

Recommandations pré-budgétaires de Switch – l'Alliance pour une économie verte

26 janvier 2017

Table des matières

VOLET TRANSPORT	2
VOLET TECHNOLOGIES PROPRES	6
ANNEXE : Recommandations du Plan d'action de Switch en transport.....	8

VOLET TRANSPORT

Prosperité, compétitivité et durabilité : Pour un virage dans le secteur des transports

Contexte et enjeux

Le secteur des transports constitue la pierre angulaire d'une stratégie visant à atteindre les objectifs de l'Accord de Paris et les cibles de la politique énergétique du Québec. Des mesures structurantes en transport permettraient de favoriser la création d'emplois au Québec, d'améliorer notre balance commerciale, de renforcer la compétitivité de nos entreprises et de libérer une part du revenu disponible des ménages, stimulant ainsi la consommation intérieure. Les investissements fédéraux en transport collectif créent une occasion unique pour le Québec de prendre un tel virage. Si le Québec n'agit pas rapidement en ce sens, il sera distancé par ses compétiteurs, l'Ontario en tête, qui a amorcé un virage décisif dans ce secteur.

Transport et économie québécoise

- Le coût annuel de la congestion à Montréal est estimé en 2014 à 1,85 G\$ par année. Un taux de croissance supérieur à celui du PIB et de la population¹ La congestion nuit au transport de la main d'œuvre et des marchandises, contribuant à une perte de compétitivité du Québec.
- Selon la SAAQ, 80 000 véhicules s'ajoutent chaque année sur les routes au Québec. Un taux de croissance deux fois supérieur à celui de la population. En conséquence, en 2012, le ménage québécois moyen accordait 10 443 \$ au transport privé, soit plus de 20 % de ses dépenses courantes² alors que ce niveau était de près de 15 % il y a une décennie.
- Les deux premiers postes de la balance commerciale négative du Québec sont le pétrole et les voitures, qui à eux seuls contribuent à un déficit commercial de l'ordre de 25 milliards \$ par année³. 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 2020.⁴

¹ 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.

² Institut de la statistique du Québec. http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/depenses-avoirs-dettes/depenses/tab1_dep_moy_menage.htm

³ Institut de la statistique du Québec.

⁴ 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.

- Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain⁵, 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.
- Selon PricewaterhouseCoopers⁶, les indicateurs de compétitivité des villes, de qualité de vie et de productivité sont tous corrélés avec la maturité du transport public. L'Ontario consacre, en 2016-17, les deux tiers de ses investissements transports en transports collectifs⁷.

Transport et lutte aux changements climatiques

- 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 du transport, soit 33,6 % des émissions totales de GES.⁸
- 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 MDDELCC⁹. Tiré du document de consultation sur les cibles 2030 :
- 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

5 CCMM [2010]. Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal.

6 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/>.

7 Gouvernement de l'Ontario [2016], Budget de l'Ontario 2016 : Des emplois pour aujourd'hui et demain, tableau 3.24.

8 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.

⁹ 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)

s'apprêtent à mettre en place des programmes considérablement plus généreux que ceux du Québec (Eco Camionnage).

- Il sera impossible pour le Québec d'atteindre sa cible de réduction de 37,5 % des émissions de GES, et de 40 % de la consommation de pétrole d'ici 2030, sans un effort majeur en transports. En outre, le secteur industriel ne pourra porter sur ses seules épaules les efforts de réduction des émissions du Québec sans affecter sa compétitivité.

Recommandations

En janvier 2016, Switch publiait un important rapport intitulé : ***Vers une société décarbonisée : au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques.***¹⁰ Le rapport proposait un virage en transports articulé autour de trois axes : Éviter, Transférer, améliorer, qui a fait ses preuves partout dans le monde. Cette approche, en trois étapes, vise d'abord à éviter les déplacements motorisés, puis à transférer ces déplacements vers des modes de transports plus durables et, enfin, à améliorer les déplacements en diminuant l'empreinte carbone des véhicules. Dans le cadre de ce Plan d'action, Switch proposait ainsi au gouvernement du Québec une série de recommandations à court, moyen et long termes qui sont reproduites en annexe de ce document.

