



LA MOBILITÉ DURABLE AU QUÉBEC

MONTRÉAL, LE 15 AOÛT 2017

L'AQPER a participé à la réflexion pour l'élaboration de la politique de mobilité durable en partageant ses recommandations dans le cadre des consultations du ministère des transports du Québec

AQPER

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE
DE LA PRODUCTION
D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

CONTEXTE

Le Ministère des Transports « entend se doter d'une politique de mobilité durable d'ici le début d'avril 2018. Cette politique visera à planifier les transports autrement et à s'assurer que les interventions en matière de mobilité durable tiennent compte, entres autres, des orientations gouvernementales, d'une vision multimodale des transports et des besoins des partenaires et du milieu municipal. La politique doit couvrir tous les modes de transports, l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises, et ce, pour toutes les régions du Québec. Elle abordera les transports collectif et actif, maritime, aérien et ferroviaire, ainsi que les interventions sur le réseau routier, dans une perspective intégrée »¹.

¹ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx



Les raisons pour lesquelles l'AQPER s'intéresse à la mobilité durable

L'AQPER a, dans sa Vision 30-30, jeté les bases d'une économie verte dans laquelle le Québec pourrait réduire de 30 % son recours aux produits pétroliers. Pour ce faire, il devrait accroître de 8 % la part des énergies renouvelables dans son portefeuille énergétique, pour les porter à 52 %. De telles actions entraînerait des investissements de l'ordre de 30G\$ dans l'économie québécoise et la création de milliers d'emplois. Le gouvernement du Québec dans sa politique énergétique 2016-2030, est allé plus loin et vise une réduction de 40% des produits pétroliers et une augmentation de 25% des énergies renouvelables et de 50% des bioénergies.

Selon les calculs réalisés par l'AQPER, le secteur des transports consommait 79,8 TWhéq d'essence et 39,9 TWhéq de diesel en 2012. Cet usage génère près de 43 % des émissions totales de GES de la province. Des actions musclées sont requises pour agir sur cette problématique qui affecte considérablement la balance commerciale du Québec. Ceci est encore plus à propos quand on constate la hausse constante du parc automobile et la proportion sans cesse croissante de VUS, lesquels émettent plus de GES par kilomètre parcourus.

L'AQPER s'intéresse à la présente consultation afin de voir se réaliser la politique énergétique gouvernementale et sa Vision 30-30.

Les principaux défis et enjeux de la mobilité durable au Québec

Introduire une norme provinciale sur la teneur minimale ambitieuse en biocarburant ou biogaz requis dans l'essence, ce qui stimulerait la production locale de combustibles verts, générerait des crédits de GES, améliorerait notre balance commerciale et créerait des emplois ;

Établir un pourcentage minimal de véhicules électriques et hybrides sur le volume annuel de ventes au Québec afin d'avoir accès au marché ;

Accélérer le taux de pénétration des véhicules électriques par une bonification des incitatifs en place. Certaines mesures telles que les voies réservées, la hausse du nombre de bornes de recharge électriques ou l'accès à des places de stationnement dédiées (les emplacements nécessitant les plus courtes distances de marche) ne sont pas encore généralisées ;

Permettre l'appui et le développement des transports collectifs de qualité et faiblement émetteur de GES afin de limiter la croissance du parc automobile ;

Convertir les parcs commerciaux de camions, des véhicules de livraison urbains et de véhicules municipaux au gaz naturel renouvelable issu du processus de biométhanisation, biogaz ou biocarburant ;

Usine de biométhanisation, St-Hyacinthe (Gaz Métro)



Permettre la mise en application d'une écofiscalité pour les véhicules neufs orientant les consommateurs vers des modèles de véhicules moins énergivores ;

Déployer des stations-service multisources, pour accroître le taux de pénétration des énergies alternatives au diesel ou à l'essence. Le faible nombre de points de ravitaillement s'avère un obstacle majeur à leur essor ;

Électrifier progressivement les lignes de trains de banlieue ;

Introduire les biocarburant et biogaz à la place de combustibles conventionnels pour propulser les trains sur des lignes qui ne sont pas encore électrifiées. Une conversion au gaz naturel renouvelable pourrait également être considérée ;

Créer un train de marchandises jusqu'à Gaspé ;

Financer la construction d'usines de production de biocarburants et établir une fiscalité attrayante pour stimuler les investissements privés dans ce secteur en croissance.

