



PLAN D'ÉLECTRIFICATION ET DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Consultation publique



Vélo Québec

/ OCTOBRE 2019

TABLE DES MATIÈRES

Un bref aperçu de notre expertise	3
1. La mobilité durable dans le PECC	4
2. L'électrification	5
3. Aménagement du territoire : revoir le modèle	7
4. Financement	9
Autres recommandations	11

NOM DE L'ORGANISME : Vélo Québec

LA OU LES RÉGIONS VISÉES PAR NOS ACTIVITÉS : l'ensemble du Québec

UN BREF APERÇU DE NOTRE EXPERTISE :

Vélo Québec est un organisme à but non lucratif, actif depuis 52 ans, dont la mission est de promouvoir le vélo et contribuer ainsi à la santé des Québécois et des Québécoises, à la vitalité économique de nos régions et à la diminution des gaz à effet de serre. Détenteur d'une expertise unique et originale, Vélo Québec contribue à l'établissement des références en matière de bonnes pratiques dans la planification, la mise en place et la gestion des infrastructures cyclables. Son savoir-faire est mis à profit dans le milieu municipal et auprès des sociétés privées ou publiques engagées dans la transition vers une mobilité durable. Vélo Québec est aussi reconnu pour son expertise événementielle (Festival Go vélo Montréal, Grand Tour, etc.) et dans le domaine des voyages, de même que par son rôle de coordination du développement de la Route verte, en collaboration avec le gouvernement du Québec, les municipalités et de nombreux partenaires publics et privés.

THÉMATIQUES AUXQUELLES RÉPOND NOTRE MÉMOIRE :

- électrification
- aménagement du territoire
- financement

1-LA MOBILITÉ DURABLE DANS LE PECC

C'est avec beaucoup d'intérêt que Vélo Québec participe à l'actuelle consultation sur le Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) du gouvernement du Québec. Étant donné le nombre d'organismes gouvernementaux et de partenaires publics et privés interpellés en réponse à la crise climatique, cette offensive gouvernementale est sans précédent et nous saluons l'initiative. Nous saluons également le fait qu'un grand nombre de partenaires de la société civile soient appelés à contribution dans le cadre des présents travaux, notamment par le biais des cinq (5) groupes de travail (électrification, aménagement du territoire, bioénergies, financement, jeunesse). Même si cela a déjà été soulevé, notamment lors du Forum sur la mobilité durable du 6 septembre dernier, il est souhaitable qu'un arrimage formel soit fait entre les travaux qui mènent à l'élaboration du PECC et ceux réalisés dans le cadre de la Politique de mobilité durable (PMD) du ministère des Transports. Cela nous apparaît un prérequis surtout en considérant la part importante des émissions de GES provenant du secteur des transports. Nous appuyons évidemment l'idée que le Comité de suivi de la Politique de mobilité durable (CSPMD) soit reconnu comme un des groupes de travail thématique de la société civile mis à profit dans le cadre du PECC. Ce comité est composé de 24 organisations et chefs de file de la mobilité durable couvrant tous les secteurs et tendances de la société québécoise. C'est cette expertise diversifiée qui a permis une démarche de co-construction de la PMD, similaire à celle du PECC. Le périmètre d'action du CSPMD couvre des éléments non spécifiquement couverts par les groupes de travail thématiques de la démarche d'élaboration du PECC, comme les mesures de transfert modal.

RECOMMANDATION 1

Afin de renforcer l'arrimage entre le PECC et la PMD, nous proposons que le Comité de suivi de la PMD devienne le sixième groupe de travail thématique du Plan d'électrification et de changements climatiques.

RECOMMANDATION 2

De façon à ce que l'on puisse induire un impact tangible et mesurable sur le niveau d'émissions de GES au Québec, pour agir en cohérence avec les cibles et objectifs établis pour 2030 et 2050 et en appui aux recommandations du Comité de suivi de la PMD, nous recommandons que soit reprises, dans le PECC, les mesures phares de la PMD :

- *Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale ;*
- *Réduction de 37,5 % les émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990 ;*
- *Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013.*

2-L'ÉLECTRIFICATION

La voie de l'électrification des transports est bien sûr inévitable dans toute offensive contre la crise climatique. La pertinence de remplacer les énergies fossiles par une énergie propre et renouvelable ne fait pas de doute. Mais l'électrification des transports n'est pas une panacée. Remplacer la congestion routière actuelle par une congestion de véhicules électriques ne viendra pas à bout de tous nos maux et ne diminuera pas la pression sur le réseau routier et ses coûts d'entretien.

