

215

DM27.1

Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

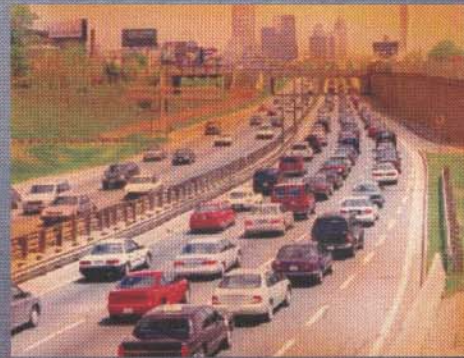
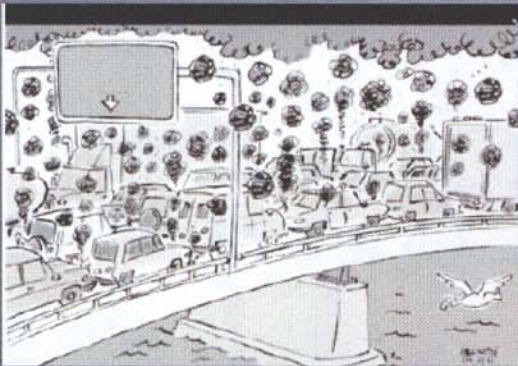
La version électronique est
disponible sur le Web.



PARTI VERT DU QUÉBEC

WWW.PARTIVERTQUEBEC.ORG

MÉMOIRE SUR LA PROLONGATION DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA



Parti Vert de Québec

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Faut-il s'attaquer aux changements climatiques
sérieusement?

OUI

ET

IMMÉDIATEMENT!

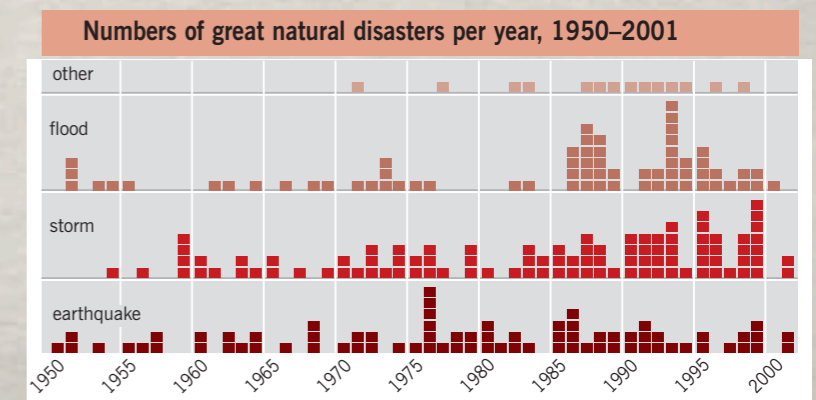


LES EXTRÊMES CLIMATIQUES : Y A-T-IL DES RISQUES ?

“Au Québec, au cours de la saison estivale, les régions de Montréal et de la Montérégie sont les plus touchées par les phénomènes météorologiques violents où plus de 20 cas sont rapportés chaque année. On parle alors de tornades ou de vents violents, de pluies diluviennes et d'inondations ainsi que de grêle.”



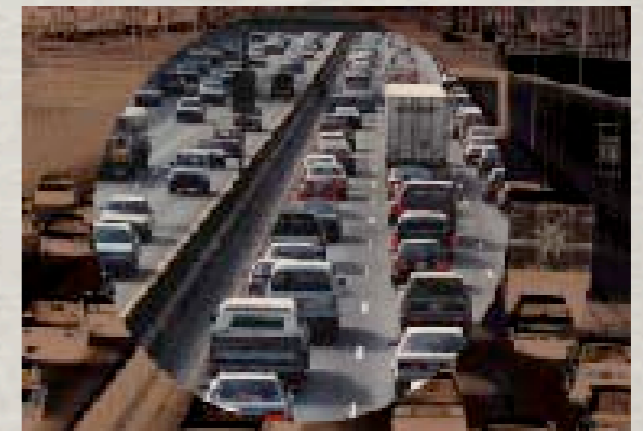
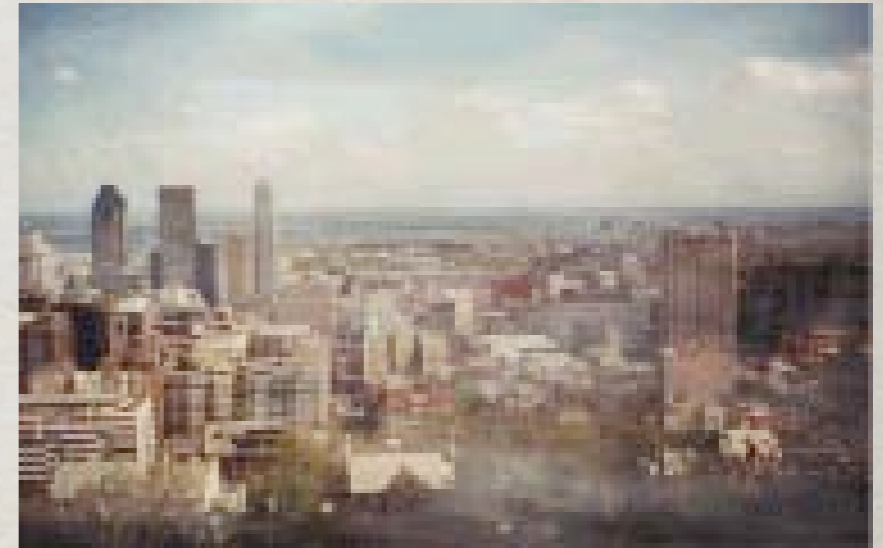
“Des études laissent penser que ces événements extrêmes illustrent, à bien des égards, les situations auxquelles pourrait donner lieu le réchauffement du climat planétaire.”