Bioraffinerie, Varennes (Éthanol Greenfield Québec)



Quelles sont les mesures, les pratiques inspirantes, les nouvelles initiatives ou les programmes qui devraient être encouragés pour la mobilité durable du Québec

LA NORME CALIFORNIENNE

Zero emission vehicle (ZEV), relatif à la consommation des véhicules, serait une mesure d'efficacité énergétique qui permettrait de réduire la consommation d'essence des véhicules. La Californie est un partenaire du Québec dans le système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) et possède un marché suffisamment important pour induire un changement auprès des fabricants automobiles. Nous avons donc tout à gagner en adoptant une norme similaire. Le Québec a adopté une loi en ce sens et les règlements font actuellement l'objet d'une consultation publique ;

UN MODÈLE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE

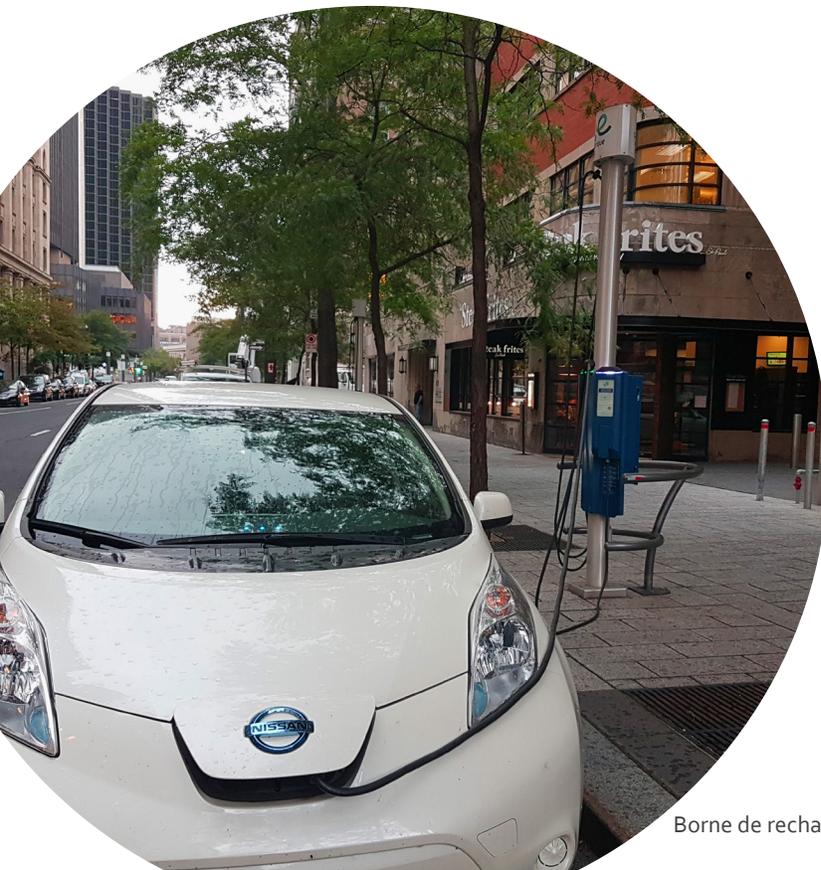
Bon nombre de pays européens ont déjà adopté et mis en vigueur un modèle bonus-malus écologique en lien avec la quantité de carbone émise : la France, la Suède, la Norvège en sont des exemples. Combinée à la taxe carbone sur l'essence, une telle mesure accélérerait également la popularité des véhicules hybrides avec l'immatriculation annuelle ;

UNE TENEUR MINIMALE DE BIOMÉTHANE ET DE BIODIÉSEL

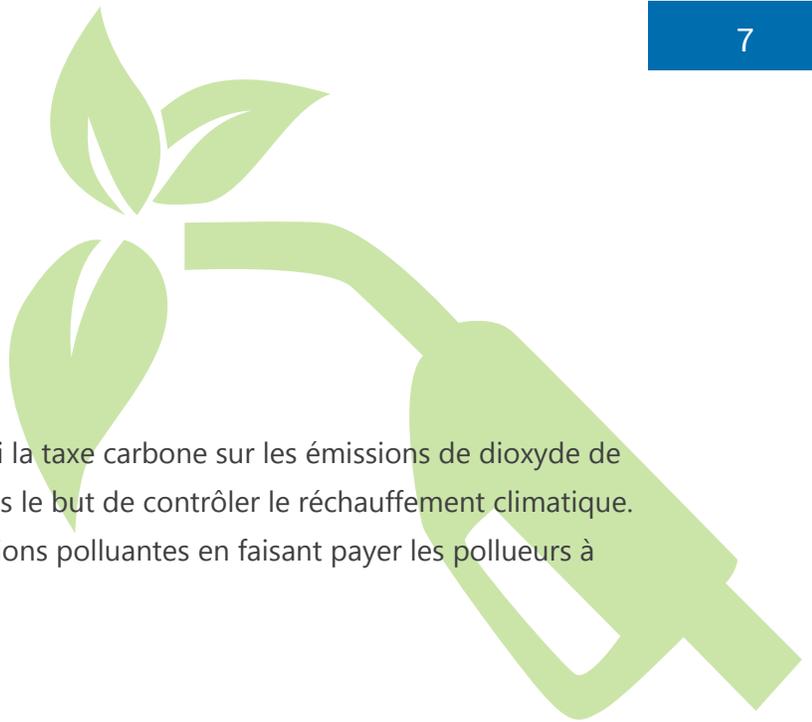
La Suède et la Finlande ont introduit respectivement une teneur minimale de biométhane et de biodiesel issu de biomasses forestières dans les transports, ce qui a eu comme effet structurant le développement de ces filières sur le territoire. En Finlande, le gouvernement s'est donné une cible de 40 % de biodiesel issue de la biomasse forestière d'ici 2030 ;

UNE DIVERSIFICATION DES COMBUSTIBLES OFFERTS

La Suède a instauré une réglementation obligeant les stations-service à fort volume à diversifier le type de combustibles offerts ;



Borne de recharge pour voiture électrique, Montréal



UNE TAXE CARBONE

La France et la Colombie Britannique a établi la taxe carbone sur les émissions de dioxyde de carbone, le principal gaz à effet de serre dans le but de contrôler le réchauffement climatique. Cette taxe pigouvienne décourage les émissions polluantes en faisant payer les pollueurs à proportion de leurs émissions ;

L'ADOPTION DE NORME

Aux États-Unis, l'EPA a adopté une norme fixant à 54,5 milles au gallon (4,3 litres/100 km) la moyenne de consommation de l'ensemble des modèles offerts par chaque constructeur d'ici 2025 ;

LES VOITURES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

Volvo Car, le constructeur automobile premium suédois, a annoncé que tous les modèles qu'il produira à partir de 2019 seront électriques ou, a minima, hybrides ;

INTERDIRE LA VENTE DE VÉHICULE À ESSENCE ET DIESEL

La Norvège s'apprête à interdire la vente de véhicules à essence ou au diesel d'ici 2025. La France et la Grande Bretagne fera de même d'ici 2040 ;

DES TENEURS MINIMALES DE BIOCARBURANTS

Plus de 60 pays ont légiféré pour que des teneurs minimales de biocarburants soient mélangés à l'essence et au diesel. Le gouvernement du Québec va d'ailleurs dans ce sens avec sa réglementation prévue de contenu minimum d'éthanol dans l'essence et de biodiesel dans le diesel, rattrapant ainsi son retard ;

L'INSTAURATION DE PROGRAMMES FINANCIERS

Les autorités devraient supporter les entrepreneurs impliqués dans le développement de technologies innovantes destinées à rencontrer les normes d'émissions par des programmes financiers ouvrants notamment la voie de collaboration avec les chaires universitaires.

Les éléments à améliorer en priorité en matière de mobilité durable

1

L'introduction d'une norme provinciale sur la teneur minimale ambitieuse en biocarburant requise dans l'essence, ce qui stimulerait la production locale de ce combustible vert, permettrait une baisse instantanée des GES, améliorerait notre balance commerciale et créerait des emplois. Électrifier l'ensemble du parc automobile prendra du temps, c'est pourquoi il faut sans plus attendre offrir des solutions aux véhicules à moteurs thermiques. Celles-ci sont aujourd'hui disponible via les biocarburants

2

Le déploiement de stations-service multi sources, pour accroître le taux de pénétration des énergies alternatives au diesel ou à l'essence. Le faible nombre de points de ravitaillement s'avère un obstacle majeur à leur déploiement

3

Permettre l'appui et le développement des transports collectifs de qualité et faiblement émetteur de GES afin de limiter la croissance du parc automobile

4

La multiplication des points de recharge électrique sur l'ensemble du territoire.

Usine de biométhanisation de la SEMER, Cacouna (Terix-Envirogaz)



Ces priorités comprennent des besoins à considérer pour les différents types de clientèles particulières (ex: milieux défavorisés, personnes âgées ou à mobilité réduite, les jeunes)

Établir la norme de teneur minimale de biocarburant dans l'essence et dans le diesel tel que prévu par la politique de transition énergétique car elle permettra une mobilité plus durable à une large clientèle puisqu'elle touche la majorité de la flotte de voitures et de camions au Québec ;

Électrifier les autobus scolaires et les flottes de taxi ou mettre en place une fiscalité les amenant à consommer des biocombustibles ;

Électrifier et améliorer la qualité des transports en commun en ce qui concerne l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;

Désenclaver les quartiers défavorisés aujourd'hui mal desservis par une plus grande disponibilité des transports en commun de qualité. Créer des infrastructures de transports pour répondre aux besoins effectifs des banlieues et des campagnes et améliorer la desserte ;

Améliorer et renforcer le système de desserte aux heures creuses pour

répondre aux besoins des salariés aux horaires décalés ;

Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile ;

Établir une tarification des transports à la fois sociale et écologique.

Exemple: offrir des aides et des cartes de réduction pour certaines tranches de la population ;

Explorer des ressources innovantes pour les transports publics.

Exemple : inciter les entreprises à accroître leur participation au paiement des transports par leurs salariés.

Usine de biocarburants, Thetford Mines (InnoTek)





© Association québécoise de la production
d'énergie renouvelable, août 2017

276 rue Saint-Jacques, suite 807
H2Y 1N3, Montréal (Québec)
514-281-3131

www.aqper.com/fr