

MÉMOIRE

Sur le projet du prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Présenté

par

Parti Vert du Québec

www.partivertquebec.org



Juin 2005

Auteurs :

Xavier Daxhelet, conseiller, PVQ

Sylvain Castonguay, conseiller, PVQ

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU PARTI VERT DU QUÉBEC.....	4
MOTIVATIONS.....	5
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	6
BILAN DES ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC.....	6
PLAN URBAIN DE TRANSPORT.....	11
JUSTIFICATION DU PROJET.....	14
LA RÉDUCTION DE GAZ À EFFET DE SERRE.....	14
SOLUTIONS EN TRANSPORT.....	18
CHANGER LE MODE DE TRANSPORT DES PERSONNES.....	18
AMÉLIORER LE DÉPLACEMENT ACTUEL DES PERSONNES.....	20
DIMINUER LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES.....	22
SANTÉ.....	24
ÉCONOMIE.....	25
ÉCONOMIE DE LA RÉGION MONTRÉALAISE.....	25
CONCLUSION.....	28



Présentation du Parti Vert du Québec

Le Parti Vert du Québec, accrédité depuis le mois de novembre 2001, est un parti politique dont le principal objectif est l'accèsion du Québec au véritable développement durable. C'est-à-dire que chaque projet de développement qu'il soit économique, social ou environnemental n'ait pas un effet néfaste à long terme sur l'un de ces trois domaines. Les grands défis de nos sociétés industrialisées et développées seront, dans l'avenir, de réduire les impacts de nos activités sur l'environnement que celui-ci soit humain ou non. De ces impacts, on peut citer les changements climatiques, la pollution des cours d'eau, des nappes phréatiques, des océans, la baisse de fertilité des sols agricoles, la réduction de la couche d'ozone, la perte de la biodiversité mais également la pauvreté, la distribution inéquitable des ressources et de l'accès inégal au minimum vital. Le programme du Parti Vert du Québec est en faveur d'un progrès technologique au service de l'humain et de son environnement.

Motivations

Les impacts environnementaux du projet du prolongement de l'autoroute 25 prévu par le Ministère des transports du Québec (MTQ) dépasseront largement la localisation des travaux et ce projet devrait même s'inscrire dans un véritable débat de société.

Il est clair qu'à lui seul, le présent projet n'est pas responsable du changement climatique global, ni de tous les maux environnementaux de la province ou de la planète mais sa seule réalisation et même son élaboration montre un manque flagrant de véritable vision de développement durable et un mépris complet des générations futures. Il nous montre, encore une fois, que seule une vision économique à court terme est considérée par ses promoteurs. De plus, les raisons du projet cachent des raisons politiques aussi douteuse que le dézonage de milliers d'hectares de terres agricoles à Laval décrété par un gouvernement libéral en faveur de proches du Parti Libéral à la fin des années 80.

Le Parti Vert du Québec tient à souligner que le statu quo du secteur du transport dans la région de Montréal et qu'un plan de développement et d'amélioration est indispensable pour la prospérité de la communauté urbaine de Montréal. Le Parti Vert du Québec ainsi que la très majorité des groupes écologistes ne prônent pas un retour en arrière comme le laissent croire nos adversaires. Nous sommes fortement en faveur d'une amélioration de la qualité de vie des Montréalais ainsi que du développement de notre société mais à condition que celui-ci soit scientifiquement du développement durable. Ce à quoi le Parti Vert du Québec s'oppose est le moyen que le Ministère du Transport du Québec a imaginé faire du développement : un projet d'une autoroute et d'un pont routier avec un cosmétique de transport en commun. Le projet du Ministère des Transports est un projet réactif qui favorise un laisser-faire en matière de transport et qui ne fait que réagir à la demande sans réelle vision d'avenir.

Le Parti Vert du Québec préconise donc un plan de transport qui soit préventif et orienteur. Autrement dit, nous souhaitons un projet permettant la réduction du nombre d'automobiles dans la région de Montréal tout en offrant une alternative de transport afin d'améliorer la qualité de vie des habitants de toute la région montréalaise.



Les changements climatiques

Selon la grande majorité des experts, organismes gouvernementaux et non-gouvernementaux, le changement climatique est l'un des plus graves problèmes environnementaux d'origine humaine auquel l'humanité n'a jamais fait face. Dans le sud du Québec, le changement climatique se traduira par une augmentation significative de la température. Ainsi, lorsque les concentrations de CO₂ auront doublé, une telle situation pourrait survenir vers 2050, les températures au Québec augmenteront de 2 à 9°C.

Selon le GIEC¹, à court terme l'évolution du climat risque d'avoir des conséquences nombreuses et essentiellement préjudiciables pour la santé tout en accroissant la mortalité. Ces conséquences seraient imputables à l'augmentation prévue de l'intensité et de la durée des vagues de chaleur.

La durée de vie du CO₂ et des autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère fait en sorte que même si les émissions nettes globales d'origine humaine se maintenaient à leur niveau de 1995, la concentration de CO₂ dans l'atmosphère s'élèverait de façon pratiquement constante pendant au moins 200 ans, atteignant 500 ppm environ vers la fin du XXI^e siècle (il était de 280 ppm en 1750). Selon une modélisation de chercheurs de l'Université de Leeds en Grande-Bretagne, si d'ici 2050 la concentration de CO₂ s'élève à 550 ppm, on estime que de 21 à 52 % des espèces animales et végétales disparaîtront. Nous sommes en train d'engendrer par notre développement irréfléchi une extinction de masse sans précédent dans l'histoire de la vie. Certains experts vont jusqu'à affirmer que la survie de notre propre espèce est menacée. Ne pas agir concrètement contre les changements climatiques alors que l'on en a les moyens, devrait être considéré comme un **crime contre la vie**.

Bilan des émissions de GES au Québec

Bien qu'au Québec, en 1995, les émissions de gaz à effet de serre soient inférieures à celle qu'elles étaient en 1990, elles ont augmenté depuis et ont même dépassé de plus de 5% ce niveau de référence (Figure 1). C'est entre 2001 et 2002 que l'augmentation des émissions a été la plus importante, soit une augmentation de 5,6 Mt ou de 6,5%. Le secteur des transports est celui qui a contribué le plus à cette augmentation avec 2,4 Mt d'émission de plus en une année, une augmentation de plus de 7%.

¹ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.



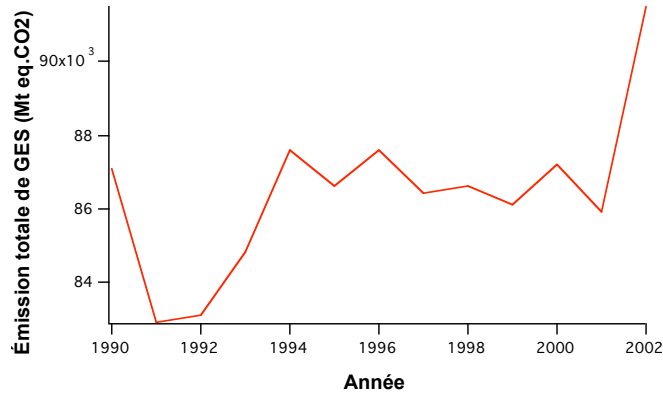


Figure 1: Évolution des émissions de GES au Québec².

