



Le 22 janvier 2020

Commission des Transports et de l'Environnement
Assemblée nationale du Québec
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
Québec (Québec) G1A 1A3

Par courriel : cte@assnat.qc.ca

OBJET : POINT DE VUE DE VÉLO QUÉBEC SUR LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI 44 RELATIVES
AU FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

Mesdames et Messieurs membres de la Commission,

Vélo Québec salue le dépôt du projet de loi 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*. Il va de soi que dans le cadre de la Politique de mobilité durable (PMD) et du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC), soit établi un cadre de gouvernance qui permette d'atteindre les objectifs que le Québec s'est fixés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le point de vue que nous présentons ici s'inscrit dans la suite de notre participation au Comité de suivi de la PMD et aux consultations, l'automne dernier, sur le financement de la PMD et également sur le PECC. Nous avons d'ailleurs fait valoir, et nous le réitérons, le nécessaire arrimage entre le PECC et la PMD. Cela nous apparaît un prérequis, surtout en considérant la part importante des émissions de GES provenant du secteur des transports. Nous avons aussi recommandé 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.

Nous avons aussi fait valoir que l'électrification des transports est bien sûr inévitable dans toute offensive contre la crise climatique, mais que 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. C'est la raison pour laquelle nous avançons 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.

Enfin, considérant que l'atteinte de plusieurs objectifs liés à la lutte contre les changements climatiques dépend d'une plus grande cohérence entre les orientations et les actions de l'État et celles des instances municipales, nous avons proposé, 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.

LE PROJET DE LOI 44

Les remarques que nous formulons sur le projet de loi 44 sont évidemment en lien avec celles du Comité de suivi de la Politique de mobilité durable, auquel nous contribuons.

Abolition de la règle des deux tiers

Dans son bilan de mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques¹, le MELCC précise que la méthode de calcul du coût par tonne de GES réduite :

« . . . ne tient pas compte des autres coûts et bénéfices sociétaux ; elle offre donc une perspective partielle à cet égard. Il est souhaitable d'examiner les coûts et les bénéfices des interventions en matière de lutte contre les changements climatiques sous différents angles, lorsque les données pour ce faire sont disponibles, afin d'évaluer de façon plus complète les coûts et avantages des différentes mesures mises en œuvre ou envisagées, et ce, pour la société dans son ensemble et pour ses différentes composantes. » (p. 69)

Aussi, nous sommes préoccupés par l'intention gouvernementale de compromettre le financement dédié à la mobilité durable, tel que le soutient le projet de loi 44. Faute de nouveaux outils capables d'assurer la pérennisation du financement de la mobilité

¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Bilan mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, 2017, 78 p.

durable, nous considérons que retirer la règle des deux tiers représenterait un recul, d'autant plus que tous s'accordent pour que soient rééquilibrés rapidement, selon un ratio 50-50, les investissements entre le transport routier et le transport collectif.

Nous sommes étonnées que le projet de loi 44 propose l'abolition de la règle des deux tiers, d'autant plus que le MELCC reconnaît lui-même que les investissements en mobilité durable sont grandement nécessaires² :

« Les investissements en transport collectif génèrent une multitude d'avantages pour la société québécoise : réduction de la congestion routière, réduction des coûts associés à cette congestion et amélioration de la qualité de vie des citoyens, réduction de la pollution atmosphérique, options accrues de mobilité durable, notamment pour certaines clientèles qui n'ont pas accès à l'automobile, etc. Les bénéfices relatifs à la réduction des émissions de GES qui motivent les investissements dans ce domaine sont venus s'ajouter, depuis quelques années, aux facteurs qui entrent dans la prise de décision dans ce domaine. Le transport collectif constitue ainsi un élément structurant essentiel pour le développement du Québec qui devrait faire partie de toute politique de mobilité durable, de développement durable et de lutte contre les changements climatiques. » (p. 27)

Méthodologie d'évaluation des bénéfices

Sur la question des impacts des politiques gouvernementales en matière de lutte aux changements climatiques, nous considérons évidemment important que les investissements en mobilité durable soient assorties de pratiques de reddition de compte et d'imputabilité. Nous considérons que la méthodologie gouvernementale qui sera adoptée devra s'inspirer des meilleures pratiques d'évaluation de l'ensemble des coûts et des bénéfices des projets de mobilité durable et justement être en lien avec ces bénéfices que le MELCC identifie lui-même dans le bilan précédemment cité: « ...réduction de la congestion routière, réduction des coûts associés à cette congestion et amélioration de la qualité de vie des citoyens, réduction de la pollution atmosphérique, options accrues de mobilité durable ».

Nous sommes d'avis aussi que cette méthodologie tienne compte spécifiquement des bénéfices que peuvent générer les initiatives visant à induire une modification des comportements en faveur des modes actifs.

Rôle du ministre des Transports dans le processus de recommandation

En plus d'abroger la règle des deux tiers, l'article 8 du projet de loi introduisant un nouvel article 15.4.1 écarte le ministre des Transports dans le cadre de deux processus de recommandations transmises au gouvernement:

² Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Bilan mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, 2017.

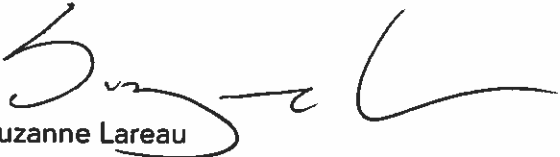
- ♦ La part minimale des revenus du marché du carbone réservée à des mesures applicables aux transports ;
- ♦ Les sommes du FECC (Fonds d'électrification et de changements climatiques) qui sont affectées à des mesures applicables au transport en commun et à des programmes d'aide financière qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est le conducteur.

Nous nous expliquons mal cette mesure. Non seulement le ministre des Transports est le porteur de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, mais son ministère détient une expertise unique dans la détermination des mesures et des besoins des acteurs de la mobilité durable. Aussi, puisque le secteur des transports représente le principal défi de décarbonisation à l'horizon 2030 et au-delà, nous considérons que le ministre des Transports devrait pouvoir faire ses recommandations au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques sur les mesures destinées au transport.

En résumé, Vélo Québec recommande aux membres de la Commission :

- 1- Que soit maintenue la règle des deux tiers dans le financement de la mobilité durable;
- 2- Que soient bonifiés le financement global de la mobilité durable, incluant le transport actif, en identifiant de nouvelles sources de revenus pour le gouvernement et le milieu municipal;
- 3- Que la méthodologie d'évaluation nécessaire à la priorisation des investissements publics s'appuie sur l'ensemble des coûts et des bénéfices des projets de mobilité durable, tels que présentés précédemment, et tienne compte des bénéfices que peuvent générer les initiatives visant à induire une modification des comportements en faveur des modes actifs.

Recevez, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, mes cordiales salutations.



Suzanne Lareau
Présidente, directrice générale

c.c.

Monsieur François Bonnardel, ministre des Transports

Monsieur Benoît Charrette, ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques