

Québec, le 8 janvier 2007

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

Projet : Rabaska

VERS DES TRANSPORTS DURABLES

Messieurs les Commissaires,

Les principes énoncés subséquemment ne sont pas nouveaux, mais nous souhaitons les rappeler de manière à faire valoir que le projet Rabaska occasionnera moins de dérangements au niveau des systèmes de transports que ceux qui découlent normalement de toute activité industrielle d'envergure similaire. Ces principes furent élaborés par la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, ceci grâce à un processus de consultations auprès de divers intervenants canadiens œuvrant dans les transports. Ils ont été préparés à la demande du Ministre de l'Environnement afin de servir de point de départ des discussions sur les principes, lors de la conférence de l'OCDE sur le transport durable, qui s'est tenue à Vancouver en mars 1996. Bien que ces réflexions furent élaborées il y a plus d'une décennie et que ce laps de temps puisse être de nature à faire planer un doute quant à leur contemporanéité, les résolutions alors adoptées sont encore d'actualité et aucun correctif ni amendement majeur n'ont à ce jour été apportés. Ces principes étaient et sont donc encore destinés à stimuler les pensées et les discussions au sujet de certains défis essentiels qui interpellent les intervenants du secteur des transports.

Énoncé du problème

Malgré les efforts de promotion concernant le transport maritime sur courte distance, nonobstant la volonté des instances politiques de consentir des « crédits verts » aux chargeurs qui utiliseraient le mode maritime (Alliance Verte), le système de transport canadien ne s'oriente que très lentement vers la durabilité. Nos réalisations en termes de mobilité ont impliqué des coûts élevés pour l'environnement, la société et l'économie. Il s'agit maintenant de trouver des moyens de répondre à nos besoins de transport qui soient socialement équitables, sans danger pour l'environnement et viables sur le plan économique.

Bien qu'il pourrait être considéré comme mode de transport, au même titre que l'aérien, le ferroviaire, le maritime et la routier, le pipe-line a longtemps été un moyen de transport laissé pour compte, ceci principalement parce que le gaz naturel était et demeure sous-utilisé comme source d'approvisionnement énergétique et que les pétrolières, pour leur part, avaient comme habitude de recourir particulièrement à l'industrie de camionnage pour acheminer leurs produits raffinés aux quatre coins du pays (essences, distillats, huiles, résidus de seconde transformation, etc.). Le pétrole brut, pour sa part, est exclusivement importé par navire.

Contexte

Les êtres humains sont foncièrement mobiles et dans la plupart des sociétés la mobilité revêt une grande importance du point de vue personnel et elle est aussi essentielle pour des raisons sociales et économiques. Toutefois, au cours des ans, l'accroissement de la population, l'agrandissement des villes, la mondialisation des marchés et le libre-échange ont entraîné une augmentation du déplacement régional et international des personnes et des biens. Simultanément, notre infrastructure et nos systèmes de transport ont connu une expansion incroyable, le camionnage se substituant toutefois et malheureusement aux navires et aux trains. Les voitures, les camions, les autobus, les métros, les trains, les avions, les bateaux et les traversiers que nous utilisons aujourd'hui pour nous déplacer et déplacer les marchandises comportent, à divers degrés selon les modes, des incidences environnementales en termes d'apports, d'émissions et d'utilisation des espaces.

Dans de nombreux pays, l'infrastructure du transport est de plus en plus consacrée au mode routier. Cette utilisation accrue des automobiles et des camions contribue grandement aux problèmes de la qualité de l'air et aux changements climatiques du globe. Bien que le taux d'émission des gaz à effet de serre par kilomètre parcouru ait diminué grandement au cours des deux dernières décennies, l'augmentation fulgurante du nombre de véhicules utilisés a contrebalancé ces gains découlant de raffinements technologiques (modification de la structure chimique des carburants, amélioration des techniques de combustion et de carburation, dotation des véhicules des systèmes antipollution). De plus, même si l'emphase mise sur les réseaux routiers a permis d'accroître la mobilité et l'indépendance pour un grand nombre d'entre nous, cela a eu un impact négatif sur la qualité de vie d'autres personnes. En effet, celles moins nanties, handicapées ou âgées ont des choix limités en matière de transport.

