



## Une offre abondante et diversifiée de **véhicules décarbonés** et **low-tech** est disponible sur le marché

### Pourquoi ce jalon ?

---

- En 2021, le nombre de voitures de promenade sur le territoire du Québec avoisinait les 5 millions. Le nombre total de ces véhicules immatriculés au Québec a augmenté de 1,9 % en moyenne par année depuis 2000. Dans plusieurs zones rurales, l'offre en transport collectif (interrégional surtout) s'est effondrée ces dernières décennies, ce qui est aussi une des causes de l'augmentation de la motorisation des ménages. Pour réduire l'empreinte carbone du transport au Québec, de profondes transformations sont à imaginer du côté de l'offre. En effet, le parc automobile est majoritairement composé de véhicules à moteur thermique, émetteurs de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) et d'oxydes d'azote (NOX). Ils produisent également des particules fines, contribuant au smog urbain. La pollution atmosphérique générée par les véhicules à essence est un problème auquel les gouvernements du Canada et du Québec ont déjà commencé à s'attaquer : il a été annoncé qu'en 2035, la vente de véhicules neufs à essence serait interdite.
- Des alternatives aux véhicules à moteur thermiques existent et se développent, notamment les véhicules électriques (VÉ). Une étude menée par EY au Canada en 2022 révélait que la proportion de répondants et de répondantes souhaitant acheter un VÉ était de 46 %, et s'élevait à 51 % pour le Québec. L'environnement serait le facteur de motivation principal à l'achat d'un VÉ. L'électrification du parc automobile pourrait permettre de réduire les émissions de GES du transport et constitue l'une des stratégies à déployer. Cependant, l'augmentation de la demande d'électricité pour recharger ces VÉ pourrait représenter un défi pour Hydro-Québec vis-à-vis de sa capacité à fournir de l'énergie, notamment durant l'hiver.
- Le secteur de l'automobile doit chercher à réduire la consommation énergétique globale et ainsi viser une sobriété structurelle des véhicules eux-mêmes. La tendance est aux lourds VUS électriques, cependant il est nécessaire d'alléger les véhicules. Il existe une variété de véhicules intermédiaires entre un vélo et une voiture, de moins de 500 kg, qui peuvent répondre à différents besoins de transport. Ils peuvent atteindre une vitesse maximale de 50 km/h, émettent peu de CO<sub>2</sub> et sont adaptés pour les déplacements quotidiens proches de chez soi (ex. aller au travail, à l'épicerie). D'après Statistiques Canada, le trajet navette en automobile (domicile-travail) concernait 12,6 millions de Canadiens et Canadiennes en 2016, avec une durée moyenne de 24 minutes et une distance médiane de 8,7 km, une distance courte et propice à l'utilisation de ces véhicules intermédiaires.
- Les milieux urbains, favorables au développement de la mobilité douce (vélo, marche) et de la micromobilité (voiturette, trottinette, etc.) encouragent les industries à renouveler leur offre et à innover en matière de véhicules décarbonés et *low-tech*. De leur côté, les gouvernements locaux doivent continuer à développer leur plan de mobilité et faciliter l'arrivée de ces nouveaux véhicules grâce à une réglementation adaptée. Enfin, les conditions météorologiques du Québec sont aussi un facteur à prendre en compte. Les industries pourraient développer des solutions afin de rendre ces modes de transport plus adaptables aux conditions hivernales rigoureuses, et les acteurs et actrices du territoire pourraient mieux intégrer les caractéristiques hivernales dans l'aménagement des espaces publics.

## Niveau d'avancement

---

<b>Mauvaise direction</b>	On est au point mort	On se prépare	On est en route	On est bien avancés	Jalon atteint
---------------------------	----------------------	---------------	-----------------	---------------------	---------------

## Qui doit être mobilisé?

---



**Secteur financier**



**Secteurs de la construction, des transports et de l'environnement**



**Entreprises et organisations publiques**

## Ressources

---

[Gorce-Moskovitz, A. \(2020\). Low-tech et mobilités du quotidien. Peut-il y avoir un intérêt pour la transition écologique et solidaire, à développer les low-tech dans le champ de la mobilité du quotidien en France ? \[Rapport d'expertise, SciencesPo Rennes\]](#)

[Héran, F., & Bigo, A. \(2020, October 26\). Malus poids, émissions de CO<sub>2</sub> : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires! The Conversation](#)

[l'eXtrême Défi. ADEME XD](#)

[Pour une mobilité sobre : la révolution des véhicules légers. \(2023\). Forum Vies Mobiles](#)