

## **Colloque URBA 2015**

**L'électrification des transports au Québec :  
du mythe à la réalité... à quelle vitesse ?  
20-21 mai 2010**

**Présentation de Hugo Séguin  
Président de Réseau Action Climat Canada  
et conseiller principal, Équiterre**

**20 mai 2010**

**La version prononcée fait foi**

---

Salutations d'usage,

Je vous propose de partager une réflexion sur la place, au Québec, que pourrait prendre l'électrification d'une partie de nos systèmes de transports, dans le contexte de nos grands objectifs publics en matière énergétique, environnementale et économique.

Permettez-moi de scooper d'entrée de jeu mes propres conclusions : l'électrification des transports est une pièce importante d'une stratégie québécoise de réduction de la dépendance au pétrole - et par le fait même de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre. C'est également un créneau économique novateur, qui s'insère bien dans une dynamique mondiale de recherche de nouvelles technologies « vertes », un créneau dont le Québec peut tirer profit.

C'est un morceau du casse-tête qui se met tranquillement en place au Québec, en vue de donner réalité au concept de développement durable.

Mais c'est aussi un morceau qui s'insère parmi un ensemble d'autres morceaux qu'il ne faut surtout pas perdre de vue. L'électrification des transports doit compléter des mesures visant un meilleur aménagement du territoire et un transfert modal massif vers les transports actifs et collectifs si on veut atteindre, en peu de temps – 2020 – des objectifs environnementaux, économiques et énergétiques.

Rappelons rapidement le contexte mondial contemporain en profonde mutation.

Dan Biello, un des directeurs d'un des plus grands centres de recherche au monde sur les questions climatiques, le *National Center for Atmospheric Research* (NCAR), à Boulder au Colorado, parlait récemment de la convergence de trois grands raz de marée – *a perfect storm of drivers* disait-il - qui transforment profondément le paysage mondial :

#### **Acétate 1 – les drivers**

- Les questions climatiques et environnementales
- Les questions de sécurité énergétique, notamment pétrolière et gazière
- Les questions de compétitivité économique, notamment en lien avec l'essor des grandes économies émergentes

Ces trois grands bouleversements affectent toutes les sociétés à travers le monde, de façon diverse selon leurs contextes particuliers.

Au Québec aussi, le **pétrole**, l'**économie** et les **changements climatiques** changent la donne et s'avèrent trois vecteurs convergents et inextricablement liés. C'est au sein de ce triple contexte que s'insère en grande partie le projet d'électrification des transports.

Et ceci interpelle directement les gouvernements supérieurs et les municipalités, mais aussi les sociétés de transports, les équipementiers, les producteurs d'énergie et donc la société d'État, Hydro-Québec.

Quelles leçons peut-on tirer de ce triple contexte pour le Québec, une société développée, non productrice de pétrole, mais au bilan énergétique riche en énergie renouvelable et relativement propre ? Où nous situons-nous dans cette mouvance mondiale ?

**D'abord, sur le plan pétrolier**, notre économie est entrée dans une grande zone de vulnérabilité. Depuis 2002, alors que notre consommation totale de pétrole stagne, nous avons absorbé de plein fouet la hausse fulgurante des prix mondiaux, sans coussin anti-choc.

Rappelons certains essentiels :

#### ***Acétate 2 – Bilan énergétique du Québec 2007***

Au royaume des barrages, le pétrole occupe la deuxième place des énergies consommées au Québec, avec une proportion à peine moins élevée que l'hydroélectricité, à près de 38% du bilan, suivi de très loin par le gaz naturel et la biomasse.

En 2007, nous avons consommé 112 mbl de produits pétroliers énergétiques, essentiellement de l'essence, du mazout et du diesel.

#### ***Acétate 3 – Consommation des produits pétrolier énergétiques***

Le pétrole utilisé à des fins énergétiques est principalement destiné – et ce n’est une surprise pour personne – au secteur des transports, avec plus de 70% du total. Le pétrole, au Québec comme un peu partout ailleurs sur la terre, sert d’abord et avant tout à propulser du matériel roulant.

Mais on se sert aussi du pétrole à d’autres fins ici, en particulier pour le chauffage des bâtiments, qu’ils soient commerciaux, ou industriels, institutionnels et résidentiels – avec encore plusieurs centaines de milliers de ménages québécois et de grands édifices publics (des écoles et des hôpitaux, notamment) utilisant un chauffage au mazout léger.

