



Briser le statu quo en matière de financement de la mobilité pour relever les défis du 21^e siècle

Remis dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité

Octobre 2019

équiterre


VIVRE EN VILLE

ÉQUITERRE

Avec 140 000 sympathisants, 27 000 membres, 200 bénévoles et 50 employés, Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent et le plus important au Québec.

Par ses projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche et d'accompagnement, Équiterre mobilise des citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et des élus afin d'influencer les politiques publiques des gouvernements.

Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables.

Depuis sa création en 1993, Équiterre mène des projets sur des enjeux fondamentaux tels l'alimentation, l'agriculture, le transport, le bâtiment, la consommation et la lutte aux changements climatiques.

VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

COORDINATION ET RÉDACTION DU MÉMOIRE

Jessie Pelchat – Équiterre, chercheure sénior – choix collectifs en transport
Samuel Pagé-Plouffe – Vivre en Ville, conseiller – affaires publiques
Christian Savard – Vivre en Ville, directeur général

Table des matières

LISTE DES RECOMMANDATIONS	5
UN CHANTIER ESSENTIEL	8
Un nouveau paradigme en matière de mobilité au Québec	8
L'urgence d'agir pour se libérer de la dépendance à l'automobile	9
La domination croissante de l'automobile	9
Cinq raisons de renverser la tendance du tout à l'auto	10
UN FINANCEMENT ET DES MESURES FISCALES À LA HAUTEUR DES BESOINS	12
Doubler l'offre de transport collectif d'ici 2030	12
Diriger la majorité des investissements vers la mobilité durable	13
Renforcer le soutien à l'exploitation	14
Identifier les mesures fiscales les plus porteuses en matière de mobilité durable	14
Atteindre les objectifs de financement, peu importe le choix des sources	15
Des mesures fiscales à explorer	15
Des quartiers favorables à la mobilité durable	17
METTRE FIN AU <i>DEUX POIDS, DEUX MESURES</i> DANS LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT	18
Un partage inégal des responsabilités et des coûts de transport	18
Cesser l'augmentation de la capacité routière pour le navettage	19
Mettre un frein au resquillage du réseau routier supérieur	19
RÉUSSIR L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS	21
Un cadre réglementaire actualisé	21
Instaurer une contribution à l'électrification pour les véhicules passagers polluants	22
Accélérer l'électrification et inverser l'augmentation des VUS	22
Électrification des véhicules lourds : un positionnement stratégique pour le Québec	23
Le transport scolaire : un fruit mûr pour l'électrification	24
LA MOBILITÉ DURABLE, UNE PRIORITÉ D'ÉTAT	26
Un leadership gouvernemental à assumer	26
Mobiliser tous les Québécois	26
RÉFÉRENCES	28

Liste des recommandations

Recommandation 1

Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.

Recommandation 2

Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90 %.

Recommandation 3

Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :

- ◆ Dès 2021, atteindre un ratio réel de 50 % des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs,¹
- ◆ D'ici 2030, consacrer plus des deux tiers des investissements en transport terrestre aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.

Recommandation 4

Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.

Recommandation 5

Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes incluant, par exemples péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, bonus-malus, taxe kilométrique, etc.

Recommandation 6

Financer la création d'écoquartiers et la consolidation urbaine partout au Québec en créant un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD).

¹ Cet investissement doit se conjuguer à une priorité à l'entretien et à la sécurisation des routes. Compte tenu de l'état des infrastructures, il faut tendre vers 100% des investissements dans le réseaux routier qui s'orientent en maintien des actifs. Le PQI 2019-2029 prévoit 4,4 milliards \$ en augmentation de la capacité routière, alors que le PQI 2017-2027 prévoyait 2,2 milliards \$ sur 10 ans, une hausse de 94%.

Recommandation 7

Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.

Recommandation 8

Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes.

Recommandation 9

Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.

Recommandation 10

Freiner le resquillage du réseau routier supérieur notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit, incluant les promoteurs, les municipalités et les navetteurs :

- ◆ Imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre;
- ◆ Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur;
- ◆ Favoriser l'intermodalité en transport des marchandises en assurant des règles du jeu équitables pour tous les modes, en tenant notamment compte des externalités.

Recommandation 11

Bonifier la *Loi sur les véhicules zéro-émissions* pour que 100 % des véhicules passagers neufs vendus en 2030 soient zéro-émissions

Recommandation 12

Mettre en place un système autofinancé de redevance-remise afin de remplacer les modalités actuelles du programme Roulez vert.

Recommandation 13

Appuyer l'électrification des véhicules lourds notamment par des programmes de développement économique.

Recommandation 14

Éliminer, d'ici 2025, les allocations aux hydrocarbures pour les autobus scolaires électriques et la subvention à l'achat grâce notamment aux économies réalisées.

Recommandation 15

Prioriser les transports collectifs et les flottes de mobilité partagées dans les efforts financiers consentis par l'État pour financer l'électrification des transports.

Recommandation 16

Faire en sorte que le soutien gouvernemental à la mobilité durable ait un effet aussi décisif sur son développement que l'a été, dans les dernières décennies, le financement gouvernemental du réseau routier supérieur.

Recommandation 17

Mobiliser la société civile et les citoyens de toutes les régions du Québec en faveur de la mobilité durable en y consacrant des ressources financières suffisantes.

Un chantier essentiel

Les tendances des dernières décennies en transport ont de lourdes conséquences sur l'économie et les finances, l'environnement et la santé publique. Le gouvernement du Québec le reconnaît d'ailleurs à plusieurs reprises dans sa Politique de mobilité durable (Québec. MTMDET, 2018a).

Dans le cadre d'intervention en transport collectif urbain, la Politique de mobilité durable (PMD) affirme que « des priorités devront être établies, notamment à l'égard de l'augmentation de la capacité routière, qui fragilise davantage les finances publiques tout en contribuant de façon importante à l'accroissement de la congestion, de la motorisation des ménages et des émissions de GES » (Québec. MTMDET, 2018b).

L'impératif est double. Au fardeau financier grandissant associé au développement et à l'entretien des réseaux s'ajoute en effet l'érosion annoncée et incontournable et des revenus de taxe sur l'essence (Québec. MTQ, 2019). La taxe sur l'essence, qui constitue à ce jour la principale source de revenus du gouvernement du Québec dédié aux réseaux de transport terrestre, stagne depuis quelques années en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (Québec. MFQ, 2019). C'est 2,3 milliards de dollars dédiés à la mobilité qu'il faudra remplacer en raison de l'électrification des transports. À l'international, plusieurs juridictions font face au même défi (van Dender. OCDE, 2019).

Le chantier lancé par le gouvernement du Québec constitue donc un exercice essentiel afin d'assurer la transition vers un financement pérenne et prévisible des réseaux de transports, qui requièrent par ailleurs des investissements supplémentaires, notamment en matière de maintien des actifs et de développement d'alternatives de transport durable. Équiterre et Vivre en Ville tiennent d'ailleurs à féliciter le gouvernement pour la tenue de ce chantier.