Le secteur du transport constitue la principale catégorie d'émission de GES en 2002 avec 40% des émissions (Figure 2). De plus, les émissions de la catégorie du transport ont augmenté de plus 22% entre 1990 et 2002 soit plus que n'importe quelle autre catégorie. Il va sans dire qu'il faut prioritairement mettre nos efforts afin de réduire les impacts de ce secteur d'activité sur l'environnement. C'est exactement ce que le MTQ s'obstine à **ne pas** faire.

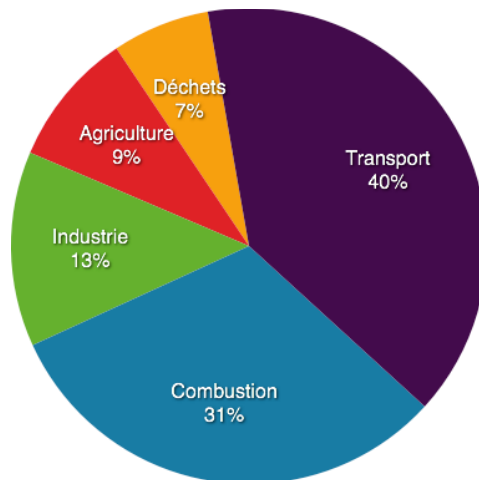


Figure 2: Catégories de sources en 2002.

Tous les gouvernements, quel que soit le parti au pouvoir, nous ont habitués aux beaux discours et à l'inaction. Sans réelles politiques d'atténuation, les émissions de gaz à effet de serre vont continuer de s'accroître au cours du XXI^e siècle entraînant une concentration de CO₂ dans l'atmosphère supérieure au double de la concentration préindustrielle.

² Inventaire canadien des gaz à effet de serre 1990-2002, Environnement Canada, Août 2004.

Dans un rapport de l'OCDE de 2001³, on peut y lire ceci :

« 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. »

Selon ce même rapport, les émissions du secteur du transport augmentent plus rapidement que celles provenant de toutes autres sources liées à l'énergie ce qui est le cas pour le Québec.

Selon un rapport fédéral sur les défis du transport dans la prochaine décennie⁴, on peut y lire :

« 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. »*

Dans son plan sur les changements climatiques, le Ministère de l'Environnement du Québec écrit ceci :

*« 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. »*

Une autre étude évalue que d'ici 2050, le taux de mortalité par chaleur excessive pourrait être 20 fois plus importante qu'aujourd'hui⁵ si ces personnes n'ont accès à aucune forme d'acclimatation. Comme on sait que les habitants de la ville de Montréal sont plus pauvres qu'en banlieue, ils seront donc principalement touchés.

³ Les perspectives de l'environnement de l'OCDE : environnement, 2001

⁴ Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà : DÉFINITION DES DÉFIS, Gouvernement du Canada, 2001

⁵ Impacts et adaptation à la variabilité et au changement du climat : au Québec, Environnement Canada, Tome 5, 1997



Les prévisions du gouvernement fédéral montrent que les émissions de gaz à effet de serre au Québec vont augmenter de plus de 27% d'ici 2020 si le laisser faire actuel persiste⁶ (Figure 3). La Figure 4 nous montre que le secteur du transport (qui est celui qui augmente le plus vite) verra ces émissions augmenter de près de 40% selon ce même rapport. Ce laisser faire que préconise l'actuel gouvernement est inacceptable. D'ailleurs dans le plan d'action sur les changements climatiques qui date de 2000, le précédent gouvernement ne compte que sur deux outils : le volontariat et l'exemplarité (et peut-être une action divine). Lorsque l'on regarde le présent projet de transport, on se rend compte que ce plan d'action n'a aucune valeur.

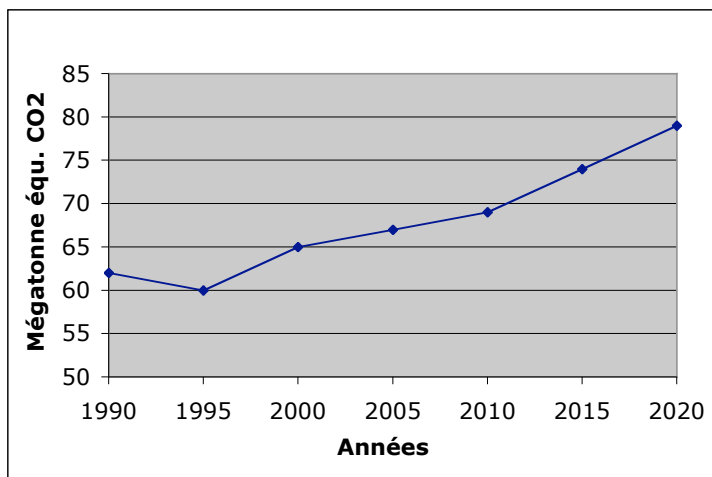


Figure 3: Émissions projetées des gaz à effet de serre au Québec⁷.

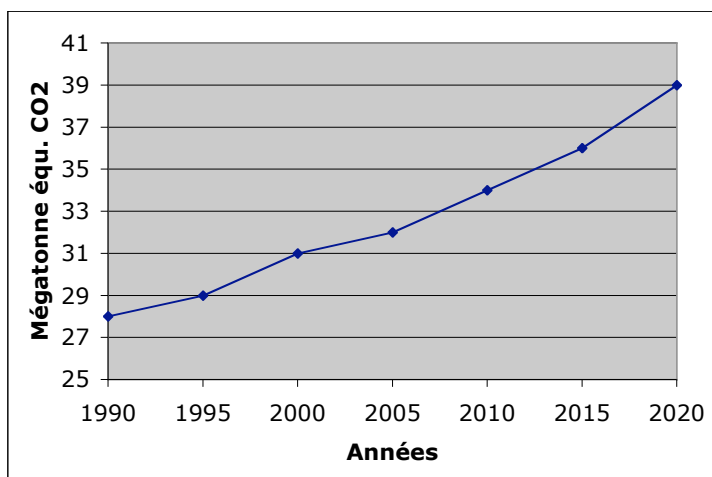


Figure 4: Émissions projetées de gaz à effet de serre au Québec reliées au Transport⁷.

Récemment, le gouvernement libéral du Québec a aboli le programme écoGeste. Que reste-t-il comme programme provincial de réduction des gaz à effet de serre ?

⁶ *Perspective des émissions du Canada, une mise à jour*, Gouvernement du Canada, 1999

⁷ *Perspective des émissions du Canada : une mise à jour*, Gouvernement du Canada, 1999



En conclusion, les changements climatiques vont avoir une répercussion importante sur la population du Québec et plus particulièrement pour les Québécois ayant une santé précaire et des revenus modestes. Bien qu'évidemment les impacts du présent projet sont relativement négligeables face au phénomène global, il faut montrer l'exemple et démontrer une réelle vision d'avenir. Nous sommes convaincus que, pour l'avenir, le développement durable est l'unique alternative. Il faut développer **dès maintenant** une expertise qui sera bénéfique pour le Québec et le reste de la planète. C'est **aujourd'hui** qu'il faut penser les outils de demain. C'est cela qui fera réellement de nous une société distincte.