Actuellement, trois principes guident la mise en place de la Politique de mobilité durable, soit RÉDUIRE, TRANSFÉRER et AMÉLIORER :

- RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir.
- TRANSFÉRER les déplacements vers des modes moins énergivores.
- AMÉLIORER l'efficacité des véhicules.

Avec cette idée, nos priorités devraient avant tout être de *réduire* et de *transférer*, et les déplacements en auto solo doivent inévitablement être dans la mire du gouvernement, sans quoi la pression sur le réseau routier et son entretien ne cesseront de croître. Donc, oui à l'électrification des transports, mais pas simplement en transposant cette nouvelle source d'énergie propre suivant une approche, un modèle qui, non seulement, continuera à encombrer nos villes et le réseau routier, mais continuera à favoriser l'étalement urbain, à être une menace à la mobilité active et une entrave à l'efficacité du transport en commun.

Actuellement le programme *Roulez vert* regroupe plusieurs types d'aide financière pour encourager l'acquisition de véhicules électriques. Pour un véhicule automobile neuf l'aide financière peut aller jusqu'à 8 000\$, montant qui peut être combiné à la subvention de 5 000\$ du gouvernement fédéral. Nous nous posons la question de la pertinence d'une aide de cette ampleur qui continue à favoriser la mobilité en auto solo. L'efficacité de ce programme dans la réduction des GES est d'ailleurs mise en doute compte tenu de l'engouement des Québécois pour les camions légers¹. Cette aide financière pourrait être revue afin d'injecter davantage de fonds dans l'électrification des modes autres que l'automobile individuelle (bus, transporteurs de marchandises, taxis).

RECOMMANDATION 3

Dans le contexte de la crise climatique actuelle et afin de mettre en place les conditions qui permettront au PECC de se traduire en changements concrets, nous proposons que tout ce qui fait référence à la mobilité dans le PECC s'appuie sur l'approche RÉDUIRE, TRANSFÉRER, AMÉLIORER.

- *RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir par des mesures contraignantes et des incitatifs;*
- *TRANSFÉRER les déplacements vers des modes moins énergivores et générant moins d'émissions de GES (transport en commun, covoiturage, voies réservées, transport actif);*
- *AMÉLIORER l'efficacité des véhicules et augmenter la tarification des grosses cylindrées.*

¹ Withmore, Johanne et Pierre-Olivier Pineault. 2018. État de l'énergie au Québec. Chaire de gestion du secteur de l'énergie. HEC Montréal. 52 pages.

RECOMMANDATION 4

Dans une stratégie où l'on diminue l'attractivité de la mobilité en auto solo et où l'on injecte davantage de fonds dans les différentes formes de mobilité durable, nous recommandons que la stratégie d'électrification des transports vise prioritairement :

- *le transport en commun et le transport par taxi*
- *les flottes de véhicules en auto-partage*
- *les flottes de véhicules des services publics et des municipalités*
- *les flottes commerciales y compris les flottes de vélos cargo;*
- *les vélos et vélos à assistance électrique.*

3-AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : REVOIR LE MODÈLE

Parler d'aménagement du territoire, c'est obligatoirement aborder la question du réseau routier. L'aménagement du territoire, destiné en priorité à la voiture individuelle et qui induit obligatoirement un développement du réseau routier est un modèle coûteux qui a primé au cours des cinquante dernières années et que notre société n'a plus vraiment les moyens de soutenir. Même si elle est réalisée à partir des budgets d'immobilisation, l'expansion du réseau routier, tel que nous l'observons au Québec, nous conduira inévitablement vers un programme annuel de dépenses courantes d'entretien qui dépassera largement la capacité de payer de la société. Et les changements climatiques n'annoncent rien de bon. Ces coûts exploseront sous l'effet des variations soudaines et répétées des températures, un enjeu connu avec lequel le ministère des Transports doit déjà transiger.

