développer une meilleure offre de service à travers le Québec.

Afin de faire face aux besoins grandissants de la population et de respecter les objectifs fixés par l'État, TRANSIT estime à quelque 18 G\$ entre 2013 et 2021 les besoins totaux des sociétés de transports à travers le Québec au seul chapitre des immobilisations, la part du lion (15 G\$) allant aux investissements prioritaires identifiés par la Communauté métropolitaine de Montréal<sup>17</sup>. Compte tenu du niveau d'investissements prévus par les gouvernements, la CMM évalue un manque à gagner annuel de 680 M\$ pour la réalisation des investissements prioritaires en transports collectifs dans la seule région de Montréal<sup>18</sup>.

Dans une série de documents récents, TRANSIT démontre ce sous-financement chronique du transport collectif au Québec, compte tenu des besoins grandissants et des objectifs collectifs d'augmentation d'achalandage et de diminution des émissions de GES<sup>19</sup>. Dans un contexte d'explosion des budgets du MTQ au cours des dix dernières années, TRANSIT dévoile également une disproportion impressionnante entre les sommes investies dans le développement de nouvelles infrastructures routières (soit plus de 40 % des budgets annuels du MTQ), au détriment de la réfection du réseau routier existant ainsi que de la consolidation et du développement des réseaux de transports collectifs<sup>20</sup>. Depuis 2007-2008 seulement, c'est en moyenne 1 milliard de dollars par année qui auront été engloutis dans la construction de nouvelles infrastructures routières<sup>21</sup>.

Devant l'absence manifeste de critères objectifs dans le choix des projets financés par le MTQ<sup>22</sup>, TRANSIT n'a pas hésité à parler d'une véritable culture du *bar ouvert* au Québec au profit du développement tous azimuts du réseau routier supérieur. Cette situation semble vouloir perdurer encore aujourd'hui sous le présent gouvernement, avec l'annonce du prolongement de l'Autoroute 19 dans la couronne nord de Montréal.

Équiterre souhaite proposer ici une série de recommandations visant à assurer un meilleur financement du

---

<sup>17</sup> Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). mai 2013. *Financement du transport collectif métropolitain : la priorisation des projets de transport en commun*. Rapport de la commission du transport. p.30

<sup>18</sup> *ibid.*, p.33

<sup>19</sup> Voir en particulier Transit. 2011. *Artères bloquées : quand le sous-financement des systèmes de transport menace l'économie du Québec*. 27p.

<sup>20</sup> Transit. 2012. *Bar ouvert : quand le développement autoroutier engloutit des milliards de dollars*. 27p.

<sup>21</sup> *ibid.*, p.7

<sup>22</sup> *Idib.*, pp.14-15

transport collectif au Québec. Ces recommandations sont en grande partie inspirées de celles proposées par TRANSIT, avec lesquelles Équiterre se solidarise également.

**Recommandation 4 — Se donner, à travers la Politique de mobilité durable, des objectifs chiffrés d'augmentation des parts modales en faveur des transports collectifs et actifs, de même que de diminution de la distance parcourue en moyenne par les véhicules automobiles.**

En incitant les sociétés de transport à augmenter leur offre de service en assumant 50 % des coûts supplémentaires, la précédente *Politique québécoise du transport collectif* (2006-2011) aura contribué à générer des hausses spectaculaires (+11 %) d'achalandage dans les réseaux de métro, d'autobus et de trains de banlieue<sup>23</sup>. Malheureusement, cette mesure n'aura pas eu d'impact significatif sur les parts modales des différents modes de transport au Québec. Au cours de la mise en œuvre de la Politique, le nombre de véhicules sur les routes n'a cessé de croître<sup>24</sup>, tout comme les distances parcourues par véhicule<sup>25</sup>, alors que le gouvernement précédent assurait la construction de nouvelles infrastructures autoroutières à raison de plus de 1 milliard de dollars par année.

Équiterre en retient que sans des mesures complémentaires visant à décourager le développement des modes de transport motorisés individuels, la hausse seule de l'offre de transport collectif ne sera pas suffisante pour permettre l'atteinte des objectifs gouvernementaux de réduction de la consommation de pétrole et d'émissions de GES, de même que d'apaisement de la congestion routière. La future Politique de mobilité durable devra donc aller encore plus loin que la précédente, c'est-à-dire entre autres, mettre plus de contraintes aux déplacements individuels motorisés et revoir l'efficacité des politiques d'aménagement.