Plan urbain de transport

D'un point de vue général, l'analyse de la problématique du transport des personnes à Montréal en est une de congestion automobile pendant les périodes de pointe du matin et du soir ce qui peut représenter environ deux à trois heures le matin et le soir. Ces congestions sont en très grande partie de la responsabilité des véhicules particuliers qui ne transportent en grande majorité qu'une seule personne qui transite de son domicile vers son lieu de travail (le pourcentage de camions pendant la période de pointe est même moins élevé que pendant le reste de la journée). Il faut donc résoudre le problème de déplacement d'individus qui vont de leur domicile vers leur lieu de travail ce qui représente 80% des cas). Une fois ce problème solutionné, le déplacement des marchandises n'en sera que facilité.

Plusieurs solutions s'offrent à nous, en voici trois :

- changer le mode de transport des travailleurs afin de le rendre plus efficace ;
- améliorer le déplacement actuel de ces personnes.
- diminuer le nombre de personnes en transit ;

Malgré les nombreux choix alternatives qui s'offre à nous, l'attitude bornée et le manque de vision du MTQ s'expriment très bien par l'intervention de Mme Sultana lors de l'audience du lundi 16 mai:

« En fait, je peux vous informer sur les différents scénarios qui ont été analysés dans le corridor de l'autoroute 25. En dehors du corridor de l'autoroute 25, ça n'a pas été analysé. »

Pourquoi une telle obstination à ne pas agir ? Y aura-t-il un puissant lobby économique faisant pression sur le gouvernement pour des intérêts privés ? Pourquoi nos gouvernements ne se mettent-ils pas, pour une fois, en mode proactif ? Actuellement, nos dirigeants ne font que réagir à une demande comme une entreprise privée. Il serait grand temps que nos dirigeants planifient, anticipent et agissent préventivement en développement et en aménagement du territoire afin que le développement se fasse selon les principes du véritable développement durable.

Mais qu'est ce que le développement durable en transport ? Premièrement, on ne peut penser faire du développement durable en transport sans toucher à d'autres domaines de la société comme l'éducation, la santé, l'urbanisme, la fiscalité, etc... Le développement doit se planifier globalement sinon c'est l'anarchie comme actuellement où tout le monde construit à peu près où il veut, de la manière qu'il veut peu importe les conséquences. Il est utopique de croire que le développement durable passe par une croissance économique durable. Premièrement, cette dernière est physiquement impossible à long terme. Deuxièmement, selon une étude de la Fédération Canadienne des Municipalités⁸, la croissance économique va très souvent à l'encontre de la qualité

⁸ *La Qualité de vie dans les municipalités canadiennes : Croissance économique et environnement urbain*, Rapport thématique n°3, Fédération Canadienne des Municipalités, 2005.



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. Bon nombre de défis auxquels sont confrontées les villes et les collectivités du Canada sont associés à des problèmes plus vastes qui ne peuvent être réglés uniquement par les gouvernements municipaux. »

« La première tendance, (...), est le taux de croissance plus élevé des ménages que de la population pendant la période 1991 à 2001. Sauf quelques exceptions, l'accroissement du nombre des ménages s'est traduit par des formes de lotissement résidentiel à faible densité, comme des maisons unifamiliales ou jumelées, plutôt que des habitations en copropriété ou des habitations locatives. Ce phénomène a contribué, dans certains cas, à l'étalement urbain, à la hausse des coûts d'infrastructures, à la congestion des routes, aux faibles taux d'usagers du transport collectif et à la perte de vitalité des centres-villes. »

« Le rapport Les indicateurs environnementaux d'Environnement Canada souligne aussi que les concentrations d'ozone troposphérique en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique ont toujours dépassé la norme canadienne depuis le début des années 1980, ce qui reflète en partie la croissance soutenue de l'utilisation de la voiture dans les régions fortement peuplées. Des niveaux élevés ont été enregistrés dans le couloir Québec–Windsor et, dans une moindre mesure, dans le Sud de la région de l'Atlantique et dans la vallée du Bas Fraser en Colombie-Britannique. »

« La partie 5 porte sur les tendances dans les habitudes de déplacement et la qualité de l'air. 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 tendances dans les habitudes de déplacement n'ont été responsables qu'en partie de la pollution de l'air, mais 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. »

Pourtant de nombreuses recommandations qu'elles proviennent du gouvernement du Québec, du gouvernement fédéral ou d'organismes locaux comme la chambre de commerce du Montréal Métropolitain ou internationaux comme l'OCDE prônent le contraire de ce que propose le Ministère des Transports.



Tout récemment, la députée Mme Rita Dionne-Marsolais a envoyé à tous les participants à la commission parlementaire sur le secteur énergétique au Québec les conclusions des 170 mémoires reçus. Sur les 10 principes directeurs dégagés, le premier est « la priorité au transport en commun ». On peut y lire :

*« Le transport représente plus de 35% de notre bilan énergétique. On doit inévitablement aborder cette question. Pour ce faire, une politique intégrée de transport avec **priorité au transport en commun** s'avère primordiale.*

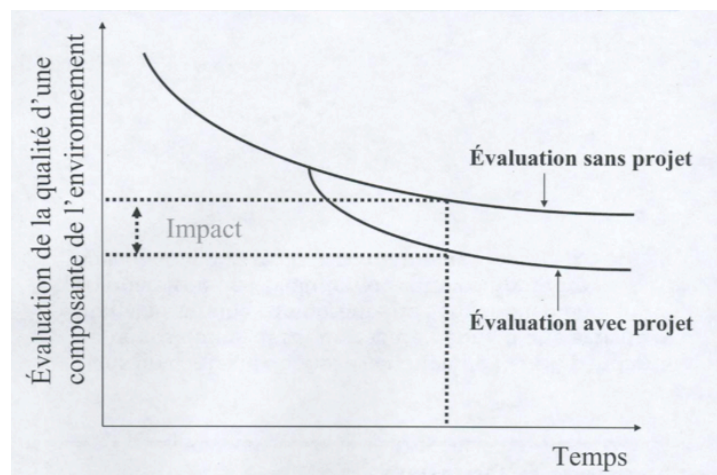
On ne peut pas mettre en place une nouvelle stratégie énergétique sans avoir une vision claire de la place que l'on veut accorder au transport en commun, c'est évident pour tous ceux qui nous en ont parlé.»

Pourtant cela ne semble pas bien compris par le MTQ car selon les trois variantes étudiées, le projet du MTQ entraînera une légère diminution de l'achalandage du Transport en Commun (document DA8) au lieu de l'augmenter considérablement comme dans toute planification intelligente contrainte au développement durable.