Le secteur agricole consomme peu de pétrole – au total (seulement 3%), mais 67% des intrants énergétiques de l’agriculture sont pétroliers, notamment pour la machinerie agricole et le séchage des récoltes.

#### ***Acétate 4 – Consommation des produits pétrolier énergétiques dans le secteur des transports***

Le transport terrestre s’accapare bien évidemment la part du lion de l’utilisation du pétrole, avec près de 87% de l’ensemble, deux-tiers servant au transport des personnes, un-tiers au transport des marchandises. Le reste se distribuant de façon beaucoup plus marginale dans le transport aérien, maritime et ferroviaire.

En fait, c’est l’économie québécoise dans son ensemble qui dépend d’un pétrole à bon marché et relativement abondant : sortir les matières premières et les produits transformés ou semi-transformés des régions – et aussi de la Métropole et des grands centres - dépend de systèmes de transports – trains, camions, bateaux – fonctionnant exclusivement à partir de produits pétrolier – essence, diesel ou mazout. Approvisionner ces mêmes régions – y compris en produits alimentaires – dépend de ces mêmes systèmes de transport.

#### ***Acétate 5 – Importations de pétrole du Québec***

Les approvisionnements pétroliers du Québec sont aujourd’hui en mutation. Jusqu’à récemment, notre pétrole provenait des gisements de la Mer du Nord, du Royaume-Uni et de Norvège. Aujourd’hui, en raison du déclin rapide de cette région productrice, nos approvisionnements proviennent de plus en plus d’Afrique à plus de 50% – de l’Algérie, tout

d'abord, et aussi de l'Angola, un terrain de chasse particulièrement prisé par la Chine, notamment.

Notons que nous n'importons que très peu du Golfe persique, un peu plus de la Côte Est de Terre-Neuve et du Mexique et que la Mer du Nord représente toujours une partie importante – quoique déclinant rapidement – de nos importations.

Dans un contexte d'insécurité énergétique, tant au niveau des approvisionnements qu'au niveau des prix, il est important de se rendre compte que nos approvisionnements reposent sur la stabilité économique, politique et environnementale de nos fournisseurs principaux... et que d'autres pays consommateurs en forte croissance – comme la Chine - cherchent à se garantir une partie de plus en plus importante des approvisionnements mondiaux, souvent par le biais d'ententes politiques ou économiques bilatérales.

C'est également-là une des sources de l'augmentation du sentiment d'insécurité énergétique un peu partout dans le monde.

Cette insécurité se répercute également au niveau des prix mondiaux, desquels nous sommes, comme Québécois, complètement otages. Ce qui n'est pas près de changer.

En fait, la hausse des cours du pétrole au cours des dix dernières années a complètement déstructuré notre balance commerciale, le pétrole étant devenu, et de loin, notre premier produit importé, devant... les automobiles et les pièces d'automobiles.

#### ***Acétate 6 – Coûts pour le Québec de la consommation de pétrole***

Alors que nous avons payé 41,68\$ le baril de pétrole brut à l'entrée des raffineries en 2002, en dollar d'aujourd'hui, le prix moyen s'est élevé à 75,70\$ en 2007, puis à 104,34\$ en 2008, pour retomber en 2009 et se raffermir par la suite à un niveau beaucoup plus élevé que la moyenne des dernières années. Entre 2002 et 2008, le prix demandé à l'entrée de nos raffineries avait augmenté de 150%. Nous payons toujours, aujourd'hui, en pleine récession mondiale, un prix beaucoup plus élevé qu'en 2002, en dollars constant.

Cette hausse, ce sont les consommateurs québécois qui l'ont assumé – à travers leurs déplacements en voiture, à travers l'impact indirect sur le prix des produits et services qu'ils ont consommés.

Ce sont les entreprises québécoises qui ont vu leurs coûts de production augmenter du fait de la hausse de certains frais énergétiques, et aussi en raison de la hausse du coût du transport des marchandises.

C'est moins d'argent - pas mal moins d'argent - dans les poches des Québécois à consacrer à des dépenses ici même au Québec.

C'est moins d'argent qui roule dans l'économie, c'est moins de rentrées fiscales pour les gouvernements.

En somme, cette hausse des prix du pétrole appauvrit tout le monde.