Un nouveau paradigme en matière de mobilité au Québec

Il apparaît donc essentiel de changer de paradigme en ce qui a trait tant à la planification que le financement de la mobilité. C'est précisément ce que préconise l'approche adoptée dans la PMD qui propose un changement de paradigme en transport, misant davantage sur la gestion de la demande de déplacements, et donc sur les changements de comportements. Elle comporte trois étapes qui devraient être priorisées comme suit :

RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité. (Québec. MTMDET, 2018a)

Rappelons d'ailleurs que le mandat du Chantier sur le financement de la mobilité ne se limite pas à assurer des revenus financiers suffisants pour répondre aux besoins identifiés, mais aussi à « créer des outils économiques de gestion de la demande » (Québec. MTQ, 2019). Ces outils devront donc contribuer à d'autres objectifs, comme la réduction des GES et des coûts liés à la congestion en plus de contribuer à la prospérité des Québécois.

L'urgence d'agir pour se libérer de la dépendance à l'automobile

Le transport des personnes au Québec se caractérise par la place prépondérante de l'automobile comme mode de déplacement. Phénomène à la fois culturel et utilitaire, la popularité de l'automobile est renforcée par de réels besoins de déplacement, dans un contexte où les alternatives sont souvent moins performantes ou carrément inexistantes.

La domination croissante de l'automobile

À chaque enquête, sondage ou recensement, la vérité sur les transports au Québec s'expose clairement : la dépendance à l'automobile est en croissance. De plus en plus motorisés, les Québécois parcourent chaque année davantage de kilomètres dans des véhicules de plus en plus gros.

Entre 1990 et 2017, le parc de véhicules de promenade de la province (automobiles et camions légers) a augmenté de 63,5 %, soit plus de trois fois plus vite que la population. En 2017, le parc était constitué à 39 % de camions légers (VUS, camionnettes et fourgonnettes), alors que ces derniers ne formaient que 15 % du parc en 1990 (Whitmore et Pineau, 2018 ; SAAQ, 2002). Il s'est d'ailleurs vendu en 2015 plus de camions légers que de voitures.

Cette croissance constante du parc automobile a participé à l'augmentation de 22 % du nombre de kilomètres parcourus des véhicules passagers entre les années 1990 et 2016, qui sont passés de 58 milliards de kilomètres (km) à 71 milliards de km.

Cinq raisons de renverser la tendance du tout à l'auto

Nombreux sont les motifs de renverser la dépendance croissante à l'automobile, que ce soit pour des raisons environnementales, économiques ou de santé.

Réduire le coût des infrastructures et la dispersion des investissements publics

Les dépenses dans le réseau routier supérieur, sous responsabilité de l'État, ont explosé ces dernières années au Québec, dépassant les trois milliards de dollars par an en 2011. Plus de la moitié de ce budget fut consacré à l'augmentation de la capacité routière (Québec. MTQ, 2012). Le coût des infrastructures routières pour l'État se maintient autour de 2,5 milliards chaque année depuis 2014 (Québec. MTMDET, 2017).

Étendre toujours plus le réseau routier, c'est aussi disperser les personnes et les activités qui iront s'établir à ses points d'accès. Cet étalement implique de desservir davantage de secteurs, avec des coûts qui s'imposent aux divers paliers de gouvernement : réseaux d'égout et d'aqueduc, collecte des matières résiduelles, services d'urgence, équipements de santé, réseau d'enseignement, équipements sportifs et culturels, etc.

Alléger les frais de transport et le poids de la congestion sur l'économie

La mobilité axée sur la voiture n'entraîne pas que des coûts collectifs, mais aussi des coûts individuels. Ainsi, la part du transport dans le budget des ménages est passée de 8,6 % en 1997 à 21,1 % en 2011 (Statistique Canada, 2011). La congestion croissante, elle, affecte les individus, mais aussi les entreprises, pour qui elle augmente nombre de frais, en plus de nuire dans certains cas à leur attractivité.

Protéger la santé de la population

Le Québec déplorait, en 2015, 361 décès de la route et près de 37 000 hospitalisations (SAAQ, 2016). La diminution des déplacements motorisés est le moyen le plus efficace de diminuer le nombre de collisions et d'améliorer le bilan routier (ASSSM, 2007).

Les transports motorisés contribuent également de manière significative à la pollution atmosphérique en émettant notamment des particules fines, des oxydes d'azote et d'autres contaminants. En milieu urbain, et parfois même au-delà, les transports contribuent aux épisodes de smog qui ont des impacts graves sur la santé des populations et provoquent une surmortalité. Le transport est aussi responsable, via le bruit de la circulation motorisée, de nombreux problèmes de santé physique et mentale (CIUSSS Capitale-Nationale, 2017).

Enfin, l'épidémie de sédentarité décrite par les experts et pouvoirs publics est fortement associée à la motorisation des déplacements de la population. Dans les quartiers construits à échelle humaine et bien desservis en transport collectif, il est plus facile d'atteindre les niveaux recommandés d'activité physique quotidienne. Ainsi, les usagers du transport en commun marchent en moyenne 2 500 pas par déplacement aller-retour, soit environ 25 % du total quotidien recommandé (Morency et collab., 2011).

Assurer l'équité

Une ville intermodale est aussi une ville qui permet à tous ses citoyens de participer à la communauté, quels que soient leurs capacités et leurs moyens de déplacement. Les personnes ayant des limitations fonctionnelles, certains ménages à faible revenu, les jeunes et les personnes âgées ne disposant pas ou plus du permis de conduire : plusieurs catégories de population dépendent, pour accéder aux activités du quotidien, de l'offre de transport collectif. Le vieillissement amorcé de la population rend cette préoccupation d'autant plus d'actualité.

Prendre nos responsabilités dans la lutte contre les changements climatiques

D'ici 2030, le Québec s'est engagé à réduire d'au moins 15 millions de tonnes équivalent CO₂ ses émissions de gaz à effet de serre. L'effort portera essentiellement sur le secteur des transports, où l'État mise sur une réduction de 45 % des émissions par rapport au niveau de 2012 (Québec. MDDELCC, 2015). Alors que plus de la moitié des émissions en transport sont liées au transport des personnes, les villes auront un rôle primordial à jouer dans la lutte contre les changements climatiques (Québec. MDDEP, 2012).

En matière de réduction des GES, le secteur des transports fait piètre figure comparativement aux autres secteurs de l'économie du Québec. Tandis que les émissions de GES totales ont diminué de 9,1 %, entre 1990 et 2016, celles du transport ont crû de 21,9 %. Cette hausse est due au sous-secteur du transport routier, qui a vu ses émissions croître de 52,3 % depuis 1990. Cette croissance est notamment attribuable à la hausse du nombre de camions légers dans le parc automobile et l'augmentation du transport de marchandises par véhicules lourds, dont les émissions de GES ont crû de 125 % et de 172 % respectivement.

