

Comité consultatif sur les
**changements
climatiques**

La décarbonation du transport lourd de marchandises : Construire une voie durable, notamment à travers l'écofiscalité

Plan de la présentation

1. Qu'est-ce que le Comité consultatif sur les changements climatiques?
2. Résumé de l'avis du Comité sur la décarbonation du transport lourd de marchandises
3. Pourquoi mettre en place une contribution kilométrique sur le transport routier de marchandises?
4. Comment vendre une mesure d'écofiscalité? (ma position personnelle)

Le Comité consultatif sur les changements climatiques

- Organisme permanent indépendant créé par la loi
- Institué: octobre 2020
- Début des travaux du comité: mai 2021

Mission du Comité: Conseiller

- **Qui?** le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs,
- **Quoi?** sur les orientations, les programmes, les politiques et les stratégies en matière de lutte contre les changements climatiques
- **Comment?**
 - à la demande du ministre ou de l'initiative du Comité
 - en tenant compte de l'évolution des connaissances scientifiques et technologiques ainsi que des consensus scientifiques

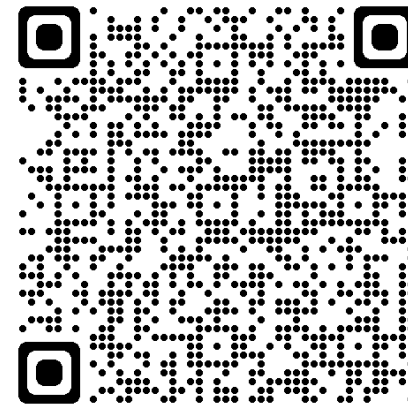
Composition du Comité

- 9 membres bénévoles **indépendants**,
 - dont 6 professeures ou professeurs universitaires,
- possédant collectivement une expertise scientifique interdisciplinaire en matière de lutte contre les changements climatiques.
- Le Comité est considéré comme un organisme lié au MELCCFP et tous ses avis doivent être **rendus publics**.

Cinq avis ont été rendus publics

1. Le Québec carboneutre : Une contribution essentielle pour le futur (Novembre 2021)
2. Une nouvelle politique de recherche et d'innovation à la hauteur de l'urgence climatique (Mars 2022)
3. L'aménagement du territoire du Québec : Fondamental pour la lutte contre les changements climatiques (Mai 2022)
4. Climat et biodiversité: redéfinir notre rapport à la nature (Décembre 2022)
5. La décarbonation du transport de marchandises : construire une voie durable (août 2023)