Nous croyons que la présente consultation est l'occasion de se poser une question élémentaire sur ce que devrait être le réseau routier au Québec: une façon de déplacer les gens et les marchandises de façon optimale ou une manière de contribuer à l'étalement urbain? Une consolidation des secteurs urbanisés, comme le préconise l'Alliance Ariane², nous apparaît la voie à suivre afin de permettre de RÉDUIRE les distances parcourues et TRANSFÉRER les déplacements vers des modes de transport moins énergivores, moins émetteurs de GES, comme le transport en commun et le transport actif. Si cette approche s'avère pertinente dans le contexte de la Politique de mobilité durable (PMD), elle l'est tout autant dans l'élaboration du PECC.

Réduire les distances parcourues et transférer les déplacements vers des modes moins énergivores c'est évidemment ce qui permet d'exploiter le plein potentiel du transport actif. À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend environ 25 minutes. Considérant cette donnée, un calcul réalisé par la Chaire de mobilité de l'École polytechnique de Montréal évalue que 22 % des déplacements normalement effectués en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo. Jusqu'à maintenant les politiques gouvernementales et municipales ont sous-estimé ce potentiel³. Si on ajoute à cela le rayon d'action accru que permet le vélo à assistance électrique, le vélo est promis à un bel avenir! En France, après un bond inédit en 2017 et une progression en 2018, le marché des vélos à assistance électrique représente aujourd'hui près de 40 % du chiffre d'affaires des ventes totales de vélos. Au paradis du vélo, aux Pays-Bas, les ventes de vélos électriques ou à assistance électrique occupent maintenant la moitié du marché. La vague a gagné la plupart des pays d'Europe et la Chine et s'apprête à déferler en Amérique du Nord. Le vélo deviendra sous peu accessible à des gens qui n'avaient jamais pensé à cette option. La demande pour des infrastructures de mobilité durable augmentera en flèche.

² Alliance ARIANE - Pour une politique nationale d'aménagement du territoire pour le Québec. <http://www.ariane.quebec/declaration/>

³ Morency, Catherine et collaborateurs. Assistance méthodologique pour le traitement et analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec en 2015. L'état du vélo au Québec en 2015.

RECOMMANDATION 5

Considérant que l'atteinte de plusieurs objectifs nationaux – en matière de protection du territoire et des activités agricoles, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de pétrole, de développement des transports collectifs, de revitalisation des collectivités, de santé publique, de mise en valeur du patrimoine et des paysages, de protection de la biodiversité, entre autres – dépend d'une plus grande cohérence entre les orientations et les actions de l'État et celles des instances municipales;

*Nous proposons, à l'instar de l'**Alliance Ariane**, que le gouvernement du Québec se dote d'une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.*

RECOMMANDATION 6

Considérant :

- l'explosion des coûts d'entretien du réseau routier actuel;*
- le nécessaire rééquilibrage des investissements entre le transport en commun et le transport routier, en faveur du transport en commun;*
- l'importance de consolider des secteurs urbanisés au Québec pour arriver à RÉDUIRE, TRANSFÉRER, AMÉLIORER;*
- l'importance de la qualité des infrastructures dans l'amélioration du bilan routier et dans le contexte de l'approche Vision zéro;*

Nous proposons que le ministère des Transports adopte un plan à long terme d'entretien et de sécurisation du réseau routier actuel au détriment de tout projet qui vise à augmenter la capacité routière au Québec.