Bien que l'efficacité énergétique des véhicules se soit améliorée, elle n'a pas été suffisante pour compenser l'augmentation des émissions causées par le changement de la composition du parc automobile. En effet, le parc automobile du Québec est maintenant constitué à 36 % de camions légers (VUS, camionnettes et fourgonnettes), alors que ces derniers ne formaient que 15 % du parc en 1990. Depuis 2015, il se vend au Québec plus de camions légers que de voitures, et cette tendance s'alourdit d'année en année (Whitmore et Pineau, 2018).

Un financement et des mesures fiscales à la hauteur des besoins

Le transport en commun souffre d'un déficit de financement historique depuis le désengagement de l'État lors de la réforme Ryan (Vivre en Ville, 2013a). Dans toutes les agglomérations importantes du Québec, ce sous-financement a freiné le développement des réseaux structurants de transport en commun, au profit de l'étalement urbain et, surtout, au détriment de la qualité de vie de la population. Alors que les développements autoroutiers se sont multipliés, le métro, les réseaux de bus à haut niveau de service et même les réseaux intermédiaires semblent, depuis quelques décennies, sur une voie de garage.

Les besoins financiers en transport collectif partout sur le territoire québécois sont bien documentés. À titre d'exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal prévoit une croissance annuelle des contributions municipales de 8,3 % (CMM, 2019). Alors que le prix des énergies fossiles comme l'essence est appelé à croître, il est impératif d'offrir des alternatives à l'automobile, et ce, dans toutes les régions du Québec.

Rappelons d'ailleurs que selon une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et réalisée 2010 : « le transport en commun génère aussi un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec. »

Doubler l'offre de transport collectif d'ici 2030

Pour augmenter la part modale du transport collectif à la hauteur des cibles visées, il faut, au minimum, prévoir de doubler l'offre de transport en commun. Cela ne pourra se faire sans une solution durable de financement et, à plus forte raison, sans le retour des paliers supérieurs de gouvernement dans ce champ.

La PMD prévoit une augmentation de l'offre de transport collectif de 5 % par année, alors que doubler l'offre nécessiterait une augmentation annuelle 7,2 %. Il s'agirait d'un défi mobilisant pour la prochaine décennie !

Recommandation 1

Doubler d'ici 2030 l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.

Le soutien au développement ne cependant doit pas faire oublier le nécessaire maintien des actifs, actuellement moins bien soutenu que l'augmentation de l'offre (Vivre en Ville, 2013a).

Recommandation 2

Bonifier le financement gouvernemental au maintien des actifs en transport collectif pour atteindre un taux de financement d'au moins 90 %.

Diriger la majorité des investissements vers la mobilité durable

Après des décennies de sous-investissement, les besoins sont colossaux, d'une part, pour maintenir les actifs des réseaux de transport collectif et d'autre part, pour développer davantage l'offre de service.

TRANSIT, L'ALLIANCE POUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU QUÉBEC

Vivre en Ville et Équiterre sont membres de l'alliance TRANSIT qui regroupe depuis 2011 plus de cinquante organismes de la société civile et fait la promotion d'un financement rehaussé des transports collectifs. L'objectif de TRANSIT est de permettre les développements de services attendus, au bénéfice du plus grand nombre de citoyens.

En matière de soutien financier au transport collectif, Vivre en Ville et Équiterre appuie les recommandations portées par TRANSIT.

Pour que les investissements en transport collectif permettent un renversement de tendance en matière de mobilité, il faut toutefois demeurer vigilants sur l'autre côté des dépenses en transport : celles dans le réseau routier supérieur.

L'augmentation continue de sa capacité compromet en effet les objectifs d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs. Il ne s'agit donc pas seulement de soutenir le développement du transport collectif en augmentant les budgets en transports : il faut surtout rééquilibrer la balance en dirigeant la majorité des investissements vers la mobilité durable.

Le gouvernement s'est d'ailleurs engagé à viser un ratio de 50/50 entre les investissements pour les routes et ceux pour les transports collectifs.

Recommandation 3

Rééquilibrer les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :

- Dès 2021, atteindre un ratio réel de 50 % des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs,²
- D'ici 2030, consacrer plus des deux tiers des investissements en transport terrestre aux transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario.

Il va sans dire qu'il sera nécessaire de continuer de dédier les 2/3 des revenus du marché du carbone aux transports, tel que prévu dans la loi (Québec. CGFV, 2018).

Renforcer le soutien à l'exploitation

L'augmentation des investissements des paliers supérieurs de gouvernement dans les immobilisations en transport collectif, que ce soit pour maintenir les actifs ou pour développer les réseaux, est une absolue nécessité pour prendre le virage de la mobilité durable. Il faut toutefois tenir compte des besoins en exploitation, qui augmentent évidemment à mesure que l'offre de service se développe.

Ce sont actuellement les municipalités qui assument l'essentiel des coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif, via le financement direct et la tarification. C'est donc dire que pour une municipalité, développer le transport collectif représente à long terme des coûts récurrents – sans même parler du nécessaire maintien des actifs en fin de durée de vie, actuellement moins bien soutenu par les paliers supérieurs de gouvernement que son développement. Alors que les réseaux de transport collectif offrent un service essentiel, notamment à des catégories de population défavorisées ou vivant des contraintes de mobilité, il n'est pas légitime que ces coûts reposent sur les seuls citoyens d'une municipalité, sans soutien des paliers supérieurs de gouvernement.

Le virage du Québec vers la mobilité durable passe par un meilleur soutien à l'exploitation des réseaux de transport collectif.

Recommandation 4

Augmenter le soutien de l'État à l'exploitation des réseaux de transport collectif.

Identifier les mesures fiscales les plus porteuses en matière de mobilité durable

Les mesures fiscales et économiques, outre qu'elles constituent des sources potentielles de financement pour les mesures alternatives de transport et d'aménagement, sont aussi des

² Cet investissement doit se conjuguer à une priorité à l'entretien et à la sécurisation des routes. Compte tenu de l'état des infrastructures, il faut tendre vers 100% des investissements dans le réseaux routier qui s'orientent en maintien des actifs. Le PQI 2019-2029 prévoit 4,4 milliards \$ en augmentation de la capacité routière, alors que le PQI 2017-2027 prévoyait 2,2 milliards \$ sur 10 ans, une hausse de 94%.

moyens de mieux refléter l'ensemble des coûts reliés aux déplacements motorisés pour l'ensemble de la société.

Atteindre les objectifs de financement, peu importe le choix des sources

Rappelons d'entrée de jeu que l'important est d'investir dans la mobilité durable, peu importe l'origine des sources de financement. Les réseaux de transport collectif sont un actif pour l'ensemble de la société québécoise et leur développement aura des retombées positives dans de nombreux domaines. D'ailleurs, entre 2003 et 2016, les budgets consacrés au réseau routier ont été plusieurs fois multipliés en quelques années, sans qu'il soit nécessaire à l'État de chercher d'autres sources de financement que la taxe sur l'essence.