Site web du
Comité



La décarbonation du transport de marchandises : construire une voie durable

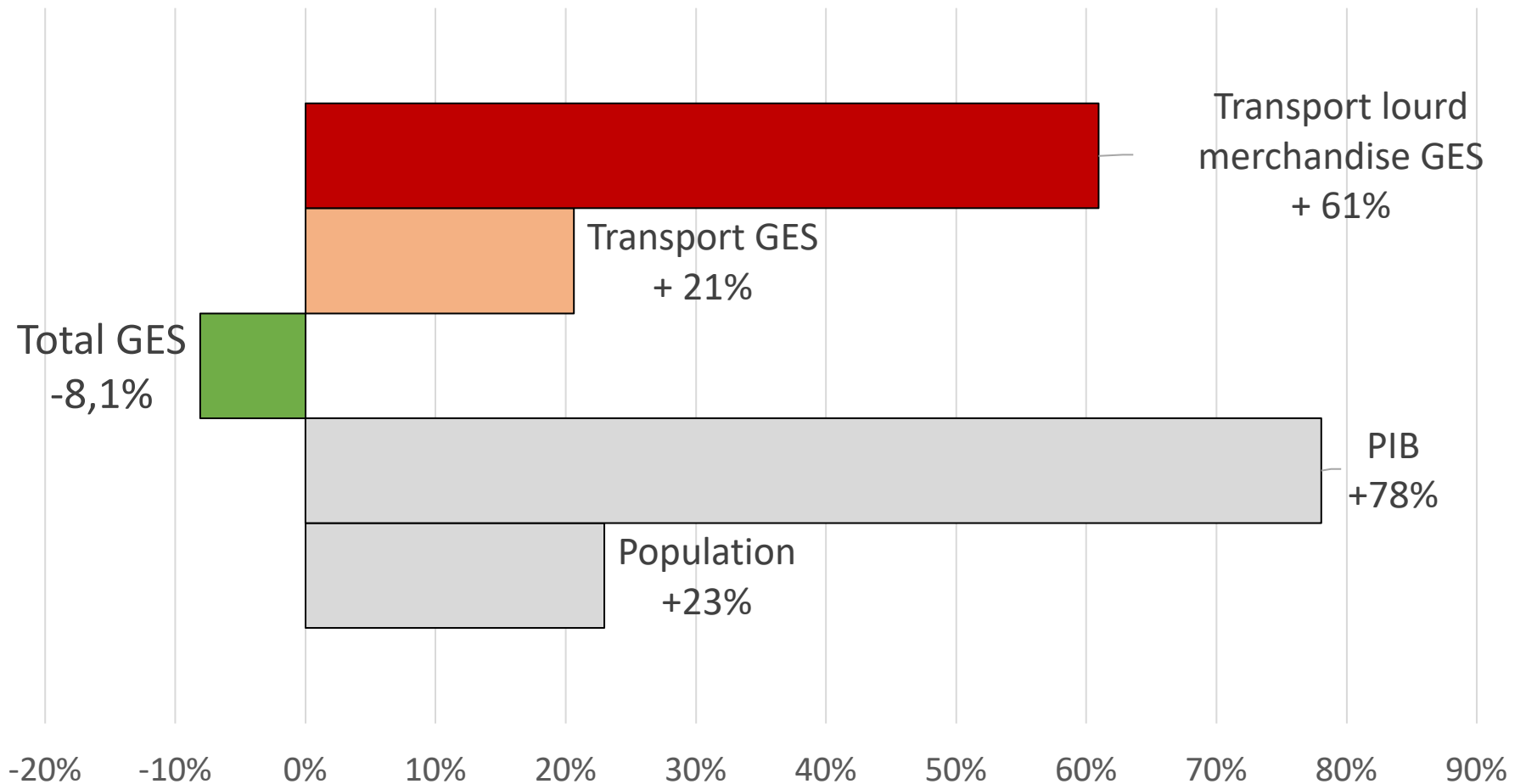
Le plus récent avis du Comité consultatif sur les changements climatiques