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

Impact du Projet A-25 sur l'achalandage régional du TC.

Le schéma ci-contre montre bien l'idée qu'à le MTQ d'un impact d'un projet sur l'environnement (document BD26), ces impacts sont toujours négatifs. Il ne semble jamais venir à l'idée au gouvernement de concevoir un projet de développement qui améliorerait la qualité de l'environnement. Cela est-il impossible ? L'environnement est-il contraint à toujours se dégrader sous la pression du développement humain ?



Justification du Projet

Toutes les justifications sauf celle du développement économique de la ville de Laval et de la MRC des Moulins sont dérisoires. Le projet du MTQ se vante de réduire, grâce à ce projet, le nombre de déplacement de 20 millions de véhicules-km, ce qui est en réalité négligeable comparé aux 40 milliards véhicules-km de déplacement dans la région de Montréal (une réduction de 0.05%).

Le MTQ fait preuve d'une grande naïveté en pensant que la consommation moyenne de la flotte de véhicules va diminuer toute seule grâce aux progrès technologiques. Jusqu'à présent la consommation moyenne des véhicules a plutôt augmenté et en l'absence complète de régulation et d'éducation, la tendance ne va pas changer. La marge de bénéfice d'un véhicule énergivore (plus puissant, plus lourd, plus équipé) rapporte beaucoup plus pour le constructeur qu'un véhicule économique. Même si l'efficacité des véhicules a augmenté, l'augmentation de la puissance et du poids de ceux-ci l'a complètement annulé et a contribué à augmenter la consommation.

Tant que les gouvernements ne s'impliqueront pas activement afin de faire baisser la consommation de carburant, la situation ne fera que s'empirer. Les carburants alternatifs comme les biocarburants ne sont que des solutions temporaires et partielles. On ne va quand même pas utiliser toutes les terres agricoles du Québec pour produire du carburant. L'utilisation de la pile à combustible n'est pas encore au point et ne le sera probablement pas avant 50 ans. Les problèmes majeurs sont le stockage sécuritaire de l'hydrogène et sa production. L'hydrogène n'est pas une énergie primaire, il faut la produire. Les deux principales méthodes de production sont l'électrolyse et le reformatage d'hydrocarbure. La première technique utilise de l'électricité. Ainsi si on voudrait changer les 8 milliards de litres d'essence consommés au Québec en hydrogène, il faudrait environ doubler la production d'électricité du Québec. La deuxième technique génère autant de CO₂ que l'utilisation de l'essence car la méthode consiste essentiellement à enlever l'atome de carbone au gaz naturel (CH₄). Toutes ces solutions ne sont que des fausses solutions, du moins à court et à moyen terme.

La réduction de gaz à effet de serre

La réduction de gaz à effet de serre promise par le MTQ si elle s'avérait vraie est insignifiante. En effet, selon Mr. Pierre Tremblay, les émissions de GES en transport dans la région de Montréal est de 24 400 tonnes par jour. Sur une base annuelle, cela veut dire 8,9 Mt (mégatonnes), soit 30% des émissions totales du Québec en transport routier. Le projet du pont de la 25 prétend réduire ces émissions de seulement 0,4% ! Ce projet viendrait donc, selon le MTQ, réduire les émissions totales du Québec d'un gros 0,04% ! Le coût de ce projet de réduction de GES est de 2 160 \$ la tonne en supposant de manière très optimiste que cette réduction prévaut pour 5 ans ! Que d'argent bien investi en développement durable ! Cette mirobolante réduction est peut-être vraie les quelques années après que le pont soit inauguré mais sûrement pas à long terme.



Le nombre de véhicules dans la région de Montréal est en constante augmentation selon un taux plus rapide que la population. Alors que la population n'y a augmenté que de 3% de 1998 à 2003, le nombre de véhicules a augmenté de 11% pour la même période !

À la fin des années 80, le gouvernement libéral a dézonné 3 000 hectares de terre agricole sur l'île de Laval⁹. Ces terrains ne sont pas encore construits et sont, pour la plupart, loués pour des fins agricoles.

Lors de la séance du lundi 16 mai, Mme Valérie Savard disait :

« C'est sûr que le projet de l'autoroute 25 est en zone blanche puis, ça, ça fait quelques années que ça a été dézonné. Effectivement, pour répondre à votre question s'il y a des terres en culture autour, même si elles sont en zone blanche, oui, il y a des terres cultivées. On a estimé à peu près, mettons, à 85 hectares de terres cultivées autour du projet, mais c'est vraiment une approximation parce qu'on ne sait pas exactement quelles terres vont être retirées des superficies qu'on va pouvoir cultiver, mais c'est une estimation qu'on a faite selon les données qu'on avait. »

Il est évident que ces terrains vont devenir résidentiels et se développer. Ces terres cultivées zonées résidentielles vont disparaître pour laisser la place à des projets domiciliaires. On voit très bien à la Figure 5 que les terrains zonés résidentiels et industriels identifiés à la Figure 6 sont majoritairement cultivés ou en friche. Le terme « en friche » ne veut pas dire sans utilité écologique. De nombreux amphibiens, mammifères, oiseaux et plantes vivent et dépendent de cet habitat. De plus, la zone du marais, qui est soi-disant épargnée par le projet d'autoroute, est située en plein milieu d'une zone de développement industriel.

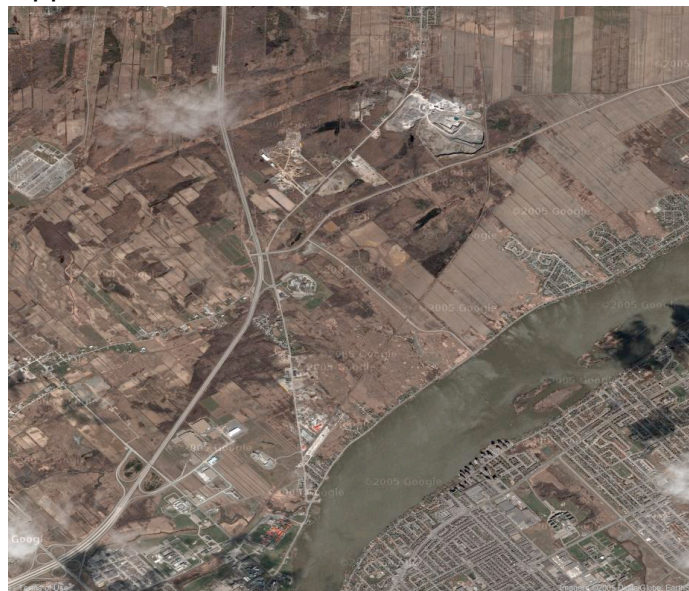


Figure 6: Photo aérienne de la région du projet de l'autoroute 25.

⁹ 3 000 hectares de terres agricoles dézonnées à Laval, La Presse, mardi 16 mai 1989.