#### **Acétate 7 – Drain sur l'économie québécoise**

D'un point de vue macro, c'est 15 milliards de dollars nets qui sont sortis de l'économie québécoise en 2008, pour acquérir du pétrole – brut ou raffiné - consommé ici même [*18,4 G\$ en pétrole importé consommé au Québec, moins les marges de raffinage et les profits de détaillants*].

D'autres chiffres circulent à ce sujet, mais la principale erreur que l'on retrouve souvent est de compter tout le pétrole importé au Québec, plutôt que le pétrole consommé au Québec. On ne devrait pas compter le pétrole qui ne fait que transiter sur notre territoire, ou qui est raffiné ici pour réacheminement en Ontario, par exemple.

Quoiqu'il en soit, 15 milliards de dollars de pétrole consommé au Québec, c'est l'équivalent du budget de l'éducation. À 150\$ le baril, *toute chose étant égale par ailleurs*, c'est 21 milliards de dollars nets qui sortiraient de notre économie, l'équivalent du budget de la santé. Et ce niveau de prix est tout à fait envisageable au cours des prochaines années.

Notre dépendance au pétrole est un drain net pour notre économie et trouver des façons de la réduire serait une bien bonne affaire. Et ce serait une bonne affaire aussi du point de vue environnemental.

#### ***Acétate 7 – Objectifs 2020 du Québec***

**Car en matière environnementale**, le Québec doit aussi faire sa part et réduire ses émissions de gaz à effet de serre. La société québécoise s'est d'ailleurs donné des objectifs ambitieux – en fait les plus ambitieux d'Amérique du Nord – en s'engageant à réduire nos émissions de 20% sous leurs niveaux de 1990, d'ici 2020.

La seule façon d'y arriver, c'est de diminuer de façon absolue notre consommation de pétrole.

#### ***Acétate 8 – Émissions de gaz à effet de serre Québec***

Au Québec, plus de 50% de nos émissions sont directement attribuables à l'utilisation du pétrole, notamment dans le secteur des transports des personnes et des marchandises, qui dépend à 99% de moteurs à combustion fonctionnant au pétrole. On trouve aussi – encore – du pétrole dans le secteur de la chauffe résidentielle, commerciale et institutionnelle.

L'équation est simple : pas de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre sans réduction absolue de notre consommation de pétrole. Pas de plan de lutte aux changements climatiques crédible pour 2020 au Québec sans plan national de réduction de la dépendance au pétrole.

Mais ce serait un mal pour un bien : la réduction de notre dépendance au pétrole n'a pas à relever d'une vision de sacrifice, mais bien d'une vision d'opportunité à saisir, permettant de faire, comme société, d'une pierre plusieurs coups :

- Diminuer notre insécurité énergétique, entre autres par le développement de nouvelles filières technologiques
- Inverser l'hémorragie de capitaux québécois vers l'étranger pour acquérir du pétrole et générer de la richesse et des emplois ici au Québec
- Et réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

C'est ce que tentent de faire certaines sociétés à l'heure actuelle, chacune à sa façon : la Suède, la pionnière en la matière, qui a lancé cette réflexion en 2006 à travers l'entremise du Rapport « *Making Sweden an Oil Free Society* », faire de la Suède une société libérée du pétrole en 2020.

C'est ce que recherche les États-Unis, sans succès, depuis des années, bien avant le fameux « *America is addicted to oil* » de George W. Bush, dans son discours sur l'État de l'Union en 2006.

C'est aussi, en partie, mais en partie seulement, ce que fait la Chine, en se donnant des normes d'émissions pour les véhicules beaucoup plus performantes que les normes qui seront en vigueur aux États-Unis et au Canada, et même en Europe.

Un des exercices les plus achevés de la réflexion et des pistes d'actions en matières de réduction de la dépendance au pétrole se retrouve dans le tout récent rapport du *Industry Task Force on Peak Oil Peak Oil and Energy Security* du Royaume-Uni. On devrait d'ailleurs s'en inspirer grande ici, afin de produire une stratégie québécoise de réduction de la dépendance au pétrole.

Mais que ce soit aux États-Unis, en Chine, ou en Europe, un objectif de réduction de la dépendance au pétrole ne peut passer que par la transformation de nos systèmes de transport – notamment à travers de nouvelles technologies – mais pas seulement de technologies -, dont ici au Québec, en partie à travers l'électrification des transports.