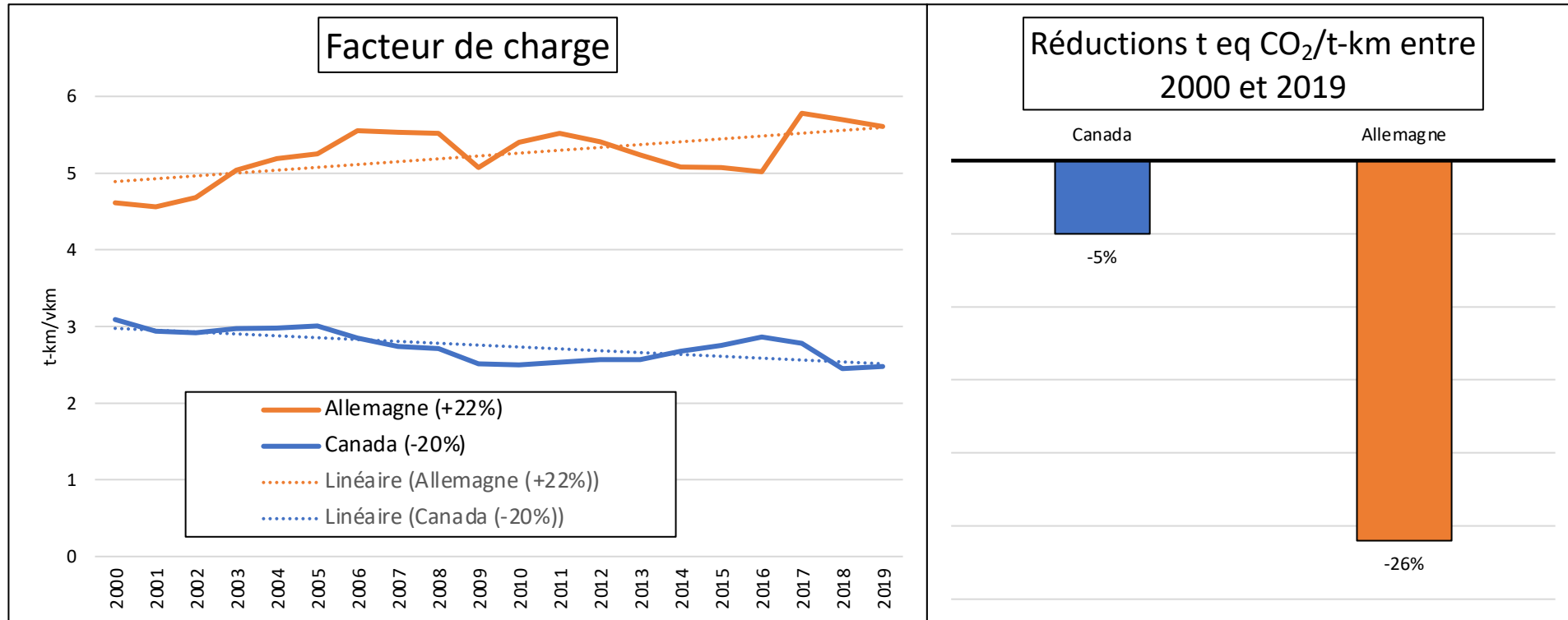
Situation actuelle au Québec

Les émissions du transport
lourd de marchandises
représentent **10 % du total**
des émissions de GES au
Québec en 2021

Évolution des émissions de GES entre 1990 et 2021, Québec



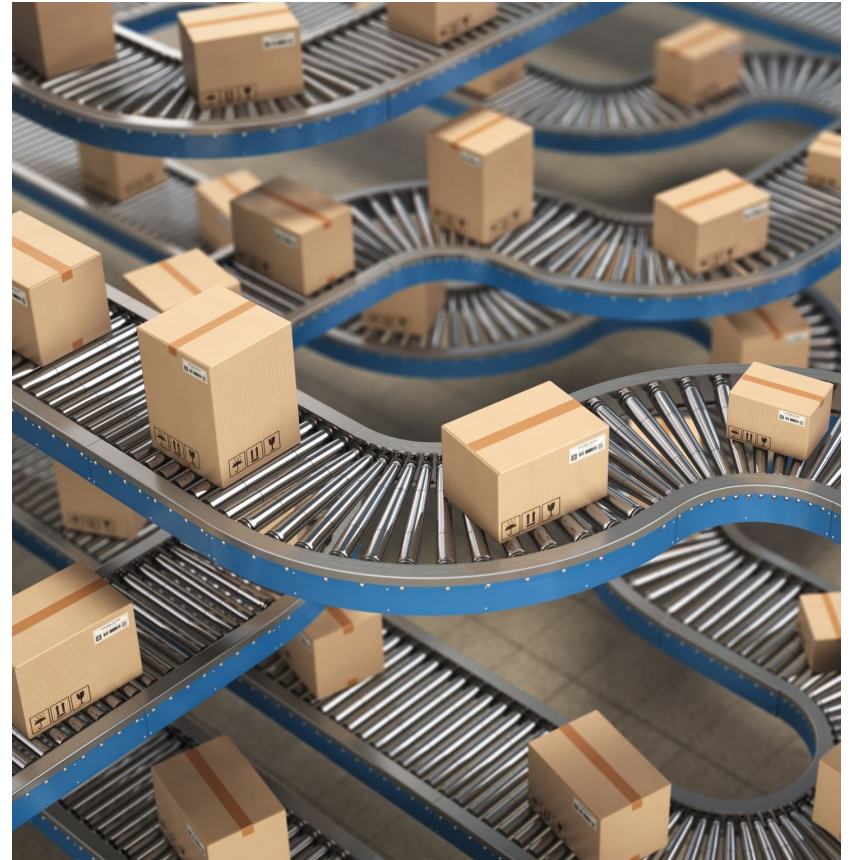
Peu de gains d'efficacité dans le camionnage, 2000-2019



Source : Agence internationale de l'énergie, Energy efficiency indicators database.