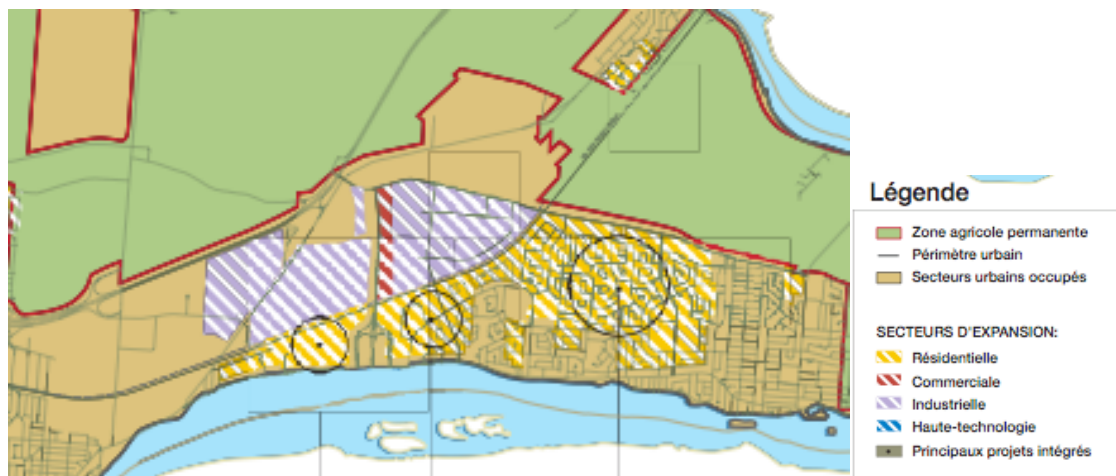


Figure 6: zonage de la région du projet de l'autoroute 25

Dans le document décrivant le modèle de simulation utilisé pour prévoir les déplacements, on peut lire ceci

« Les seuls "nouveaux déplacements" qui pourraient apparaître sur le réseau suivant spécifiquement une amélioration de celui-ci sont donc ceux qui correspondraient à une demande latente, ou qui auraient été refoulés, à cause de la difficulté de les réaliser efficacement. Nous ne sommes pas en mesure d'isoler et de mesurer explicitement ce phénomène, sinon par des méthodes d'enquête dites «de préférence déclarées», où les gens signalent leurs intentions de comportement. Ceci n'a jamais été fait. Au regard des observations de la page 10, et compte tenu de l'ensemble des autres composantes de notre méthode de projection de la demande, nous croyons toutefois ce phénomène marginal. »

Les milliers d'hectares de terre agricoles non encore développés par manque de moyen de transport ne correspondent-ils pas à une demande latente ou refoulée ? Et que dire des 27 projets domiciliaires de la ville de Terrebonne ou des pressions futures pour des développements à LaPlaine ? Tous ces futurs développements n'ont pas été tenus en compte dans la modélisation des déplacements. Autant dire que cette prédiction ne vaut pas grand-chose. Non seulement ces développements vont engendrer de nouveaux déplacements mais il vont également diminuer l'efficacité énergétique des habitations.

Lors de l'audience du mardi 17 mai après-midi, Mr. Fleury parle de 24 habitations par hectare et donc de 6 000 à 8 000 nouvelles habitations à Laval, ce qui correspond à de 12 000 à 16 000 habitants adultes de plus. Ces habitations vont demander l'utilisation de ressources pour la construction, pour les infrastructures, les routes, les aqueducs, les égouts. Une maison de banlieue, habituellement des cottages, sont plus énergivores que des maisons de villes ou que des condominiums. Toute cette consommation d'énergie temporaire ou permanente n'a jamais été comptabilisée par le MTQ. Dans un contexte de réflexion sur la sécurité énergétique du Québec, ce projet est inacceptable.



Figure 7: Projets domiciliaires à la ville de Terrebonne.

Solutions en Transport

Plusieurs alternatives s'offrent à nous en matière de transport. Reprenons les trois solutions décrites plus haut.

Changer le mode de transport des personnes

Il faut repenser le transport urbain sous une vision globale et non au cas par cas. La solution proposée par de nombreux urbanistes et économistes au problème de la congestion routière demande un changement dans les habitudes de transport : **restreindre** l'utilisation de l'automobile en milieu urbain tout en offrant une alternative de transport collectif. C'est la solution que le Parti Vert du Québec demande au gouvernement de privilégier.

Comme le montre la Figure 8, l'est de la région de Montréal ne possède aucun train de banlieue. En fait, le transport en commun en général y est déficient et les industries de Montréal-Est s'en plaignent car cela est un obstacle à l'embauche.



Figure 8: Répartition des trains de banlieue dans la région de Montréal

Pourtant deux projets de trains de banlieue sont en cours. Le premier prévoit un départ de Mascouche vers le centre-ville en passant par les villes de Terrebonne et Laval. Le deuxième trajet partirait de Repentigny pour aller vers le centre ville en desservant Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et Montréal-Nord. Pourquoi ne pas développer en priorité ces deux projets qui entre en concurrence avec le projet de l'autoroute 25 ? Il est clair que sans l'autoroute 25, ces lignes seront plus achalandées. De combien de temps, ces deux projets seront retardés par celui de l'A-25 ? Le rôle du

MTQ n'est-il pas de planifier une réduction importante de l'utilisation de l'automobile en faveur du transport en commun ?

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 (dans la région de Montréal, on évalue que le budget des annonces faisant la promotion de l'automobile est d'environ 2000 fois plus important que celles faisant la promotion du transport en commun),
- et maintenir les tarifs à un seuil raisonnable (Comme le suggérait Albert Jacquard, le transport en commun devrait être gratuit car les gens l'utilisant offrent un service aux automobilistes¹⁰).

L'efficacité énergétique et environnementale du transport en commun est sans commune mesure avec celle de l'automobile. Un autobus chargé à 100% de sa capacité est de 7 à 10 fois plus efficace et moins polluant qu'une automobile. Un train léger sur rail est encore plus efficace car, même chargé à 50% de sa capacité, il est 10 fois plus efficace.

Afin d'inciter les automobilistes à choisir le transport en commun, la fiscalité peut être un excellent outil. On peut citer comme exemples, les taxes d'immatriculation proportionnelles à la consommation d'essence, les taxes sur les carburants, des taxes sur les stationnements privés des entreprises, les taxes sur la publicité automobile,

Contrairement à ce que laissait croire le MTQ, le renouvellement du parc automobile n'entraîne pas nécessairement une diminution de la pollution atmosphérique bien au contraire. Il est vrai que les automobiles modernes sont plus efficaces qu'elles ne l'étaient il y a 20 ans. L'apparition des véhicules hybrides (Toyota Prius et Honda Insight) peut laisser présager un avenir moins énergivore. Cependant, aucune loi, aucun règlement, ni aucune incitation ne sont envisagés par le présent gouvernement afin de favoriser l'achat de tels véhicules. Bien au contraire, le laisser faire du marché favorise la vente de véhicules plus énergivore tels les minivans ou les véhicules de type « utilitaire sport ». Ainsi de 1990 à 1998, la proportion de véhicules de type camion et minivan est passée de 13.8% à plus de 20.7%. Ce qui a eu les conséquences suivantes : en 1986, un véhicule neuf consommait en moyenne 8,4 l/100 km., en 1998, cette consommation était passée à 9,5 l/100 km. Il est donc naïf de croire que l'amélioration technologique des véhicules va contrebalancer l'augmentation du nombre

¹⁰ Albert Jacquard, *J'accuse l'économie triomphante*, 1995, Livre de poche.



de ceux-ci. De toute façon, la très grande majorité des améliorations technologiques ne sont développées que pour des raisons purement économiques.