LA SANTÉ DE LA POPULATION

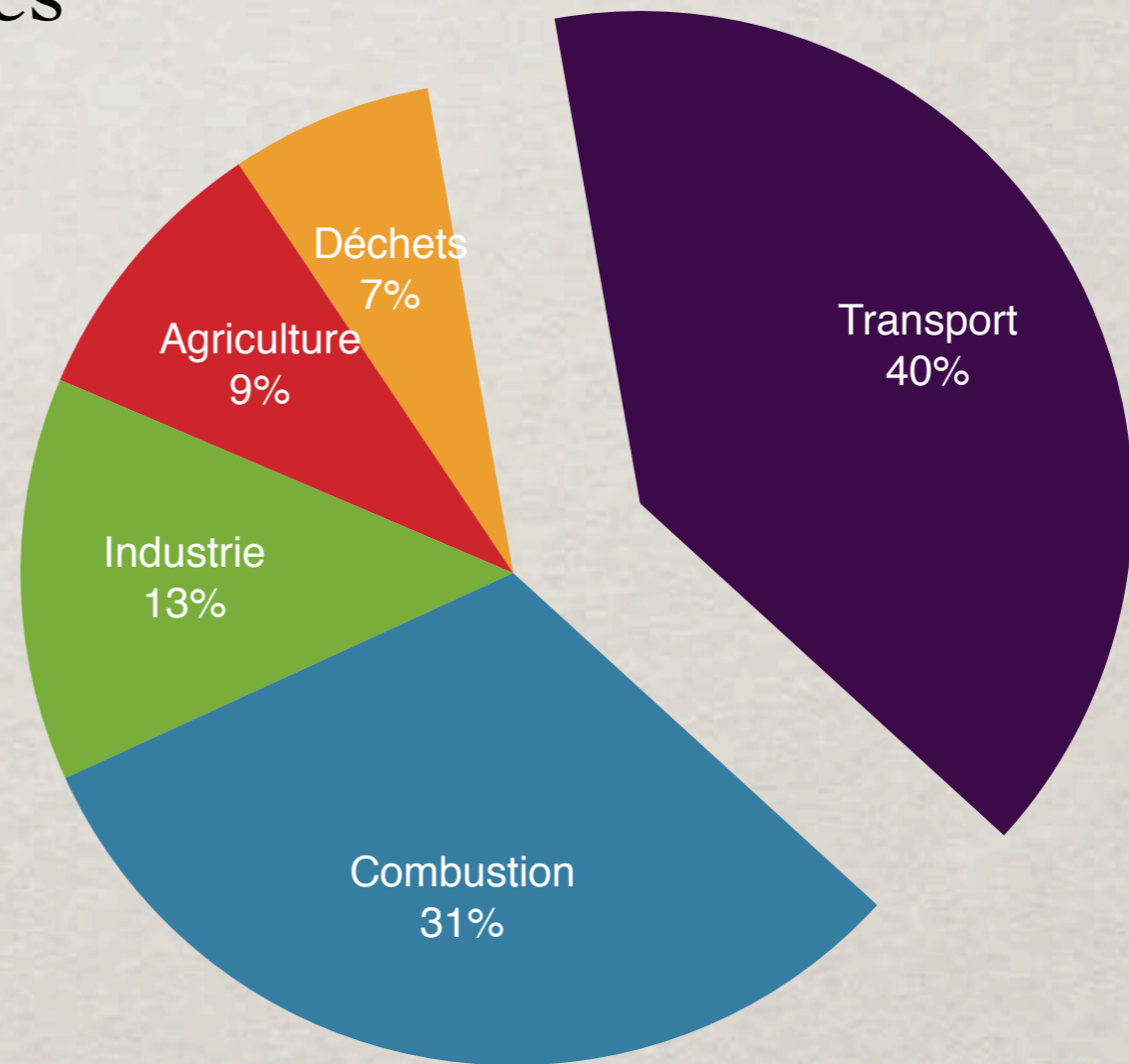
Diverses répercussions indirectes sur la santé humaine pourraient aussi se manifester :

- Les troubles respiratoires et les allergies pourraient s'amplifier avec l'augmentation de la chaleur et de l'humidité et avec la baisse de la qualité de l'air (hausse de poussières, de pollens ou de moisissures) dans certaines régions.
- Certains événements météorologiques extrêmes pourraient entraîner une augmentation des décès, des blessures et des troubles liés au stress.
- La propagation de certaines maladies infectieuses pourrait être facilitée et rendre indispensable le renforcement des mesures de contrôle.
- Les changements climatiques pourraient également augmenter les états pathologiques liés à la contamination de l'environnement par les bactéries, les virus et les parasites. La contamination de l'eau et les problèmes affectant les réserves de nourriture sont aussi sources de préoccupations.

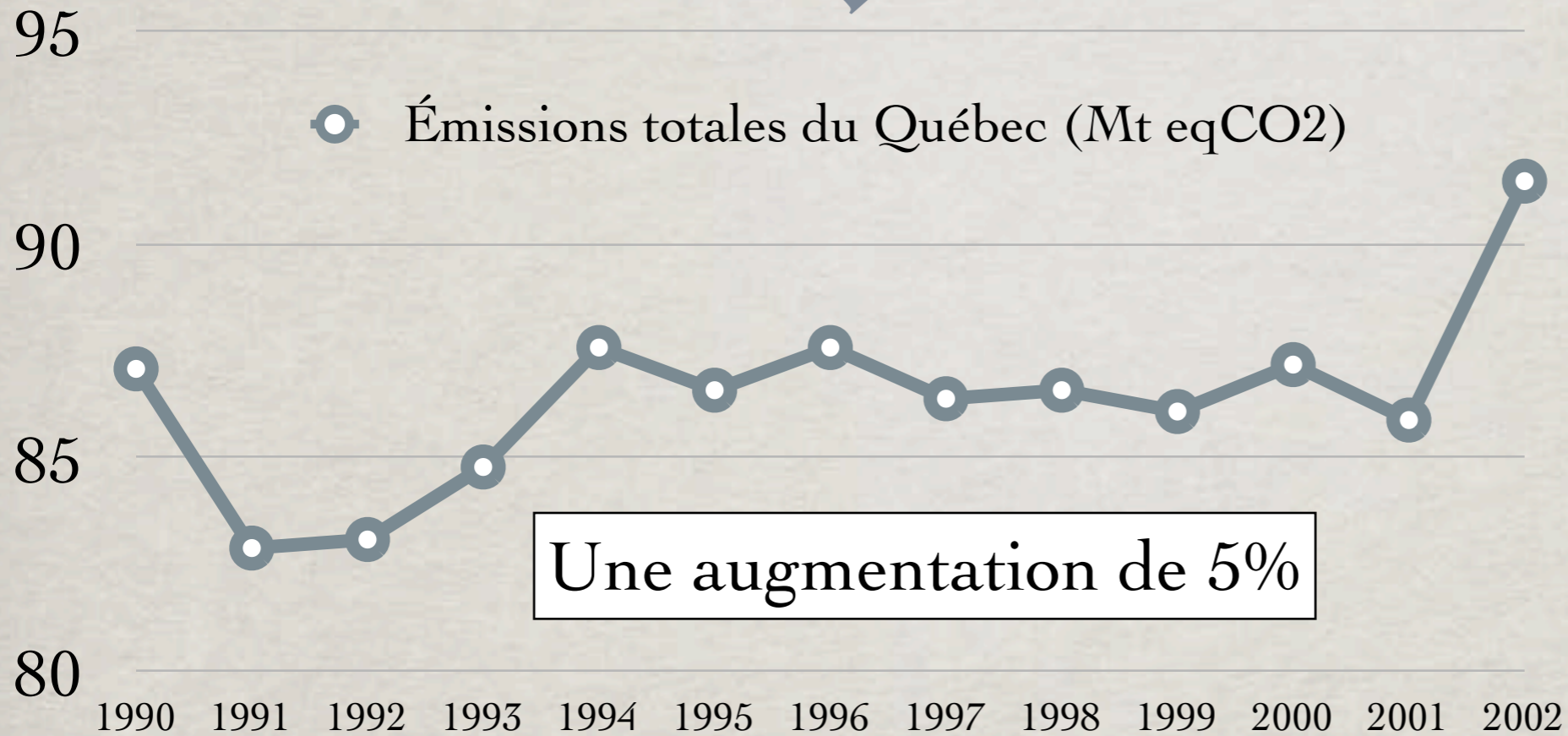


ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC

Au Québec le secteur des transports représente 40% des émissions.