Le défi

- Faire face à la croissance des activités du secteur du transport des marchandises
 - → Source de l'augmentation des émissions de GES
- Confronter notre dépendance au camionnage et aux carburants d'origine fossile
 - → Enracinée dans un contexte institutionnel, des infrastructures publiques, des équipements privés et des habitudes comportementales qui renforcent notre dépendance aux énergies fossiles.
 - → Verrouillage carbone (*Carbon lock-in*)
- Des décennies d'inaction rendent les changements encore plus difficiles



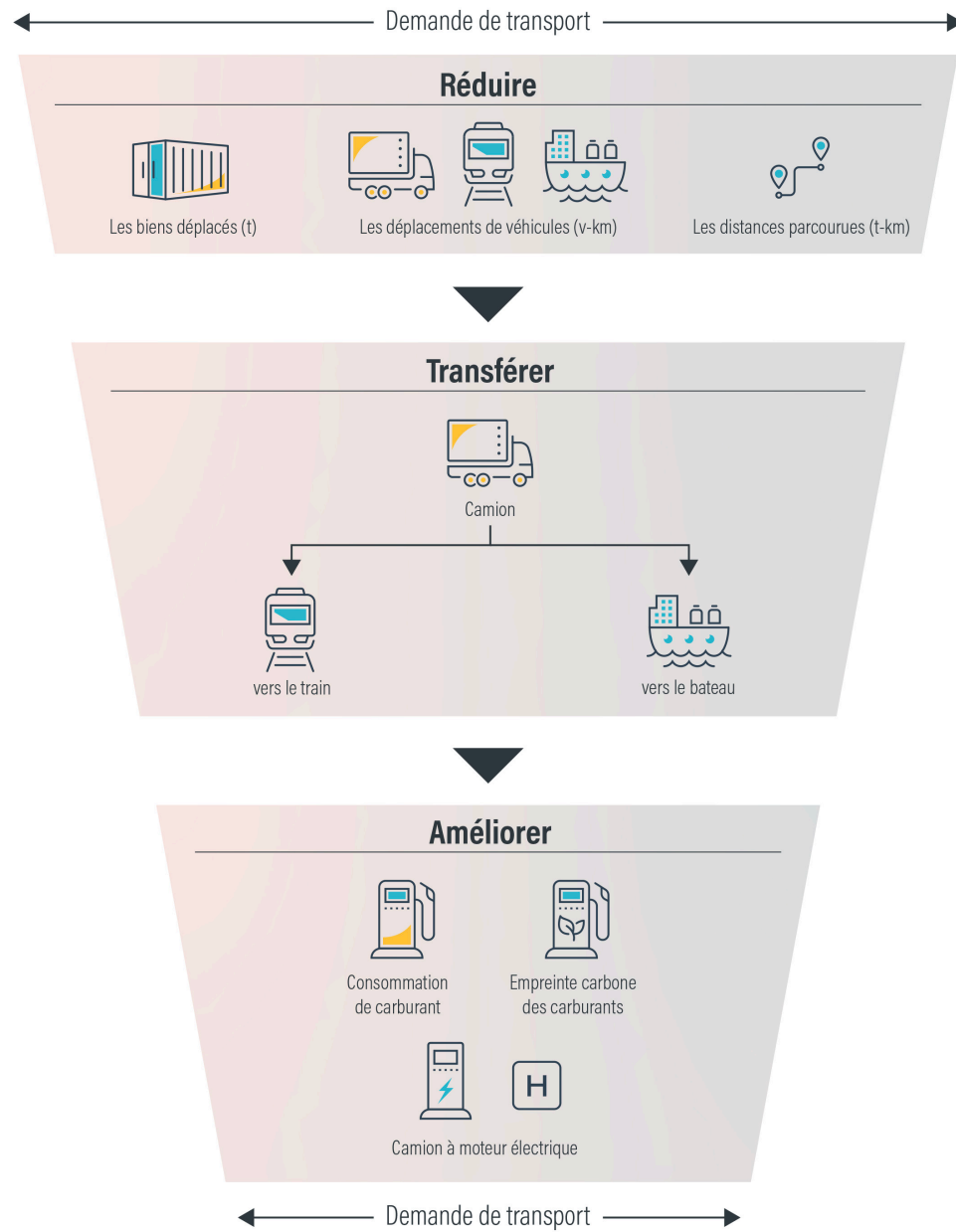


Les moteurs de l'augmentation des émissions de GES du transport de marchandise

- Hausse de la consommation de biens matériels
- Expansion du réseau de transport routier
- Flexibilité du transport par camion
- « Réflexe camion » chez les gestionnaires d'entreprises
- Attentes de livraison ultra-rapide des consommateurs (commerce en ligne)



