

FICHE THÉMATIQUE TRANSPORT (2008)

Mise en contexte

Le secteur des transports génère près de 40% de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec. Dans la région métropolitaine de Montréal, ce taux s'élève à 50%, avec un niveau d'accroissement annuel de 4%. Sensible à la menace que représente les GES sur la santé de la population et sur l'équilibre des systèmes vivants du territoire, le gouvernement du Québec s'est engagé à respecter les objectifs du protocole de Kyoto, soit de réduire de 6 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport au niveau où elles étaient en 1990, et ce, d'ici 2012. Les mesures permettant d'atteindre cet objectif sont nombreuses et bien connues. La valorisation du transport en commun et la planification des déplacements dans les régions métropolitaines du Québec sont deux exemples. Contre toute attente cependant, le gouvernement du Québec continue d'appuyer des projets qui favorisent l'achalandage autoroutier. Le projet d'élargissement de la rue Notre-Dame à Montréal et le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval figurent parmi plusieurs exemples. À elle seule, la prolongation de l'autoroute 25 entraînera une offre supplémentaire de 150 000 véhicules par jour, soit l'équivalent des autoroutes 15 et 13.

Le gouvernement du Québec nage donc en pleine contradiction. D'un côté, il se réclame de Kyoto en finançant des projets de transport collectif, tel le prolongement des lignes de trains de banlieue et l'arrivée du métro à Laval. De l'autre, il persiste à autoriser des projets d'infrastructures qui favorisent l'usage de l'automobile. En réalisant une chose et son contraire, le gouvernement vient annihiler les réductions de GES prévues par des mesures ciblées.

Conformément à leur mission, les CRE doivent s'assurer que le transport des personnes et des marchandises s'effectue le plus efficacement possible avec le minimum de ressources et le minimum d'impacts sur la santé des populations et l'équilibre des milieux naturels. Dans le cas présent, ils doivent aussi rappeler aux autorités en place la nécessité de développer une action gouvernementale cohérente. Parce qu'il s'est engagé dans le développement durable et dans la lutte aux changements climatiques, le gouvernement du Québec a l'obligation d'opérer une planification rigoureuse et harmonieuse des enjeux reliés au transport individuel et collectif. Attentifs à la mise en application des principes du développement durable, les CRE doivent effectuer les interventions nécessaires afin de veiller au caractère compatible et structurant des mesures et des projets proposés.

Les principes qui doivent guider l'action des CRE en matière de transport

Engagés dans le développement durable de leur région, les CRE doivent quotidiennement assurer un suivi des contenus en environnement, prendre des positions au nom de leurs membres et développer des stratégies d'action concertées. Les objectifs qu'ils considèrent souhaitables d'atteindre et les actions qu'ils estiment nécessaires d'entreprendre prennent appui sur des savoirs d'expérience et des savoirs scientifiques, tout en s'inspirant de valeurs de justice et d'équité communément partagées. Ces savoirs pluriels et ces visées d'action collective s'enrichissent mutuellement pour façonner des principes fondamentaux qui guident la nature des actions à entreprendre. Dans le secteur des transports, ces principes sont au nombre de huit :

- 1) Participer à l'effort global de sensibilisation du public et des décideurs à l'égard de la contribution du secteur des transports aux gaz à effet de serre.
- 2) Rappeler les engagements des autorités publiques en matière de réduction des GES et s'assurer que les politiques et les mesures adoptées dans le secteur des transports participent à l'effort de décarbonisation de l'économie du Québec.
- 3) Accentuer les pressions en vue de développer une offre de transport public plus efficace, moderne et économique, comme solution pour réduire notre consommation d'énergie, diminuer les émissions de GES, prévenir la fuite des capitaux liés à l'achat d'automobiles et de pétrole, stimuler l'industrie québécoise de la construction de matériels de transport en commun, préserver l'intégrité de notre territoire et diminuer les pressions sur les terres agricoles, les forêts et les milieux humides.
- 4) S'assurer que les sociétés de transport en commun reçoivent un financement annuel adéquat afin de résoudre leurs déficits d'exploitation et de disposer des moyens suffisants pour développer de nouveaux services et de nouvelles infrastructures.
- 5) Revendiquer des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme favorisant la densification de l'habitation, les déplacements en transport en commun et la diminution des émissions de GES.
- 6) Améliorer la qualité de vie des quartiers résidentiels en encourageant les services municipaux à passer d'une approche de la fluidité de la circulation à une approche d'apaisement de la circulation.
- 7) Exiger du gouvernement du Québec qu'il se dote d'une politique énergétique qui intègre des objectifs et des actions permettent de réduire notre consommation de pétrole, par le biais notamment d'une utilisation accrue des transports collectifs.
- 8) Exiger des politiques publiques dynamiques et visionnaires afin que les dépenses effectuées en matière de transport stimulent l'économie du Québec grâce à ses entreprises de construction de matériels de transport en commun (trains, tramway et autobus).

