



COMMENTAIRE

Déposé par le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement
au ministère des Transports et de la Mobilité durable

dans le cadre de la Consultation pour l'élaboration de la stratégie de développement
des mobilités innovantes

le 1 octobre 2024

Recherche et rédaction

Bérénice La Selve, chercheuse, Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ)

Blaise Rémillard, responsable mobilité et urbanisme, Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les dix-sept CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser la préservation de l'environnement, l'équité sociale et le développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation, en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. Les CRE comptent au total près de 1 500 membres – principalement des groupes environnementaux, des organismes parapublics et municipaux, ainsi que des citoyens et quelques entreprises privées.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement au Québec

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux : changements climatiques, protection de la biodiversité, matières résiduelles, santé des lacs, gestion de l'eau, énergie, forêts, etc.

Au fil des années, le Regroupement des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais qui lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

INTRODUCTION

Au cours de l'été 2024, le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a lancé une consultation sous forme de questionnaire afin de rassembler les commentaires du public sur l'élaboration d'une stratégie de développement des mobilités innovantes.

Elle se décline en 4 axes :

Les nouvelles mobilités (trottinettes électriques, vélos partagés, etc.); La mobilité intégrée (applications telles que Chrono); Les systèmes de transport intelligents (systèmes automatisés de détection de brouillard, système de détection automatique d'incidents, etc.); et les véhicules automatisés et connectés (robot-taxi, alerte d'angle mort latéral, etc.).

Le RNCREQ souhaite déposer un mémoire plutôt que répondre au questionnaire afin de pouvoir aborder cette question fondamentale : comment les mobilités innovantes peuvent, et surtout doivent servir la mobilité durable au Québec?

Pourquoi innover?

Il peut exister plusieurs raisons d'innover. L'innovation peut notamment servir des visées économiques, sociales ou environnementales. L'innovation comporte aussi des risques. Il est donc important que les actions de l'État en matière de mobilité innovante servent les priorités de l'État et qu'elles agissent en prévention et précaution des risques causés par l'innovation en mobilité, tel que le prévoit la Loi sur le développement durable. Il est aussi important que l'innovation vise le bien commun, et qu'à ce titre elle favorise la transition écologique de la société québécoise.

Innover pour combattre les changements climatiques

Le domaine des transports est le secteur le plus émetteur de GES au Québec avec 42,6% des émissions nationales. Ce secteur est donc une priorité pour la décarbonation de notre économie.

La Politique de mobilité durable 2030 (PMD) fixe une cible de réduction des GES dans le secteur des transports de 37,5% en-dessous du niveau de 1990. Le gouvernement du Québec a également adopté une Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT), ainsi que de nouvelles Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) qui consacrent sa volonté de réduire la dépendance à l'automobile des collectivités.

Malgré cette bonne volonté, force est de constater que la stratégie actuelle du Québec pour atteindre sa cible de réduction des GES est un échec puisque non seulement les émissions du secteur des transports n'affichent aucune diminution, mais elles sont en augmentation de 20,6 % depuis 1990.

Cela s'explique en partie par le fait que les gains importants obtenus en matière d'efficacité énergétique des véhicules et d'électrification ont été annulés par l'augmentation de la taille des véhicules ainsi que l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés et de kilomètres parcourus.

Le RNCREQ est d'avis qu'il est extrêmement urgent pour le Québec de changer sa manière de faire et d'encadrer l'innovation pour s'assurer qu'elle contribue réellement à la diminution des émissions des transports.

Le RNCREQ recommande que le gouvernement du Québec indique clairement comment le développement des mobilités innovantes s'articule avec la PMD, particulièrement avec son approche Réduire, transférer, améliorer (RTA).

Le RNCREQ recommande que le gouvernement du Québec nomme la décarbonation des transports comme une priorité de la politique de mobilités innovantes.

Innover pour rééquilibrer le financement de la mobilité

Tel que de nombreux acteurs environnementaux le soulignent régulièrement, le chantier du financement de la Politique de mobilité durable piétine depuis 2018.

En conséquence on observe peu de progrès sur de nombreux indicateurs notamment le développement des transports collectifs. Les mesures pour faire face au déclin des revenus de la taxe sur l'essence piétinent également, ce qui menace le financement de toutes les mobilités car il s'agit de la principale source de revenu pour le Fonds des réseaux de transports terrestres, qui est déjà déficitaire et qui finance aussi les infrastructures routières.

Le RNCREQ recommande que le gouvernement du Québec mette en place des mécanismes innovants pour le financement de la mobilité et accélère la mise en œuvre de la PMD.