La recherche et la commercialisation de ces technologies – notamment dans les carburants et les transports avancés - fait dorénavant l'objet d'une course à l'échelle mondiale, et certains – malheureusement nos grands concurrents – sont partis bien avant nous et ont pris une très grande avance dans ce qui a été baptisé *The Green New Deal*.

#### **Acétate 9 – Investissements verts, pays sélectionnés**

La grande financière HSBC a produit il y a un an une analyse des plans de relance des économies du G20, qui inclut donc les économies en émergence comme le Brésil, la Chine et l'Inde.



Les conclusions de cette analyse ont fait le tour de la planète :

- À travers le monde, les états ont consentis, l'an dernier, 430 milliards de dollars dans le développement de mesures liées à l'économie verte, aux transports avancés, aux énergies renouvelables et à la lutte aux changements climatiques – notamment en Chine (où 40% du plan de relance est allé au développement de l'économie verte.)
- Aux Etats-Unis, l'*American Recovery and Reinvestment Plan* a alloué 94 milliards aux énergies vertes et à ce qu'on appelle le « *smart grid* », à l'efficacité énergétique des bâtiments, aux véhicules avancés et aux nouveaux systèmes de transports collectifs – dont le développement des réseaux de TGV, ce qui n'est pas sans intérêt pour nous.

Le Programme des Nations Unies pour l'Environnement évaluait pour sa part l'automne dernier, dans une note préparée pour la rencontre des ministres des Finances du G20 à Pittsburgh, que 15% des sommes prévues aux différents plans de relance à travers le monde étaient des investissements « verts », notamment dans le secteur de l'énergie et des transports. Le PNUE estime également que c'est aujourd'hui, en 2010, que les effets de ces investissements commencent à se faire sentir.

#### **Acétate 10 – Comparatif investissements**

Au Canada, on le voit sur cet acétate, les investissements dans l'économie verte sont beaucoup moins importants que dans la plupart des grandes économies – et même ici, HSBC a compté les investissements canadiens dans le nucléaire et la capture et le stockage de carbone dans les sables bitumineux de l'Alberta.

Au total, dans les créneaux verts qui nous intéressent, les investissements du gouvernement canadien sont 8 fois moins importants *per capita* qu'aux Etats-Unis.

Tirons-en les conclusions qui s'imposent : le à défaut d'un changement d'attitude de la part du gouvernement fédéral pour soutenir le développement de nouvelles filières technologiques et des nouveaux créneaux de l'économie verte, il faudra s'en occuper nous-mêmes.

## **Quelle place pour l'électrification des transports ?**

Bref, et concluons maintenant cette première partie : le Québec, comme la plupart des sociétés développées, sort de plus en plus affaibli de sa dépendance au pétrole. Comme d'autres, nous aurions intérêt à nous donner des objectifs ambitieux de diminution de la consommation totale de pétrole sur notre territoire, d'autant plus que ce serait là la seule façon d'atteindre nos objectifs ambitieux de réductions de nos émissions de gaz à effet de serre.

### ***Acétate 11 – Image électrification des transports***

Alors que le secteur des transports est la source principale à la fois de notre consommation de pétrole et d'émissions de gaz à effet de serre, quelle place pourrait prendre l'électrification des transports au Québec pour nous aider à atteindre nos objectifs ?

Tout dépend, en grande partie, des choix technologiques qui seront faits, de la fiabilité de ces technologies, des priorités qui seront fixées et de la volonté politique.

Une longue série de si.

Soyons optimiste, et souhaitons que l'électrification des transports prennent une belle place dans le mix de solutions qui seront mis en place au Québec pour réduire la dépendance au pétrole et réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Une belle place, mais pas toute la place. Une place qui compléterait d'autres mesures prioritaires qu'il faut aussi mettre en œuvre en même temps, c'est-à-dire très rapidement.

Je vous convie à un petit calcul. Limitons-nous aux seuls véhicules individuels, un peu en considérant que les transports collectifs, les véhicules de livraison de courte distance et les flottes institutionnelles sont plus facilement électrifiables, mais demeurent somme moins déterminant dans l'équation globale.

### ***Acétate 12 – Petits calculs maison***

Le parc automobile – véhicules de promenade et camions légers (fourgonnettes et VUS) - s'est accru, au net, de plus de 720 000 entre 2000 et 2008, une augmentation nette de près de 80 000 véhicules par année ou 2,78% à peu près par année.

