

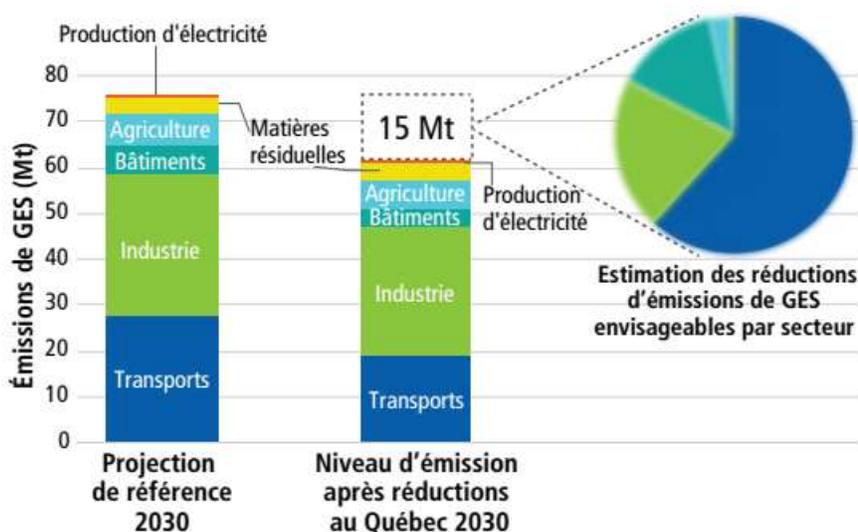
ÉMISSIONS DE GES : LES ENTREPRISES NE POURRONT PAS TOUT FAIRE SEULES

GENS D’AFFAIRES, INDUSTRIELS ET ÉCOLOGISTES S’UNISSENT POUR DEMANDER UN VIRAGE EN TRANSPORT

1- L'ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS

- En 2013, le secteur des transports représente la plus grande source d'émissions de GES au Québec : 43 % des émissions totales. À lui seul, le transport routier représentait 78,2 % des émissions du secteur de transport, soit 33,6 % des émissions totales de GES.ⁱ
- Entre 1990 et 2013, les émissions de GES associées au transport routier ont augmenté de 31,1 %, soit, pour l'ensemble du secteur transports, une hausse de 7 Mt. Les émissions du secteur de l'industrie (le deuxième plus important émetteur) ont baissé de 21,8 % sur la même période, soit de 7 Mt. Elles représentent 30,8 % des émissions totales de GES.
- En 2013, le Québec avait réduit de près de 9% ses émissions de GES sous les niveaux de 1990. Les cibles sont de -20 % en 2020 et de -37,5 % en 2030.
- Les efforts de réduction pour 2030 retomberont majoritairement sur les épaules des transports, selon les scénarios décrits par le MDDELCCⁱⁱ. Tiré du document de consultation sur les cibles 2030 :

Figure 4 : Niveau d'émission et potentiel de réduction d'émissions de GES en 2030, par secteur d'activité

