



CTE - 020M
C.P. – Cible de
réduction d'émissions
de gaz à effet de serre
du Québec pour 2030

Cible de réduction d'émissions de GES du Québec pour 2030

16.10.2015

Association des centres de gestion des déplacements du
Québec (ACGD)

Présentation de l'ACGD

L'Association des centres de gestion des déplacements (ACGD) a été fondée en 2010 pour agir à titre d'instance de concertation entre tous les centres de gestion des déplacements (CGD) du Québec, qui sont ses seuls membres. Ainsi, six CGD constituent l'ACGD, et reçoivent une reconnaissance du ministère des Transports du Québec (MTQ) en tant que Centre de gestion des déplacements. Ils ont comme mission principale de fournir des services en gestion de la demande en transport aux grands générateurs de déplacements que sont les entreprises et les institutions, publiques ou privées.

Ces six organisations sont :

- Voyagez Futé, territoire des quartiers centraux de Montréal et de la Rive-Sud
- MOBA, territoire d'arrondissement de Saint-Laurent à Montréal et de l'Ouest de l'île de Montréal
- Mobili-T, territoire de Capitale-Nationale et Chaudières-Appalaches
- CADUS, territoire du Saguenay-Lac-St-Jean et de la Côte-Nord
- Roulons Vert, territoire de Trois Rivières
- Mobi-O, territoire de Gatineau et de l'Outaouais

Les CGD existent au Québec depuis 2001. Ayant d'abord vu le jour dans la région de Montréal suite à une initiative conjointe de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), du ministère des Transports du Québec (MTQ) et des acteurs du milieu, les CGD sont désormais établis partout au Québec. Depuis leur existence, les CGD ont offert des services à près de 1 000 entreprises publiques et privées. Les 6 CGD en place, constitués d'experts en transport durable, sont à même de répondre aux besoins des employeurs et institutions, situés n'importe où sur le territoire du Québec.

Rôle d'un CGD

Les CGD sont des organismes à but non lucratif bien implantés dans leur milieu. Nés de la concertation des acteurs impliqués dans la mobilité durable de leur région, les CGD travaillent en étroite collaboration avec les sociétés de transports, les arrondissements, les villes ou les MRC de leur territoire, qui profitent ainsi d'une expertise régionale axée sur des services spécifiques. Ce réseau de partenaires, l'indépendance et la représentativité des CGD permettent de faire la promotion de tous les modes de transport alternatif à l'auto-solo de façon équitable.

Les actions et l'expertise des CGD sont principalement focalisées sur la Gestion de la demande en transport (GDT), qui complète le développement des infrastructures et l'offre en transports durables. Cette approche vise à

influencer le choix du mode de transport en amont du déplacement à travers la mise en place de mesures incitatives pour les transports collectifs et actifs et dissuasives pour les automobilistes. La rôle des CGD dans le développement de politiques et de programmes en GDT est essentiel pour rendre efficaces et durables les alternatives de transport à l'auto-solo.

Le rôle des CGD est de sensibiliser les employeurs aux options de transport alternatif qui s'offrent à leurs employés et étudiants, en vue de favoriser l'utilisation des transports durables. Les CGD agissent donc sur celle-ci en mettant en oeuvre des programmes auprès des employés et des étudiants qui incitent à changer leur comportement en transport.

Voici un aperçu des champs d'activités des différents CGD visant un large public cible (les employeurs, les municipalités et les citoyens) :

Services conseil :

- Plans de gestion des déplacements pour : entreprises, institutions, gestionnaires immobiliers ou quartiers/arrondissements.
- Profils d'accessibilité.
- Diagnostics en mobilité (incluant sondage et cartographie).
- Quantification de GES et bilan des bénéfices liés à la mise en place de mesures ou de systèmes de transport durable.
- Services de covoiturage, de flottes de vélos et de voitures d'auto-partage ainsi que des mesures de transport collectif et actif.