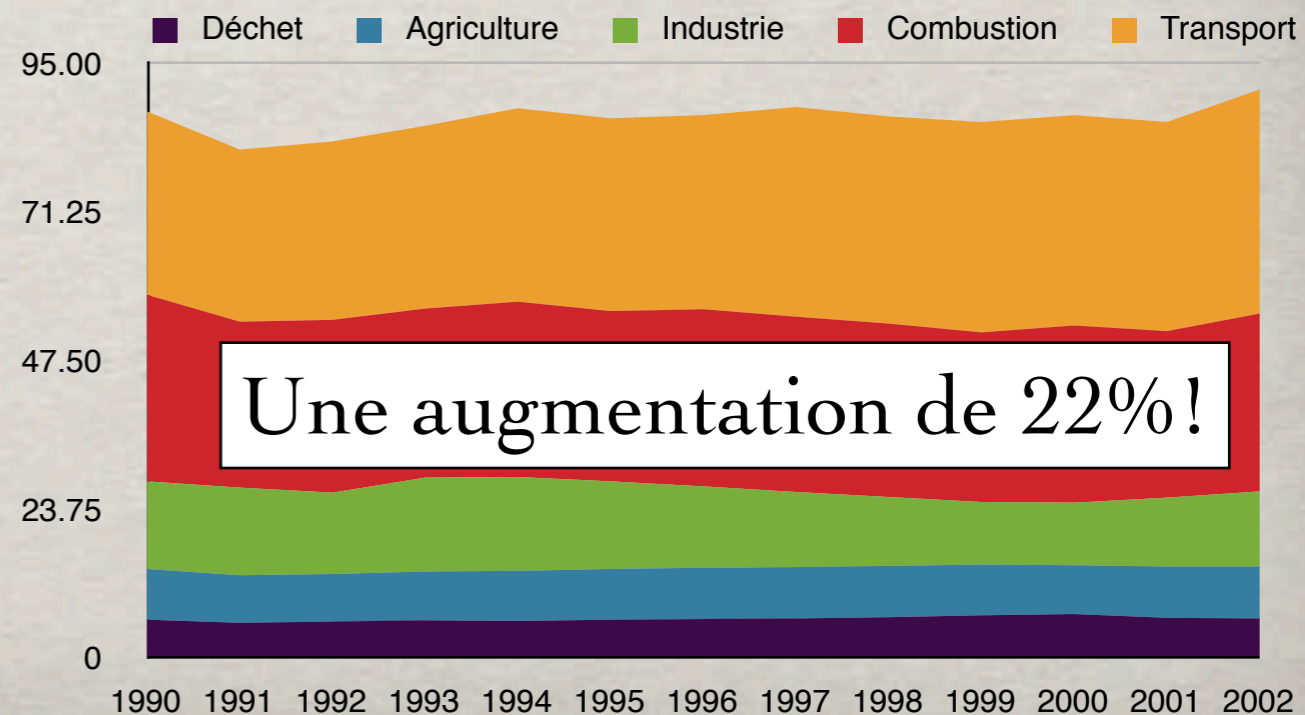


ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC

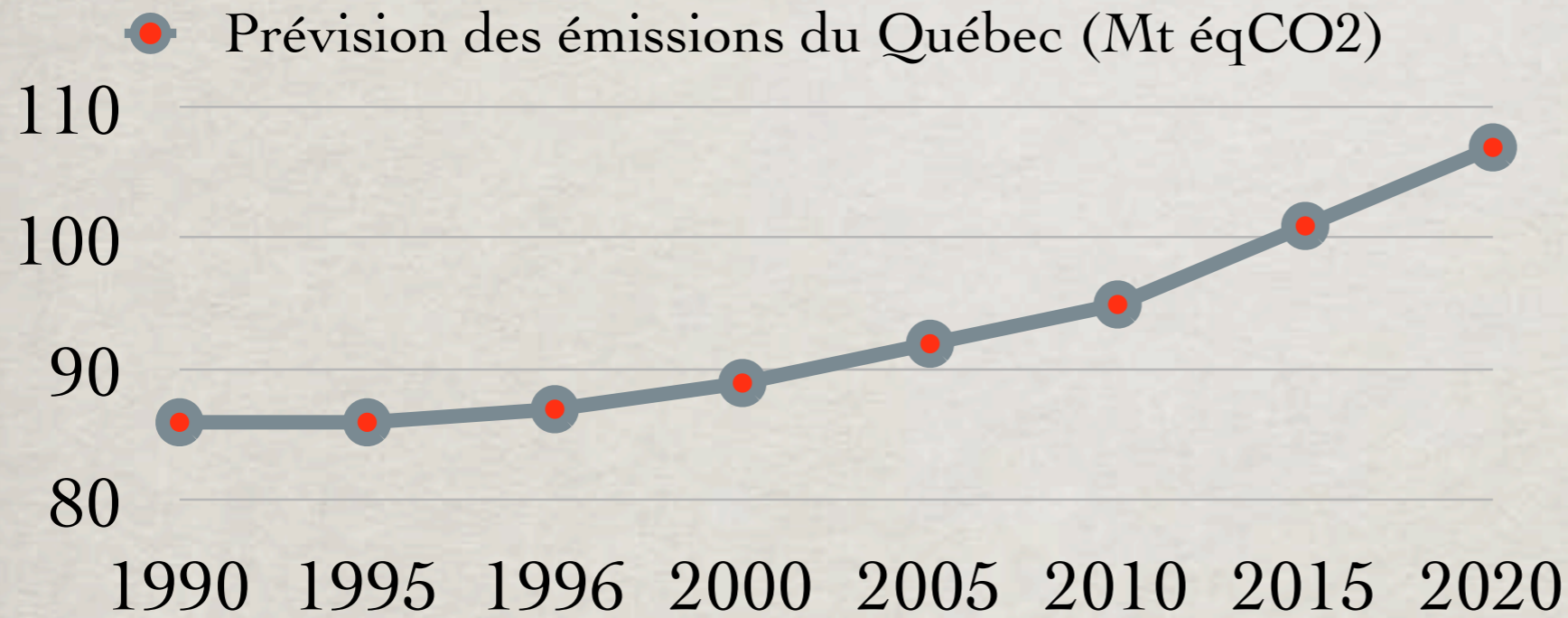


Source: Inventaire canadien des gaz à effet de serre 1990-2002, Environnement Canada, Août 2004.

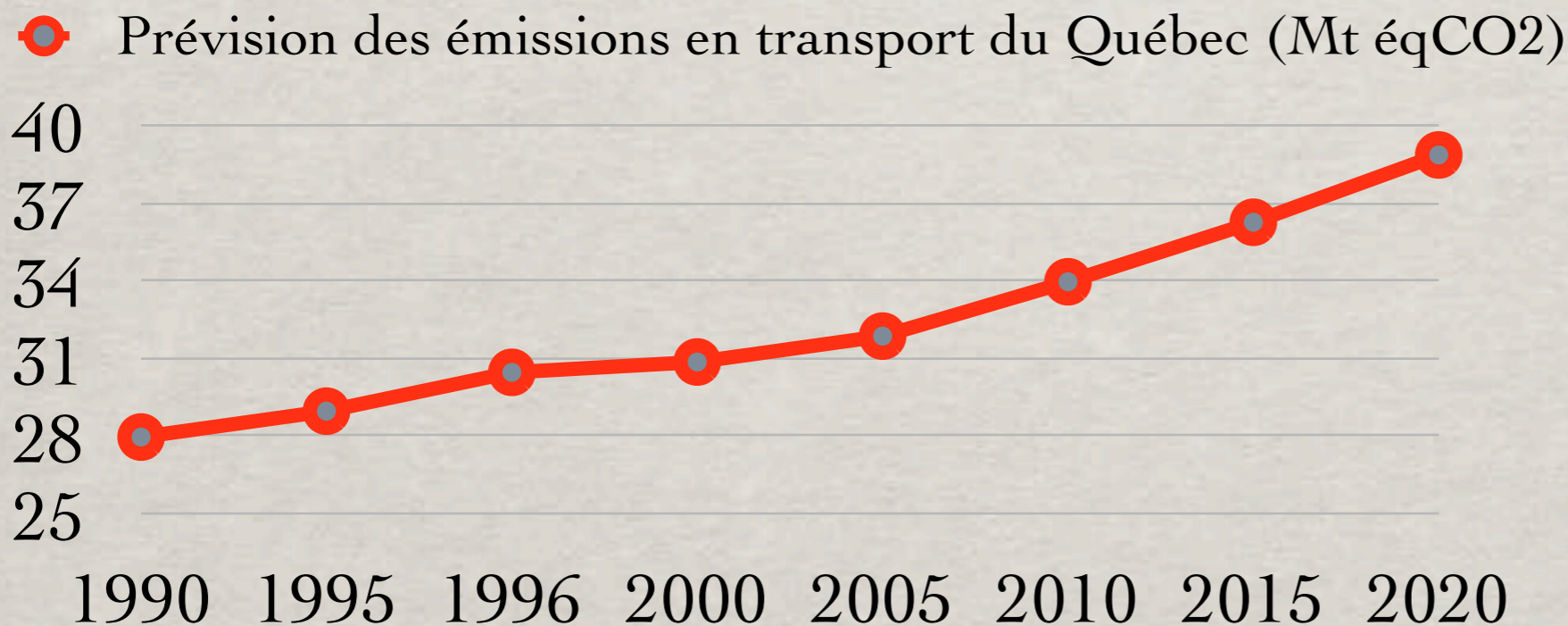
Le secteur des transports est celui qui a vu ses émissions le plus augmenter.



ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC (PRÉVISIONS)



Une augmentation prévue de 24,4 %



Une augmentation prévue de 38,9 %

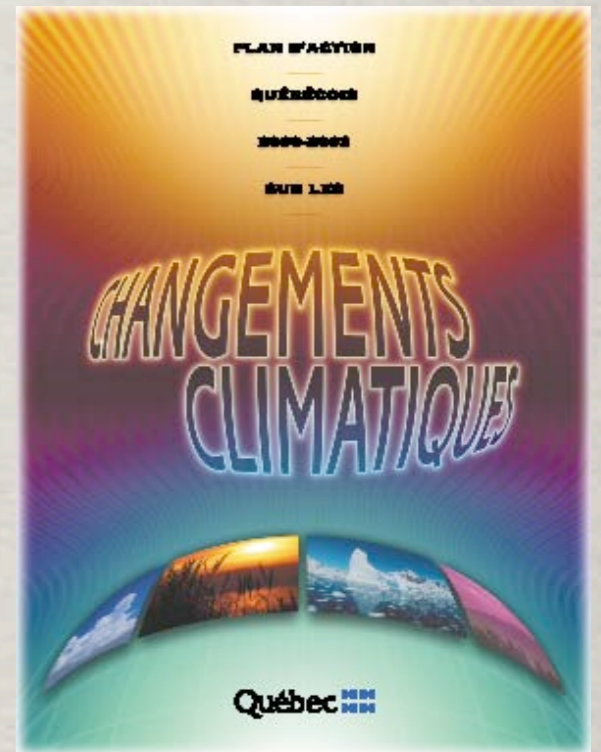
Source: *Perspective des émissions du Canada : une mise à jour*, Gouvernement du Canada, 1999



RECOMMANDATIONS

« Au plan de la qualité de vie: Plus vite nous **restreindrons l'usage des voitures** dans les centres-villes, plus nous améliorerons la qualité de l'air, plus nous diminuerons le niveau de bruit, le stress urbain, etc., et plus vite nos villes seront un lieu privilégié de vie. »

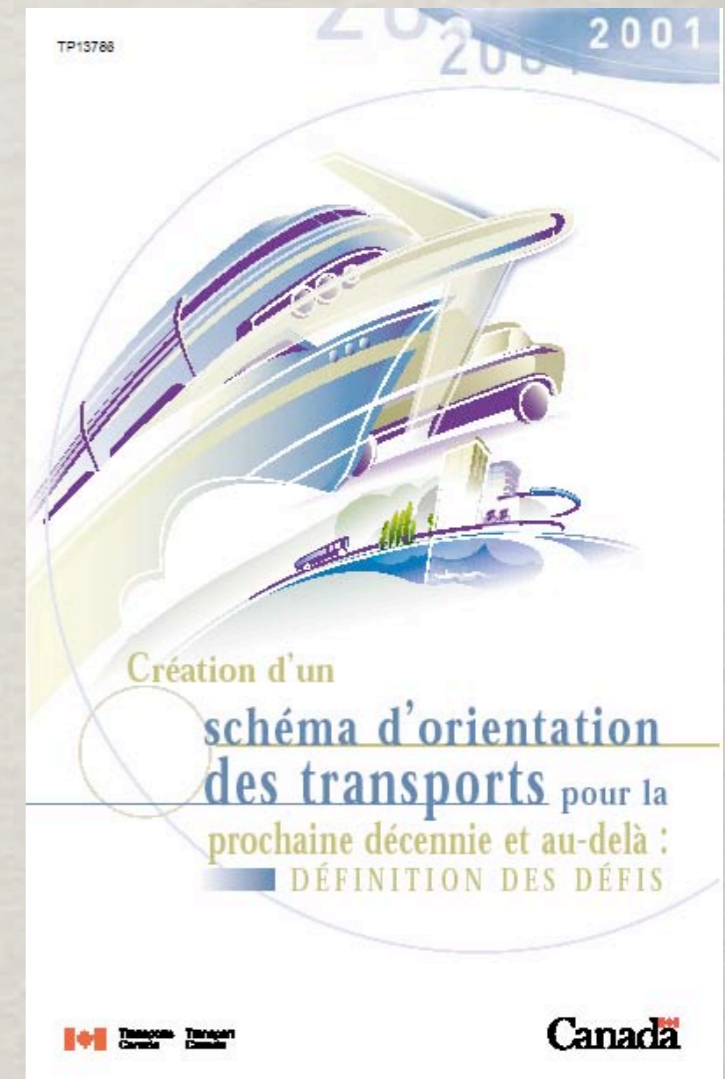
« Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, **à réduire l'usage et la place des voitures dans les centres-villes**, à respirer un air plus sain, à diminuer le bruit, à utiliser des moyens de transport urbain qui favorisent l'activité physique, à raccourcir notre temps de transport, à reverdir et ombrager les villes, à maintenir le même confort dans nos immeubles avec moins d'énergie, **à améliorer l'attrait des transports publics**, à rapprocher les gens, à renouer avec la conscience collective et à favoriser la mixité des cultures et des usages, sont nombreux et ils s'accompagnent de **gains environnementaux**, de **gains en santé** et de **gains économiques**. »



RECOMMANDATIONS

« L'adoption de politiques plus vigoureuses à cet égard s'impose de toute urgence si l'on souhaite prévenir les effets les plus graves du changement climatique. La consommation d'énergie et les transports sont les principaux responsables des émissions des gaz à effet de serre, ainsi que de divers polluants atmosphériques qui contribuent à la pollution atmosphérique en milieu urbain. Si l'orientation actuelle des politiques ne change pas, les incidences de ces activités sur le changement climatique vont probablement se poursuivre à l'horizon 2020, dans les pays de l'OCDE et à l'échelle mondiale. En effet, les distances parcourues par les véhicules à moteur devraient augmenter de 40% entre 1997 et 2020 dans les pays de l'OCDE...»

« ..., l'un des défis clés que devra relever le secteur des transports sera celui de **rendre plus attrayants les transports en commun**. La réalisation de cet objectif fera beaucoup pour **éviter la croissance du nombre de véhicules particuliers** dans nos rues, atténuer les embouteillages et la pollution, améliorer la sécurité et éviter ou reporter les coûts de réparations à l'infrastructure routière. »



RECOMMANDATIONS

« Faute de modifier leurs politiques actuelles, les pays de l'OCDE verront probablement leurs émissions de CO₂ progresser d'un tiers d'ici à 2020. »

La contribution du secteur des transports aux émissions totales de CO₂ dans les pays de l'OCDE devrait passer de quelque 20 % en 1995 à 30 % en 2020.