À cet égard, et au-delà des objectifs d'augmentation d'achalandage fixés par les sociétés de transport, Équiterre recommande que le gouvernement se donne, à travers la nouvelle Politique, des objectifs chiffrés globaux d'évolution des parts modales en faveur des transports collectifs et actifs, de même que de diminution de la distance parcourue en moyenne par les véhicules automobiles (véhicules-kilomètres parcourus).

---

<sup>23</sup> Association du transport urbain du Québec (ATUQ). *Hausse de l'achalandage de 11 % en 5 ans. Première politique québécoise du transport collectif : les sociétés de transport dépassent les objectifs*. Communiqué de presse, 19 avril 2012.

<sup>24</sup> La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) indique une augmentation de 11% des véhicules immatriculés au Québec entre 2007 et 2011. SAAQ. 2013. Données et statistiques 2012.

<http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/nous/statistiques2012.pdf>

<sup>25</sup> Transit. juin 2013. *Assurer un juste financement pour les transports collectifs*. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la Politique québécoise de mobilité durable, p.16

Afin d'assurer le financement des besoins de consolidation et de développement des réseaux de transports collectifs au Québec, Équiterre propose également une série de recommandations portant sur : (1) la réallocation des sommes disponibles à même le PQI; (2) une hausse des contributions existantes aux transports collectifs et (3) la recherche de nouvelles sources de financement.

**Recommandation 5 – Augmenter les investissements dans les transports collectifs d'au moins 1 milliard de dollars par année<sup>26</sup> notamment :**

- par la suspension du développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection du réseau existant et du développement des transports collectifs;
- par le rééquilibrage des investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30 %;
- par l'augmentation des ressources dédiées aux transports collectifs dans le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) via une augmentation de la taxe sur l'essence<sup>27</sup>.

Au cours des dernières années, à peine 15 % des budgets d'immobilisation du gouvernement du Québec portés au Plan québécois des infrastructures (PQI) en matière de transport ont été consacrés aux transports collectifs et 85 % au réseau routier, dont une bonne partie au développement de nouvelles infrastructures routières<sup>28</sup>. Devant cette disproportion évidente au détriment des transports collectifs, la première ministre du Québec, Pauline Marois s'était engagée lors de la dernière campagne électorale à « rediriger une partie importante des sommes consacrées au réseau routier vers le transport en commun »<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> Équiterre se solidarise ici avec la Déclaration pour la mobilité durable, dont il est signataire avec 32 autres organismes à travers le Québec. *Investir dans le transport en commun : Déclaration pour la mobilité durable*. 24 mai 2013. Cette Déclaration a été signée par une trentaine d'organisations, dont l'Union des municipalités du Québec (UMQ), l'Ordre des architectes du Québec (OAQ), le Réseau des ingénieurs du Québec (RéseauIQ), l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec (TRANSIT), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

<sup>27</sup> Équiterre se rallie ici aux recommandations proposées par TRANSIT dans son mémoire dans le cadre des consultations sur la Politique de mobilité durable, *ibid.*, p.21

<sup>28</sup> *ibid.*, p.15

<sup>29</sup> Le Devoir, « Plan de transport en commun du PQ – Priorité à la ligne bleue », 16 août 2012. Le Parti Québécois s'est engagé au rééquilibrage du principal fonds d'infrastructure, le FORT, en dirigeant « une partie importante des sommes du réseau routier vers le transport en commun (...) De 15 %, la part du transport en commun pourrait passer à « 25, 30, 35 % »



Équiterre déplore le fait que ce rééquilibrage, dans les faits, ne se soit pas produit dans la nouvelle mouture du PQI<sup>30</sup> élaboré par le nouveau gouvernement du Québec. Le présent gouvernement a pour l'instant choisi de faire perdurer le déséquilibre entre transport routier et transport collectif jusqu'en 2023.

Le nouveau PQI prévoit en effet investir 6,43 G\$ dans les infrastructures de transport collectif d'ici 2023, et également un montant de 22,41 G\$ pour le seul réseau routier, ce qui donne une moyenne de 22,9 % des investissements aux transports collectifs. La proportion s'avère plus importante en début de période, mais décline rapidement à moins de 20 % en cours de route, pour atteindre des montants anémiques pour les transports collectifs, inférieurs à la moyenne des investissements annuels au cours des dernières années.