À court terme, l'innovation fiscale n'est donc pas un prérequis au développement du transport collectif. Bien que l'érosion des revenus de taxes s'accroisse rapidement à moyen terme, il apparaîtrait responsable de hausser annuellement le taux de la taxe sur l'essence, à tout le moins pour suivre le rythme de l'inflation ou de la croissance des dépenses, et ce, dès l'an prochain.

Des mesures fiscales à explorer

Plusieurs mesures fiscales, favorables à la mobilité durable via un double effet positif de revenus financiers et d'internalisation des coûts de transport, sont néanmoins à explorer.

TAXE SUR LE STATIONNEMENT COMMERCIAL

Depuis 2010, la Ville de Montréal applique une taxe foncière sur les parcs de stationnement situés au centre-ville (Ville de Montréal, 2010). De 5 \$ à 20 \$ par mètre carré, cette mesure équivaut à une taxe de 50 cents à deux dollars par jour par espace. Elle générerait en 2010 un revenu global de 20 millions de dollars par année, consacrés par la Ville au développement du transport collectif.

Considérant les quelque trois millions d'espaces de stationnement institutionnels et commerciaux existants au Québec (Bergeron, 2003), une taxe annuelle de 125 \$ par an par espace (soit 50 ¢ par jour ouvrable) permettrait de générer des revenus de 375 millions de dollars par année.

Notons qu'il est essentiel de s'assurer que, dans toutes les régions métropolitaines du Québec, la mesure soit implantée à l'échelle métropolitaine, afin d'éviter un effet non souhaité sur la vitalité économique des villes centres qui contribuerait à l'étalement urbain.

TARIFICATION ROUTIÈRE

Le rapport *Prochaine station, l'écofiscalité* (2018) récemment dévoilé par l'Alliance TRANSIT affirme que la tarification routière (ex: péage urbain) est la meilleure mesure afin d'internaliser les coûts sociaux et environnementaux associés aux réseaux de transports.

Le rapport s'articule autour de l'approche Réduire-Transférer-Améliorer et met de l'avant les cobénéfices liés aux mesures d'écofiscalité. Différents scénarios d'internalisation des externalités en transports sont présentés, incluant leurs impacts positifs en matière de réduction des GES et de la congestion.

Cette étude n'évoque pas les revenus obtenus des différents scénarios de tarification routière, mais il s'agit certainement d'une mesure à considérer sérieusement afin d'atteindre les différents objectifs visés par le chantier sur le financement de la mobilité. Dans son rapport sur les sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal, la CMM (2019) envisage d'instaurer une taxe kilométrique au cours des prochaines années.

En matière de soutien à la mobilité durable, tout doit être mis sur la table pour parvenir à un financement suffisant et récurrent. Il ne faut pas hésiter à simultanément mettre à profit des outils de financement traditionnels et performants, comme la taxe sur l'essence, et explorer de nouvelles sources.

Recommandation 5

Mettre en place un cocktail de fonds dédiés à la mobilité durable, pour le gouvernement du Québec et pour les villes incluant, par exemples péage, droits d'immatriculation, taxe sur le stationnement, contributions du secteur privé, taxes régionales sur l'essence, bonus-malus, taxe kilométrique, etc.

Des quartiers favorables à la mobilité durable

Le mode de développement urbain des dernières décennies axé sur l'automobile s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. Prendre le virage nécessaire pour développer des collectivités viables est toutefois plus complexe que de poursuivre le cours normal des affaires.

Les divers acteurs s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. Malheureusement, elle peut parfois s'avérer plus coûteuse, à court terme, qu'un développement excentré en *greenfield*.

Un soutien financier s'avère nécessaire pour rassembler les forces vives locales derrière les projets de consolidation et entamer ce virage.

Recommandation 6

Financer la création d'écoquartiers et la consolidation urbaine partout au Québec en créant un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD).

Mettre fin au *deux poids, deux mesures* dans le financement des réseaux de transport

Pour que la mobilité durable devienne la norme, il est incontournable de réussir à dénouer l'impasse créée par les règles de financement actuelles, biaisées en faveur du réseau routier supérieur. La mobilité durable, et en particulier le transport collectif, doivent devenir un choix économiquement viable pour les municipalités.

Un partage inégal des responsabilités et des coûts de transport

Depuis vingt ans, la responsabilité des transports au Québec se divise globalement en deux : d'un côté, la charge du réseau routier supérieur incombe à l'État et, de l'autre, la voirie locale et le transport en commun sont à la charge des municipalités. Issues de la réforme Ryan, ces règles de financement des transports ont des impacts majeurs sur le mode de développement urbain privilégié par les municipalités québécoises (Vivre en Ville, 2013a).

En effet, les villes ont le choix entre deux modes d'urbanisation :

- ◆ desservi par le réseau autoroutier, et entièrement financé par l'État,
- ◆ ou articulé avec le transport en commun, et dont elles devront assumer l'essentiel des dépenses d'exploitation, en plus de contribuer aux dépenses d'immobilisation.

Il prévaut ainsi, en matière de financement des transports, un système de « deux poids, deux mesures » qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu'elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel. Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et nuisent aux intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.

Le développement du territoire, tel qu'il se pratique dans ces conditions, n'est ni optimal ni soutenable à long terme. Il est donc urgent de revoir le partage en matière de financement des transports afin d'internaliser leurs coûts, de favoriser un développement du territoire intelligent qui permette l'optimisation des infrastructures et de reprendre la voie des collectivités viables, au bénéfice de tous. Il importe, pour cela, que la révision des règles de financement des réseaux de transport soit l'un des chantiers prioritaires de la Politique gouvernementale de mobilité durable.

Recommandation 7

Réviser les règles de financement des réseaux de transport pour mettre fin au deux poids deux mesures entre transports routiers et transports collectifs.

Cesser l'augmentation de la capacité routière pour le navettage

Au cours des prochaines années, il ne sera pas possible de développer massivement à la fois les réseaux routiers et les réseaux de transport collectif. C'est une question de priorité et d'énergie politique, une question d'utilisation de l'espace et de mode d'occupation du territoire, une question de financement disponible. C'est pourquoi Vivre en Ville et Équiterre proposent l'arrêt du développement de nouvelles infrastructures routières dans les grands centres urbains du Québec, au profit de la réfection des infrastructures routières existantes et de la consolidation et du développement des réseaux de transport collectif.

Recommandation 8

Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage, ce qui permettra de concentrer les ressources sur l'entretien des infrastructures existantes.

Recommandation 9

Mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en se dotant de critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.