Par ailleurs, la vastitude de notre pays, l'infrastructure routière mal adaptée, la rigueur du climat, tout autant que les tendances lourdes à l'étalement urbain et, parallèlement, la consolidation des villes-dortoirs ont tendance à rendre plus difficile le recours à des options de transport plus durables telles que la marche et la bicyclette. Souvent, le réseau routier dénature l'environnement et l'esthétique urbains et ruraux. Il occupe aussi des espaces de grande valeur qui pourraient être utilisés à d'autres fins, l'agriculture par exemple. Toutefois, dans de nombreux centres urbains, les investissements à l'égard de l'infrastructure du transport ne sont pas suffisants pour permettre d'offrir aux migrants journaliers un autre choix durable comparativement à l'automobile (le métro et les trains de banlieue sont des options qui ne sont disponibles qu'à Montréal en raison, particulièrement, de sa forte concentration démographique).

L'utilisation accrue des automobiles et des camions engendre des problèmes de qualité de l'air et accroît aussi les probabilités que des accidents de la circulation surviennent. Dans les plus grands centres urbains, les engorgements des routes entraînent des pertes de productivité, diminuent la qualité de vie et nuisent à la santé (augmentation du stress). Bien que le secteur du transport soit un secteur économique important, qu'il contribue directement et indirectement aux emplois et aux gains à l'exportation, le coût d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure du transport et des services continue d'augmenter. Conséquemment, plusieurs administrations gouvernementales, de tous les paliers d'ailleurs, ne peuvent plus supporter ce rythme et ce mode de développement de l'infrastructure.

PRINCIPES DIRECTEURS

Toute collectivité soucieuse de la durabilité des systèmes de transport devrait s'efforcer de les élaborer de manière à ce qu'ils maintiennent et même améliorent le bien-être et des humains et la qualité de l'écosystème, en évitant toutefois que l'un se fasse au détriment de l'autre. En vertu des différentes conditions environnementales, sociales et économiques qui prévalent à travers le Monde et interagissent, il n'existe aucun moyen universel qui permette d'acquérir des systèmes de transport durables. Il est toutefois possible de décrire un ensemble de principes directeurs qui pourraient servir d'assise aux stratégies de transition. Nous devrions reconnaître l'importance fondamentale des éléments suivants :

L'ACCESSIBILITÉ :

L'accès aux personnes, aux endroits, aux biens et aux services est important pour le bien-être social et économique des collectivités. Le transport constitue un moyen essentiel, mais pas le seul, d'offrir cet accès.

Principe no 1 : L'accessibilité

Tout être humain a droit à un accès raisonnable aux personnes, aux endroits, aux biens et aux services.

LES PERSONNES ET LES COLLECTIVITÉS :

Les systèmes de transport constituent un élément critique d'une économie forte, mais ils peuvent également contribuer directement à l'implantation ou à la migration des collectivités et des industries, tout autant qu'ils peuvent contribuer à l'amélioration ou à la détérioration de la qualité de vie.

Principe no 2 : L'équité sociale

En régime démocratique, les États se doivent d'éliminer les iniquités entre les divers groupes qui forment la société, entre les régions et, aussi, les générations, tout en répondant aux besoins fondamentaux de tous en matière de transport, y compris les personnes démunies, la population rurale et les personnes handicapées.

Principe no 3 : La santé et la sécurité

Les systèmes de transport devraient être conçus et fonctionner de manière à protéger la santé et la sécurité et le bien-être des citoyens, sans oublier qu'il doit aussi viser à améliorer la qualité de vie et le bien-être de la collectivité.

Principe no 4 : La responsabilité individuelle

Chaque personne (physique ou morale) a la responsabilité de ne point détériorer volontairement son environnement et se doit de faire des choix judicieux en ce qui a trait à ses déplacements et au moyen de transport servant au déplacement des biens de consommation.

Principe no 5 : La planification du transport

Les décideurs en matière de transport, qu'ils soient du domaine public ou privé, ont la responsabilité commune de rechercher et de préconiser des logistiques qui s'intègrent aux politiques de planification en matière de transport et doivent privilégier celles qui sont les moins préjudiciables envers ceux qui peuvent être affectés par le déplacement des personnes ou des marchandises.