Sensibilisation :

- à grande échelle sur la mobilité durable, par exemple Le Défi sans auto solo annuel.
- à la sécurité routière, au partage de la route, à l'éco-conduite.
- à la réduction de la consommation du pétrole.
- à la promotion des modes de transport collectifs et actifs.
- à la réalisation de kiosques, ateliers et séances d'informations en mobilité durable.
- à la réalisation de vidéos de sensibilisation thématiques.
- à l'animation et à la participation à des tables de concertation locales régionales et sectorielles.

Ainsi, en agissant au niveau de la gestion de la demande en transport, ils influencent les choix des clientèles des différents modes de transport et permettent ainsi au gouvernement d'atteindre ses objectifs vis-à-vis de la lutte aux changements climatiques, de l'économie (coûts de congestion, endettement des ménages, réduction de la consommation de pétrole, etc.) ou encore de la santé des populations (saines habitudes de vie, vieillissement de la population, couts de santé induits, etc.).

Résumé des recommandations

- Se doter de cibles distinctes pour le transport de personnes et le transport de marchandises.
- Se doter de cibles de transfert modal vers les transports collectifs et actifs qui tiennent compte des réalités et potentiels régionaux distincts.
- Se doter d'une cible minimale de croissance du parc automobile au même rythme que la croissance de la population. Cependant, pour atteindre les objectifs de réduction en GES proposé, un taux de croissance inférieur à celle de la population serait probablement nécessaire.
- Investir dans le développement des services et des infrastructures de transport durable, que ce soit le transport collectif, les voies cyclables ou les infrastructures pour piétons.
- Se doter d'une Politique nationale de l'aménagement et de l'urbanisme.
- Soutenir le travail sur la gestion de la demande en transport en soutenant financièrement le fonctionnement des centres de gestion des déplacements du Québec.
- Encourager la mise en place de plans de déplacement en entreprises en participant financièrement à leur réalisation, et/ou en obligeant les importants générateurs de déplacements à mettre en place ce type de plans.

Réponses aux questions posées

I. Dans quelle mesure seriez-vous en accord avec une cible de réduction d'émissions de GES de l'ordre de 37,5% sous le niveau de 1990 pour le Québec en 2030 ?

L'ACGD est en accord avec cette cible et agit en ce sens en intervenant auprès des grands générateurs de déplacements. Il s'agit d'un objectif très ambitieux et nous nous proposons comme partenaires dans cette démarche de réduction, d'autant plus que les transports sont responsables d'une grande part des émissions (44 %).

Nos actions concernent principalement le changement des habitudes de transport et permettent de faire la promotion de l'offre existante. L'amélioration de la desserte en transport collectif et un aménagement du territoire plus réfléchi et durable devront donc être priorisés pour réussir l'atteinte de ces objectifs ensemble. Les mesures de gestion de la demande, comme celles mises de l'avant par les CGD sont une façon d'assurer que le plus grand nombre de personnes profitent des améliorations éventuelles de la desserte; il s'agit des mesures complémentaires aux investissements dans les infrastructures.

L'activité de sensibilisation annuelle pan-qubécoise organisée par l'ACGD, le Défi sans auto solo, est un exemple d'actions des CGD permettant la réduction des GES. En 2015 ce sont 240 organisations qui se sont mobilisées, 6895 employés et étudiants participants et 68 élus et décideurs qui se sont engagés en faveur de la mobilité durable. En tout, plus de 190 000 kilomètres ont été parcourus à l'aide des modes de transport durables cette journée-là, soit plus de 37 tonnes de GES épargnés.

II. Le Québec devrait-il se doter de cibles ou des objectifs particuliers en complément d'une cible globale de réduction d'émissions de GES ? Si oui, lesquels ?