Mettre un frein au resquillage du réseau routier supérieur

Le resquillage autoroutier persistera, sous une forme ou une autre, tant et aussi longtemps que l'ensemble des acteurs qui en tirent bénéfice n'auront pas été mis à contribution. Vivre en Ville et Équiterre invitent donc le gouvernement du Québec à entamer une réflexion concernant une nouvelle méthode de partage des coûts associés tant aux immobilisations qu'à l'entretien du réseau routier supérieur.

Mettre fin au deux poids deux mesures, c'est aussi obliger l'ensemble des acteurs concernés à lier leurs décisions en matière de localisation aux questions de mobilité. Cela peut se faire par la gouvernance, par la réglementation, par le partage des coûts et par la taxation.

Recommandation 10

Freiner le resquillage du réseau routier supérieur notamment en partageant le financement du réseau supérieur avec les acteurs qui en tirent profit, incluant les promoteurs, les municipalités et les navetteurs :

- Imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au fonds des réseaux de transport terrestre;
- Mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur;
- Favoriser l'intermodalité en transport des marchandises en assurant des règles du jeu équitables pour tous les modes, en tenant notamment compte des externalités.

Faire en sorte que les municipalités assument, au moins en partie, le coût des infrastructures de transport rendues nécessaires par leurs choix d'urbanisation. Il s'agit d'une condition indispensable pour que les décisions locales en matière d'aménagement et de voirie locale soutiennent les objectifs régionaux et nationaux.

Pour approfondir cette réflexion : Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Vivre en Ville (2013), coll. L'Index, 32 p.

Réussir l'électrification des transports

Un cadre réglementaire actualisé

Pour les véhicules passagers, la *Loi zéro émission* adoptée en 2018 vise à stimuler l'offre en véhicules zéro-émission (VZE) en exigeant des manufacturiers de fournir davantage de modèles aux consommateurs québécois. Toutefois, en tenant compte des projections de diminution des coûts de production des batteries et de l'engouement pour les véhicules électriques, cela fait en sorte que la norme actuelle n'est plus assez ambitieuse. La principale barrière reste la disponibilité des VZE en inventaire. Les Québécois sont prêts à faire le saut à l'électrique, encore faut-il que les véhicules soient disponibles.

Une analyse préliminaire effectuée par la firme Dunsky Expertise en Énergie estime qu'une bonification de la norme sur les VZE visant que les VZE représentent 100 % des ventes de véhicules de passagers neufs en 2030, permettrait d'améliorer la balance commerciale du Québec d'environ 750-850 M\$ (en dollars d'aujourd'hui) à l'horizon 2030, et d'environ 2 milliards à l'horizon 2050³. L'amélioration de la balance commerciale ne tient pas compte d'impacts économiques potentiels reliés à la fabrication de véhicules électriques ou de composantes au Québec plutôt qu'ailleurs.

À cela pourraient s'ajouter d'importantes retombées économiques, notamment l'augmentation des ventes d'électricité par Hydro-Québec et la stimulation de l'activité économique locale reliée à l'écosystème d'entreprises innovantes en transports du Québec. Ces impacts positifs s'accroîtront après 2030 compte tenu de l'accroissement rapide de la part des VZE dans la flotte québécoise et de la réduction des achats de pétrole qui en découleront.

Sachant que le nombre de véhicules en circulation ne cesse d'augmenter et que la part de véhicules énergivores (camions légers) est aussi en augmentation importante, le Québec doit accélérer la cadence dans l'électrification du transport de personnes et la bonification de cet outil est incontournable pour assurer une offre diversifiée et suffisante.

Recommandation 11

Bonifier la *Loi sur les véhicules zéro-émissions* pour que 100 % des véhicules passagers neufs vendus en 2030 soient zéro-émissions

³ Échange de courriel avec la firme Dunsky (2019)

Instaurer une contribution à l'électrification pour les véhicules passagers polluants

Incidatifs à l'électrification : des modalités à réviser

Les réductions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont malheureusement, jusqu'à présent, presque entièrement annulées par la part croissante qu'occupent les camions légers (VUS) dans le parc automobile.

Même si des mesures sont actuellement en vigueur, notamment un droit d'immatriculation additionnel pour les grosses cylindrées imposé par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), leur effet sur les comportements d'achat est négligeable.

De plus, en tenant compte de l'augmentation annuelle des ventes de véhicules électriques, les modalités du programme *Roulez vert*, présentement financé par le Fonds vert, devront être complètement revues, sans quoi il ne sera plus possible d'assumer la facture.

Même si le taux de croissance des véhicules électriques en circulation au Québec ralentit comparé à l'année 2018, tout porte à croire que le maintien d'une subvention de 8000 \$⁴ à l'achat d'un véhicule électrique neuf signifierait que d'ici moins de cinq ans, plus de la moitié du Fonds vert y serait consacré. Il s'agirait d'un scénario inacceptable. Les besoins sont importants dans une panoplie de domaines, par exemple pour l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques.

Enfin, les véhicules électriques particuliers ne constituent pas des actifs publics et leur dépréciation est rapide comparée à celle des infrastructures de transport collectif.

Accélérer l'électrification et inverser l'augmentation des VUS

Il n'en demeure pas moins que l'électrification des transports est absolument nécessaire à l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Afin de poursuivre et d'accélérer l'électrification des véhicules légers dans le parc automobile québécois et en complément à une bonification de la norme VZE, il apparaît souhaitable de maintenir des incitatifs jusqu'à l'atteinte de la parité des prix avec les véhicules à combustion interne, et voire même au-delà de l'atteinte de ce seuil.

La mise en place d'un système de redevance à l'achat de véhicules neufs énergivores soutiendrait à la fois l'atteinte des cibles de réduction du taux de motorisation, d'augmentation de l'efficacité énergétique des véhicules et de limitation de la part des camions légers dans le parc de véhicules de promenade.

⁴ Équiterre et Vivre en Ville reconnaissent que la subvention varie selon le type de véhicule.

Les camions légers, qui composaient, en 2015, 39 % du parc et dont la consommation moyenne en 2013 était de 11,3 litres aux 100 kilomètres (Whitmore et Pineau, 2016), sont les premières visées par cette mesure.

Pour contribuer à cette réflexion, Équiterre a mandaté la firme Dameco afin de modéliser différentes mesures permettant à la fois d'autofinancer le programme d'incitatifs à l'achat Roulez vert et d'infléchir la tendance de l'augmentation des camions légers. Cette analyse visait à évaluer les impacts économiques de la mise en place de mesures fiscales distinctes portant sur l'utilisation et l'acquisition de camions légers par les particuliers au Québec.⁵

Selon les résultats de ces analyses, l'instauration d'un frais d'acquisition de 5 % générerait des recettes d'environ 6,5 milliards de dollars sur la période 2020-2030, soit des recettes annuelles moyennes de plus de 600 millions de dollars⁶. À ce montant s'ajoutent les autres recettes fiscales provinciales de 62 millions de dollars sur la période, et ce, avec un impact sur l'activité économique très limité comparé à de nombreuses autres mesures fiscales.