À très court terme, Switch invite le gouvernement à prendre des mesures décisives pour lutter contre la congestion routière et améliorer le transport des personnes et des marchandises, tout en stimulant l'économie du Québec. Switch propose au gouvernement les mesures budgétaires suivantes :

- 1- REVOIR LE CADRE FINANCIER DES RÉSEAUX DE TRANSPORT POUR STIMULER LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF, DIMINUER LE DÉVELOPPEMENT AUTOROUTIER ET METTRE UN FREIN À L'ÉTALEMENT URBAIN.**
 - A.** Atteindre en 2017 un taux de 40 % des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, et viser sur 5 ans, une proportion égale entre les transports collectifs et routiers. Pour y arriver, rediriger la majorité des sommes prévues en développement de nouvelles routes vers le transport en commun.
 - B.** Rehausser le taux de réalisation des projets de transports collectifs à au-delà de 85 % pour que les dépenses réelles, et non seulement planifiées, correspondent à la proportion visée. Ceci pourrait être fait en augmentant la part assumée par le gouvernement du Québec dans le financement et l'exploitation des projets de transports collectifs.
 - C.** Rehausser le plan québécois des infrastructures pour saisir rapidement les occasions créées par le programme fédéral d'infrastructures dans le secteur des transports collectifs.

¹⁰ Disponible en ligne : http://allianceswitch.ca/wp-content/uploads/2016/03/Plan-action-transport_SWITCH_FINAL.pdf

2- ADOPTER UNE POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

- A. Fixer une cible de 32 % d'augmentation de l'offre de transport en commun au Québec sur cinq ans, le double de la politique 2006-2011, à financer par le marché du carbone. Mettre en place un cadre financier dédié, indexé et récurrent pour répondre aux besoins exprimés par les municipalités.

3- RECOURIR À L'ÉCOFISCALITÉ POUR DIMINUER LA CONGESTION ROUTIÈRE ET ENCOURAGER LES MODES DE TRANSPORT MOINS POLLUANTS

- A. Mettre en place des mesures de tarification de la congestion afin d'inciter les changements de comportement dans les habitudes de transports. (péages, taxe kilométrique, taxe sur l'essence)
- B. Mettre en place un programme Bonus-Malus pour encourager l'achat de véhicules écoénergétiques tel que prévu au Plan d'Action sur les changements climatiques.
- C. Favoriser la pénétration des biocarburants de 2^e génération en maintenant le crédit d'impôt pour l'éthanol cellulosique et en établissant une norme pour le contenu minimum moyen de 5 % d'éthanol dans les ventes d'essence – pour laquelle l'éthanol de 2^e génération compterait double – et de 2 % de biodiesel dans les ventes de diesel.

4- ADOPTER DES MESURES POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE ET AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

- A. Adapter le programme Ecocamionnage pour inclure les nouvelles technologies de moteur, le bonifier et assurer sa pérennisation. Modifier le programme pour qu'il reconnaisse également les camions achetés usagés, notamment à gaz naturel liquéfié.
- B. Poursuivre le déploiement de la Route Bleue, un réseau de stations de ravitaillement en gaz naturel.

VOLET TECHNOLOGIES PROPRES

Sur la base d'une récente étude menée conjointement par Cycle Capital Management et Technologies du développement durable Canada (TDDC), en collaboration avec Écotech Québec, et examinant les différentes étapes de la création des entreprises en technologies propres au Canada, SWITCH formule les recommandations suivantes :

1- SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE EN TECHNOLOGIE PROPRES