Les perspectives de l'environnement de l'OCDE

ENVIRONNEMENT

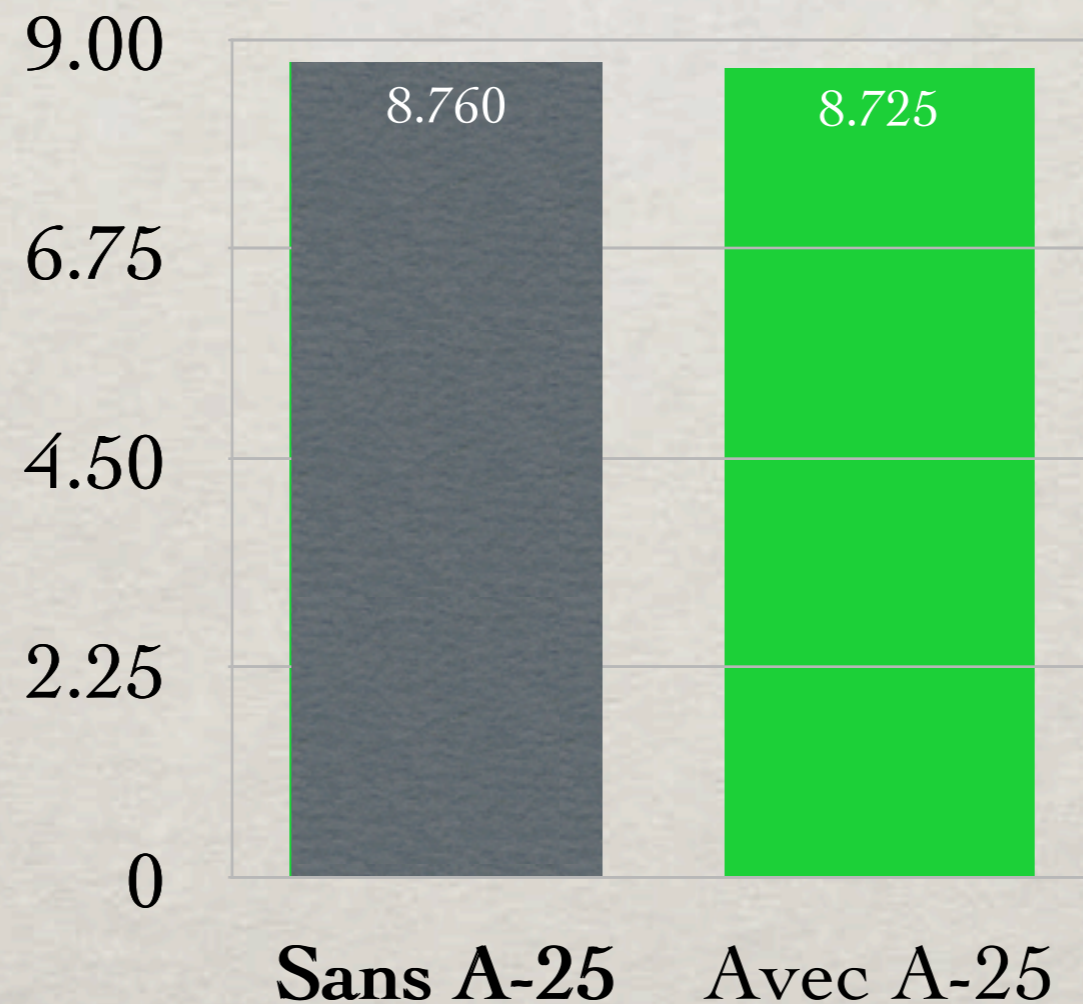


OCDE



RÉDUCTION DES GES DUE AU PROJET DU MTQ

Émissions de GES dans la région de Montréal
pour le transport (Mt éqCO₂)



OCCUPATION DU SOL (LAVAL)



- Occupation du sol
- Agricole
 - Commerciale
 - Industrielle
 - Institutionnelle
 - Résidentielle

- Affectation du sol
- Autre
 - Commerciale
 - Industrielle
 - Urbain-autre



OCCUPATION DU SOL (TERREBONNE)



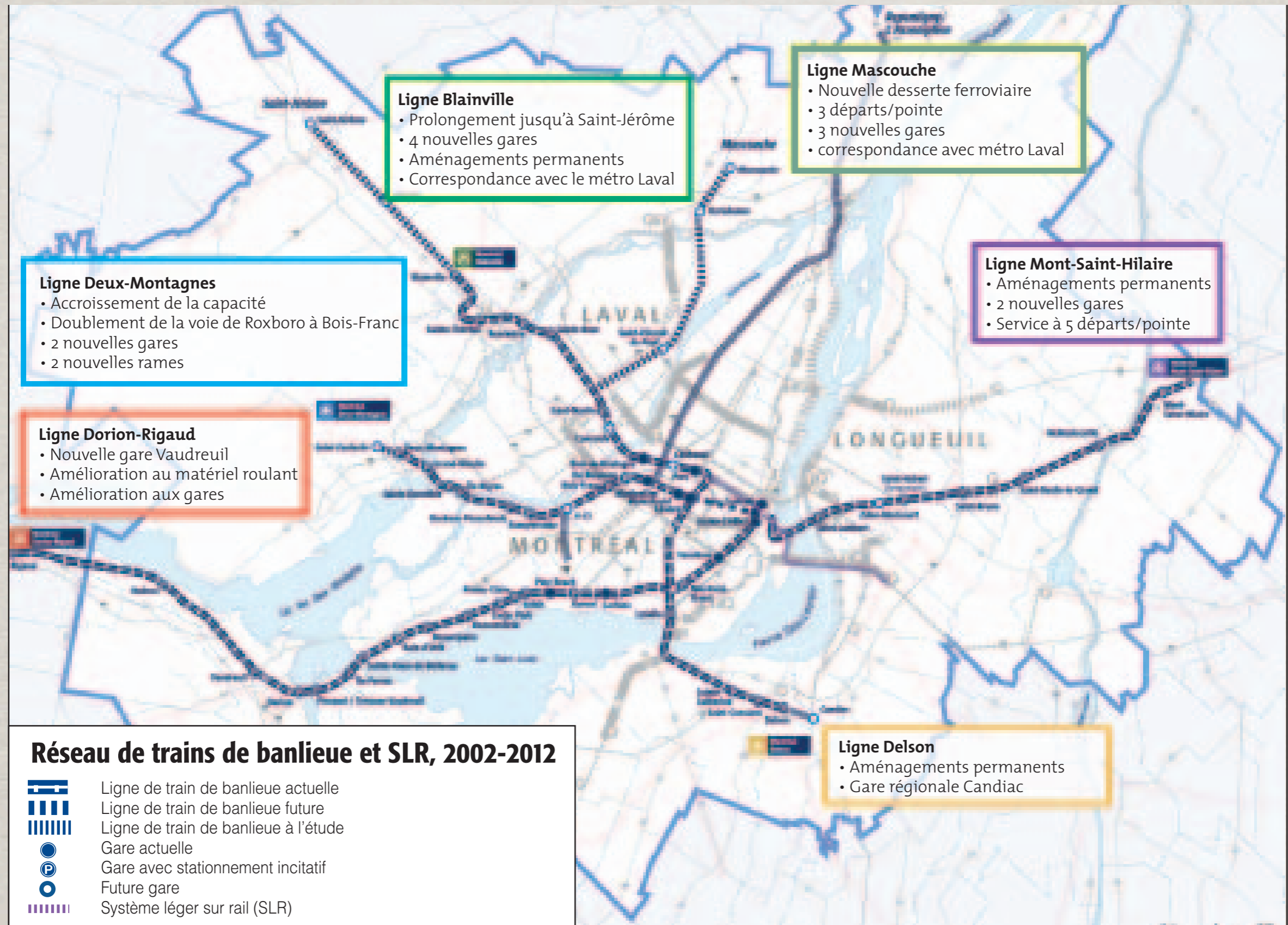
TRANSPORT EN COMMUN

CHANGER LE MODE DE TRANSPORT DES PERSONNES

Il faut repenser le transport urbain sous une vision globale et non au cas par cas.