Recommandations sur le transport lourd



L'approche RTA

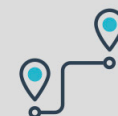
Réduire



Les biens déplacés (t)



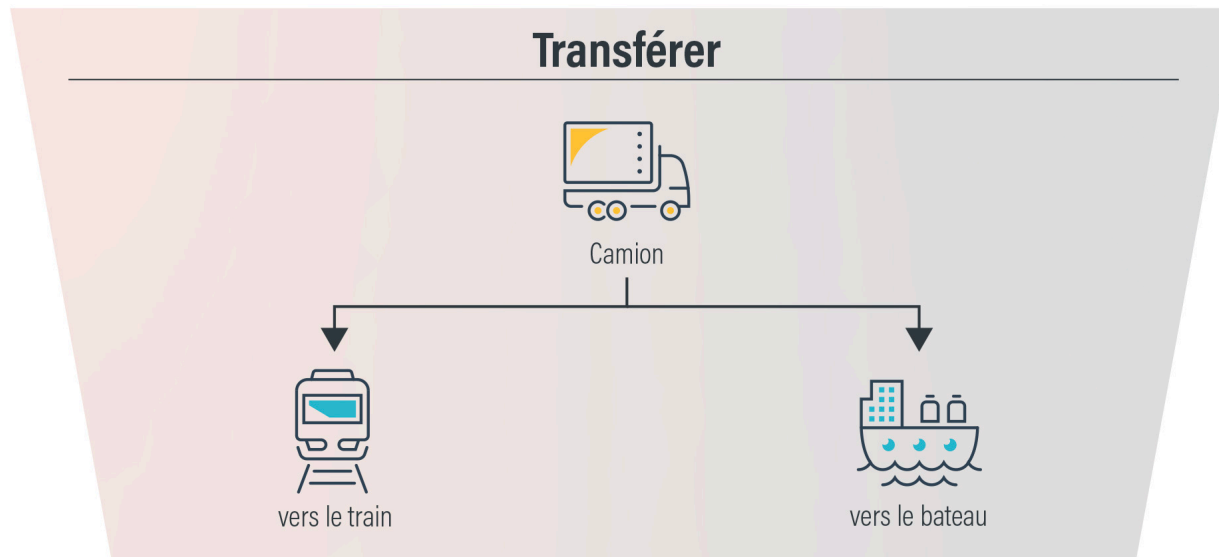
Les déplacements de véhicules (v-km)



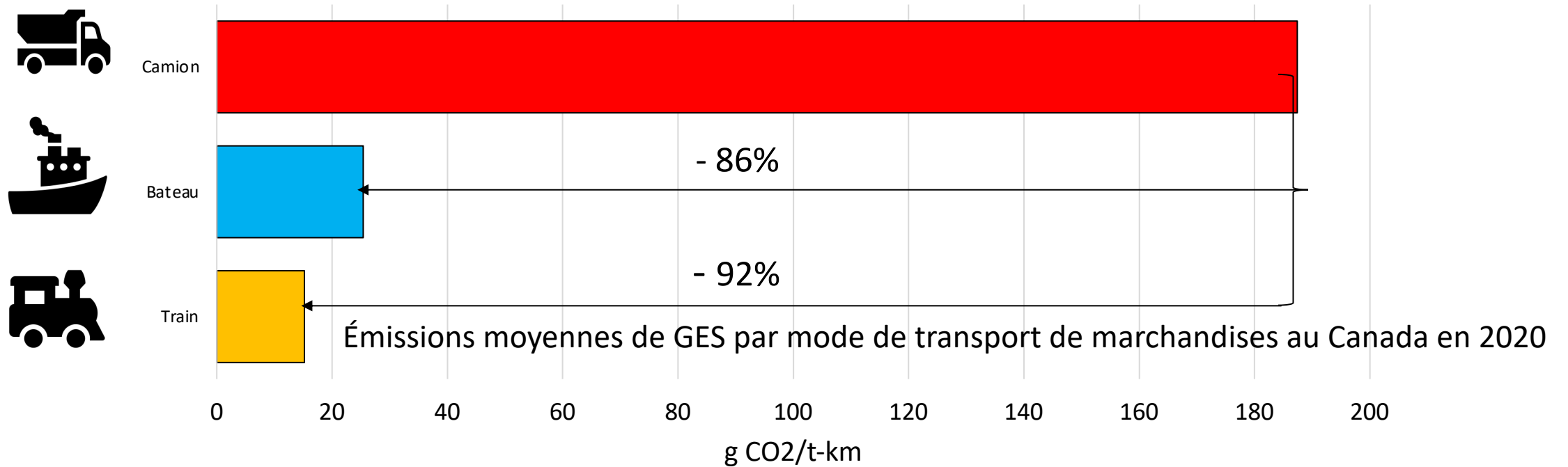
Les distances parcourues (t-km)