- A.** Rendre les dépenses associées à la propriété intellectuelle admissibles aux crédits d'impôts associés à la recherche et au développement
- Objectif : couvrir non seulement la création (R&D) mais aussi la protection de la propriété intellectuelle
 - Compatible avec le programme Premier brevet, qui couvre 50 % des dépenses liées à l'obtention du premier brevet
 - Vise l'évaluation de la brevetabilité, l'obtention d'un brevet et la production d'un *Freedom to Operate* (FTO, ou liberté d'opérer par rapport aux brevets)
Note : les dépenses devraient être admissibles seulement si une évaluation de la brevetabilité a été menée par des professionnels, pour éviter qu'on rembourse des dépenses liées à des brevets qui ont peu ou pas du tout de chance d'être obtenus.
- B.** Dans le cadre du financement public de la recherche et développement académique en sciences appliquées, permettre que soient effectuées des dépenses associées à la propriété intellectuelle (évaluation de brevetabilité et dépôt d'un brevet lorsque cette évaluation s'avère concluante).
- C.** Rendre conditionnelle l'attribution de certaines subventions aux entreprises (commercialisation par exemple) à la préparation d'un FTO
- Ne pas uniquement associer l'obtention d'un soutien financier à l'atteinte de certaines étapes-clés liées à la commercialisation
 - Concentrer nos efforts sur des technologies qui en valent la peine.

2- CONTRIBUTION À UN FONDS NATIONAL DE CAPITAL DE RISQUE INVESTISSANT DANS DES ENTREPRISES EN TECHNOLOGIES PROPRES ET DÉVELOPPEMENT D'AUTRES OUTILS DE FINANCEMENT DE LA CROISSANCE

- A.** Capital de risque : participation en équité afin de contribuer à la propriété québécoise/canadienne des entreprises en technologies propres
- Participation dans un fonds de 300 M\$ investissant au stade de développement (ronde B et suivantes).
- B.** Développer d'autres outils de financement des entreprises, pour des projets demandant de plus grands investissements en capitaux, afin de combler la chaîne de financement jusqu'à la phase de déploiement commercial

3- AUTRES MESURES

- A. Accroître l'étendue du crédit d'impôt à la RS-DE afin d'y inclure pour les PME certaines dépenses liées à la commercialisation des technologies propres.
- B. Rétablir le crédit d'impôt à la R-D (salaire des chercheurs) à son taux antérieur au budget 2014-2015, pour les PME dont les projets sont liés à la lutte contre les changements climatiques.
- C. Réserver une enveloppe budgétaire pour le Fonds de recherche du Québec - Nature et technologies (FRQNT) qui serait dédiée à soutenir la protection de la propriété intellectuelle. Cela permettra notamment de réaliser des évaluations de brevetabilité pour les projets de recherche appliquée que le FRQNT aura soutenus.
- D. Mettre en place un fonds pour des vitrines technologiques au niveau des marchés publics. Les organismes publics devraient servir de bancs d'essai et de vitrines technologiques pour les innovations vertes du Québec, ce qui permettrait de soutenir fortement, par la suite, la commercialisation à grande échelle de plusieurs des technologies démontrées.
- E. Verdir le code du bâtiment pour y faciliter l'inclusion d'innovations permettant de réduire les GES. (**Pas une mesure budgétaire**).
- F. Soutenir des initiatives d'économie circulaire et d'écologie industrielle accélérant le développement notamment de la chimie verte et les biocarburants en développant des programmes de soutien à l'investissement, notamment pour la construction d'usines ou l'implantation de nouveaux procédés pouvant contribuer à la réduction des GES.

ANNEXE : Recommandations du Plan d'action de Switch en transport

ÉTAPE 1. ÉVITER LES DÉPLACEMENTS GRÂCE À UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE			
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 1 – Consolidation et densification des milieux déjà urbanisés, en priorité le long des corridors de transport collectif structurants	Recommandation 1.1 Apporter aux municipalités un soutien financier et technique, à travers le Fonds vert, pour mettre en place des mesures de formation et d'accompagnement visant à favoriser la création de milieux de vie durables et favorables aux transports collectifs et actifs.		Recommandation 1.4 Maintenir, autant que possible, les périmètres d'urbanisation actuels afin d'orienter la croissance urbaine vers les secteurs à consolider.
	Recommandation 1.2 Identifier les secteurs à consolider et planifier d'y accueillir une cible minimale des nouveaux ménages (par ex. 50% des nouveaux ménages dans les secteurs déjà urbanisés et 70% dans les aires TOD).		
	Recommandation 1.3 Apporter un soutien financier aux municipalités pour permettre la requalification des terrains contaminés tel que le prévoit l'Accord de partenariat avec les municipalités pour la période 2016-2019.		

