



Montréal, le 10 août 2017

**Monsieur Laurent Lessard**

Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports  
Édifice de la Haute-Ville  
700, boulevard René-Lévesque Est, 29<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec), G1R 5H1

**Objet : Mémoire du CPQ concernant la Politique de mobilité durable du Québec**

Monsieur le Ministre,

Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) est heureux de vous transmettre son avis à propos de la Politique de mobilité durable (PMDQ) actuellement en cours d'élaboration. Il s'agit d'un chantier ambitieux qui mènera à des changements importants au Québec, notamment en ce qui concerne l'aménagement du territoire et les secteurs du transport des personnes et des marchandises. Ayant déjà réfléchi amplement aux questions de mobilité dans une perspective de développement durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est avec plaisir que le CPQ vous fait part de l'état de ses réflexions et de ses attentes à cet égard. Nous vous soumettons ainsi sept propositions d'orientations générales devant guider l'élaboration de la Politique, de même qu'une série de recommandations plus précises tirées de deux documents, placés en annexes, qui précisent le fruit de nos réflexions au sujet de la mobilité au Québec.

La PMDQ s'inscrit dans le cadre des objectifs ambitieux de réduction des gaz à effet de serre que s'est fixés le gouvernement, soit de réduire de 37,5 % en deçà des niveaux de 1990 les émissions du Québec à l'horizon 2030, et de 80 à 95 % d'ici 2050. Entre 1990 et 2014, alors que le secteur des industries a vu ses émissions de GES diminuer de plus de 19 %, celles du secteur des transports ont crû de plus de 20 %<sup>1</sup>. Il est donc plus que temps que le secteur des transports, l'un des seuls secteurs où les émissions sont en croissance au Québec, soit mis à contribution en matière de réduction des émissions de GES.

La nouvelle Politique devra permettre de corriger cette situation. Elle devra aussi proposer des solutions à un certain nombre de défis, dont celui des nombreux réseaux routiers arrivés à saturation ou ayant atteint la fin de leur vie utile, de même que celui du grand virage technologique et numérique qu'abordent les secteurs du transport des personnes et des marchandises. Enfin, la Politique devra être structurante et globale et s'accompagner d'un plan de mise en œuvre.

***Des attentes quant à la Politique***

La réflexion en matière de transport est amorcée depuis plusieurs années au Québec, et le temps est venu que des actions correspondantes et ambitieuses soient entreprises. L'adoption de la PMDQ permettra de mettre en œuvre rapidement bon nombre d'actions importantes, tandis que d'autres mesures à plus long terme devront faire l'objet de réflexions plus approfondies. C'est ainsi que d'autres éléments structurants de la Politique nécessiteront vraisemblablement plus de travail et de consultations, ce qui devra être prévu dans la marche à suivre de la PMDQ dans ces cas spécifiques.

---

<sup>1</sup> Inventaire 1990-2014

Afin de tirer le maximum de la PMDQ et de mettre en place les conditions gagnantes pour que les actions soient à la hauteur des ambitions du gouvernement et des parties prenantes, nous soumettons ici **sept propositions d'orientations générales** qui devraient, selon nous, encadrer son élaboration.

### ***Nos propositions d'orientations générales pour la Politique***

1. **La PMDQ devrait intégrer l'approche ASI.** Cette approche *éviter, transférer, améliorer* (*Avoid-Shift-Improve* ou ASI), est un cadre innovant de la mobilité et du transport reconnu mondialement, qui permet de tenir compte des relations intrinsèques entre l'aménagement du territoire et les besoins de transport dans une perspective de mobilité durable. Pour le CPQ, cette approche devrait guider l'élaboration de la Politique et en structurer les orientations et les actions<sup>2</sup>. Cette approche se décline en trois axes, soit, dans l'ordre :
  - a. les mesures pour **éviter**, ou réduire, les distances parcourues et limiter le nombre de déplacements, notamment par un meilleur aménagement du territoire,
  - b. les mesures visant à **transférer** des déplacements vers des modes de transport à faibles émissions de GES,
  - c. **améliorer**, soit réduire, l'empreinte carbone des véhicules.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, ce sont plus de **70 000 milliards de dollars américains** que l'approche ASI pourrait faire économiser à l'échelle de la planète d'ici 2050. Or, pour que son efficacité soit optimale, cette approche doit guider les décideurs en amont des décisions. De plus, l'approche ASI se veut flexible et souple, selon les contextes d'intervention. Ainsi, comme l'indique le document des Nations Unies *Mobilizing Sustainable Transport for Development*, il se peut que la solution à trouver pour un enjeu donné soit davantage dans «l'amélioration» par exemple, que dans «l'évitement»<sup>3</sup>. L'approche ASI est avant tout un cadre méthodologique pour approcher les problèmes et leurs solutions, plutôt qu'un ordonnancement rigide. Cela implique que les mesures à privilégier ne seront pas les mêmes dans les milieux ruraux que dans les villes.