4-FINANCEMENT

Actuellement, 54 % de la population québécoise fait du vélo et 37 % l'utilise à des fins de transport⁴. Le vélo constitue déjà un maillon non négligeable de l'économie du Québec. Les cyclistes dépensent 1,2 milliard de dollars par an en achat de vélos, de pièces, d'accessoires et lors de leurs vacances et voyages à vélo dans les régions du Québec. Pour le gouvernement, cela représente des revenus fiscaux et parafiscaux de 150 millions de dollars annuellement. Des chercheurs danois qui se sont intéressés à la comparaison des coûts de transport ont évalué que d'un point de vue coût-bénéfice, un kilomètre parcouru en voiture coûterait 0,20 \$ à la société alors que le même kilomètre parcouru à vélo rapporterait 0,22 \$ à la société⁵. Avec l'accès facilité au vélo qu'amènera la technologie (vélos à assistance électrique et nouvelles mobilités), le vélo ira encore plus loin. On peut prévoir des gains supplémentaires au plan de la santé des personnes, de l'efficacité des déplacements et éventuellement de la productivité. Des gains aussi pour l'État, par l'augmentation des revenus fiscaux et parafiscaux découlant du marché de cette nouvelle mobilité.

UNE BONIFICATION NÉCESSAIRE

Avant même de parler de nouvelles sources de financement pour lutter contre les GES du secteur des transports, nous sommes d'avis qu'il est d'abord nécessaire à court terme de rééquilibrer à 50/50 les investissements du Plan québécois des infrastructures en transport collectif et sur le réseau routier. Cela pourrait permettre d'accroître rapidement les investissements en mobilité active. Le vélo fait partie de ces mesures faciles et peu coûteuses de faire de la prévention en santé, et contribue à l'économie du Québec et à la vitalité des régions. Un autre enjeu important à souligner est que le Québec continue de se priver de fonds fédéraux pouvant être utilisés pour aider les municipalités à développer et améliorer leurs réseaux cyclables.

Modifier le visage de nos villes pour faciliter le transport actif et augmenter les parts modales de la marche et du vélo ne peut se faire que par le biais d'un partenariat réel entre le milieu municipal et le gouvernement du Québec. L'effort municipal progresse et les avancées enregistrées par le Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE⁶ l'illustrent bien. En 2019, les cinq plus importantes municipalités du Québec investissent ensemble **31,1 M\$** dans les infrastructures cyclables. Actuellement, la Politique de mobilité durable (PMD) prévoit des investissements pour le vélo d'environ **22 M\$** annuellement pour les 5 prochaines années. Il s'agit d'un progrès par rapport à ce que nous avons connu ces dernières années (moins de 10 M\$ annuellement), mais nous sommes encore loin d'un niveau d'investissement qui pourrait changer de façon marquée le visage des villes du Québec en faveur de la mobilité à vélo et de la mobilité active plus largement. Pour y arriver, nous faisons valoir au gouvernement, depuis quelques années, qu'une bonification des investissements en faveur des infrastructures cyclables est nécessaire dans le contexte où le Québec met en place différents plans (PMD et PECC) pour contrer la crise climatique. Nous considérons que les engagements de la PMD sont un point de départ, mais il faut aller plus loin et viser pour les prochaines années une cible d'investissements, au cours des trois prochaines années, de **100 millions de dollars annuellement** dans les infrastructures cyclables, ajoutés aux sommes déjà investies par le milieu municipal.

⁴ Vélo Québec. 2016. L'état du vélo au Québec en 2015.

⁵ Gössling, Stefan. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Lund University, Sweden. Department of Administrative, Economic and Social Sciences. 2015.

⁶ Lancé en 2015 par Vélo Québec, le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE encourage les collectivités et les organisations à faire du vélo une réelle option en matière de transport et de loisirs pour tous.

RECOMMANDATION 7

Dans le contexte où la technologie rendra le vélo encore plus performant, plus accessible, il est important que le gouvernement donne un signal fort en faveur de la santé, de l'économie et du développement durable et intègre pleinement la mobilité active dans son Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC).

Nous proposons, par conséquent, que le PECC et la PMD prévoient des bonifications dans les programmes de financement qui permettent aux municipalités de développer des infrastructures cyclables. Nous proposons une cible de **100 M\$** annuellement pour les trois prochaines années, partagée entre le gouvernement du Québec et les programmes fédéraux sur les infrastructures.

Nous proposons également la mise en place de trois mesures incitatives.

RECOMMANDATION 8

Que le **vélo** et le **vélo à assistance électrique**⁷ soient ajoutés à la liste des véhicules admissibles à l'aide financière à l'achat de 500\$ du programme **Roulez vert** ou de tout programme qui lui succédera.