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE :

Nos activités peuvent surcharger la capacité limitée de l'environnement à absorber les déchets, à modifier physiquement ou à détruire les habitats et à utiliser les ressources plus rapidement qu'elles peuvent être régénérées ou remplacées. Il nous faut mettre au point des systèmes de transport qui minimiseront le stress physique et biologique, tout en respectant les capacités d'assimilation et de régénération des écosystèmes et les besoins en habitats de toutes les espèces, qu'elles appartiennent au règne végétal ou animal.

Principe no 6 : La prévention de la pollution

La réponse aux besoins en matière de transport ne doit pas mettre en péril la santé publique, le climat de la planète, la diversité biologique, ni l'intégrité des processus écologiques essentiels.

Principe no 7 : L'utilisation des espaces et des ressources

Les systèmes de transport doivent faire une utilisation efficace des espaces et autres ressources naturelles, tout en veillant à la préservation des habitats vitaux et à la préservation des autres besoins pour le maintien de la biodiversité.

LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE :

Les systèmes de transport durable doivent être rentables. S'il survient des coûts d'ajustement pour obtenir des systèmes de transport plus durable, ces derniers doivent être partagés de manière équitable, tout comme les dépenses courantes.

Principe no 8 : La comptabilisation des coûts complets

Les décideurs en matière de transport doivent s'orienter le plus rapidement vers une comptabilisation des coûts complets reflétant les coûts sociaux, économiques et environnementaux réels afin de s'assurer que les utilisateurs défraient une juste part des coûts.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Il est donc important de proposer et d'adopter des orientations stratégiques afin de parvenir à mettre en œuvre des systèmes de transport durable. Un grand nombre de ces stratégies répondent à plusieurs des principes directeurs que nous venons de présenter.

L'ACCÈS

➤ Gestion de la demande

- Réduire les besoins de déplacement tout en protégeant les besoins économiques et sociaux reliés à la liberté d'accès grâce à de nouvelles formes d'aménagement urbain, à l'exploitation de nouvelles technologies de communication, à des emballages plus efficaces, etc.

➤ Options de diversification

- Améliorer l'accès en diversifiant les options de transport, en offrant aux personnes plus de choix pour répondre à leurs besoins d'accès.

LES PERSONNES ET LES COLLECTIVITÉS

➤ Planification des villes et du transport

- Concentrer la croissance urbaine, limiter l'étalement et favoriser une plus grande utilisation des espaces mixtes grâce à des politiques relatives à la structure et à l'utilisation des espaces. Cela permettrait de rapprocher les points de départ et d'arrivée, et de limiter la destruction des habitats et la disparition des terres agricoles et récréatives.
- Accorder la priorité aux modes de transport les moins polluants et les moins nuisibles pour l'environnement lors de la conception des systèmes de transport et des régions urbaines. Pour ce qui est des déplacements des personnes, les sentiers pédestres et les pistes cyclables devraient être des solutions de rechange attrayantes et sécuritaires par rapport aux voitures. Par ailleurs, en ce qui concerne le transport des marchandises, il serait important de favoriser les glissements modaux lesquels devraient s'effectuer selon l'ordre suivant : du routier vers le ferroviaire et du ferroviaire vers le maritime. Un glissement du routier vers le maritime conférerait pour sa part des avantages économiques et sociaux insoupçonnés. D'autre part, les oléoducs et les pipe-lines s'avèrent certes l'alternative à privilégier en ce qui concerne les liquides et les gaz.

- Maintenir et améliorer la santé et la viabilité des systèmes de transport public urbain.
- Intégrer les modes de transport de personnes ou de marchandises afin d'offrir une circulation plus efficace de ces dernières, et offrir un choix plus large de modes de transport comportant moins de conséquences.
- Préserver les habitats naturels, les sites historiques et les ressources archéologiques, réduire la pollution par le bruit et tenir compte de l'esthétique dans la planification, la conception et la construction des systèmes de transport.

Principe no 9 : Éducation et participation du public

➤ Processus de prise des décisions

- S'assurer que les intervenants des secteurs public et privé coordonnent leurs activités de planification, de développement et de prestation des transports. Les décisions en matière de transport doivent également être intégrées aux décisions touchant l'environnement, la santé, l'énergie et l'utilisation de l'espace urbain.
- Adopter, par la prise de décisions, un processus ouvert, transparent et complet. Informer le public des choix possibles en matière de transport et de leurs conséquences, et l'encourager à participer à la prise de décisions de sorte que les besoins des diverses collectivités (régions rurales et urbaines) soient compris et pris en compte.
- Prévoir les incidences environnementales ou sociales des décisions relatives au transport plutôt que tenter de réagir a posteriori, prudence et planification qui devaient générer d'importantes économies, car ce genre de décisions implique souvent des investissements en infrastructure qui sont financés sur une période qui est fonction de leur vie utile estimative, mais qui est généralement plus courte. Les coûts récurrents de réfections et ceux de remplacement doivent aussi être considérés.
- Tenir compte des conséquences globales et locales des décisions sociales, économiques et environnementales.