Cette approche permettrait non seulement de conjuguer efficacement les trois volets du développement durable, mais également de réduire les coûts des déplacements pour les personnes et les marchandises. Ce sont donc des bénéfices concrets que l'approche ASI engendrerait pour l'utilisateur. Elle devrait donc structurer les grandes orientations et les actions de la Politique.

2. **La PMDQ ne devrait pas être l'affaire d'un seul ministère.** Le gouvernement devrait adopter une Politique qui tiendra compte des ramifications multiples qu'aura la mobilité dans les décennies à venir, et ce, dans tous ses ministères et organismes. Le gouvernement devrait tenir compte du fait que, désormais, une politique de mobilité durable est également une politique d'innovation, d'investissement, d'aménagement intégré du territoire et de transition énergétique. C'est une politique réglementaire et financière qui doit permettre de planifier tous les types de déplacements, de même que l'accessibilité des destinations des usagers et la prévisibilité et la résilience des modes de transport. La PMDQ ne devrait donc pas être confinée à la seule juridiction d'un ministère, mais bien devenir une politique gouvernementale, à laquelle devra se conformer l'ensemble de l'appareil de l'État.

<sup>2</sup> Sustainable Urban Transport Project (SUTP). « Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I) ». En ligne : [http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E\\_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/SUTP\\_GIZ\\_FS\\_Avoid-Shift-Improve\\_EN.pdf](http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/SUTP_GIZ_FS_Avoid-Shift-Improve_EN.pdf)

<sup>3</sup> United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. « Mobilizing Sustainable Transport for Development ». En ligne : <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf> » (aux pp 16—17).

- 3. La PMDQ devrait être pensée globalement et à long terme.** Une politique de mobilité durable limitée à des préoccupations à court terme constituerait un échec. La PMDQ devrait reposer sur des projets concrets à court terme tout autant que sur des orientations pour le développement de la mobilité au Québec au cours des prochaines décennies.

La Politique devrait également susciter des discussions et des chantiers en vue des changements importants qui surviendront en matière de mobilité au cours des prochaines décennies. De tels projets doivent être pensés longtemps à l'avance et c'est cette réflexion que doit voir à amorcer la PMDQ. De plus, il faut éviter que les cadres d'intervention de la Politique deviennent des silos modaux. Autrement dit, elle devrait être pensée en termes de réseaux intermodaux et interrégionaux, et tenir compte des préoccupations transversales des usagers.

- 4. La Politique devrait être élaborée et mise en œuvre en partenariat avec les acteurs de la société.** L'État doit continuer de tenir compte des parties prenantes de la société civile, dans une perspective de co-construction d'une Politique appelée à évoluer dans le temps. Le maintien du dialogue avec les divers acteurs de la société civile réunis au sein d'un comité consultatif apparaît à cet égard comme un incontournable afin de faciliter la mise en œuvre de la Politique, la rendre suffisamment flexible pour qu'elle soit ajustée au fur et à mesure de son application, et la protéger des risques et des aléas de l'alternance politique.
- 5. La Politique devrait être adéquatement financée.** La Politique de mobilité durable à venir devrait incarner de grandes ambitions. Elle devrait marquer une rupture avec la manière dont le transport était pensé par le passé et orienter les décisions à venir en cette matière pour les prochaines décennies. Pour qu'elle soit en mesure d'atteindre ses objectifs, les nombreux projets à venir devront recevoir un financement adéquat. Les instruments de mesure de la Politique devront eux aussi être financés adéquatement.