Dans ce contexte, Équiterre ne s'explique pas comment le gouvernement du Québec pourra, selon les données du nouveau PQI, dépenser cette année et l'an prochain 1,4 milliard de dollars aux fins du développement routier et autoroutier<sup>31</sup>, alors que les besoins en matière de réfection des infrastructures routières, de même que de consolidation et de développement des transports collectifs sont criants. Équiterre ne peut s'empêcher d'y voir la poursuite d'une vision de développement routier sauvage qui est celle du gouvernement du Québec depuis près d'une décennie.

D'ici 2021, pour la seule région métropolitaine de Montréal, les besoins prioritaires de maintien et de développement des transports collectifs identifiés par la Communauté métropolitaine de Montréal sont de 14,5 G\$ pour les transports collectifs. Québec, principal contributeur de cette somme, est bien loin de répondre aux demandes déjà identifiées et priorisées dans le PMAD.

Afin de soutenir le développement de l'offre de services de transports collectifs et actifs partout sur le territoire, Équiterre propose finalement la bonification et la reconduction de deux programmes gouvernementaux, à savoir le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) et le Programme d'aide aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA). Ce dernier programme soutient les efforts du gouvernement dans la promotion des transports en commun et permet la poursuite du travail de

---

<sup>30</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor. 2013. *Plan québécois des infrastructures 2013-2023*. p.33

<sup>31</sup> Ministère des Transports du Québec, Investissements routiers 2013-2015.

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle\\_presse/2013/Investissements%20routiers%202013-2015/Investissements\\_vue%20d'ensemble.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle_presse/2013/Investissements%20routiers%202013-2015/Investissements_vue%20d'ensemble.pdf)

sensibilisation auprès de la population sur les alternatives à l'autosolo. Ces deux programmes, mis en place par la dernière Politique québécoise du transport collectif, ont fait la preuve de leur pertinence et de leur succès au cours des années.

**Recommandation 6 – Équiterre recommande la bonification et la reconduction du PAGASTC et du PAGMTAA.**

La poursuite de ces programmes, de même que le développement de l'offre de service de transports collectifs à travers le Québec, nécessitera de nouvelles sources de financement pour le gouvernement du Québec comme pour les municipalités. Équiterre propose ainsi trois recommandations à cet égard :

**Recommandation 7 – Équiterre propose que soient quintuplés d'ici 2015 les revenus du Fonds vert à même une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures et/ou de la vente de crédits d'émissions dans le cadre du nouveau marché du carbone en vigueur depuis le début de l'année. Équiterre souhaite également que les 2/3 des sommes affectées au Fonds vert soient dédiées à l'augmentation de l'offre de transport collectif sur le territoire<sup>32</sup>.**

**Recommandation 8 — Afin de soutenir financièrement la part des municipalités dans le développement des infrastructures et des services de transport collectifs, Équiterre recommande de mettre en place une série de mesures telles l'installation de péages, une hausse des droits d'immatriculation et des frais pour les stationnements, une contribution du secteur privé de même qu'une hausse de la taxe régionale sur l'essence.**

**Recommandation 9 — Équiterre propose finalement que le gouvernement et les municipalités priorisent les transports collectifs dans les enveloppes d'infrastructures du gouvernement fédéral et travaillent à l'élaboration d'un cadre stratégique fédéral de financement des transports collectifs.**

### **Mettre fin au « deux poids, deux mesures » entre les transports routiers et collectifs ?**

Tout comme son partenaire, Vivre en Ville, Équiterre s'interroge sur la pratique du « deux poids, deux mesures » entretenues au Québec en matière de financement des infrastructures et des services de transport. Ainsi, les programmes gouvernementaux actuels financent à 100 % le développement du réseau routier supérieur, bien souvent utilisé comme desserte locale en couronne, et/ou comme voie d'accès rapide vers les lieux de travail pour

---

<sup>32</sup> Transit. juin 2013. Mémoire présenté dans le cadre des consultations sur la Politique de mobilité durable, p.21

des déplacements pendulaires sur des distances relativement courtes. Par contre, le gouvernement du Québec ne finance la plupart du temps que 50 % des dépenses d'immobilisation en équipements de transports collectifs (par exemple, des autobus), l'autre partie devant être prélevée à même les budgets des municipalités. Il est possible que dans ces conditions, plusieurs municipalités favorisent le développement autoroutier qu'ils peuvent obtenir « gratuitement » au détriment de services de transports collectifs dont ils doivent assurer une grande partie des coûts (le financement du service étant le plus souvent à leur charge dans les centres urbains).