	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 2 - Localisation des activités structurantes dans les pôles d'activités desservis par les services de transport en commun	Recommandation 2.1 Adopter des normes de localisation des édifices publics qui favorisent l'accessibilité à pied et par le transport en commun, de même que le renforcement des pôles d'activités existants.	Recommandation 2.3 Planifier l'installation des activités tertiaires (bureau, services) à proximité des pôles d'activités existants accessibles en transport actif et collectif (artères commerciales, cœurs de quartier, centre-ville, etc.).	
	Recommandation 2.2 Assujettir le soutien financier de l'État à un nouveau bâtiment à des critères de consolidation et de densification du tissu urbain.		
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 3 - Internalisation des coûts de développement pour une utilisation optimale du territoire	Recommandation 3.1 Élargir rapidement le champ d'application des redevances de développement, afin de mieux refléter les coûts collectifs, tel que le prévoit le prochain Accord de partenariat avec les municipalités pour la période 2016-2019.	Recommandation 3.3 Revoir le cadre financier des réseaux de transport (collectif et routier) pour stimuler le développement des réseaux de transport collectif, diminuer le développement autoroutier et mettre un frein à l'étalement urbain.	Recommandation 3.4 Internaliser les coûts reliés à l'étalement urbain et au transport et rééquilibrer le partage des coûts entre les différents bénéficiaires (municipalités, navetteurs, commerces et promoteurs).
	Recommandation 3.2 Créer un nouvel outil de financement et de maîtrise foncière appelé « redevance foncière », applicable à tout nouveau projet de développement sur des terrains vierges constructibles (i.e qui ne sont pas des zones agricoles et des espaces naturels protégés) et pouvant être utilisé sur une base volontaire.		

ÉTAPE 2. TRANSFÉRER LES DÉPLACEMENTS VERS DES MODES DE TRANSPORT PLUS DURABLES			
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 4 - Bonification de l'offre de transport collectif urbain	<p>Recommandations 4.1 Se donner à nouveau une Politique québécoise quinquennale de transport collectif (PQTC), qui assure un financement suffisant et récurrent, et fixe des objectifs d'augmentation de l'offre de services, la précédente Politique (2006-2012) n'ayant jamais été renouvelée.</p>	<p>Recommandation 4.4 Réaliser un maximum de projets de transport collectif structurants à l'étude, tels que SLR Champlain, navette ferroviaire, le prolongement de la ligne bleue du métro, SRB Pie-IX et Côte-Vertu, SRB Québec.</p>	<p>Recommandation 4.5 Mettre en place de nouveaux projets de transport collectif structurants (SRB, SLR, Métro et Train de banlieue) priorités par les régions métropolitaines de Montréal et de Québec.</p>
	<p>Recommandation 4.2 Débloquer immédiatement des fonds via le Fonds vert pour améliorer l'offre de service à très court terme, dans l'attente d'une nouvelle Politique québécoise des transports collectifs</p>		
	<p>Recommandation 4.3 Redistribuer aux municipalités du Canada la totalité des revenus provenant annuellement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, équivalent à 4 G\$ et investir le quart des sommes dans les transports collectifs tel que le prévoit la Sofil.</p>		

	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 5 - Bonification de l'offre de transport collectif régional	Recommandation 5.1 Bonifier les incitatifs financiers et donner la possibilité aux municipalités de percevoir une taxe sur l'essence pour assurer le maintien et le développement de l'offre de transport interurbain.	Recommandation 5.2 Mettre en place une politique de transport interurbain et régional visant à garantir l'accès à des alternatives à l'automobile.	
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 6 - Développement des modes de transport actif	Recommandation 6.1 Bonifier les mesures favorisant le développement des modes de transport actif en assurant notamment le financement de la Route verte et le déploiement de vélos en libre-service.		
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 7 - Tarification de la congestion	Recommandation 7.1 Mettre en place une politique de « parking Cash-out » pour les employés de la fonction publique québécoise à l'échelle provinciale et municipale, afin de les inciter à renoncer à un stationnement gratuit en faveur des transports actifs et collectif.	Recommandation 7.2 Mettre en place des mesures de tarification de la congestion afin d'inciter les changements de comportement dans les habitudes de transports	