RECOMMANDATION 9

Que les vélos cargo et vélos cargo à assistance électrique soient ajoutés à la liste des véhicules admissibles à l'aide financière du programme **Transportez vert** ou de tout programme qui lui succédera.

RECOMMANDATION 10

Que soit mis en place un programme d'indemnité kilométrique non imposable dans les déplacements à vélo reliés au travail.

NOTE

Une allocation non imposable pour usage de l'automobile personnelle dans le cadre des fonctions existe au Québec. Elle vise à compenser une partie des frais d'entretien du véhicule. Dans les pays d'Europe où un programme d'indemnité kilométrique vélo existe, notamment en Belgique (1997)⁸ et en France (2016), l'objectif est d'encourager la mobilité durable par une mesure relativement peu coûteuse. En France, le projet pilote qui a lancé le processus en 2012 (8 000 salariés), avait permis de conclure que la mesure incitative avait contribué à une augmentation de 50% du nombre d'usagers vélo⁹. D'autres formes de déductions fiscales existent également aux Pays-Bas¹⁰ et en Autriche¹¹.

⁷ De tels programmes existent à Granby et Laval.

⁸ Service public fédéral de Belgique. Déduction des frais de transport : trajets domicile-travail.

⁹ Chassignet, M. et Toulouse, P. (2015). Évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos.

¹⁰ Haubold, H. (2014). Commuting: Who Pays The Bill? European Cyclist Federation.

¹¹ Gouvernement autrichien. Pendlerpauschale und Kilometergeld. Steuern und Finanzen

AUTRES RECOMMANDATIONS

Partie prenante du *Comité de suivi de la Politique de mobilité durable*, Vélo Québec appuie l'ensemble des recommandations formulées par celui-ci :

- Reconnaissance du Comité de suivi de la PMD comme l'un des groupes de travail thématiques de la société civile (*Recommandation 1* en début du présent document);
- Maintien de la règle des 2/3 des sommes du Fonds vert affectées aux mesures de transports et instauration des mesures d'écofiscalité basées sur le principe de l'utilisateur-payeur et sur l'équité globale pour mieux gérer la demande;
- Rééquilibrage à 50/50 des investissements du Plan québécois des infrastructures entre le transport collectif et le réseau routier;
- Adopter pour le PECC une approche basée sur la séquence de décarbonisation du secteur des transports « Réduire, Transférer, Améliorer » (*Recommandation 3* en début du présent document)
- Adopter rapidement des indicateurs de performance pour mesurer l'efficacité des mesures phares du PECC;
- Favoriser la cohérence des actions de l'État en matière de mobilité durable en arrimant les politiques gouvernementales avec le PECC;
- Promouvoir le déploiement des innovations et des projets d'expérimentation en mobilité durable;
- Mettre en place une campagne d'information et de mobilisation d'envergure afin de favoriser les changements de comportement dans nos déplacements.

EN CONCLUSION

L'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) du gouvernement du Québec est une démarche qu'il faut saluer. C'est aussi une démarche qui suscite des attentes élevées de la part des Québécois et des Québécoises et de la part de plusieurs organisations de la société civile comme la nôtre. Les idées et les propositions que nous avançons dans le cadre de cette consultation ne sont pas nouvelles. Nous avons eu l'occasion d'en présenter plusieurs au cours des dernières années, lors de consultations sur la mobilité, l'aménagement du territoire et l'énergie notamment. Si ces idées ne sont pas nouvelles, elles sont par contre toujours d'actualité. Avec la déclaration d'urgence climatique proclamée récemment, le gouvernement du Québec est devant une obligation à réaliser des choses concrètes et logiques pour amener notre société vers des changements et de nouvelles façons de faire dont plusieurs seront sûrement contraignantes. Cela demandera du courage et de la détermination et la mobilisation de tous les élus de l'Assemblée nationale. Cela demandera aussi une mobilisation de la population du Québec, qui est déjà une des plus mobilisées sur la question du climat en Amérique du Nord. Le gouvernement du Québec doit saisir cette opportunité et passer à l'action. Il peut être assuré de notre appui.