À défaut de ce financement, la Politique deviendra rapidement une coquille vide et le Québec aura manqué un rendez-vous important. Cela serait d'autant plus dommage qu'un grand nombre de ces projets entraîneront d'importantes retombées économiques pour le Québec.

- 6. La Politique devrait être dotée d'indicateurs de suivi fiables tout au long de son application.** Elle devrait comporter des objectifs clairs et chiffrés. De cette façon, elle pourra être ajustée selon les besoins des usagers et l'évolution de ces derniers à plus long terme. De plus, cela lui évitera de tomber dans le piège dans lequel s'est empêtré le chantier de la mobilité au Québec dans les dernières décennies, notamment les retards de démarrage des projets et les brusques changements de priorités selon les aléas politiques. La PMDQ suivrait ainsi une approche coût-bénéfices rigoureuse qui permettrait de tirer le maximum des ressources affectées à sa réalisation.
- 7. La Politique devrait s'inspirer des actions que le CPQ et d'autres [entités/organismes] ont proposées de manière consensuelle dans les rapports soumis en annexe.** Le CPQ s'est déjà amplement penché sur les questions de mobilité par le passé et s'est associé à des organisations compétentes dans les domaines du transport, de l'aménagement du territoire et de l'environnement pour réfléchir à ses questions.

Nous soumettons ainsi deux rapports, structurés selon l'approche ASI, qui présentent les conclusions auxquelles nous sommes parvenus lors de ces réflexions. Le premier est un rapport du CPQ produit en mars 2017, intitulé *La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec*, et le second est un rapport de Switch, l'Alliance pour une économie verte au Québec, auquel a collaboré le CPQ, produit en janvier 2016 et s'intitulant *Vers une société décarbonisée : au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques*.

À titre d'exemple, nous souhaitons souligner quelques-unes des recommandations de ces deux rapports.

- a. **Éviter** les distances parcourues et limiter le nombre de déplacements
  - i. Sur le plan des déplacements **personnels**, les municipalités devraient être soutenues pour aménager le territoire d'une manière qui favorisera l'accès aux transports collectifs.
  - ii. Sur le plan des **marchandises**, le gouvernement devrait notamment prévoir des centres de consolidation urbains et favoriser le développement de transports intelligents.
  
- b. **Transférer** des déplacements vers des modes de transport à faibles émissions
  - i. Sur le plan des déplacements **personnels**, les transports collectifs et actifs devraient être développés partout au Québec, de façon à ce qu'ils représentent une véritable solution de rechange au modèle de l'auto solo. Pour ce faire, le gouvernement devra offrir un soutien suffisant.
  - ii. Sur le plan des **marchandises**, le gouvernement devrait, entre autres, développer une plateforme d'information intermodale pour que les expéditeurs puissent connaître le coût carbone de chaque mode de transport et mettre à niveau les infrastructures existantes.
  
- c. **Améliorer** l'empreinte carbone des véhicules
  - i. Sur le plan des déplacements **personnels**, des matériaux plus légers comme l'aluminium devraient être utilisés pour la construction de véhicules qui rouleront grâce à des carburants plus économes comme le gaz naturel, les biocarburants ou l'électricité.
  - ii. Sur le plan des **marchandises**, le gouvernement devrait reconduire le programme *ÉcoMARCHANDISES* et bonifier le programme *Écocamionnage*.

Malgré les courts délais et la complexité de l'élaboration d'une telle Politique, nous sommes d'avis que la Politique de mobilité durable a toutes les chances d'être un projet porteur pour la société québécoise au cours des prochaines décennies. Le CPQ est heureux d'offrir son soutien au ministère tout au long des étapes de sa rédaction et de sa mise en œuvre.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,



**Yves-Thomas Dorval**, Adm.A., ASC, ARP  
YTD/

*p. j. La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec (2017), CPQ.  
Vers une société décarbonisée : au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques (2016), SWITCH.*