À l'horizon 2030, cette mesure permettrait également de réduire le nombre de véhicules personnels, soit 44 500 véhicules de moins que dans le scénario de référence, et permettrait de réduire de 52 000 le nombre de camions légers dans le parc automobile. La redevance-remise permettrait donc à la fois d'accélérer l'électrification des transports et d'inverser la tendance à l'accroissement perpétuel de la part des camions légers dans le parc automobile.⁷

Recommandation 12

Mettre en place un système autofinancé de redevance-remise afin de remplacer les modalités actuelles du programme Roulez vert.

Électrification des véhicules lourds : un positionnement stratégique pour le Québec

Mondialement, l'électrification du transport lourd est en hausse. Le marché des camions lourds électriques devrait augmenter de 20 % cette année (Interact Analysis, 2019). Le marché des camions et des bus hybrides et électriques est extrêmement dynamique et

⁵ Dans l'analyse de Dameco, les mesures ciblent uniquement les camions légers, mais elles pourraient être étendues aux autres véhicules à essence. Un tableau récapitulatif des résultats de l'étude se trouve en annexe.

⁶ À titre illustratif de l'utilisation des revenus du système autofinancé de redevance-remise, un tableau réalisé par Vivre en Ville et Équiterre se trouve en annexe.

⁷ Cette analyse visait avant tout à obtenir un ordre de grandeur concernant les revenus et les effets reliés à un système de redevance-remise autofinancé. Équiterre et Vivre en Ville ne prétendent pas qu'il s'agit précisément des meilleures modalités de mise en œuvre. Des modulations en fonction de la consommation des véhicules, des revenus des ménages et de leur situation géographique devront être envisagées. Équiterre avait d'ailleurs exploré cette avenue dans une étude réalisée en 2016 (Samson et Carsell, 2016). À terme, tout véhicule à essence devrait probablement être assujéti à une redevance qui contribue à l'électrification des transports ou à la mobilité durable.

dépend de facteurs tels que les politiques publiques, le prix des batteries et le coût de l'électricité et du diesel. La vitesse à laquelle un segment donné va croître dépend de l'interaction entre ces facteurs déterminants.

La situation actuelle du marché est propice à l'instauration de politiques publiques ambitieuses pour promouvoir l'électrification des segments lourds. L'agence Bloomberg (2018) estime que 80 à 100 % du parc mondial des autobus urbains sera électrique d'ici 2040 ⁸. Et tandis que les autobus de transport collectif et les autobus scolaires sont actuellement largement commercialisés, les camions de livraison, les camions à ordures, les tracteurs en sont à leur premier stade de leur commercialisation.

Le Québec se positionne très favorablement dans le dossier de l'électrification des véhicules lourds, notamment parce que plusieurs manufacturiers sont situés ici même au Québec et parce que l'électricité est très peu émettrice et à faible coût. Il gagne donc à mettre ce secteur au cœur de sa politique industrielle. Un appui de l'État, en particulier à travers des programmes de développement économique, contribuera à stimuler ce secteur stratégique.

Recommandation 13

Appuyer l'électrification des véhicules lourds notamment par des programmes de développement économique.

Le transport scolaire : un fruit mûr pour l'électrification

Au début de l'année 2019, Équiterre a mandaté Dunsky Énergie pour évaluer les avantages et les principales barrières à l'électrification du parc d'autobus scolaires du Québec (Équiterre et Dunsky, 2019).

Cette analyse met en lumière les bénéfices qu'amènerait une flotte d'autobus scolaires entièrement électrique d'ici 2030. D'une part, 1 M\$ en coûts de santé reliés aux émanations nocives du diesel seraient évités par année, la balance commerciale du Québec s'améliorerait de 50 à 100 M\$ annuellement et les émissions de GES seraient réduites de près de 160 000 tonnes par an. Ces véhicules électriques, moins bruyants, procurent aussi des bénéfices indéniables pour la qualité de vie des élèves et des communautés avoisinantes.

Pourtant, seulement 1 % de la flotte d'autobus scolaires est électrique, et ce, même si les grands leaders manufacturiers sont situés au Québec. L'étude met en lumière les barrières au déploiement de ces véhicules, les principales étant le surcoût à l'achat, les allocations aux hydrocarbures et la durée des contrats de transport avec les commissions scolaires.

Deux mesures devraient être prioritairement mises en œuvre, soit :

1. retirer progressivement l'allocation aux hydrocarbures qui vient artificiellement baisser le coût d'opération des autobus fonctionnant aux énergies fossiles par rapport à leur équivalent électrique qui ne reçoit pas d'allocation et;
2. d'augmenter les subventions pour éponger le surcoût à l'achat par les transporteurs afin d'amener un retour sur investissement à l'intérieur de la durée de vie légale du véhicule.

Recommandation 14

Éliminer, d'ici 2025, les allocations aux hydrocarbures pour les autobus scolaires électriques et la subvention à l'achat grâce notamment aux économies réalisées.

Pour maximiser les gains, les véhicules qui roulent les plus devraient être priorités dans les efforts financiers consentis par l'État. C'est par exemple le cas des flottes de mobilité partagé, des flottes commerciales, des flottes de taxis et des flottes gouvernementales.

Recommandation 15

Prioriser les transports collectifs et les flottes de mobilité partagées dans les efforts financiers consentis par l'État pour financer l'électrification des transports.

La mobilité durable, une priorité d'État

En assumant la responsabilité du réseau routier supérieur, l'État a eu un effet structurant – et délétère – sur le mode de développement urbain des municipalités québécoises. Ce qui a été fait en prenant le leadership du développement du réseau routier ne pourra pas être défait en laissant aux villes seules la responsabilité de changer de direction.

C'est à l'État de montrer la voie et de faire, pour la mobilité durable, ce qu'il a fait pour le réseau routier dans les dernières décennies, ce qui ne signifie pas que les municipalités n'ont pas de rôle à y jouer. Au contraire, c'est en étroite partenariat avec elles que l'État doit travailler et se donner les moyens de le faire.

Un leadership gouvernemental à assumer

Lorsque l'État détermine, avec l'appui de la société, que le Québec s'engage dans la mobilité durable, c'est toutefois sa responsabilité d'établir clairement l'ordre de priorité entre les différents réseaux de transport et de s'assurer de disposer des budgets de développement et d'entretien cohérents avec les priorités établies.

Ce leadership gouvernemental se justifie d'autant mieux que l'avènement de la mobilité durable concourt aux effets visés par l'État à travers ses grandes orientations. Tout l'appareil gouvernemental doit être mis à contribution.

La mobilité durable est un dossier trop crucial pour l'avenir du Québec pour demeurer à la merci de la valse des priorités locales. C'est un incontournable dans la lutte contre les changements climatiques ainsi qu'un des piliers de la politique gouvernementale de prévention en santé. Permettre à tous d'accéder plus efficacement aux diverses activités est aussi une question d'équité sociale et un enjeu de développement économique.

Recommandation 16

Faire en sorte que le soutien gouvernemental à la mobilité durable ait un effet aussi décisif sur son développement que l'a été, dans les dernières décennies, le financement gouvernemental du réseau routier supérieur.

Mobiliser tous les Québécois

La possession de l'automobile est un phénomène culturel bien ancré. De tous les changements de comportements exigés par la transition énergétique, ceux exigés en transports font probablement partie des plus grands défis d'acceptabilité sociale. Les mesures de gestion de la demande, doivent être mise en œuvre avec beaucoup de doigté. Tous les membres de la société civile, incluant notamment les employeurs, devront être mis à contribution afin que des alternatives à l'auto solo bénéficient au plus grand nombre.

Rappelons que les constructeurs automobiles disposent d'un budget annuel de près de 500 M\$, essentiellement consacré à la promotion de camions légers (G. Ferraris, 2018). Pour obtenir l'adhésion de la population, le gouvernement devra se doter d'une stratégie et y consacrer les ressources nécessaires, par exemple en mettant en place des campagnes de marketing social.

Recommandation 17

Mobiliser la société civile et les citoyens de toutes les régions du Québec en faveur de la mobilité durable en y consacrant des ressources financières suffisantes.

Références

- AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2007). *Pour une approche globale de la sécurité routière*. Mémoire préparé par la Direction de santé publique sur les projets de loi n° 42 et n° 55.
- ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC [ATUQ] (2009). *La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec*
- BEAUDET, G., P. KILFOIL ET J.-P. MELOCHE (2014). « Les politiques publiques en urbanisme et en transport : innovations et enjeux de recherche », *Télescope, Actes du colloque - Quelles recherches pour quelle action publique? Les défis d'une prise de décision mieux informée*, Québec, 27 septembre 2013, p. 83-100.
- BERGERON, RICHARD (2003). « L'économie de l'automobile au Québec », Éditions Hypothèse.
- BERTOLINI, LUCA, ET FRANK LE CLERCQ (2003). « Urban Development Without More Mobility by Car? » *Environment and Planning A*, Vol. 35, p. 575-589.
- BISSON, BRUNO (2010). « Transport en commun : en attendant le plan d'ensemble », *La Presse*, 15 novembre.
- BLOOMBERG (2018). *Electric Buses in Cities: Driving Towards Cleaner Air and Lower CO2*. 59 p.
- BOSCHMANN, E. ERIC, ET MEI-PO KWAN (2008). « Toward Socially Sustainable Urban Transportation: Progress and Potentials » *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 2, p. 138-157.
- BOURDAGES, JADE ET ERIC CHAMPAGNE (2012). *Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport*. *Vertigo – la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 11 | mai 2012 (consulté en août 2017)
- BRETON, DANIEL (2017). *Véhicules légers et lourds sur nos routes : des chiffres préoccupants*. *Roulezelectrique.com* (consulté en août 2017)
- CALTRANS (2014). *The California Department of Transportation : SSTI Assessment and Recommendations*. <http://www.dot.ca.gov/CIP/docs/SSTIReport.pdf>
- CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (CCMM) (2010). « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal », en collaboration avec Secor, novembre 2010.
- CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX DE LA CAPITALE-NATIONALE [CIUSSS CAPITALE-NATIONALE] (2007). *Mémoire sur la mobilité durable et la santé*. Mémoire préparé

par la Direction de santé publique dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable. 42 p.

CENTRE DE RECHERCHE EN AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT [CRAD] AVEC LOUIS ALEXANDRE, MARIUS THÉRIAULT ET MARIE-HÉLÈNE VANDERSMISSEN (2010). *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage.*

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL [CMM] (2019). Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal, Rapport de la commission du transport, février 2019. 70 p.

ÉQUITERRE ET DUNSKY (2017). Mobilité partagée : éliminer les barrières règlementaires dans les villes canadiennes. 42 p.

ÉQUITERRE ET DUNSKY (2019). Autobus scolaires électriques : impulser leur déploiement au Québec. 26 p.

ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE (2011). Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Changer de direction : chantier Aménagement du territoire et transport des personnes. 124 p.

G. FERRARIS, FLORENCE SARA (2018). Doit-on limiter la publicité automobile? Le Devoir. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/543256/publicite-automobile-et-mobilite-durable-david-contre-goliath> (consultée en octobre 2019)

GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT [GIEC] (2014).

Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change - Working Group III Contribution to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge et New York: Cambridge University Press. 1454 p.

INSTITUTE FOR TRANSPORT STUDIES, UNIVERSITY OF LEEDS. Policy Instruments: A Policy Guidebook. Encouraging public transport use.

INTERACT ANALYSIS (2019). Global Battery Electric Truck Market to Grow 20% in 2019. <https://www.interactanalysis.com/press-releases/global-battery-electric-truck-market-to-grow-20-in-2019/> (consulté en octobre 2019)

MORENCY, C., M. TRÉPANIÉ, M. DEMERS (2011). «Walking to transit: an unexpected source of physical activity», *Transport Policy*, volume 18, n° 6, novembre 2011, p. 800-806.

QUÉBEC. CONSEIL DE GESTION DU FONDS VERT (2018). Comptes fu Fonds vert 2017-2018. 39 p.

QUÉBEC. INSTITUT DE LA STATISTIQUE [ISQ] (2014a). Le bilan démographique du Québec. Édition 2014. Québec: Gouvernement du Québec. 163 p.

QUÉBEC. INSTITUT DE LA STATISTIQUE [ISQ] (2014b). Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061. Édition 2014. Québec : Gouvernement du Québec. 124 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC (2019). *Le budget en chiffres : taxes à la consommation*. <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/statistiques-budgetaires/fr/table-3.html> (consulté en octobre 2019)

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES [MDDELCC] (2016). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990. 32 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES [MDDELCC] (2015). Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 – Document de consultation. Québec: Gouvernement du Québec. 51 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS [MDDEP] (2012). Le Québec en action vert 2020 : plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, phase 1. 66 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS [MTMDET] (2018a). Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité. 41 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS [MTMDET] (2018b). Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité, Cadre d'intervention en transport collectif urbain. 32 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS [MTQ] (2019). Chantier sur le financement de la mobilité : Appel à mémoire général. 44 p.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS [MTMDET] (2017). Investissements routiers. www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/investissements-routiers (consulté en août 2017)

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS [MTQ] (2012). Rapport annuel de gestion 2011-2012. QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS [MTQ] (2006). Politique québécoise de transport collectif.

SAMSON, RACHEL et SARA ROSE-CARSELL (2016). Augmenter l'efficacité de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores, Étude menée pour le compte d'Équiterre. 31 p.

SIOUI, L., ET C. MORENCY (2012). « De la légitimité du transport en commun au Québec : un exemple simple de mesure de ses contributions au développement durable », Recherche Transports Sécurité, vol. 28, no 2, p. 119-138

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2016). Bilan routier 2015. 25 p. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2016). Données et statistiques 2015. 32 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2012). Données et statistiques 2011.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC [SAAQ] (2002). En bref. Profil statistique 2002. 45 p.