	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 8 - Faciliter le développement des services de partage de véhicules	Recommandation 8.1 Faciliter le développement de l'offre de véhicules partagés, de taxis et de services de jumelage en facilitant l'accès à l'ensemble du territoire et aux espaces de stationnement en milieu urbain.	Recommandation 8.2 Convertir des voies existantes en voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur le réseau autoroutier en milieu urbain.	
ÉTAPE 3. AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS EN MISANT SUR LA DIMINUTION DE L'EMPREINTE CARBONE DES VÉHICULES			
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 9 - Contrôle des émissions des véhicules	Recommandation 9.1 Mettre en place un programme Bonus-Malus pour encourager l'achat de véhicules écoénergétiques.	Recommandation 9.4 Travailler avec les partenaires nord-américains pour que les normes qui seront édictées pour les prochains modèles de véhicules imposent des gains d'efficacité encore plus importants de la part des constructeurs.	Recommandation 9.6 Mettre en place des conditions facilitant les investissements visant à appuyer les filières industrielles et les filières œuvrant dans la chaîne d'approvisionnement du transport avancé.
	Recommandation 9.2 Mettre progressivement en place un programme d'inspection obligatoire des véhicules permettant de vérifier les émissions de GES et de polluants atmosphériques.		
	Recommandation 9.3 Concrétiser l'engagement pris dans le cadre de la nouvelle Politique sur l'électrification des transports visant à mettre en place une norme zéro émission obligeant les manufacturiers à vendre un certain pourcentage de véhicules électriques au Québec.	Recommandation 9.5 Stimuler la recherche, le développement et l'acquisition de technologies d'économie d'énergie pour le transport des personnes et des marchandises (hybride, aérodynamisme, électronique, etc.).	Recommandation 9.7 Mettre en place des conditions facilitant les investissements, que l'on parle de l'accès au capital de risque ou de mesures fiscales, pour faciliter le développement d'une filière industrielle québécoise pour les véhicules à faible empreinte carbone.
	Court terme	Moyen terme	Long terme

	(0 - 3 ans)	(3 - 8 ans)	(8 - 15 ans)
LEVIER 10 - Utilisation de carburants à plus faibles émissions	<p>Recommandation 10.1 Mettre en place une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC) inspirée du Low Carbon Fuel Standard californien.</p>		
	<p>Recommandation 10.2 Favoriser la pénétration des biocarburants de 2^e génération en maintenant le crédit d'impôt pour l'éthanol cellulosique et en établissant une norme pour le contenu minimum moyen de 5% d'éthanol dans les ventes d'essence—pour laquelle l'éthanol de 2^e génération compterait double—et de 2% de biodiesel dans les ventes de diesel.</p>		
	<p>Recommandation 10.3 Mettre en place des conditions facilitant les investissements, que l'on parle de l'accès au capital ou de mesures fiscales, pour favoriser le développement d'une filière industrielle québécoise pour les biocarburants et l'utilisation de carburants moins émissifs.</p>		
	<p>Recommandation 10.4 Soutenir les industries œuvrant dans les secteurs de la chimie et des carburants dans la mise en œuvre de plans de formation de la main-d'œuvre et de développement des compétences liés à la transition vers l'économie verte.</p>		
	Court terme	Moyen terme	Long terme

	(0 - 3 ans)	(3 - 8 ans)	(8 - 15 ans)
LEVIER 11 - Choix des matériaux	Recommandation 11.1 Donner suite aux engagements pris dans le cadre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 et mettre en place un Plan d'action gouvernemental sur les acquisitions écoresponsable d'ici l'automne 2016;	Recommandation 11.2 Intégrer des critères de performance économique et environnementale dans les appels d'offres publics liés à l'achat de composantes destinées à la fabrication de véhicules.	
	Court terme (0 - 3 ans)	Moyen terme (3 - 8 ans)	Long terme (8 - 15 ans)
LEVIER 12 - Amélioration de la logistique et de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises		Recommandation 12.1 Encourager, en collaboration avec les principaux acteurs du secteur, la révision de la chaîne logistique du transport des marchandises en milieu urbain afin d'adapter la flotte de véhicules (taille et énergie utilisée) en fonction des distances à parcourir.	