Dans le plan de transport de la ville de Montréal, on peut lire sur la vision du plan¹¹:

*« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut **réduire la dépendance à l'automobile** en misant sur un **usage accru du transport en commun** et des transports actifs. »*

Il n'y est nullement question de construire un pont bien au contraire, on y propose d'optimiser le réseau routier existant.

Autre exemple, en Californie, des centaines de maires provenant des plus grandes villes du globe ont signé un protocole d'entente axé principalement sur la lutte locale aux changements climatiques, grâce à un plan en 21 points axé principalement sur une **amélioration radicale des transports en commun** d'ici 10 ans..

Le Maire de la ville de Laval ironisait lourdement que les camions n'entrent pas dans le métro. La solution durable et intelligente pour le transport de marchandise est de réduire l'utilisation de l'automobile sur nos routes afin que le transport marchand puisse se faire sans encombre ou encore d'utiliser le transport sur rail. Et peut-être faudra-t-il se pencher sur le principe du « juste à temps » qui n'est pas écologique.

Selon MTQ, il y aura en 2016 environ 120 000 automobiles qui traverseront les pont au nord de Montréal chaque matin et chaque soir. Ce qui fait environ 60 millions de passages par année. Si on instaurait un paillage de 50 cents à tous ces ponts. Cela rapporterait 30 millions de dollars par année seulement pour les heures de pointe. Cette somme pourrait être investie dans l'augmentation de l'efficacité du Transport en commun.

Améliorer le déplacement actuel des personnes

C'est la solution retenue par le Ministère des Transports. Il paraît simple en effet de dire que pour décongestionner un axe routier il suffit d'augmenter la capacité de débit en y ajoutant des voies et en enlevant les arrêts comme les feux de circulation. Il n'est d'ailleurs pas surprenant que le plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal s'appelle « Pour une décongestion durable ».

PLAN DE GESTION
DES DÉPLACEMENTS
RÉGION MÉTROPOLITAINE
DE MONTRÉAL

POUR UNE DÉCONGESTION DURABLE

En réalité, cette amélioration ne sera sentie que pendant une courte période de temps (5 ans environ) et créera beaucoup plus de problèmes qu'elle n'en solutionne. De plus, le projet de la prolongation de l'autoroute 25 et la construction d'un pont vers Laval

¹¹ Plan de transport, Vision et objectif, Ville de Montréal, 2005.



contribuera sans conteste à augmenter l'étalement urbain. Comme on peut le voir sur la Figure 9, la partie est de la ville de Laval n'est que très peu développée et la construction du pont de la 25 vers Laval est très attendue par les promoteurs et conseils de ville.

Comme nous l'avons vu dans le volet du changement climatique et comme nous le verront dans le volet économie, l'étalement urbain est néfaste tant au niveau environnemental que social et économique.

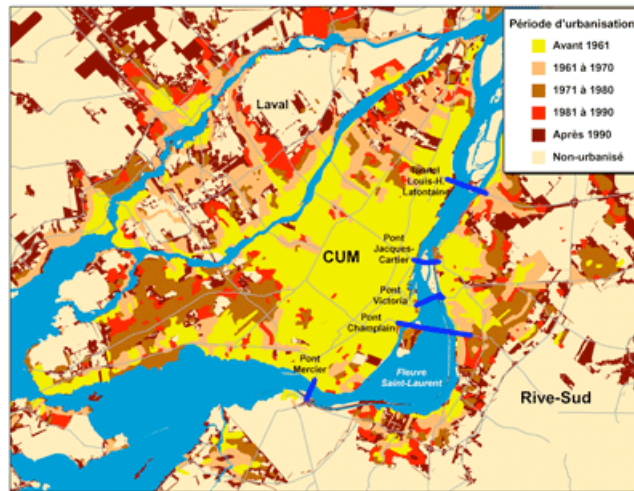
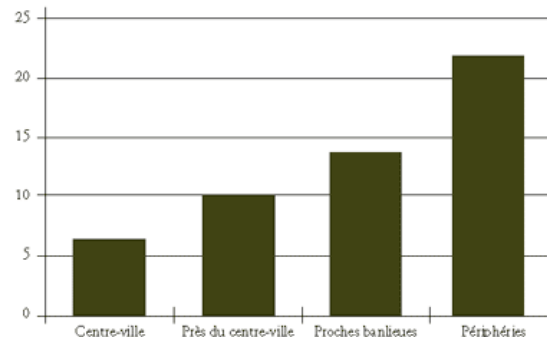


Figure 9: Étalement urbain de la région de Montréal

Selon le Ministère du Transport, augmenter la fluidité de la circulation diminue les émissions polluantes. Pendant la courte période de 5 ans où la fluidité est effective, au niveau local, la diminution des émissions polluantes est compensée par l'augmentation du nombre de véhicules. Par contre, au niveau régional, il y aura augmentation des émissions. Dans leur ouvrage sur les stratégies de gestion des gaz à effet de serre dans le secteur du transport urbain, les chercheurs de l'UQAM et de l'université McGill ne font même pas mention de cette fausse solution¹².

Selon une étude réalisée par Newman et Kenworthy intitulée *Cities and automobile dependence, an international sourcebook*, couvrant 32 villes du monde, plusieurs observations intéressantes sur la consommation d'essence y sont faites. Ainsi, plus la densité de population est faible (étalement urbain important), plus la consommation d'essence est élevée

KILOMETRES-VEHICULES EFFECTUES PAR PERSONNE, PAR JOUR, RÉGION DE TORONTO, 1996



Source : Centre pour un transport durable, données non publiées, tirées de l'enquête intitulée *Transportation Tomorrow Survey* du Centre, 1996.

¹² José A. Prades, Richard Loulou et Jean-Philippe Waub, *Stratégie de gestion des gaz à effets de serre : Le cas des Transports urbains*, Presse de l'université du Québec (1998).

(voir Figure 10). Mais surtout : les villes où la circulation routière est lente sont celles où la consommation d'essence *per capita* est basse. L'augmentation de la fluidité réduit la consommation par kilomètre, mais augmente la consommation *per capita* car la tentation de résider plus loin de son lieu de travail devient plus forte. L'autoroute 15 et le développement de Saint-Jérôme et même de Saint-Jovite sont des exemples flagrants d'incitation à l'étalement urbain. La consommation *per capita* est évidemment le seul paramètre à considérer.