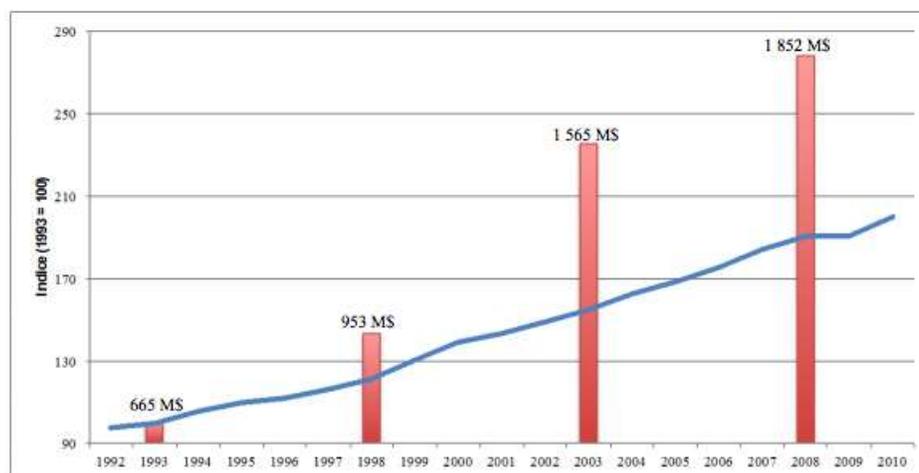


- Le transport collectif de la région de Montréal permet d'éviter plus de 3 900 000 tonnes éq Co2 par année, soit une réduction de 55 % des émissions de GES pour le secteur du transport routier sur le territoire de la CMM.ⁱⁱⁱ
- Le secteur du transport de marchandises et des véhicules lourds représente environ 4 % des véhicules, mais contribue à près du tiers des émissions en transports. Les Ontariens s'apprêtent à mettre en place des programmes considérablement plus généreux que ceux du Québec (Eco Camionnage).

2- QUELQUES DONNÉES SUR LA CONGESTION

- Le coût annuel de la congestion à Montréal est estimé en 2014 à 1,85 G\$ par année. « La croissance des coûts de la congestion routière a été beaucoup plus rapide que celle du PIB signifiant qu'il y a une accélération du coût du phénomène par rapport à la croissance de l'activité économique générale. »^{iv}

Figure 5.1
Comparaison entre l'évolution du PIB du Québec et des coûts de la congestion dans la région de Montréal entre 1992 et 2010 (indice, 1993=100)



Note : Les montants indiqués représentent les coûts de la congestion routière exprimés en dollars courants de 2008.
 Sources : Adapté de Statistique Canada. Tableau 384-0001 - Produit intérieur brut (PIB), en termes de revenus, comptes économiques provinciaux, annuel (dollars). Les Conseillers ADEC Inc. 1997. *Évaluation des coûts de la congestion dans la grande région de Montréal*, Rapport final, 22 novembre 1997, 63 p. MTQ. 2004. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, Collection Études et recherches en transport – RQ-04-01, Ministère des Transports du Québec en collaboration avec ADEC inc, 123 p. MTQ. 2009. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal pour la situation de référence de 2003*.

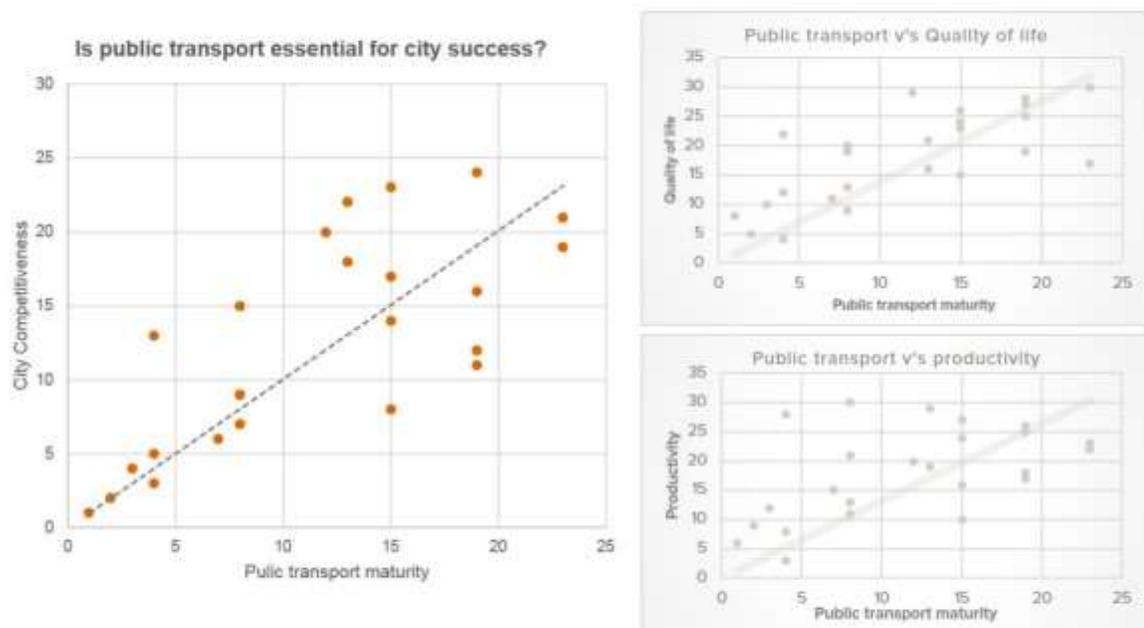
- Selon la SAAQ, 80 000 véhicules s'ajoutent chaque année sur les routes au Québec.
- Selon l'indice de congestion TomTom publié en mars 2016, les habitants de la région métropolitaine de Montréal peuvent s'attendre à passer près de 30 % de plus de temps sur la route en raison de la congestion, ce qui équivaut à une moyenne de 126 heures* de temps de déplacement supplémentaire par an, un peu plus de cinq jours complets.
- Toujours selon l'indice TomTom, le temps perdu annuellement dans le trafic est passé de 81 à 82 heures entre 2013 et 2014, pour la ville de Québec.