Toute chose étant égale par ailleurs, avec la poursuite de l'augmentation de la population prévue et du taux de motorisation que nous connaissons, on peut s'attendre à ce qu'entre 1,2 et 1,6 millions de véhicules s'ajoutent au parc automobile québécois d'ici 2020.

De plus.

Ces véhicules vont consommer de l'essence et émettre des gaz à effet de serre, en plus des voitures existantes.

Bien entendu, en 2020, chaque voiture du parc automobile québécois sera plus performante – en moyenne - que les voitures constituant le parc actuel, en raison des nouvelles normes d'émissions mises en place en Amérique du Nord.

On peut aussi espérer l'adoption par plusieurs états américains et provinces canadiennes – comme c'est le cas en Californie et en Colombie-Britannique – d'une norme sur la teneur en carbone des carburants (appelée Low Carbon Fuel Standard – NTCC en français), qui viendrait diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> par le mélange, au pétrole, par du pétrole à moindre contenu de CO<sub>2</sub> ou par des carburants de remplacement – comme le biodiesel et les biocarburants de seconde génération, et comme aussi l'électricité.

Mais une partie de cette amélioration de la consommation d'essence par véhicule sera annulée par la croissance de la distance moyenne parcourue - par année, par véhicule – si rien n'est fait pour freiner, puis stopper, l'étalement urbain, qui augmente la longueur des trajets effectués en voiture pour le travail, les loisirs ou les activités de consommation.

Aussi, effet économique pervers d'une plus grande sobriété dans la consommation des moteurs : des voitures plus performantes, qui nécessitent moins de pétrole, augmente le revenu disponible des ménages, qui peuvent augmenter la distance de leurs déplacements en voiture,

et revenir au niveau de dépenses antérieurs. On appelle ça, en bon français, le « *rebound effect* ».

Tirons-en certaines conclusions :

À tout casser, avec un objectif de 25% de ventes de véhicules électriques sur les ventes totales de véhicules au Québec en 2020, on pourrait au mieux espérer – si tant est que la technologie soit au rendez-vous – que 500 000 véhicules électriques roulent à ce moment sur les routes du Québec, soit un peu moins de 10% du parc automobile québécois.

C'est donc dire que d'autres mesures s'avèrent nécessaires pour nous permettre d'atteindre nos objectifs de réduction de la consommation de pétrole et de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Cette conclusion, c'est celle à laquelle arrive le dernier rapport de l'Agence européenne de l'environnement - *Towards a resource-efficient transport system – désolé, je ne parviens à trouver la version française, si jamais une telle version a été produite...*

Après avoir passée en revue les différentes mesures susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports, y compris l'ensemble des technologies susceptibles d'améliorer la performance des véhicules, dont l'électrification des transports, le rapport de l'Agence européenne de l'environnement a cette belle phrase au bénéfice des décideurs publics [traduction libre] :

*'choose all the described measures and invent a few more'*

*« si vous voulez atteindre vos objectifs de réduction, choisissez toutes les mesures proposées et inventez-en quelques-unes de plus ».*

### **Acétate 13 – Le banc à trois pattes**

L'Union européenne dans ce rapport, mais également de plus en plus d'intervenants un peu partout dans le monde utilisent maintenant un modèle intégré permettant l'atteinte d'objectifs de

réduction des émissions et consommation de pétrole, un modèle proposé par *Dalkmann et Brannigan* (2007), le modèle ASI, pour :

- Avoid
- Shift
- Improve

Ou

- **Éviter** les besoins de déplacements
- **Transférer** vers des modes de transports moins consommateur d'essence et moins polluant
- Et **améliorer** la performance des systèmes de transports et des carburants pour les véhicules qui restent

**Acétate 13 – Éviter les besoins de déplacement, en améliorant l'aménagement du territoire**

Éviter / réduire les déplacements procède tout d'abord d'une vision d'aménagement du territoire et des pratiques urbanistiques.

Lorsqu'on construit – comme on l'a fait partout en Amérique du Nord – des quartiers de banlieue peu denses et monofonctionnels, on condamne leurs habitants à emprunter leur voiture pour l'ensemble de leurs déplacements.

Ne plus répéter ce qui est devenu une erreur aujourd'hui devrait être une toute première priorité.

**Acétate 14 – Les mesures pour éviter**

Rapprocher les fonctions par une plus grande mixité – commerce – travail – loisirs; densifier; prévoir de nouveaux quartiers ou transformer les quartiers existants en fonction des transports actifs et collectifs sont des mesures bien connues, mais encore trop peu répandue au Québec aujourd'hui.