Le RNCREQ recommande de considérer en priorité dans l'application de la PMD le rééquilibrage du financement de la mobilité, qui passe notamment par un meilleur financement des transports en commun et une modernisation des outils de financement du Fonds des infrastructures routières et de transports collectifs (FORT).

Par ailleurs, le RNCREQ a émis dans son mémoire sur le Financement de la PMD (2018) plusieurs recommandations qui permettraient de financer la PMD et de la mettre en place. Voici un récapitulatif de ces recommandations :

- **Mesures à court terme :**
 - **Indexation annuelle de la taxe sur l'essence**

- Indexation annuelle de la taxe sur l'immatriculation
- Taxe sur l'immatriculation adaptée selon la consommation et le nombre de véhicules
- Consolider l'ensemble des enveloppes dédiées au transport
- Mesures à moyen terme :
 - Tarification kilométrique
 - Réviser la fiscalité municipale¹

En outre, le RNCREQ est d'avis que la publicité pour les automobiles individuelles doit être contrôlée, et qu'elle peut représenter une source de financement complémentaire pour le financement de la mobilité.

Le RNCREQ recommande au gouvernement d'évaluer les leviers dans ses compétences pour limiter la publicité pour les véhicules à combustion et les camions légers, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de décarbonation, d'efficacité énergétique et de sécurité routière du Québec. La publicité automobile résiduelle, par exemple les voitures électriques, devrait être taxée de manière à ce qu'elle participe au financement d'initiatives de promotion de la mobilité active et collective.

Innover pour réduire la demande en transports

Le RNCREQ s'inquiète de voir que, bien que la consultation ait pour ambition affichée de favoriser l'atteinte des objectifs de la PMD, le formulaire de consultation ne mentionne pas l'approche qui la guide, soit les principes Réduire, Transférer et Améliorer (RTA).

L'approche RTA établit une hiérarchie entre les actions à mener pour transitionner vers une mobilité durable.

Selon ce principe, la transition commence par la réduction de la demande en transports (planification des milieux de vie et des services, application des principes d'efficacité et de sobriété énergétiques), continue avec le transfert de la demande résiduelle vers des modes plus durables (transports actifs et collectifs) et finit par l'amélioration de la performance environnementale des modes existants (autopartage, écoconduite, électrification).

Le RNCREQ recommande que le MTMD inscrive l'efficacité énergétique, la sobriété énergétique et la lutte à l'étalement urbain au cœur de ses politiques en mobilités innovantes.

Cependant, la vision de la mobilité innovante proposée par cette consultation semble se concentrer sur les véhicules innovants et les technologies de gestion des transports. Ceci

¹ De nombreux CRE proposent des webinaires et autres formes d'accompagnement en écofiscalité municipale.

la conduit à complètement ignorer le volet Réduire et à rester relativement timide sur les outils attachés au volet Transférer.

Le RNCREQ est d'avis que l'innovation soutenue par l'État doit prioriser la Réduction et le Transfert, sans quoi la croissance des besoins en mobilité mènera à une augmentation du nombre de véhicules qui viendra à nouveau annuler les gains obtenus par les innovations liées à l'amélioration.

Le RNCREQ est satisfait de voir que le formulaire de consultation mentionne régulièrement le transport de marchandises.

En effet, le RNCREQ est d'avis qu'il est capital que l'innovation vise les déplacements de marchandises autant que ceux des personnes, car ces deux mobilités partagent souvent les mêmes réseaux et ressources énergétiques. Sans une telle approche intégrée, la mobilité innovante pourrait produire des résultats mitigés tels qu'observés en Norvège, où la diminution de la consommation d'énergies fossiles permise par l'essor des véhicules électriques individuels est presque annulée par la croissance de la demande en transport de marchandises².

Enfin, le RNCREQ estime que les solutions de conduite autonome ne doivent être envisagées que si elles suivent des mesures de réduction de la demande. Sans cela, la diminution des coûts de transport des personnes et des biens qu'elles vont fatalement engendrer mènera à une multiplication de la demande de transports et donc un éloignement des cibles de la PMD.

Le RNCREQ recommande que le MTMD développe des mécanismes pour contrôler la demande de transport des biens et des personnes :

- **Privilégier les solutions de conduite autonome liées aux transports collectifs (bus et taxis) et interdire ou limiter la conduite autonome de véhicules personnels.**
- **Établir des mécanismes de tarification kilométriques visant à contrôler la demande en transports des personnes et des marchandises.**

Innover pour mettre fin à l'insécurité routière

Le MTMD a adopté un Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 qui table sur la Vision zéro, "un principe de base selon lequel il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement blessées lorsqu'elles se déplacent sur le réseau routier, induisant ainsi que le seul nombre acceptable de décès et de blessés graves sur les routes est zéro"³. Cette adoption de la Vision zéro à l'échelle nationale est une importante avancée. Cependant, le plan d'action ne cible pas d'action sur les véhicules et la stratégie de radar-photo semble encore trop timide pour les municipalités, notamment Montréal qui réclame davantage de radars sur son territoire.