Des objectifs particuliers sont nécessaires afin d'atteindre la cible globale de réduction d'émission de GES. C'est particulièrement le cas pour les transports, étant donné que l'on s'attend à obtenir la majorité des réductions dans ce domaine. L'ACGD propose trois types de cibles particulières :

Cibles distinctes pour le transport des personnes et des marchandises

Le transport des personnes et le transport des biens sont deux domaines distincts. Les échelles en question sont différentes, tout comme les réseaux, les flux et la logique organisationnelle. De plus, les impératifs économiques ainsi que les contraintes ne sont pas du même ordre. Il serait pertinent de bien différencier les deux champs d'activité et développer des stratégies et des cibles propres à chaque catégorie de transport. De plus, il faudrait distinguer dans le transport des personnes, des cibles pour le transport local et pour le transport interurbain, qui présentent des problématiques et donc des solutions différentes.

Cibles régionales en transfert modal pour le transport des personnes

L'accroissement de l'utilisation des modes de transport alternatif à l'auto, notamment les transports collectifs et le transport actif, est un élément primordial de tout plan de lutte aux GES.

Le bilan GES du Québec démontre qu'une meilleure performance sur le plan énergétique des moteurs des véhicules ne se traduit pas nécessairement par une diminution des émissions. Cet avantage potentiel est diminué, même annulé, par l'augmentation de la puissance, du poids des véhicules ainsi que des kilomètres parcourus. Ces tendances, de pair avec l'accroissement du parc automobile sont directement responsables du piètre bilan de ce secteur du transport depuis 1990. Les moteurs des véhicules n'ont jamais été aussi efficaces et les émissions de GES n'ont jamais été aussi élevées.

Les véhicules électriques ont un certain potentiel à moyen et long terme mais il ne faut pas oublier que les effets néfastes du tout à l'auto ne se limitent pas aux émissions, on a qu'à penser à la congestion, la sédentarité, l'espace occupé des véhicules sur la trame urbaine, la destruction des terres agricoles, etc. L'auto restera indispensable dans un grand nombre de contextes, mais il faut autant que possible réduire son utilisation. Un transfert vers les modes plus durables doit être au cœur d'une stratégie de lutte aux GES.

L'utilisation des transports collectifs devra donc croître de manière bien plus significative dans les prochaines années si nous voulons atteindre les objectifs ambitieux de réduction des émissions de GES. Cependant, au niveau régional, l'utilisation des transports durables dépend en grande partie de l'offre locale. De plus, le potentiel de réduction de l'utilisation de l'auto en solo varie beaucoup d'une région à l'autre, notamment à cause de la disparité en termes de services et d'infrastructures de transport en commun, d'infrastructures cyclables, ainsi que de densité et de design urbain, facteurs qui ont une grande incidence sur la capacité des modes de transport collectifs et actifs de concurrencer l'auto en solo. En plus de cibles globales d'utilisation du transport collectif et actif, nous proposons donc une déclinaison par région qui tienne en compte les réalités et potentiels distincts.

Cibles du taux de motorisation

Le nombre d'automobiles au Québec ne cesse de croître à un taux plus rapide que la croissance de la population. Dans la région de Montréal par exemple, le nombre d'automobiles a augmenté au double du rythme de la croissance de la population dans la période de 2008 à 2013¹. À l'échelle du Québec, entre 2009 et 2013 le nombre de véhicules sur les routes a augmenté de 4,5%², pour s'établir à plus de 4,5 millions de véhicules de promenade, tandis que la population a augmenté de 3,7%. Le nombre de véhicules par détenteur de permis de conduire est également en hausse. Dans la région de Montréal par exemple, il s'agit de 0,83 par conducteur. De plus en plus, nous nous dirigeons vers un modèle "un adulte = une auto", ce qui est une tendance incompatible avec la vision d'une économie moins dépendante au pétrole.