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

➤ Protection de l'environnement et diminution des déchets

- Minimiser les émissions atmosphériques et le rejet des contaminants liés aux transports dans les eaux de surface (eau douce et salée) et souterraines.
- Minimiser la production de déchets à chaque phase du cycle de vie des véhicules, des bateaux et des infrastructures de transport. Réduire, réutiliser et recycler.

- S'assurer que le taux d'utilisation des ressources renouvelables n'excède pas le taux de régénération et s'assurer que l'utilisation des ressources non renouvelables est minimisée.
 - S'assurer que les systèmes de gestion d'urgence sont en place afin d'être en mesure de réagir en cas de déversement et autres incidents liés au transport.
- Utilisation des terres
- Insister sur une forme urbaine compacte afin de réduire la destruction des habitats et la disparition des terres agricoles et récréatives autour des centres urbains.
 - Minimiser l'impact sur les habitats naturels et la faune et les personnes qui en dépendent, dans la conception, la construction et l'opération des systèmes de transport intercity et l'infrastructure, y compris par exemple les routes, les pipelines et les chemins de fer.
- Utilisation de l'énergie
- Réduire la consommation et les émissions de combustibles fossiles grâce à la gestion de l'efficacité et de la demande.
 - Promouvoir l'utilisation de combustibles de remplacement moins polluants que ceux utilisés (**le mazout et le charbon par le gaz naturel**) et de combustibles renouvelables (bio gaz).

LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

- Comptabilisation des coûts complets
- Identifier et reconnaître les subventions publiques (cachées ou autres) pour tous les modes de transport et prendre les décisions en conséquence.
 - Réfléter le plus fidèlement possible dans les prix du marché les coûts sociaux, économiques et écologiques globaux (y compris les coûts à long terme) de chaque mode de transport ou pratiques connexes.
 - S'assurer que les utilisateurs en défraient davantage les coûts, tout en respectant les préoccupations en matière d'équité.
- Recherche et innovation technologique
- Promouvoir la recherche et le développement de solutions techniques innovatrices de recharge afin d'améliorer l'accès à l'environnement et aider à le protéger. Il faut insister sur la disponibilité d'une grande variété de choix de modes de transport.

➤ Création d'emplois

- Tenir compte des avantages éventuels en matière d'économie et d'emploi qui pourraient découler de l'utilisation des divers modes de transport et, par le biais d'une restructuration de nos systèmes de transport, à une optimisation de ceux-ci.

CONCLUSION

Nous avons la ferme conviction que le transport du gaz naturel, de sa source d'approvisionnement jusqu'à sa destination finale, puisqu'il sera importé par navire et redistribué sur le territoire canadien via un pipe-line et des lignes d'alimentation souterraines, constitue la combinaison *bi modale la mieux adaptée et celle qui s'harmonise le plus à l'ensemble des principes directeurs et des orientations stratégiques énumérées préalablement.*

La restauration des terres agricoles à la suite de la passation du pipe-line, la minimisation des coûts sociaux (le promoteur assume entièrement tous les coûts des installations de transport, de transbordement et de livraison du gaz naturel jusqu'au site de dernière consommation), la qualité des études d'impact réalisées par le biais d'expertises rigoureuses et de comparaisons fondées sont assurément les éléments principaux qui nous incitent à militer en faveur du projet Rabaska.

Nous devons ajouter aussi aux précédents avantages, la diversité énergétique que confère le gaz naturel et, aussi, souligner que l'importation du gaz par navire confère au Québec une plus grande indépendance en ce qui concerne ses sources d'approvisionnement. En effet, le Québec était somme toute à la merci des distributeurs de l'Ouest canadien qui pouvaient, à leur guise, imposer les règles en matière de fixation des tarifs et carrément dicter les modalités de distribution. Par ailleurs, bien que la combustion du méthane produise du CO², si toutefois le gaz naturel était éventuellement utilisé en substitution des combustibles fossiles, des distillats et mazouts lourds en particulier, les émissions de gaz à effet de serre seraient de l'ordre de quatre fois moindres de ce qu'elles sont actuellement, ce qui améliorerait considérablement le bilan environnemental.