PISTES DE SOLUTION

Toutes les solutions permettant de matérialiser des réseaux de transport efficaces, économes d'énergie et de ressources sont à notre portée. Les exemples suivant illustrent les solutions les plus couramment véhiculées.

Qualité de l'air

- ② Encourager le gouvernement du Québec à exiger des manufacturiers automobiles de fabriquer des véhicules moins énergivores, ne dégageant aucune émission de GES.
- ② Exiger la mise en place d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules automobiles et des camions.
- ② Exercer des pressions auprès du gouvernement fédéral afin qu'il bannisse les moteurs à deux temps et qu'il impose des normes d'émissions plus sévère pour les véhicules récréatifs. Inviter le gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour favoriser l'activité physique au détriment des sports motorisés.

Transport en commun

- ② Maintenir la contribution des usagers du transport en commun à leur niveau actuel.
- ② Inciter les gouvernements à mettre en place de nouvelles mesures permettant à la fois de générer de nouveaux revenus dédiés au transport en commun et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports publics (péage, taxe sur le stationnement, taxe sur l'essence, taxe sur la publicité automobile, taxe sur l'immatriculation).

Gestion des déplacements

- ② Inciter les communautés métropolitaines du Québec à adopter des indicateurs de performances permettant de quantifier les progrès réalisés en matière de transport sur leur territoire, notamment en ce qui concerne 1) la réduction des gaz à effet de serre, 2) la réduction du nombre de déplacement automobile, 3) l'augmentation de l'utilisation du transport en commun et 4) la réduction de l'offre globale de stationnement de longue durée.
- ② Exiger l'aménagement de voies réservées au covoiturage et aux autobus sur les ponts, les boulevards et les autoroutes.
- ② Revendiquer l'aménagement de nouvelles pistes cyclables afin d'encourager l'utilisation de la bicyclette à des fins utilitaires.

- Ⓢ Proposer aux métropoles du Québec de mettre en place des mesures permettant de réduire de 20% le nombre de déplacements en automobiles effectués à l'intérieur de leurs limites géographiques (introduction du péage sur les ponts, réduction de l'offre de stationnement, augmentation du prix du stationnement, mesures d'apaisement de la circulation, réduction du nombre de voies de circulation)
- Ⓢ Reconnaître l'autopartage comme une des composantes du cocktail de mesures permettant de susciter des déplacements plus économiques et écologiques au sein de la population.
- Ⓢ Demander au gouvernement du Québec de mettre en place diverses mesures pour favoriser le transport ferroviaire et le transport par cabotage, comme substitue au transport de marchandises par camion à la fois énergivore, pollueur et préjudiciable au maintien de la qualité des routes.
- Ⓢ Exiger du gouvernement du Québec qu'il rende à nouveau obligatoire l'accessibilité ferroviaire des parcs industriels, comme c'était la norme jusque dans les années 60.

Efficiences économique

- Ⓢ Recommander au gouvernement du Québec de tarifier l'utilisation des routes afin de s'assurer que l'industrie du camionnage paie sa juste part des coûts d'entretien des routes (un seul camion cause les dommages équivalents à 50 000 voitures).
- Ⓢ Recommander au gouvernement du Québec d'abaisser à 90 km/h la limite de vitesse des camions sur les routes. En plus de réduire les GES, cette mesure permettrait d'alléger les coûts énergétiques des compagnies de transport et d'augmenter la sécurité sur les routes.

Ces quelques exemples de mesures doivent faire partie d'une politique de développement soutenable des transports publics au Québec. La mise au point d'une telle politique se fait cependant attendre. Avec l'annonce d'investissements majeurs dans la restauration et le prolongement du réseau autoroutier, le gouvernement du Québec signale avoir un tout autre agenda. Faisant de l'augmentation de l'offre de transport automobile une priorité d'ordre nationale, il laisse à ses successeurs la responsabilité d'assumer des choix sociaux et politiques exigeants, mais nécessaires. Il alourdit le fardeau de la dette nationale, contribue à l'augmentation des GES et réduit la marge de manœuvre des générations futures. Avec la capacité de conjuguer les forces respectives de leur milieu et d'articuler un discours cohérent et visionnaire, les CRE sont en mesure d'exercer une influence significative en vue d'infléchir la tendance actuelle. Tout en continuant d'agir au plan local, ils doivent également s'allier à d'autres groupes afin de constituer une force d'action globale.