Il faut réduire nos besoins globaux de transport en revoyant nos choix de consommation qui ont un impact direct sur les émissions de GES. Cela se traduit par :

- La **sobriété matérielle**, qui nous invite à répondre à nos besoins tout en réduisant l'empreinte matérielle de nos choix de consommation;
- La **consommation de biens et services locaux**, qui génère moins de transport;
- Le **développement d'une économie circulaire**.



La solution évidente



Le chemin (beaucoup moins évident) pour favoriser le transfert modal



Internaliser le véritable coût de chaque mode de transport dans les prix afin d'influencer les décisions d'expédition (externalités négatives).



Exiger plus d'information sur l'empreinte carbone des chaînes logistiques.



Revoir substantiellement l'approche réglementaire envers les entreprises de transport maritime et ferroviaire.

Améliorer



Consommation
de carburant



Empreinte carbone
des carburants



Camion à moteur électrique



Prioriser les courtes et moyennes distances (moins de 200km) pour l'utilisation des camions électriques.



Prévoir l'intermodalité dans le choix des lieux de recharge des camions afin de créer plus de liens entre les modes.



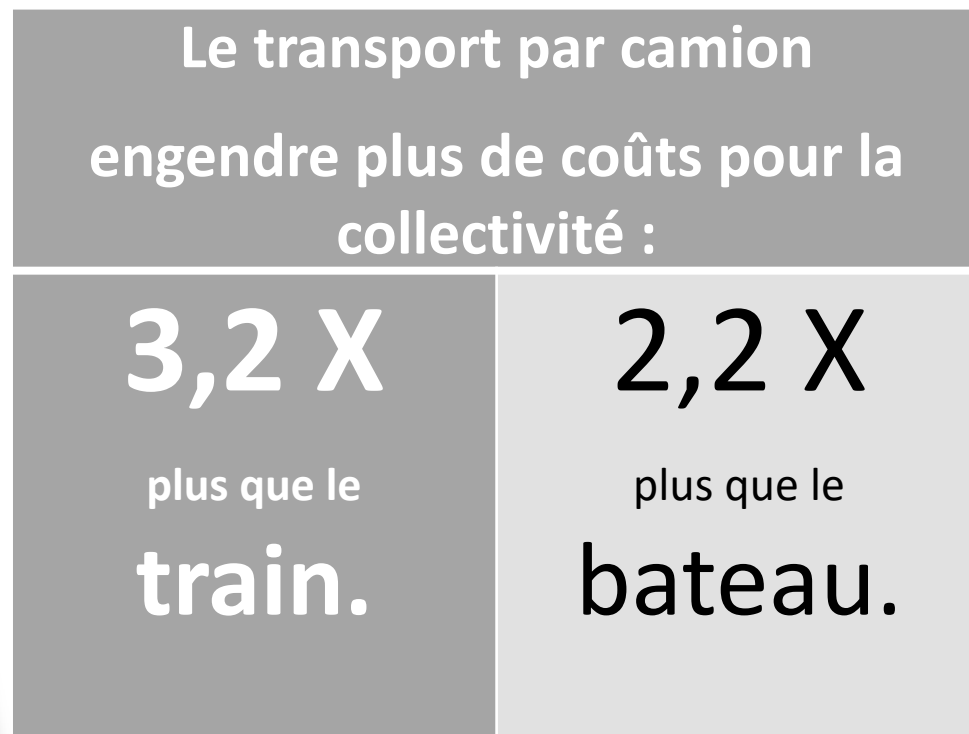
Comment internaliser les coûts externes de chaque mode de transport dans les prix afin d'influencer les décisions d'expédition ?

