

Éditorial

INSCRIRE LA MOBILITÉ DES PERSONNES DANS UNE VOIE PRIORITAIRE

Sylvain Gaudreault

Directeur général du Cégep de Jonquière
Membre du Comité consultatif sur les changements climatiques

Alain Webster

Professeur titulaire
Département d'économie
de l'École de gestion
Université de Sherbrooke
Président du Comité consultatif sur les changements climatiques

Joanie Ouellette

Professionnelle de recherche
Comité consultatif sur les changements climatiques

Accélérer l'action climatique : un impératif

L'Organisation météorologique mondiale résume bien l'ampleur des enjeux : les années 2015 à 2025 sont les 11 années les plus chaudes jamais enregistrées et « le climat de la Terre est plus déséquilibré qu'à aucun autre moment de l'histoire observée¹ ». Au Québec, l'année 2024 a été l'année la plus chaude et celle où le coût des sinistres catastrophiques assurés était le plus élevé, soit 2,8 milliards de dollars².

Accélérer la décarbonation de nos sociétés doit donc redevenir une priorité. Le transport des personnes est le secteur où cette question de la décarbonation et de la sortie des énergies fossiles interpelle le plus le Québec, car il engendre 26 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)³. Le présent numéro du Climatoscope illustre à juste titre l'ampleur du défi dans le domaine du transport, mais également les solutions possibles⁴.

Le transport des personnes : un enjeu central de la transition québécoise

L'énergie consommée en 2022 pour le transport routier des personnes provenait à 95,1 % de l'essence, à 3,4 % du diesel et à 1,5 % de l'électricité, du gaz naturel et du propane⁵. De plus, le secteur des transports accaparait près de 80 % de la disponibilité des produits pétroliers raffinés en 2024⁶, contribuant par le fait même à accentuer le déficit de la balance commerciale du Québec.

Malgré les avancées technologiques et les politiques de mobilité, le système actuel de mobilité repose donc encore massivement sur l'automobile et sur les hydrocarbures. Dans ces conditions, atteindre l'objectif de carboneutralité ne nécessite pas uniquement qu'on accélère les efforts actuels, mais exige une transformation en profondeur de la manière dont les Québécois et Québécoises se déplacent.

1. Organisation météorologique mondiale, 2026. [Le climat de la Terre est de plus en plus déséquilibré](#).

2. Bureau d'assurance du Canada, 2024. [Catastrophes](#).

3. Environnement et Changement climatique Canada, 2026. [Inventaire officiel des gaz à effet de serre du Canada, Secteurs-Économiques](#).

4. Le présent article reprend l'argumentaire d'une Note climatique publiée par le Comité consultatif en juin 2026. Un avis complet sur la mobilité sera publié en novembre.

5. Institut de la statistique Québec, 2026. [Intensité énergétique du transport routier des personnes](#).

6. Statistique Canada, 2026. [Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en unités naturelles. Tableau 25-10-0030-01](#).

Une transformation profonde au bénéfice de la société

Les progrès technologiques sont bien réels : « De 2006 à 2022, la quantité d'énergie nécessaire pour déplacer une personne sur une distance d'un kilomètre a diminué de 11 %. » (ISQ, 2026). De plus, 6,15 % du parc immatriculé est désormais électrifié⁷. Toutefois, ces avancées ne sont pas d'une ampleur suffisante et sont en grande partie neutralisées par des dynamiques profondes : augmentation du nombre de véhicules, distances parcourues plus longues, réduction du nombre de personnes passagères, étalement urbain et montée des véhicules plus lourds.

Cet usage de l'automobile ne relève donc pas uniquement de choix individuels. Il découle également d'un ensemble de conditions concrètes : organisation du territoire, accessibilité des services, qualité du transport collectif, horaires de travail, normes sociales et grandeur du territoire.

Il faut ainsi repenser l'aménagement : densifier les milieux de vie, rapprocher les services, limiter l'étalement urbain et développer des solutions de rechange crédibles à l'automobile. Une démarche essentielle pour éviter d'accroître les besoins de déplacement et la « demande induite ». Dans ce contexte, le transport collectif et actif joue un rôle structurant en organisant les milieux de vie et en soutenant l'accès aux services, aux emplois et aux activités.

Cette transition s'opère dans des milieux fortement construits et avec une diversité de réalités territoriales (grandes villes, milieux urbains, régions rurales ou territoires éloignés). Il n'existe donc pas de solution unique, mais plutôt une exigence commune de cohérence vers la carboneutralité. Dans ce domaine, l'État joue un rôle central par les choix qu'il effectue dans les réseaux structurants, les politiques de mobilité, les modalités de financement et la localisation des nouveaux bâtiments publics. Des choix qui peuvent soit favoriser une densification douce et une mobilité durable, soit accentuer les enjeux de l'étalement urbain et les coûts qui y sont associés.

Décarboner la mobilité : un levier pour des cobénéfices

A terme, la mise en œuvre d'une stratégie de mobilité durable se traduira par une réduction de l'usage de la voiture et par une substitution complète des véhicules thermiques par des véhicules électriques.

Cette transformation représente une occasion à saisir pour améliorer la qualité de vie par la réduction de la pollution, tout en renforçant la sécurité et l'accès aux services essentiels⁸. Elle permet collectivement de réduire les coûts de la congestion, les besoins d'investissements pour les infrastructures routières et l'exposition aux chocs de prix des énergies fossiles. Sur une base individuelle, puisque le transport constitue le deuxième poste de dépenses, réduire le nombre de véhicules par ménage permet ainsi de redonner une marge de manœuvre financière.

En somme, une mobilité efficace et sans énergies fossiles peut être meilleure pour le climat, la santé, le portefeuille des ménages et la résilience économique du Québec.

Accentuer la cohérence : vers une action publique alignée

Chaque investissement façonne les déplacements pour des décennies. Il faut donc se doter d'un cadre clair pour orienter les décisions publiques et vérifier si les projets sont compatibles avec les objectifs climatiques et la mobilité durable.

La transformation du système de mobilité dépend aussi des signaux économiques et réglementaires. Les mécanismes d'écofiscalité, comme la tarification du carbone et la taxe sur les carburants, ainsi que des réglementations comme la loi « zéro émission » envoient un signal sur le coût des émissions de GES, orientent les choix vers des options plus sobres et financent, du moins partiellement, les infrastructures et politiques essentielles. Le déploiement de ces mesures ainsi que le financement adéquat de la mobilité durable doivent s'accélérer et intégrer adéquatement les enjeux d'équité pour les ménages vulnérables et les territoires où les solutions de rechange sont limitées. Il s'agit d'une transformation qui doit s'effectuer avec la collaboration des municipalités et refléter la réalité des différents territoires.

UNE FENÊTRE D'ACTION ENCORE OUVERTE

Le Québec, à l'échelle individuelle et collective, a tout à gagner en faisant de la mobilité durable et de la décarbonation des transports une voie prioritaire d'intervention. C'est une condition de réussite pour l'ensemble de nos objectifs climatiques ainsi qu'un facteur majeur d'innovation technique et sociale, de prospérité et d'équité.

7. Association des véhicules électriques du Québec, 2026. [Immatriculations TV 2026 : Le calme avant la tempête ?](#)

8. Mouratidis, 2025. [Reducing car dependence: benefits, strategies, unintended consequences, and future directions of post-car urban transitions.](#)