TRANSPORT EN COMMUN



SOLUTIONS DE TRANSPORT

Pour obtenir un service de transport en commun fiable et de qualité, il faut :

- réduire les temps d'attente, donc l'intervalle entre chaque passage, ainsi que la variance par rapport à l'horaire établi,
- diminuer le temps des parcours et accroître l'accessibilité ce qui permet de réduire le temps de marche,
- offrir un niveau de confort adéquat (les tramways ou les trains légers ont un confort nettement supérieur aux autobus),
- en faire une promotion efficace qui permette de faire connaître les avantages de ce mode de transport ,
- maintenir les tarifs à un seuil raisonnable.



TRANSPORT EN COMMUN

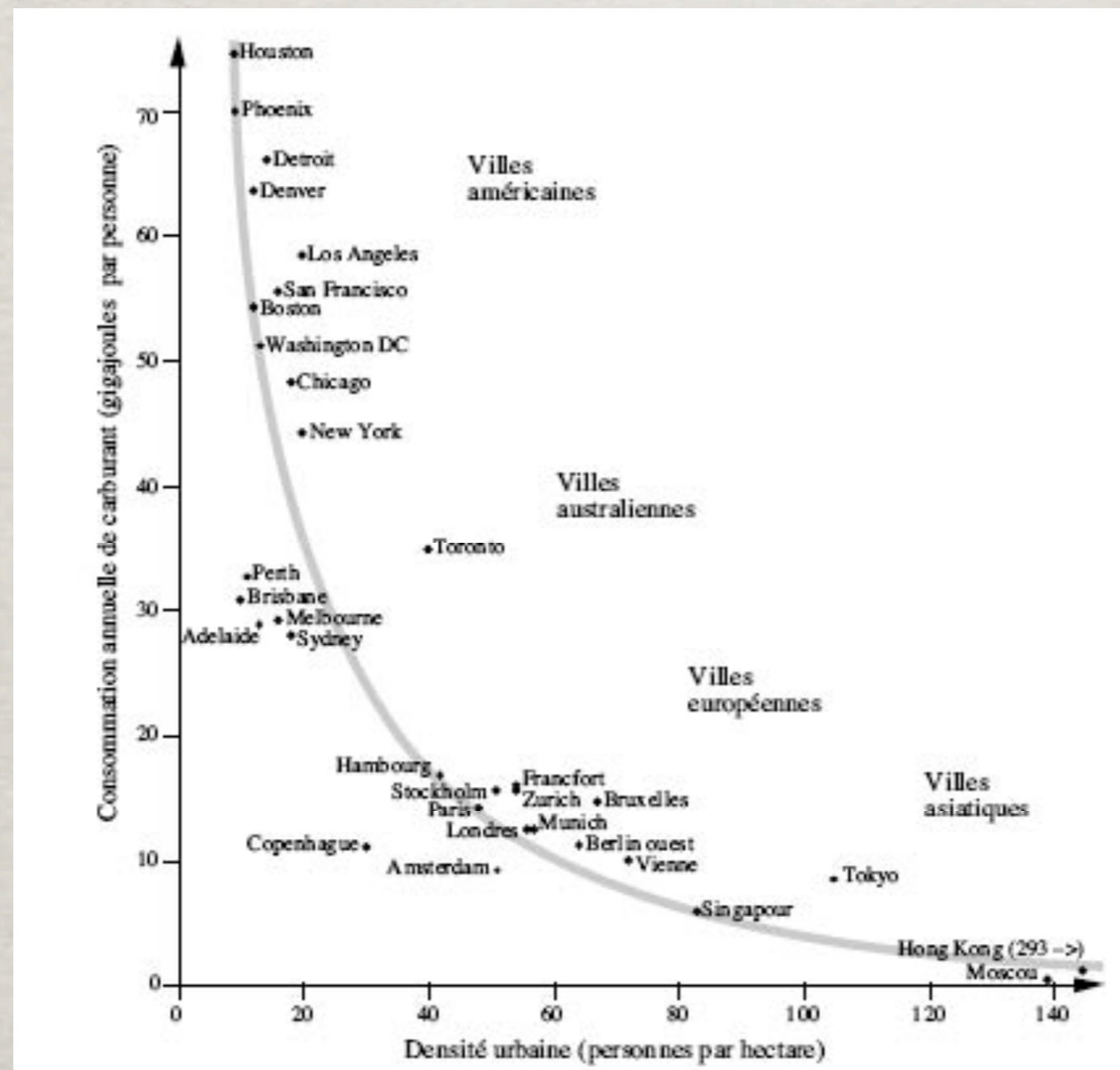
Selon tous les scénarios, le pont de l'autoroute 25 réduira l'achalandage du Transport en commun

Impact du projet A-25 _{Routier+TC} Laval-Montréal sur l'achalandage régional du TC (PPAM)				
Scénario	Sans projet A-25	Avec projet A-25	Variation	...dont bimodaux:
1 ₂₀₀₆	340 270	339 160	-1 110	-1 020
2 ₂₀₁₆	331 040	329 300	-1 740	-1 460
3 ₂₀₁₆	335 610	333 780	-1 830	-1 470



SOLUTIONS DE TRANSPORT

Augmenter la fluidité n'est pas une solution car on favorise l'étalement urbain et donc la consommation à long terme.



Source: Newman et Kenworthy intitulée Cities and automobile dependance, an international sourcebook



SANTÉ

Embonpoint et obésité pour les banlieusards

Radio-Canada

Mise à jour le vendredi 11 février 2005



“Le mythe selon lequel vivre en banlieue est meilleur pour la santé en prend pour son rhume, selon un rapport de la Fondation des maladies du coeur.”

“Les données montrent que 51 % de la population des grands centres urbains du Québec affiche un poids-santé contre seulement 39 % des banlieusards et des gens qui vivent à la campagne. Ces derniers ont donc plus de risques de maladies cardiovasculaires et d'accidents vasculaires cérébraux.”



SANTÉ

“Les enfants exposés quotidiennement à la circulation automobile lourde risquent deux fois plus de souffrir d'asthme que ceux qui vivent loin de grandes infrastructures de transport, conclut une nouvelle étude scientifique rendue publique lundi dernier, en Californie.”

“Selon le Dr Louis Drouin, de la DSP de Montréal, la publication de l'étude de San Diego ne fait que démontrer un peu plus, si besoin est, " que la pollution automobile a des impacts sur la santé publique, et que ces impacts augmentent avec la densité du trafic ".”

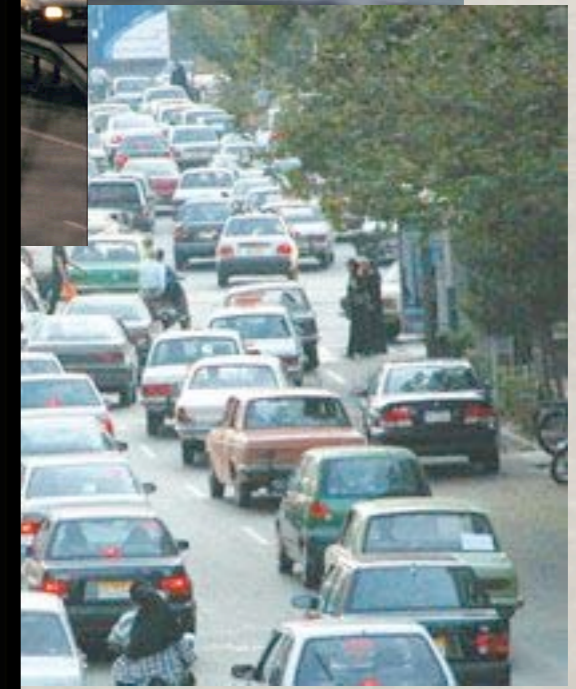
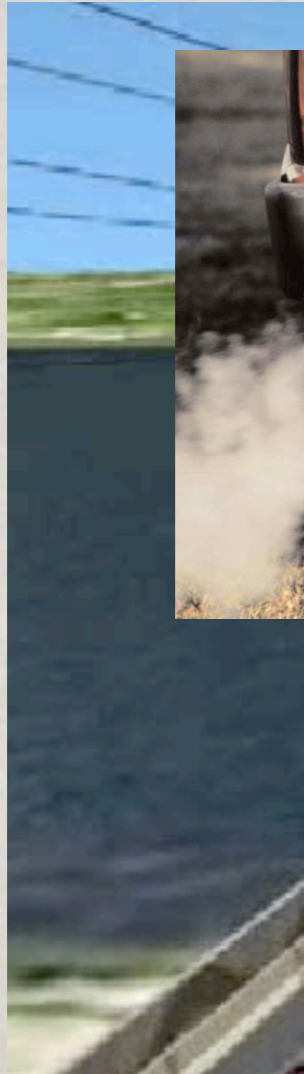