Certes, il y a un coût associé à chaque kilomètre parcouru pour l'automobiliste, mais la majorité des coûts se fait à l'acquisition du véhicule. Selon une étude du CAA une Honda Civic qui parcourt 18 000 km par année coûte environ 6 400\$ en coûts fixes (assurance, immatriculation, dépréciation, financement) et 2 300\$ en coûts variables (essence, entretien, pneus)³. Par conséquent, une fois une auto acquise, la tentation est grande d'y avoir recours pour la plupart de ses déplacements. À l'échelle individuelle, le transfert vers des modes alternatifs devient plus difficile, et à l'échelle sociétale la pratique de l'auto-solo risque de s'ancrer encore plus solidement dans les mentalités et les manières de faire.

Il est essentiel de prendre acte de cette situation et de faire de la stabilisation du taux de motorisation au Québec un objectif. Une cible minimale serait de limiter la croissance du parc automobile au même rythme que la croissance de la population. Cependant, pour atteindre les objectifs de réduction en GES proposé, un taux de croissance inférieur à celle de la population serait probablement nécessaire.

¹ Enquête origine-destination 2013. Agence métropolitaine de transport.

² Bilan 2014 : accidents, parc automobile et permis de conduire, Société de l'assurance automobile du Québec.

³ Coûts de l'utilisation d'une automobile, Édition 2012. Association canadienne des automobilistes.

III. Dans les différents secteurs de l'économie québécoise, quelles initiatives devraient être mises en oeuvre pour accélérer le rythme de réduction des émissions de GES et pour maximiser les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux de la lutte contre les changements climatiques à court et à long termes ?

L'ACGD propose trois avenues permettant d'accélérer le rythme de réduction des GES en maximisant les retombées : le développement des infrastructures et des services en transport collectif et actif, l'aménagement du territoire favorisant l'écomobilité et le soutien de la gestion de la demande en transport.

Développement des infrastructures de transport durable

Le plus grand déterminant de l'utilisation des transports collectifs est la qualité de la desserte. Les usagers, surtout ceux qui ont le choix d'utiliser ou non l'auto, sont seulement au rendez-vous si la desserte est efficace, fiable et confortable. Pour accélérer la réduction des GES par le transport collectif, il est donc essentiel d'investir dans les services et les infrastructures afin d'en augmenter l'utilisation. À titre d'exemple, à Laval la part de marché du transport collectif aux heures de pointe est passée de 14% en 2008 à 20% en 2013⁴, grâce en grande partie au prolongement du métro.

Le gouvernement du Québec a un rôle important à jouer pour soutenir le développement des réseaux de transport collectif. Les municipalités n'ont pas les ressources nécessaires pour réaliser les investissements requis pour atteindre la cible de réduction de 37,5% de GES, dont une part significative provient du secteur des transports. Une contribution financière de la province doit donc être au rendez-vous et le Fonds vert devrait être pleinement mis à contribution. L'électrification des véhicules en général est une autre source de réduction importante, mais nous suggérons que l'électrification du transport collectif soit la priorité du chantier, afin de maximiser les bénéfices dans le sens de l'augmentation des services, étant donné les nombreux avantages économiques et sociaux du transport collectif au-delà de la réduction des émissions GES.

La construction et l'amélioration des voies cyclables sont également une source de réduction importante. Encore une fois, l'ouverture des citoyens à adopter des modes de transport plus durables dépend directement de la qualité des infrastructures qui sont mises à leur disposition. C'est particulièrement le cas pour l'utilisation du vélo comme moyen de transport; il y a une ouverture à ce mode de transport et on peut parler d'un véritable

⁴ Enquête origine-destination 2013. Agence métropolitaine de transport.

engouement pour le vélo. Mais grand nombre de citoyens ne troqueront leur automobile pour un vélo que s'il y a des infrastructures adaptées et sécuritaires. Il s'agit d'une responsabilité conjointe entre le palier municipal et le gouvernement du Québec, qui doit soutenir le déploiement des infrastructures, par la diffusion des expertises et ainsi que du financement adéquat.