**Recommandation 10 — Équiterre recommande que soit revu, de manière intégrée, le partage des responsabilités entre le gouvernement du Québec et les municipalités en matière de transport routier et collectif.**

## Électrification des transports, normes pour les carburants et les véhicules, et autopartage

Équiterre souhaite également partager certaines réflexions et recommandations sur cinq enjeux distincts : l'électrification des transports, l'opportunité d'une norme sur la teneur en carbone des carburants, l'amélioration des normes d'émissions pour les véhicules individuels, les taxis et l'autopartage.

### Électrification des transports

Pour Équiterre, l'électrification des transports devrait constituer l'une des priorités du gouvernement du Québec en matière de transport, et ce pour plusieurs raisons. La première tient à la part du déficit commercial du Québec qui est attribuable à nos achats de pétrole qui, selon les variations des prix du baril de pétrole, se situe autour de 12 à 13 milliards \$ par année<sup>33</sup>. Ensuite, le mode de propulsion électrique est de 3 à 4 fois plus efficace que ne l'est le moteur à combustion interne, générant ainsi d'importantes économies d'énergie. Finalement, l'électrification constitue un autre outil qui permettra au Québec de réduire ses émissions de GES.

---

<sup>33</sup> Équiterre. 2009. *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*. 65p. <http://www.equiterre.org/publication/pour-un-quebec-libere-du-petrole-en-2030-2009>

Pour Équiterre, les efforts d'électrification des transports, au Québec comme ailleurs, apparaissent bienvenus, importants, mais non suffisants pour permettre l'atteinte des objectifs gouvernementaux de réduction de la consommation d'essence et de diminution des émissions de GES.

L'actuelle politique d'électrification des transports fixe à 25 % la vente annuelle de véhicules électriques légers pour passagers sur le marché québécois en 2020<sup>34</sup>, donc environ 20 000 voitures. Or, même si le Québec est rapidement devenu le leader canadien en matière d'achat de véhicules électriques, représentant près de 50 % des ventes, tant que le coût de ce véhicule demeurera beaucoup plus élevé que le véhicule non électrique, il faudra soutenir les incitatifs mis en place à l'achat de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Avec environ 1 500 véhicules électriques ou hybrides « branchables » vendus l'an dernier, nous sommes encore loin du compte.

À ce rythme, il faudra sans doute de très nombreuses années avant que l'ensemble du parc de véhicules québécois soit entièrement électrique. Pour Équiterre, l'électrification des transports est une mesure à long terme, de nature à procurer de grands bénéfices environnementaux et économiques, et dont il faut poursuivre le déploiement dès maintenant. Équiterre estime également, tout comme l'Alliance SWITCH dont il fait partie<sup>35</sup>, que l'électrification des transports représente un créneau industriel de pointe pour le Québec, dans le contexte de l'accélération du passage vers une économie verte.

D'autre part, Équiterre estime qu'au-delà du parc automobile québécois, certains segments de marché, comme les transports collectifs, doivent faire l'objet d'une attention particulière. Équiterre reconnaît que l'acquisition de véhicules électriques ou diesels-électriques (souvent des autobus) par les sociétés de transport nécessite des investissements encore difficilement récupérables par la seule économie d'essence que leur utilisation génère. Des programmes d'aide pourraient être bonifiés pour conversion dans l'industrie du taxi et autopartage et pour les autres flottes de véhicules. D'autre part, Équiterre estime que la nouvelle Politique devrait se donner des objectifs ambitieux et à court terme de conversion des flottes d'autobus des sociétés de transport, ainsi que du parc automobile du gouvernement, vers des véhicules hybrides ou encore tout électriques. L'exemplarité de l'État doit aller plus loin aujourd'hui que l'achat de quelques véhicules de démonstration.

---

<sup>34</sup> Gouvernement du Québec. 2011. *Québec roule à la puissance verte ! Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*, p.8

<sup>35</sup> SWITCH. mars 2013. *L'économie que nous voulons : proposition de positionnement de l'économie québécoise dans un monde en transition*, p.35

La STM a annoncé dans son Plan stratégique 2020 qu'elle se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques à partir de 2025. Elle envisage d'augmenter l'achalandage de 40 % et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020 (il y a eu 405 millions en 2011). Dans un premier temps (2012-2017), elle incorporera des autobus hybrides. Dans un deuxième temps (2016-2020), elle intégrera au réseau des véhicules tout électriques comme les trolleybus, les bus alimentés par « biberonnage » et les tramways. Il faut passer de la parole aux actes et financer ce type de plan.