3- LES IMPACTS DES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC

- Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain^v, les retombées économiques d'un investissement en transport en commun génèrent 2,6 fois plus de valeur ajoutée et 2,8 fois plus d'emplois au Québec qu'un investissement en transport automobile.
- Une diminution de 16 % de la consommation de pétrole en transport entre 2012 et 2020 pourrait améliorer la balance commerciale de 4,3 G\$ et augmenter le PIB de 2,8 G\$ d'ici 2020.^{vi}
- L'Ontario consacre, en 2016-17, les deux tiers de ses investissements transports en transports collectifs^{vii}.
- En 2012, le ménage québécois moyen accordait environ 9 000 \$ au transport privé, soit plus de 18 % de ses dépenses courantes^{viii}. Cette part des dépenses est en croissance depuis les dix dernières années (Cirano, 2010). Il s'agit du deuxième poste de dépense en importance après le logement.
- La réduction de 20 % des émissions GES sous les niveaux de 1990 d'ici 2020 augmenterait de 124 M \$ le pouvoir d'achat des ménages en 2020.^{ix}
- Les deux premiers postes de la balance commerciale négative du Québec sont le pétrole et les voitures^x.
- Selon PricewaterhouseCoopers^{xi}, les indicateurs de compétitivité des villes, de qualité de vie et de productivité sont tous corrélés avec la maturité du transport public.

Figure 3

Correlation between public transport and city competitiveness, quality of life and productivity



Source: PwC, 2014.^{xii}

-
- ⁱ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 2016. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2013 et leur évolution depuis 1990. Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 23 p.
- ⁱⁱ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 – Document de consultation. 2015. 51 pages. [En ligne]. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/consultations/cible2030/index.htm> (page consultée le 23/11/2016)
- ⁱⁱⁱ Golder Associés [2016], Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal
- ^{iv} MTQ et Les conseillers ADEC [2014]. Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008.
- ^v CCMM [2010]. *Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal*.
- ^{vi} RNCREQ (2014). « Vingt milliards de dollars de plus en six ans : Les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec », *étude réalisée par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec dans le cadre de la démarche Par notre PROPRE énergie*, octobre 2014.
- ^{vii} Gouvernement de l'Ontario [2016], *Budget de l'Ontario 2016 : Des emplois pour aujourd'hui et demain*, tableau 3.24.
- ^{viii} Statistique Canada, Tableau 203-0021.
- ^{ix} Gouvernement du Québec (2009). « Le Québec et les changements climatiques : Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020? », octobre 2009.
- ^x Banque de données des statistiques officielles du Québec, Exportations et importations internationales annuelles par produit. Disponible en ligne : http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/Ken213_Afich_Tabl.page_tabl?p_id_raprt=1624
- ^{xi} PricewaterhouseCoopers [2014], *Cities of opportunity*, cité dans Zhao, X., Mahendra A., Godfrey, N., Dalkmann, H., Rode P., and Floater, G. Unlocking the power of urban transit systems for better growth and a better climate. Technical note. New Climate Economy, London and Washington, DC. Available at: <http://newclimateeconomy.report/misc/working-papers/>.