Source: *La pollution automobile accroît les risques d'asthme*, Bisson, Bruno, La Presse du mardi 31 mai 2005



SO

ASSÉ



Parti Vert de Québec

ÉTIQUETTE SIMPLISTE DONNÉE AUX ÉCOLOGISTES



NOTRE VISION D'AVENIR



Porto

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Strasbourg

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Istanbul

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Milan

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Saarbrücken

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Cologne

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Rotterdam

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Londre

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Lodz, Pologne

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Linz, Autriche

**BOMBARDIER
FLEXITY**



Allemagne

BOMBARDIER



Minneapolis

**BOMBARDIER
FLEXITY**

NOTRE VISION D'AVENIR



Norvège

BOMBARDIER



Suède

BOMBARDIER



Allemagne

BOMBARDIER



France


BOMBARDIER

ÉCONOMIE

« Les gouvernements du Québec et du Canada récoltent un peu plus de 300 millions de dollars en recettes par année, soit 23 \$ par 100 \$ de dépenses des organismes de transport de la région. Si le gouvernement du Québec perçoit en recettes totales un montant équivalent à sa contribution au financement, les recettes combinées des deux paliers de gouvernement supérieurs se révèlent 45 % plus élevées que leur contribution financière.

« Le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est de deux à trois fois plus faible qu'en voiture. Ce système de transport permet par conséquent aux ménages montréalais de consacrer une plus faible part de leur budget aux déplacements en automobile. Pour la seule année 2003, le transport en commun a ainsi permis aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars en frais de déplacement. »


ÉTUDE



DÉCEMBRE 2004

- MÉTRO
- AUTOBUS
- TRAIN

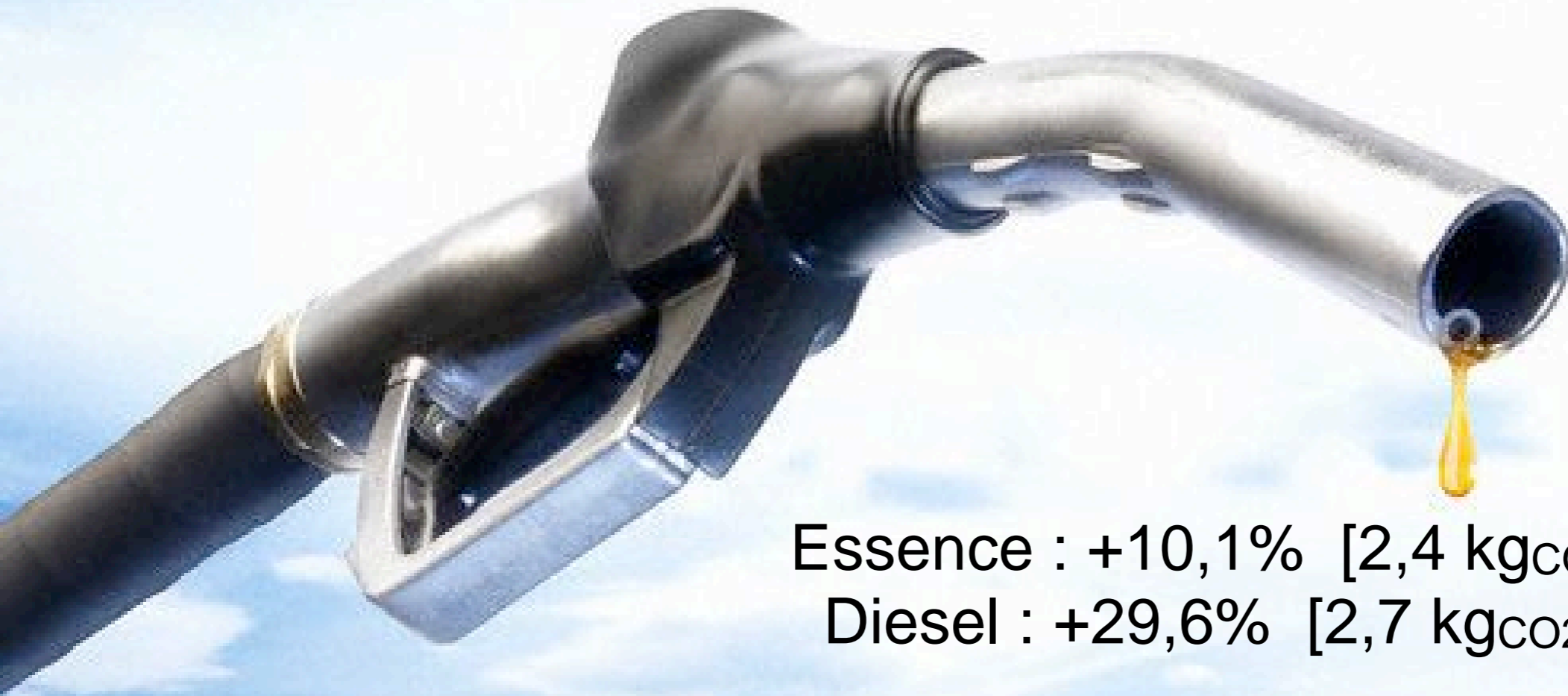
Transport en commun :
un puissant moteur du
développement économique
de la région métropolitaine
de Montréal



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade of Metropolitan Montreal



AUGMENTATION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT 1990-2000



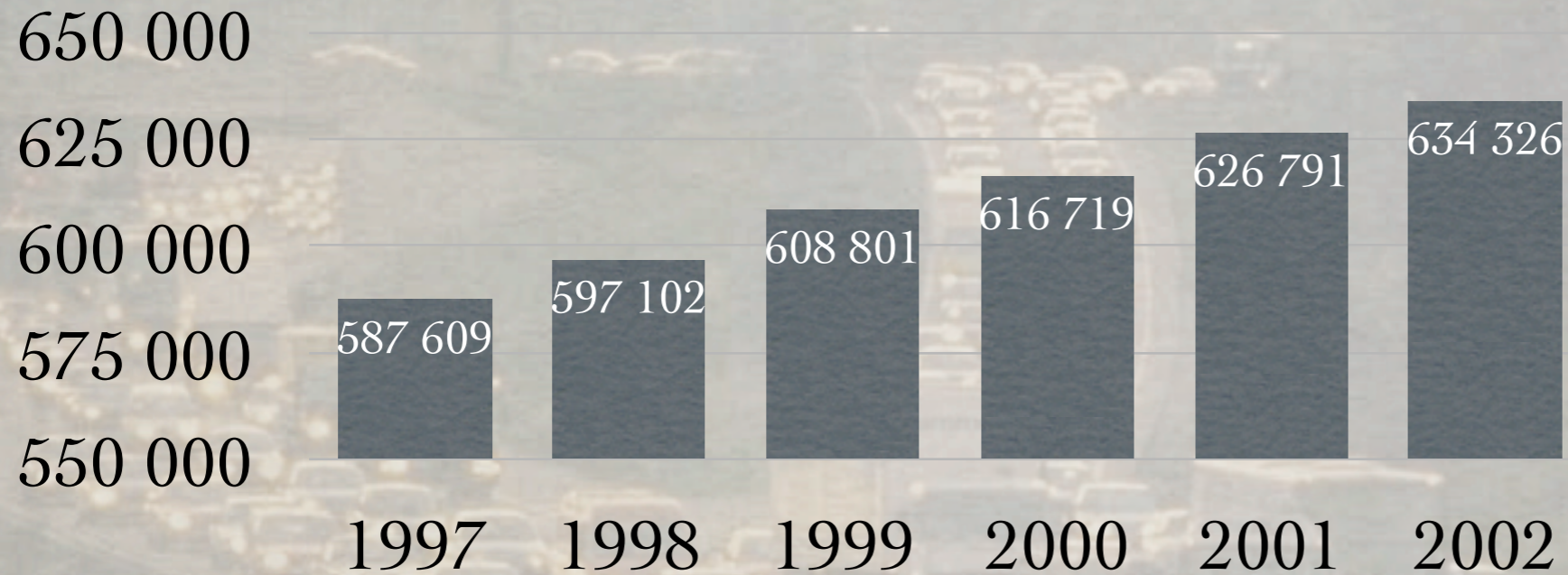
Essence : +10,1% [2,4 kgco₂/L]
Diesel : +29,6% [2,7 kgco₂/L]