Le gouvernement du Québec doit par contre être bien conscient des défis que pose l'électrification des transports en commun, notamment au niveau technique et financier.

Bien que les technologies électriques aient atteint un niveau de maturité dans le cas des tramways et trolleybus, ce n'est pas encore le cas au niveau de l'autobus. Le Québec pose un défi supplémentaire à l'alimentation par batterie de par son climat nordique. Équiterre recommande ainsi de s'assurer que le projet du Consortium Bus Électrique ait les ressources nécessaires afin de mener à bien le développement d'un autobus électrique québécois.

D'autre part, malgré les économies importantes de carburants que procure le transport électrifié, des coûts importants sont à prévoir au niveau de l'achat du matériel roulant ainsi que de l'ensemble des infrastructures et opérations des sociétés de transport en commun (formation du personnel, modification des garages, installation des systèmes d'alimentation électrique, etc.). Les sociétés de transport en commun estiment que ces coûts sont de l'ordre de 5 milliards de \$<sup>36</sup>. Évidemment, toute somme nécessaire à l'électrification ne peut provenir des budgets déjà insuffisants des sociétés de transports et devra faire l'objet de financement supplémentaire tant de la part du gouvernement du Québec que du fédéral.

**Recommandation 11 — Équiterre recommande la poursuite et la bonification du Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques.**

---

<sup>36</sup> Mémoire de l'AVT, " Plan d'orientations stratégiques - ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE SURFACE SUR PNEUMATIQUE", déposé de le cadre des consultations sur le Plan de mobilité durable du gouvernement du Québec, juin 2013, p. 35.

Recommandation 12 — Équiterre recommande de s'assurer que le projet du Consortium Bus Électrique ait les ressources nécessaires afin de mener à bien le développement d'un autobus électrique québécois.

Recommandation 13 — Équiterre recommande au gouvernement de fixer des objectifs ambitieux de conversion des flottes d'autobus des sociétés de transport et du parc de véhicules du gouvernement vers des véhicules hybrides ou tout électriques.

Recommandation 14 — Équiterre recommande également la mise en place d'un programme de soutien financier dédié aux sociétés de transports qui font l'acquisition d'autobus ou d'autres modes de transports collectifs électriques ou hybrides, à la fois pour l'achat de matériel roulant et pour les frais d'exploitation et d'entretien.

## Norme sur la teneur en carbone des carburants

Dans la foulée de l'adoption par la Californie d'une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC - *Low-Carbon Fuel Standard*), Équiterre rendait public en 2009 un document d'analyse portant sur l'à-propos d'adopter une telle norme pour le Québec<sup>37</sup>. Équiterre se montrait alors favorable à l'adoption d'une NTCC, mais sous certaines conditions.

D'entrée de jeu, Équiterre se montrait d'avis que la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports passe avant tout par un ensemble de mesures visant à changer en profondeur les pratiques d'aménagement du territoire, à optimiser les modes de déplacement des personnes et des biens, et à augmenter l'efficacité énergétique des véhicules. À cet égard, une norme sur le contenu en carbone des carburants ne constitue qu'une mesure d'appoint visant à rendre plus performants et moins polluants les systèmes de transport conventionnels.

---

<sup>37</sup> Vers des carburants moins polluants : proposition d'encadrement d'une norme québécoise sur la teneur en carbone des carburants - [http://www.equiterre.org/sites/fichiers/DOC\\_NTCC\\_AOUT\\_09.pdf](http://www.equiterre.org/sites/fichiers/DOC_NTCC_AOUT_09.pdf)

Entre autres recommandations, Équiterre soulignait que les carburants fossiles de sources non conventionnelles, à l’instar de la norme californienne, ne devraient pas être inclus dans le mélange standard de carburants pour lequel une intensité carbone est fixée, mais avoir leur propre intensité carbone.

Équiterre était également d’avis que l’éthanol-maïs et l’ensemble des biocarburants de première génération, dont la production entraîne des effets environnementaux et socio-économiques inacceptables — notamment la déforestation et le détournement de cultures alimentaires et vivrières — doivent être exclus de facto des carburants de remplacement qu’il serait permis de mettre en marché au Québec dans le cadre d’une NTCC. Équiterre était aussi d’avis qu’avant la mise en œuvre de toute norme sur la teneur en carbone des carburants, le gouvernement du Québec devra réaliser une évaluation des impacts environnementaux et socioéconomiques. Cette analyse devra notamment comprendre les impacts de la combustion des carburants de remplacement sur la qualité de l’air et la santé des populations exposées, de même que les impacts sur la qualité de l’eau et des écosystèmes terrestres liés à leur production.