Réponse: une mesure d'écofiscalité

Instaurer, dans les meilleurs délais, une **contribution kilométrique** dans le transport routier de marchandises, afin de:

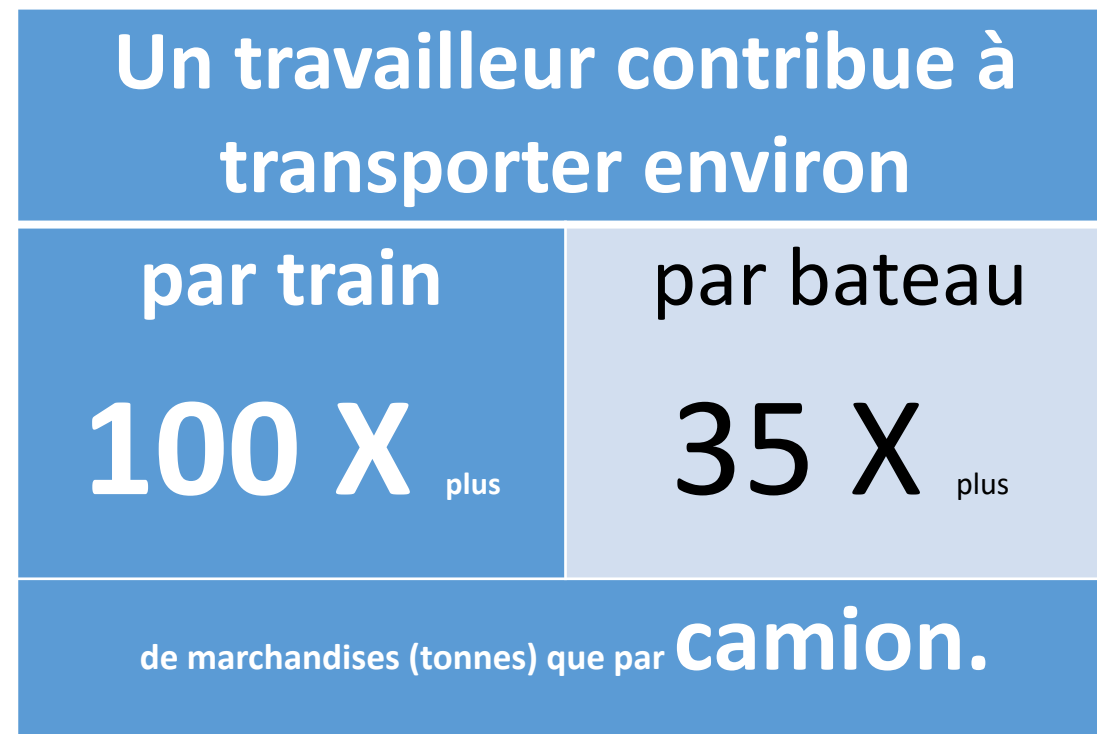
- Refléter les coûts à la collectivité plus élevés du transport routier
 - adaptation aux changements climatiques,
 - accidents, pollution atmosphérique et sonore,
 - congestion et dégradation accélérée des routes,
 - balance commerciale du Québec
- Orienter les consommateurs et les entreprises vers les modes de transports qui émettent moins de GES
- Engendrer des co-bénéfices pour la santé des populations

Les **coûts** externes du transport de marchandises par camion



Source : CE Delft, 2020 : 158.

Les **bénéfices** en termes de main-d'œuvre du transport de marchandises par bateau et par train



Sources : Compilations de données de diverses sources, voir note 15.

L'impact substantiel des camions lourds sur la fluidité de circulation

À Montréal,

22 % (2020)

des véhicules empruntant le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine sont des camions lourds.

À Québec,

9 % (2021)

des véhicules empruntant le pont Pierre-Laporte sont des camions lourds.

En contexte de congestion, un camion lourd peut avoir jusqu'à

7 X plus d'impact

sur la fluidité qu'un véhicule de passagers.

Modulation de la contribution kilométrique



Sur certains segments



Pendant certaines heures



Plus efficace pour réduire l'activité de transport qu'une taxe sur l'essence

Merci pour votre attention

Contact du Comité:

[cccc@environnement
.gouv.qc.ca](mailto:cccc@environnement.gouv.qc.ca)

Comité consultatif sur les
**changements
climatiques**

Continuons la conversation:

Matthieu Mondou



Lien vers mon
profil