² [Rystad energy](#) (2023)

³ [MTMD](#) (2023, p.7)

Le RNCREQ est d'avis que la sécurité est un autre aspect sur lequel doit porter l'innovation, et que les innovations dans ce domaine sont pour l'essentiel déjà maîtrisées.

Afin de favoriser les mobilités actives et collectives et l'atteinte de la Vision zéro, le RNCREQ recommande que le Québec accède aux demandes des municipalités en matière de contrôle automatisé de la vitesse sur les routes ainsi qu'à leurs demandes visant le respect du Code de la sécurité routière et de la réglementation municipale sur la circulation.

CONCLUSION

Le RNCREQ a rappelé dans ce mémoire les principes de base de la mobilité durable.

Le développement de la mobilité innovante ne pourra servir la population québécoise que s'il se fait dans le respect de l'approche RTA, des principes de sobriété et d'efficacité énergétiques, et des principes d'aménagement durable du territoire. En respectant cette hiérarchie, l'innovation permettra des gains significatifs. Si elle ne la respecte pas, elle pourrait au contraire empirer la situation déjà peu enviable du Québec en matière de mobilité.

C'est pourquoi le RNCREQ exhorte à la prudence et l'application d'une vision à long terme dans la définition d'une stratégie de développement des mobilités innovantes, tel que le prévoit la Loi sur le développement durable.

RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

Que le gouvernement du Québec indique clairement comment le développement des mobilités innovantes s'articule avec la PMD, particulièrement avec son approche Réduire, transférer, améliorer (RTA).

Recommandation 2

Que le gouvernement du Québec nomme la décarbonation des transports comme une priorité de la politique de mobilités innovantes.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Québec mette en place des mécanismes innovants pour le financement de la mobilité et accélère la mise en œuvre de la PMD.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Québec considère en priorité dans la mise en œuvre de la PMD le rééquilibrage du financement de la mobilité, qui passe notamment par un meilleur financement des transports en commun et une modernisation des outils de financement du Fonds des infrastructures routières et de transports collectifs (FORT).

Recommandation 5

Concernant le financement de la PMD.

Mesures à court terme :

- Indexation annuelle de la taxe sur l'essence
- Indexation annuelle de la taxe sur l'immatriculation
- Taxe sur l'immatriculation adaptée selon la consommation et le nombre de véhicules
- Consolider l'ensemble des enveloppes dédiées au transport

Mesures à moyen terme :

- Tarification kilométrique
- Réviser la fiscalité municipale

Recommandation 6

Que le gouvernement évalue les leviers dans ses compétences pour limiter la publicité pour les véhicules à combustion et les camions légers, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de décarbonation, d'efficacité énergétique et de sécurité routière du Québec. La publicité automobile résiduelle, par exemple les voitures électriques, devrait être taxée de manière à ce qu'elle participe au financement d'initiatives de promotion de la mobilité active et collective.

Recommandation 7

Que le MTMD inscrive l'efficacité énergétique, la sobriété énergétique et la lutte à l'étalement urbain au cœur de ses politiques en mobilités innovantes.

Recommandation 8

Que le MTMD développe des mécanismes pour contrôler la demande de transport des biens et des personnes de façon à :

- Privilégier les solutions de conduite autonome liées aux transports collectifs (bus et taxis) et interdire ou limiter la conduite autonome de véhicules personnels.
- Établir des mécanismes de tarification kilométriques visant à contrôler la demande en transports des personnes et des marchandises.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Québec accède aux demandes des municipalités en matière de contrôle automatisé de la vitesse sur les routes ainsi qu'à leurs demandes visant le respect du Code de la sécurité routière et de la réglementation municipale sur la circulation.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Québec (2024). [Inventaire québécois des émissions de GES](#).

Gouvernement du Québec (2024). [Plan de mise en oeuvre du PEV](#).

Gouvernement du Québec (2023). [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#).

Gouvernement du Québec (2018). [Politique de mobilité durable](#).

Gouvernement du Québec (2018). [Politique de mobilité durable, Plan d'action 2018-2030](#).

RNCREQ (2019). [Le financement de la Politique de mobilité durable](#).

RystadEnergy (2023/08/23). [Mystery solved: Norway's persistent road fuel demand won't last amid rapid EV adoption](#).