Équiterre proposait finalement que le gouvernement du Québec se dote d’une politique d’achat de carburants qui interdit l’approvisionnement en carburants fossiles de sources non conventionnelles et à haute teneur en carbone.

**Recommandation 15 — Équiterre resoumet au gouvernement les mêmes recommandations que celles qu’il déposait en 2009, dans son document « Vers des carburants moins polluants : proposition d’encadrement d’une norme québécoise sur la teneur en carbone des carburants ».**

## Nouvelles normes sur l’efficacité énergétique des voitures

Au milieu des années 2000, le Québec a été très actif sur la scène nord-américaine pour promouvoir les nouvelles normes d’émissions pour les véhicules adoptées par la Californie. Ces normes étaient à l’époque fortement critiquées par les constructeurs automobiles et le gouvernement fédéral américain. Sans le travail d’arrache-pied d’États fédérés comme la Californie et le Québec (qui avait adopté très rapidement son *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles*), les normes californiennes, les plus avancées en Amérique du Nord, ne seraient probablement pas devenues aussi rapidement la norme s’appliquant aujourd’hui à

l'ensemble du continent. De l'avis des experts, l'adoption de cette norme a diminué de façon très significative la consommation relative de pétrole du parc automobile.

Comme le souligne le document d'orientation, cette norme doit être révisée pour les véhicules-modèles 2016. Ce travail de révision doit commencer dès maintenant. Équiterre est d'avis que le Québec devrait, sans attendre une éventuelle direction des gouvernements fédéraux canadiens et américains, entreprendre ce travail auprès de ses partenaires nord-américains comme la Californie, avec lesquels il a développé de fortes relations de travail dans ce type de dossier.

**Recommandation 16 — Équiterre souhaite non seulement que de nouvelles normes d'émissions pour les véhicules soient édictées à partir de 2016 pour les nouveaux véhicules, mais qu'elles imposent des gains d'efficacité encore plus importants de la part des constructeurs et amène des changements dans l'offre de véhicules (soit la diminution de camions légers).**

## L'importance de promouvoir l'autopartage

Équiterre fait depuis longtemps la promotion de l'autopartage comme partie intégrante du « cocktail transport ». Cette formule, qui permet à l'utilisateur d'utiliser une voiture pendant les périodes pour lesquelles il en a besoin, contribue à réduire le nombre d'automobiles sur les routes et le taux de motorisation des ménages, et se révèle être une solution économique, écologique et pratique qui offre à ses membres les avantages de la voiture en éliminant les inconvénients liés à sa possession.

Équiterre est favorable à l'inclusion de l'autopartage dans la nouvelle Politique de mobilité durable.

**Recommandation 17 — Équiterre recommande ainsi que la Politique valorise le rôle joué par l'atteinte des objectifs gouvernementaux, reconnaisse l'autopartage comme un transport collectif et considère ses usagers, à des fins fiscales, comme des utilisateurs de transports collectifs.**



## Conclusion

Équiterre réclame une meilleure cohérence des politiques de l'État en matière d'aménagement du territoire et de transports de même que l'augmentation des investissements dans les transports collectifs, en identifiant des sources de financement recueillant un fort consensus social.

Équiterre est d'avis que sans financement adéquat pour la consolidation et le développement des transports collectifs, toute *Politique de mobilité durable*, si bien libellée soit-elle, est condamnée à l'impuissance. Au-delà d'un constat et d'une vision d'ensemble qui nous apparaissent justes et appropriés, et après des décennies de sous-financement des transports collectifs, Équiterre considère que le sérieux du gouvernement du Québec quant à la mise en œuvre de cette Politique dépendra de l'ampleur des financements additionnels qui lui sera accordée. De plus, le partage des responsabilités entre le gouvernement du Québec et les municipalités en matière de transport routier et collectif doit être mieux intégré.

Dans le passage vers une économie verte, l'électrification des transports représente un créneau industriel de pointe pour le Québec. De plus, des normes sur la teneur en carbone pour les carburants, de même que sur l'efficacité énergétique des véhicules doivent être mises en place. Une meilleure reconnaissance de l'autopartage est souhaitable. Si le gouvernement souhaite toujours réduire notre consommation de pétrole de 30 % d'ici 2020 et de 60 % d'ici 2030, ce sont des éléments essentiels sur lesquels il doit agir.