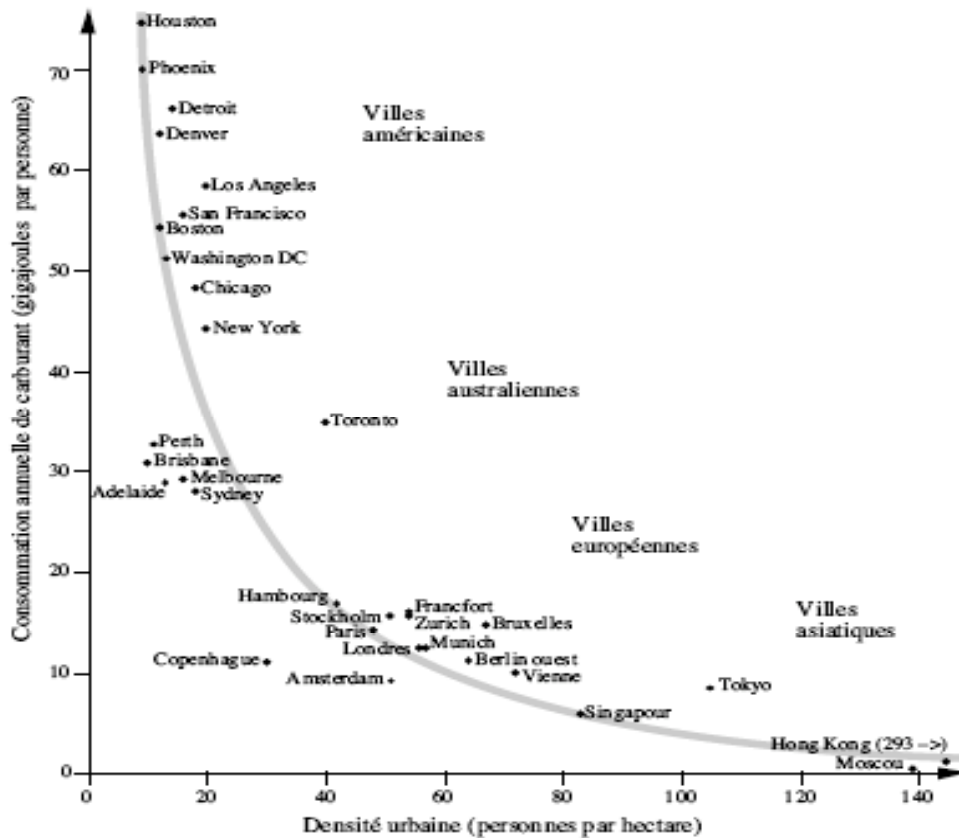


Figure 10: Consommation de carburant et densité urbaine.

De l'aveu même du Ministère du Transport, le projet d'autoroute n'améliorera pas vraiment la qualité de l'air, ni ne diminuera de façons significatives les émissions de gaz à effet de serre même à court terme. Cela veut dire, très probablement, qu'après cette période, la situation sera pire qu'avant. On ne peut donc pas parler d'amélioration.

Diminuer les déplacements de personnes

Bien que marginale, cette solution mérite quant même qu'on s'y arrête. Diminuer le nombre de déplacements pourrait être réalisé de deux façons.

La première possibilité est de favoriser le travail à domicile, ce qu'on appelle le télétravail. Bien que difficilement réalisable à grande échelle, ce mode de travail tend à augmenter avec l'avènement des nouvelles technologies. Ainsi aux Etats-Unis, le



nombre de personnes effectuant du télétravail est passé de 2,2 millions en 1988 à 5,5 millions en 1992, soit une augmentation de 250%. Au total, 4,4% des Américains sont des télétravailleurs¹³.

En Colombie-Britannique, on estime que 20% des emplois totaux de la grande région de Vancouver sont susceptibles d'être transformés en télétravail. La transformation du tiers de ces emplois en télétravail de deux jours par semaine permettrait de réduire les déplacements domicile-travail de 2,4%¹⁴.

Selon une étude québécoise, les effets structurants, la faisabilité financière ainsi que l'acceptabilité socio-économique et la faisabilité institutionnelle du télétravail sont fortes. En effet, les employeurs dégagent généralement de nombreux avantages, tels que l'augmentation de la productivité, la diminution des coûts de bureaux, etc., qui compensent l'adaptation nécessaire¹⁵.

La deuxième possibilité est de rapprocher les personnes de leur lieu de travail. Pour cela, il faut inciter les banlieusards à réintégrer la ville. Pour cela, il faut rendre la ville plus attrayante pour ceux-ci en y augmentant considérablement la qualité de vie. Cela est loin d'être impossible et voici quelques incitatifs :

- Diminuer le nombre d'automobiles circulant en ville,
- Implanter des rues piétonnières,
- Réconcilier la fiscalité des banlieues avec celle de la ville-centre.

En conclusion, cette solution que propose le MTQ n'améliora que la fluidité routière pendant une courte période de temps. Elle n'améliore en rien la qualité de l'air et les émissions de polluant au niveau local et les augmente au niveau régional. La situation s'empirera une fois la période de réaction échu. De plus, l'augmentation du nombre prévue de véhicules par les modèles du Ministère est très probablement sous-évaluée compte tenu que les facteurs politiques tels que le dézonage, le prix des maisons ou les incitations fiscales des banlieues ne sont pas pris en considération.

¹³ Michèle Frappier et Sylvain Sauvé, *Les stratégies et les mesure de l'offre et de la demande dans un plan de transport*, Ministère des Transports (1995)

¹⁴ Transport 2021 Project, *Transportation Demand Management Measures and Their Potential for Application in Greater Vancouver* (1993)

¹⁵ José A. Prades, Richard Loulou et Jean-Philippe Waaub, *Stratégie de gestion des gaz à effets de serre : Le cas des Transports urbains*, Presse de l'université du Québec (1998).



Santé

Le transport est responsable de manière importante de la pollution atmosphérique et crée, par conséquent, d'importants problèmes de santé. Dans la région de Montréal, les véhicules sont aujourd'hui à l'origine de 70% de la pollution de l'air¹⁶. De plus, selon l'Agence métropolitaine de transports, 300,000 véhicules de plus sillonneront les artères montréalaises en 2007.

D'après une étude canadienne, le taux de mortalité relié à la pollution atmosphérique a augmenté de plus de 8% à Montréal et 1980 et 1991¹⁷.

Selon la Table Ronde Nationale sur l'Environnement et l'Économie (TRNEE), un organisme indépendant du gouvernement fédéral, le transport constitue l'une des plus importantes sources d'émissions nocives à la qualité de l'air et à la santé humaine¹⁸. La pollution au sol par l'ozone serait responsable d'un accroissement des cas de maladie respiratoires, pulmonaires et cardiaques. Ce même organisme précise que la détérioration de la qualité de l'air risque de créer un lourd fardeau économique au système de santé qui souffre déjà d'un sous-financement. Les estimations indiquent que jusqu'à 2020, il serait possible d'économiser au Canada de 10,8 à 38,2 milliard de dollars en soin de santé. On estime, qu'au Québec, près de 5,000 décès prématurés sont, chaque année, attribués à la pollution atmosphérique dont le transport est en grande partie responsable.