Aménagement du territoire favorisant l'écomobilité

En plus d'améliorer les infrastructures, il est également important d'aménager des milieux de vie qui sont compatibles avec les transports durables et qui en facilitent l'utilisation. Les dernières décennies nous ont laissé de nombreux exemples de milieux qui génèrent un mode de vie énergivore, peu adapté aux transports durables et, en somme, dommageables pour notre environnement. Il faut doter le Québec d'une Politique nationale de l'aménagement et de l'urbanisme qui fasse de la lutte aux changements climatiques et la protection de l'environnement une priorité. Il faut mobiliser autant le cadre législatif que les ressources financières pour entamer un changement de paradigme.

Dans le domaine des transports, un principe de base doit être la localisation des logements, des emplois, et des institutions en fonction du transport collectif. Il est aussi essentiel de favoriser les environnements favorables à la marche et au vélo, pour que le transport actif soit une option sécuritaire et conviviale pour le plus grand nombre de citoyens. Dans ce sens-là nous appuyons les demandes de l'Alliance ARIANE, qui appelle à l'adoption d'une politique nationale d'aménagement du territoire et de l'urbanisme et qui a un rôle accru du gouvernement du Québec pour assurer la cohérence des interventions sur le territoire.

Soutenir la gestion de la demande en transport

Les déplacements pour se rendre au travail ou à l'école représentent environ la moitié des déplacements ; il s'agit donc du plus important motif de déplacement. Par conséquent, les générateurs de déplacements (entreprises, institutions, quartiers ou arrondissements), sans avoir une réflexion sur le sujet, ont un grand impact sur les habitudes de mobilité de leurs employés et étudiants. Dans cette optique, la mobilisation des générateurs de déplacements en faveur de la mobilité durable est un élément essentiel de la stratégie d'une réduction ambitieuse des GES dans le domaine des transports. La gestion de la demande en transport est un ensemble des mesures complémentaires importante à l'offre de transport des Autorités organisatrices de transport (AOT). Cette gestion de la demande en transport auprès des entreprises permet non seulement de faire un travail d'accompagnement pour assurer une utilisation maximale des infrastructures et des réseaux, mais aussi d'être à l'écoute de besoins des générateurs de déplacements et de les convaincre du pouvoir qu'ils détiennent afin d'influencer les comportements et les habitudes de leurs employés, résidents ou clients.

Les CGD jouent donc un rôle essentiel dans ce travail de mobilisation et d'accompagnement. Forts de nos dix ans d'expérience, nous sommes les experts du transfert modal et de la promotion des transports durables en milieu de travail et d'étude. Il faut également soutenir les employeurs qui souhaitent mettre en place des plans de gestion des déplacements. Depuis la fin du programme employeur du MTQ en 2011, il n'y a plus de soutien financier aux employeurs et il serait opportun de rétablir cet incitatif à la mise en place des plans de gestion des déplacements, qui contribuera à la réduction des émissions de GES.

Le gouvernement du Québec peut également soutenir la mobilisation des employeurs par le biais de la réglementation. Une piste fort pertinente serait de permettre aux municipalités de contraindre les grands générateurs des déplacements à adopter des plans de mobilité dans l'optique de réduire l'utilisation de l'auto-solo. Certaines mesures peuvent aussi être obligatoires par la voie législative ou réglementaire. Par exemple, la Californie a adopté une loi qui oblige les employeurs qui offrent des stationnements gratuits ou en-dessous de leur juste valeur marchande à offrir un montant équivalent en argent comptant à leurs employés s'ils refusent le stationnement gratuit⁵. En France, depuis 2009 les employeurs sont obligés de prendre en charge une partie (allant jusqu'à 50 %) des coûts de l'abonnement au transport collectif ou aux systèmes de vélo partage de leurs employés⁶. Le gouvernement doit réfléchir à l'adoption de ce genre de mesures et aussi à la possibilité de donner des pouvoirs supplémentaires aux municipalités souhaitant mettre en place des règlements pour inciter ou obliger les employeurs à mettre en place des mesures de mobilité durable.