Au Québec, l'organisation des transports est loin d'être exemplaire et une meilleure cohérence est souhaitable, et ce, même si les avantages qui pourraient résulter de transferts modaux relèvent toujours de spéculations et découlent encore de présomptions. En effet, les efforts qui devront être consentis pour parvenir à comptabiliser adéquatement les avantages économiques et les gains sociaux qui pourraient découler de migrations modales n'ont malheureusement pas encore été commandés par les autorités. Il est donc impossible de démontrer, sans qu'elles ne fassent l'objet de contestation, de manière irréfutable, quelles économies l'État pourrait réaliser si nous parvenions, par des choix rationnels, éclairés et conséquents, à réduire la consommation énergétique de l'industrie des transports, à améliorer le bilan environnemental (réduction des émanations des gaz à effet de serre), à diminuer les accidents et à limiter les préjudices causés à la santé. Les analyses et les études qui sont à parfaire ne devront pas, cette fois, confiner à l'interprétation, mais permettre finalement de poser des équations apodictiques à partir desquelles les comportements devront, à l'avenir, être conditionnés.

Les politiques en matière de transport et de consommation énergétique corollaire devraient connaître des changements tangibles au cours des prochaines années. Elles devraient aborder les problèmes de tarification des infrastructures pour tous les modes, de développement durable, de privatisation de certains services publics, de modération du trafic, d'amélioration des transports publics et d'optimisation de l'énergie utilisée aux fins de propulser les véhicules utilisés pour le transport, autant des personnes que des marchandises. En fait, cette liste n'est pas exhaustive et nombreuses sont les ouvertures de politiques vers la multidisciplinarité. Par opposition, les outils méthodologiques de la recherche n'ont pas évolué aussi rapidement. Le paradigme en vigueur au sein de la recherche revient à considérer que les choix sont irréversibles ou que la séquence des décisions n'influence pas le résultat final, tout ceci parce que le monde de la recherche reste marqué par le concept d'équilibre, concept séduisant, omniprésent au sein des modèles, mais qui est certainement trompeur, car il est peu pertinent pour représenter la réalité.

À eux seuls les projets Rabaska et celui d'Énergie Cacouna, par les preuves et les démonstrations que les promoteurs ont eues à fournir, autant envers la population que face aux intervenants mandatés par les gouvernements pour examiner ces projets, ont davantage contribué à l'avancement de la recherche en matière de transport maritime, de consommation énergétique et d'impacts sur l'environnement que bien des enveloppes budgétaires confiées sans discernement à divers ministères dont la ferveur est certes moindre que celle des promoteurs qui investissent leurs fonds propres. Au Québec, particulièrement, on peut faire le constat que les recherches sont fragmentées et dispersées, ce qui ne va pas sans risques. Ceci est dû à la présence d'un trop grand nombre d'acteurs qui se partagent des contrats de recherches parcellaires sans qu'aucune vision d'ensemble ou recherche fondamentale de long terme n'apparaissent.

Souhaitons que le projet Rabaska inspire nos politiciens et les incitent aux changements, surtout en ce qui concerne l'audace de bien faire les choses, le courage de permettre à la majorité de la population d'évoluer vers une nouvelle économie et l'intelligence de se doter d'alternatives énergétiques propres qui nous libèrent enfin de notre état de dépendance, dépendance qui nous fut imposée et que nous avons même payée par le biais des prébendes versées aux pétrolières de l'Ouest canadien lorsque la ligne Borden fut instaurée et sépara le Canada en deux clans distincts : les encaisseurs et les endossataires. Les attributs du gaz naturel liquéfié importé par Rabaska devraient également permettre l'émergence de nouvelles idées en ce qui concerne l'utilisation du froid, car la cryogénie ne sert pas seulement à congeler les cinéastes de génie, elle peut aussi enflammer l'imaginaire et la créativité des chercheurs d'aujourd'hui. Accueillons chaleureusement Rabaska.

Merci de votre attention.

Thérèse Boucher
St-Lambert