Les impacts environnementaux du projet fournis par le Ministère indiquent, au mieux, aucun changement dans le niveau de pollution locale et donc aucun changement sur les impacts sur la santé. Encore une fois, pour des intérêts économiques à courte vue, le prolongement de l'autoroute 25 se fera au détriment de la santé de la population de la région de Montréal.

De plus, selon une étude de la fondation des maladies du coeur, vivre en banlieue augmente les risques d'embonpoint et d'obésité. Cette étude montre que 51% des habitants des grands centres urbains affichent un poids-santé contre seulement 39% chez les banlieusards. Ces derniers ont donc plus de risques de maladies cardiovasculaires et d'accidents vasculaires cérébraux.

¹⁶ La Presse, 27 septembre 1998.

¹⁷ R. Burnett , S. Cakmak , et J.R. Brook , The effect of urban ambient air pollution mix on daily mortality rates in 11 Canadian cities, *Revue canadienne de santé publique* 1998 ; n° 89 : p. 152-156.

¹⁸ Joël Goulet, La Presse, 19 novembre 1997.



Économie

Selon Harry Gow, président de Transport 2000 Canada, un train léger sur rail coûte environ 3 millions de dollars le kilomètre. Pour le présent projet, le coût de construction de l'autoroute 25 est de plus de 53,5 millions de dollars par kilomètre. Dans certains cas, même un TGV est moins cher que cette autoroute (8.5 millions le km)¹⁹.

Suivant une étude de l'Agence Métropolitaine de Transport, il n'en coûterait que 61 millions de dollars pour construire un train de banlieue qui irait de Repentigny jusqu'au quartier Hochelaga-Maisonneuve comparativement aux 385 millions de dollars que coûterait le projet du Ministère.

Économie de la région Montréalaise

De 1998 à 2003, la population de l'Île de Montréal a augmenté beaucoup moins vite que la population de la région métropolitaine (Montréal +2,1%, Laval, +3,8%, Couronne sud, +5,7% et Couronne nord, +6,9%)²⁰. Les jeunes ménages ayant des emplois rémunérateurs déménagent, tandis que les pauvres restent en ville : il y a un écart de 15 000 dollars entre le revenu moyen par contribuable à Montréal et en banlieue. Le présent projet favorisera l'étalement urbain et par conséquent l'appauvrissement de la ville de Montréal.

L'étalement urbain engendré par ce projet routier coûtera cher aux contribuables montréalais et québécois. En banlieue, chaque bungalow exige facilement quatre fois plus d'infrastructure par logement qu'une résidence d'un quartier de duplex en rangée. Chaque famille nécessite, de ce fait, la construction et l'entretien de quatre fois plus de rues, de trottoirs, d'égouts et d'aqueduc, tout en multipliant également par quatre l'énergie requise pour l'éclairage des rues, le déneigement et l'enlèvement des ordures²¹.

Selon le Ministère de l'environnement du Québec, dans son document donnant les principales lignes de conduite du gouvernement face aux changements climatiques²².

« 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

¹⁹ Marc Saint-Pierre, Le Soleil, 21 mai 1997.

²⁰ Enquête origine-destination 2003, AMT 2004..

²¹ Jean-François Lefebvre, Yves Guérard et Jean-Pierre Drapeau, L'autre Écologie, Édition de l'homme, 1995

²² Plan d'action québécois 2000-2001 sur les changements climatiques, Gouvernement du Québec



cultures et des usages, sont nombreux et ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques. »

Dans le même document, nous pouvons également lire :

« De plus, le gouvernement du Québec a alloué 1,3 milliard de dollars à la construction d'écoles primaires et secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves a légèrement diminué, que les superficies excédentaires sont de 1,7 million de mètres carrés et que l'on doit fermer des écoles année après année (25 par année entre 1992 et 1997). »

Un estimé évaluait que, pour une ville comme Montréal, près de 15% des frais généraux de livraison relèvent de dépenses attribuables à la congestion routière.

Économiquement parlant, l'étalement urbain n'est pas souhaitable puisqu'il ralentit la croissance économique des régions urbaines. Le projet du prolongement de l'autoroute 25 et de la construction d'un nouveau pont vers Laval vont contribuer sans conteste à augmenter l'étalement urbain.

Une étude récente de la chambre de commerce du Montréal métropolitain montre les bénéfices du financement du transport en commun et voici quelques conclusions²³ :

« 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 percevait 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.

« Par ailleurs, les dépenses des organismes de transport en commun stimulent deux fois plus l'économie de la région de Montréal qu'une dépense équivalente en transport privé par voiture (plus de 50 % de la dépense de transport privé en automobile étant constituée de produits importés de l'extérieur du Québec contre 10 % dans le cas du transport en commun). »

« 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. »

En somme, en 2003, le transport en commun pour la région de Montréal, ce sont :

• des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;

²³ *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004.

- *des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;*
- *des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars), sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;*
- *12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs; et*
- *des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les gouvernements du Québec et du Canada.*

L'industrie automobile génère des fuites de capitaux québécois car les véhicules ainsi que les carburants sont tous produits à l'extérieur de la province alors que le matériel de transport en commun est essentiellement fabriqué au Québec par des compagnies comme Bombardier et NovaBus et le transport en commun peut être électrique, une autre force du Québec. Investir en Transport en commun, c'est **payant** pour le Québec. Quand est-ce que nos gouvernements s'en rendront compte ? Investir dans l'automobile est un véritable gaspillage car le coût par déplacement par personne y est de 7\$ contre 2,50\$ pour le transport en commun²⁴.

²⁴ L'économie de l'automobile au Québec, Document de réflexion, Richard Bergeron, 2003

Conclusion

Il est évident qu'il faut un projet de développement qui améliorera à la fois le problème de transports dans la région de Montréal et la qualité de vie de la région de Montréal. Il est possible d'y arriver en misant sur la conversion du mode type de transport des individus qui se déplacent, en majorité, de leur domicile vers leur lieu de travail. Le type de transport à favoriser est un transport collectif public ou privé pourvu qu'il soit à la fois efficace, confortable et abordable.

Le projet envisagé par le Ministère des Transports du Québec, la construction d'un pont et le prolongement d'une autoroute ne règlera le problème de congestion que pour seulement une courte période d'environ 5 ans. Une fois cette période finie, la situation de transport sera très probablement pire ou, au mieux, identique à celle d'aujourd'hui. Par contre, le projet va favoriser l'étalement urbain et l'augmentation du nombre total de véhicules transitant vers Montréal. Par ce projet, le gouvernement actuel montre une incohérence flagrante entre les recommandations de son ministère de l'environnement et les projets son ministère des transports.

Le Parti Vert du Québec préconise donc un projet qui réduira significativement, de manière durable, le nombre de véhicules dans la région de Montréal tout en améliorant la qualité de vie des villes. Le présent projet ne considère que le problème de fluidité des véhicules automobiles sans aucune planification de solution durable au problème de transport dans la région urbaine de Montréal et sans aucune considération pour la réduction indispensable des gaz à effet de serre.

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.