DÉFICIT ÉCONOMIQUE

Pétrole : 5,246 G\$ (2001)



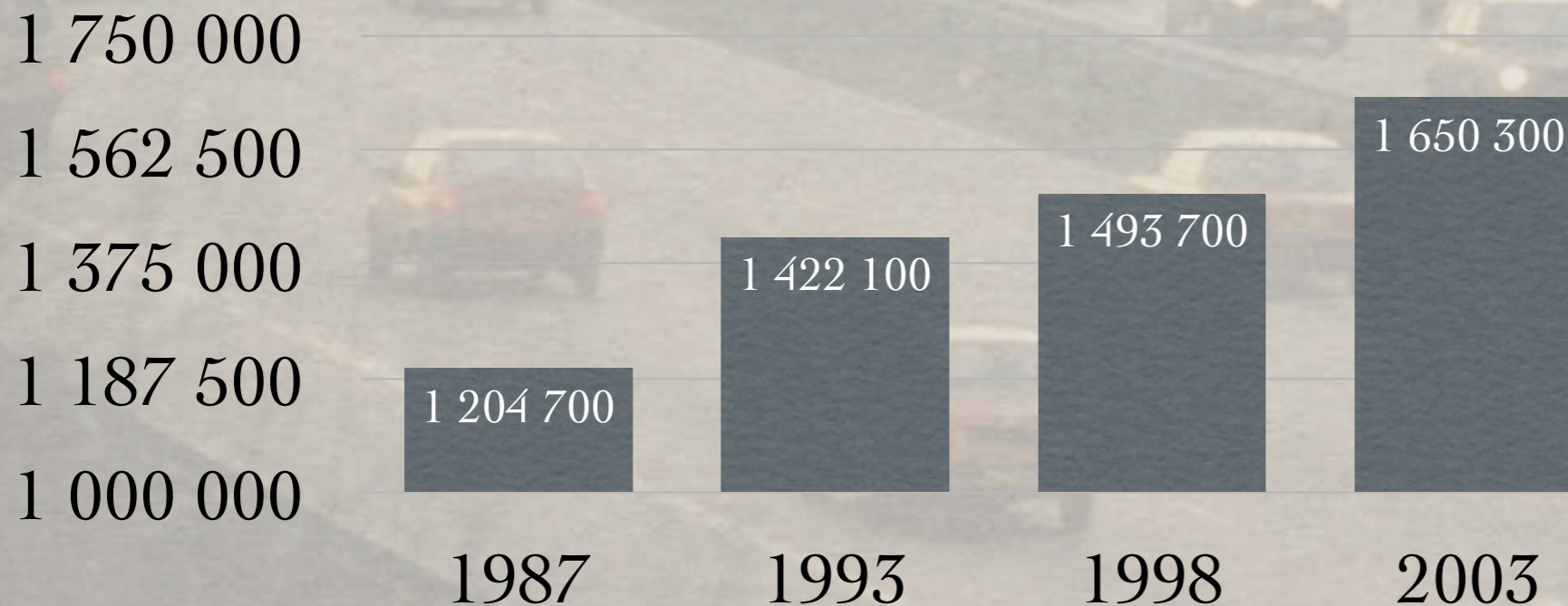
MOTORISATION DES MONTRÉALAIS



Une augmentation
de près de 8%

Source : Dossier statistique Bilan 2002
Accident, parc automobile, permis de
conduire, SAAQ page 150.

MOTORISATION DE LA RÉGION DE MONTRÉAL



Une augmentation
de près de 37% !
10,5% (5 ans)

Source : Enquête origine-destination
2003, la mobilité des personnes dans
la région de Montréal, AMT et al.



ÉCONOMIE

Selon une étude de la **Fédération Canadienne des Municipalités**, la croissance économique va très souvent à l'encontre de la qualité de l'environnement :

« Le rapport indique que, même si la **croissance économique** et démographique contribue à la prospérité des collectivités, elle a également des **conséquences importantes sur l'environnement** qui doivent être bien gérées et qui exigent une réponse coordonnée de tous les ordres de gouvernement. Le rapport démontre la nécessité pour les gouvernements municipaux, fédéral et provinciaux de travailler ensemble pour relever les défis créés par la croissance. »

« Les données accessibles pour les années 1996 et 2001 indiquent que la voiture particulière a dominé encore fortement dans les déplacements entre la maison et le travail. Les distances de déplacement ont été légèrement plus longues, alors que les résidents des centres très peuplés ont dû se déplacer sur de plus grandes distances que la moyenne canadienne. [...] Les concentrations d'ozone troposphérique se sont maintenues souvent au-dessus des niveaux acceptables de 1996 à 2001. De plus, les alertes au smog ont augmenté dans plusieurs des municipalités participant au SRQDV, soulevant d'inquiétantes préoccupations pour la santé. »



CONCLUSION

- Il faut accepter de réfléchir au futur. L'orientation des décisions face au transport imposent UN CHOIX entre la voiture et son pétrole ou le développement d'une mobilité intégrée et partagée.
- Prioriser les solutions de transport collectif public ou privé pourvu qu'il soit à la fois efficace, confortable et abordable.
- La construction d'un pont et le prolongement d'une autoroute ne régleront pas le problème de congestion.
- Par ce projet, le MTQ montre une incohérence flagrante entre les recommandations du ministère de l'environnement et ses projets.
- Le Parti Vert du Québec préconise un projet qui réduira significativement et de manière durable, le nombre de véhicules dans la région de Montréal et en améliorant la qualité de vie des villes.
- Pour toutes ses raisons, le Parti Vert du Québec est opposé au projet proposé par le Ministère des Transports du Québec et demande que des solutions basées sur le transport collectif soient mises en place.



MERCI

WWW.PARTIVERTQUEBEC.ORG



BUDGET 2005-2006: MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Transports

Programmes	2005-2006			2004-2005
	Budget de dépenses	Moins : Amortissement	Plus : Investissements	Crédits
			(000 \$)	
1. Infrastructures de transport	1 296 084,0	104 892,8	31 248,4	1 222 439,6
2. Systèmes de transport	394 883,9	1 208,9	2 315,3	395 990,3
3. Administration et services corporatifs	88 110,7	8 072,2	10 723,3	90 761,8
4. Promotion et développement de la Capitale-Nationale	29 209,7	-	10,0	29 219,7
	1 808 288,3	114 173,9	44 297,0	1 738 411,4
Moins :				
Crédits permanents				19,2
Crédits reportés				-
Crédits votés le 22 mars 2005				451 677,4
Crédits à voter				1 286 714,8
				1 604 471,8