IV. Quels seront les principaux obstacles à surmonter pour renforcer l'action dans la lutte contre les changements climatiques au cours des prochaines décennies ?

Culture de l'auto, sur le plan individuel et institutionnel

Une transformation culturelle au sujet des transports est un élément essentiel d'une transition vers une économie sobre en carbone. À l'heure actuelle, la culture de l'auto est très forte. Mais il ne s'agit pas uniquement d'un problème individuel. Les employeurs et les décideurs publics accordent une place préférentielle à l'auto dans les collectivités québécoises : stationnement gratuit, localisation sans lien avec les transports alternatifs, manque d'infrastructures pour les cyclistes, etc.

⁵ Plus d'information : http://www.arb.ca.gov/planning/tsaq/cashout/cashout_guide_0809.pdf

⁶ Plus d'information : <http://travail-emploi.gouv.fr/informations-pratiques,89/les-fiches-pratiques-du-droit-du,91/remuneration,113/la-prise-en-charge-des-frais-de,9185.html>

La transformation culturelle est un projet de longue haleine et la gestion de la demande en transport a un rôle important à jouer pour accompagner les générateurs de déplacements lors de cette transition.

Lenteur du développement des transports collectifs

Selon notre expérience, une partie importante de la population serait prête à utiliser plus fréquemment les transports collectifs si les conditions d'utilisation de ceux-ci étaient améliorées. Afin d'avoir un changement de paradigme sur la mobilité, il serait nécessaire d'avoir des mesures plus ambitieuses pour refaçonner nos infrastructures et ultimement nos villes. Cependant, le principal obstacle à des changements de comportements en transport sera le délai nécessaire à la mise en place réelle de nouveaux services de mobilité durable.

Réticence à imposer des mesures dissuasives à l'utilisation de l'auto en solo

Les décideurs ont parfois de la difficulté à se positionner en faveur des mesures de mobilité durable, notamment celles qui impliquent des contraintes à l'utilisation de l'auto en solo. Il est essentiel d'offrir de meilleures alternatives, mais il faut également mettre en place des mesures dissuasives vis-à-vis l'utilisation de l'auto en solo. La question de l'offre de stationnement est particulièrement importante dans la gestion de la demande en transport. Le manque ou le coût du stationnement peut être une considération importante qui incite les citoyens à adopter des modes différents. Or, le stationnement est très souvent offert gratuitement aux employés, les coûts étant assumés par les employeurs ou la collectivité, ce qui représente une subvention cachée à l'auto. Cesser ce type de subvention à l'utilisation de l'automobile apparaît comme un défi majeur chez les générateurs de déplacements.

L'étalement urbain et l'aménagement axé sur l'auto

L'efficacité des investissements en infrastructures de transports durables et des efforts dans les mesures de gestion de la demande dépend fortement de nos politiques d'aménagement du territoire. La forme de nos villes, leur compacité et leur mixité sont des éléments qui influencent directement la façon dont nos déplacements sont et pourront être réalisés à l'avenir. Nous devons confronter le lourd héritage des façons d'aménager et d'habiter le territoire des 60 dernières années, qui rendent difficile l'utilisation des modes de transport autres que l'auto. Il faut entamer une transition importante de notre façon d'aménager et d'habiter, pour restructurer le territoire autour des transports durables. Mais l'obstacle ici est majeur : au-delà des investissements en transport collectif, du soutien aux activités des CGD, il va falloir s'attaquer à la forme urbaine partout au Québec.

Pour tout renseignement ou pour des détails sur ce document, veuillez contacter :

Anne Auclair

Présidente de l'Association des centres de gestion des déplacements du Québec

Tél : 418-655-0624

anne.auclair@mobili-t.com