STATISTIQUE CANADA (2011). Le déplacement domicile-travail, Enquête nationale auprès des ménages, par Martin Turcotte. 11 p.

TECSULT INC. (2006). Le projet auto + bus : évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes. 247 p.

TRANSIT (2017). Politique de mobilité durable 2018-2030 : le Québec est prêt. Mémoire remis au MTMDET. 35 p.

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (2012). Livre blanc municipal: l'avenir a un lieu. Montréal: Union des municipalités du Québec. 78 p.

VAN DENDER, KURT. (2019), « Taxing vehicles, fuels, and road use : Opportunities for improving transport tax practice », Documents de travail de l'OCDE sur la fiscalité, n° 44, Éditions OCDE, Paris. 58 p.

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE [VTPI] (2012). Comprehensive Evaluation of Transport Energy Conservation and Emission Reduction Policies. 26 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2010). «Budget 2010 – Fiscalité».

VILLENEUVE, PAUL, YAN KESTENS, RÉMY BARBONNE, JEANNE ROBIN ET CÉLINE BOUREL (2006). «Exploring Alternatives to Sprawl in the Quebec Metropolitan Area». In The International Faces of Urban Sprawl, Sous la dir. de Régent Cabana et Fritz Wagner, Waterloo : University of Waterloo, Department of Geography, p. 19-50.

VILLENEUVE, PAUL ET MARIE-HÉLÈNE VANDERSMISSEN (2002). «Accessibilité, mobilité et équité dans le Québec métropolitain». Québec 2003 : Annuaire politique, social, économique et culturel. Montréal, Fides, pp.282-290.

VIVRE EN VILLE (2017). Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2016). Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même. 123 p. (coll. Outiller le Québec; 7).

VIVRE EN VILLE (2015). De meilleures villes pour un meilleur climat : pour une croissance urbaine à faible impact climatique. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2015). Pour une réforme du cadre fiscal et budgétaire des municipalités québécoises : assurer la santé financière et l'aménagement durable de nos villes. 4 p.

VIVRE EN VILLE (2014). Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun. 2^e éd. 108 p. (coll. Outiller le Québec; 1)

VIVRE EN VILLE (2013a). Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain. Coll. L'Index, 32 p.

VIVRE EN VILLE (2013b). Réunir les modes: l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable, 109 p. (coll. Outiller le Québec; 3)

WHITMORE, J. ET P.-O. PINEAU (2016). État de l'énergie au Québec 2017, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, décembre 2016. 53 p.

WHITMORE, J. ET P.-O. PINEAU (2018). État de l'énergie au Québec 2019, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour Transition énergétique Québec. 63 p.

Annexe 1 : Tableau récapitulatif fourni par Daméco

Tableau 3. Effets de la mesure « taxe sur l'achat de camions légers »
Résultats au terme de la période 2020-2030

		Scénario 1 <i>Taxe de 1%</i>	Scénario 2 <i>Taxe de 2,5%</i>	Scénario 3 <i>Taxe de 5%</i>	Scénario 4 <i>Taxe de 10%</i>	Scénario 5 <i>Taxe de 25%</i>
Effets cumulés, 2020-2030	Parc de véhicules personnels					
	ΔVéhicules personnels en circulation (n), dont:	-9 220	-22 741	-44 505	-85 330	-189 343
	ΔVoitures personnelles en circulation (n)	1 609	4 025	8 057	16 135	40 386
	ΔCamions légers personnels en circulation (n)	-10 829	-26 765	-52 562	-101 465	-229 729
Effets annuels moyen, 2020-2030	Dépenses en véhicules neufs					
	Δdes dépenses annuelles moyennes en véhicules neufs (M\$), dont celles:	67	168	334	663	1 618
	Voitures neuves (M\$)	7	18	36	72	180
	Camions légers neufs (M\$)	60	150	298	591	1 438
	Activité économique					
	ΔPIB réel (M\$2012)	-86	-216	-432	-863	-2 157
	ΔPouvoir d'achat (M\$2012)	-81	-209	-417	-833	-2 073
	ΔVolume d'importations (M\$2012)	-22	-54	-108	-212	-506
ΔVolume d'exportations (M\$2012)	-7	-17	-35	-70	-181	
Effets cumulés, 2020-2030	Fiscalité					
	ΔRecettes fiscales cumulées de la nouvelle taxe (M\$)	1 289	3 247	6 576	13 474	28 812
	ΔAutres recettes fiscales provinciales cumulées (M\$)	12	30	62	133	393
	ΔRecettes fiscales nettes cumulées (M\$)	1 301	3 277	6 639	13 607	29 205

9

⁹ L'étude peut être consultée en ligne: http://equiterre.org/sites/fichiers/deux_mesures_-_camions_legers.pdf

Annexe 2 : Tableaux illustratifs de l'utilisation possible des recettes fiscales découlant du système de redevance-remise

Années	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ventes officielles de l'année		7 716	17 557												
Total des véhicules électriques au QC		21 812	39 175	68 556	102 834	154 252	223 665	324 314	454 039	635 655	858 135	1 158 482	1 506 026	1 957 834	2 447 293
Croissance annuelle du nombre de VE (%)			80%	75%	50%	50%	45%	45%	40%	40%	35%	35%	30%	30%	25%
Part des VE des ventes annuelles (hypothèse = 475 000 véhicules vendus)			4%	6%	7%	11%	15%	21%	27%	38%	47%	63%	73%	95%	103%
Vente annuelle projetée (objectif environ 500 000 pour 2030)				29 381	34 278	51 417	69 413	100 649	129 726	181 616	222 479	300 347	347 545	451 808	489 459
Coût de la subvention (M \$)			140	235	274	257	347	403	519	726	667	901	695	904	979
Montant de la subvention (\$)				8 000	8 000	5 000	5 000	4 000	4 000	4 000	3 000	3 000	2 000	2 000	2 000

Total de la subvention (M\$) 2020-30	6 398
Moyenne annuelle (M\$)	639

Contacts



Siège social, Montréal
Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Bureau 340
Montréal (Québec) H2X 3V4

info@equiterre.org
www.equiterre.org
514 522-2000
1 877 272-6656

Bureau de Québec
Centre culture et
environnement Frédéric Back
870, avenue De Salaberry
Bureau 226
Québec (Québec) G1R 2T9

Bureau d'Ottawa
75, Albert Street
Bureau 300
Ottawa (Ontario) ON K1P 5E7



Québec
Centre culture et environnement
Frédéric Back
870, avenue De Salaberry
Bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

info@vivreenville.org
www.vivreenville.org
418 522-0011
514 394-1125

Montréal
Maison du développement
durable
50, rue Ste-Catherine Ouest
Bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

Gatineau
200-A, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9