Une autre mesure qui permet des gains immédiats : le télétravail. Ne pas se servir de sa voiture une journée par semaine et travailler de la maison permet de réduire de 20% des émissions de gaz à effet de serre et la consommation de pétrole.

Le télétravail est une mesure extrêmement efficace pour réduire les besoins de déplacements.

#### ***Acétate 15 – Les mesures pour éviter – plan de la ville d’Oakland***

Les stratégies d’évitement des déplacements se retrouvent de plus en plus au cœur des plans d’action de plusieurs villes nord-américaines, dont l’excellent plan de réduction de la dépendance au pétrole de la ville d’Oakland, qui fait du concept « drive less » une des priorités d’action.

#### ***Acétate 15 – Les mesures pour transférer***

On connaît bien aussi les mesures à prendre pour favoriser le transfert modal vers les transports actifs et collectifs : décourager l’utilisation de la voiture solo, tout en proposant des alternatives qui fonctionnent et en sensibilisant la population.

D’ailleurs, chapeau à la STM pour sa campagne sociétale « Mouvement collectif ». Intelligente, belle, rassembleuse. Bravo, vraiment.

#### ***Acétate 16 – Les mesures pour améliorer***

Et finalement, pour le modèle ASI, l’amélioration de la performance des systèmes de transports et des carburants, et aussi des infrastructures logistiques de signalisation et de communication, notamment.

Tout ça est bien connu et commence à être mis en place.

Et c’est là que s’insère la stratégie d’électrification des transports que nous pourrions nous donner.

#### ***Acétate 13 – Image de l’Assemblée nationale ou du Québec***

D'ailleurs, le gouvernement du Québec détient les morceaux de cette vision intégrée. Il s'agit maintenant de les mettre en commun, et de les développer ensemble, à l'extérieur des silos habituels des expertises et des ministères.

Le dernier budget du Québec procure de nouveaux revenus aux grandes villes et aux sociétés de transport. C'est bien. On devra faire plus.

Le premier ministre Charest mettait la barre haute pour la réforme de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, dont la révision est prévue cette année.

Dans un discours au Conseil des relations internationales de Montréal en novembre dernier, juste avant son départ pour Copenhague, monsieur Charest disait, parlant des mesures que le Québec se donnera pour atteindre ses objectifs de réductions d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 :

- *Nous développerons davantage le transport collectif et le transport intermodal des marchandises;*
- *Nous réviserons la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment pour freiner l'étalement urbain et densifier les villes.*
- *Nous mettrons en œuvre des mesures pour réduire l'utilisation de l'automobile au profit du transport collectif.*
- *Et nous favoriserons l'électrification des transports de personnes.*

La vision est là.

Il faut maintenant la mettre en œuvre. Et faire preuve de cohérence.

Pour ça, il faut d'abord arrêter de travailler en silos d'expertise et adopter une vision intégrée des enjeux et des solutions.

Il faut que la vision soit partagée, que ce ne soit pas seulement une affaire du gouvernement du Québec, ou une affaire de la Ville de Montréal, mais un objectif commun et une compréhension commune.

En Amérique du Nord, cette vision commence à émerger un peu partout – dans de grands états, la Californie, l’Ontario et le Québec, mais aussi dans de grandes villes, Oakland, Portland, San Fransisco, Denver, Salt Lake City, Vancouver.

Il faut appuyer les municipalités lorsqu’elles développent cette vision intégrée qui marie économie, environnement et qualité de vie pour les citoyens, une autre façon de en œuvre le développement durable.

Ça veut dire aussi, concrètement, savoir reconnaître cette vision lorsqu’elle se manifeste et cesser de la combattre, comme c’est malheureusement le cas à Montréal, alors que la vision de développement durable de la Métropole ne parvient pas encore à s’imposer devant celle d’un ministère qui devrait pourtant être à l’avant-garde, le MTQ.

Souhaitons-nous de la cohérence.

Souhaitons-nous cette vision intégrée, une qui marie économie et environnement, au profit de la qualité de vie des Québécois.

Souhaitons-nous que ça marche, et qu’on en tire profit.

Souhaitons-nous que l’électrification des transports prenne toute la place qui lui revient à l’intérieur de cette vision, et qu’elle complète les réformes emballantes qui nous attendent en matière d’aménagement du territoire et des transports.

Je vous remercie.