Mémoire présenté par Patrice Godin
dans le cadre de l'audience publique sur le

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

ADDENDA

G. Impact sur la consommation d'essence et les émissions de GES

Dans sa présentation au BAPE, le MTQ estime que le parachèvement de la 25, parce qu'il permettra de réduire les distances à parcourir pour les citoyens de l'Est, permettra d'épargner 10 millions de litres d'essence par année. Aussi, pour la même raison, le MTQ prétend que les émissions de CO_2, le principal gaz à effet de serre issu du transport, seront de 22 000 tonnes de moins que dans la situation où le pont ne serait pas construit.

On comprend par ces argument que le MTQ a une préoccupation quant au gaspillage du carburant et à la pollution par le CO_2.

Or, chaque année, sur les îles de Montréal et Laval, s'ajoutent environ 18 000 nouveaux véhicules au parc automobile. Il serait pertinent de savoir de combien ces 18 000 nouveaux véhicules augmentent la consommation d'essence et les émissions de CO_2.

Consommation d'essence[1]

18000 véhicules x 18000 km/véhicule/an x 9 litres/100km =
29 160 000 litres d'essence / année

Émissions de CO_2

(29 160 000 litres d'essence/an) x (2,4 kg CO_2/litre d'essence brûlée[2]) x (1 tonne/1000 kg)
= 69 984 tonnes/année

On constate que la quantité d'essence prétendument épargnée par le parachèvement de l'autoroute 25 sera largement compensée et dépassée par les 29 millions litres d'essence consommés chaque année par l'accroissement constant du parc automobile.

Aussi, les 22 000 tonnes de GES qu'on n'émettra pas grâce au pont seront, elles aussi, dépassées par les 69 984 tonnes de GES émises par les nouvelles voitures à chaque année.

---

[1] Le calcul est fait à partir des informations utilisées par le CAA-Québec pour le même genre de calcul.
[2] Source : Michel Gou, 2002, *Le Virage à droite au feu rouge au Québec.*

Si le MTQ a sincèrement comme objectif de diminuer la consommation d'essence et les émissions de GES au Québec et en particulier à Montréal, il devrait miser sur une mesure plus pertinente et logique telle la stabilisation, voire la réduction, du parc automobile dans la région de Montréal.

Des moyens concrets existent pour diminuer la consommation d'essence et les émissions de polluants. En voici quelques-uns.

- Selon une étude commandée par le Gouvernement du Québec et réalisée par un groupe de travail multidisciplinaire (en vue du premier plan de réduction des gaz à effet de serre du Québec), *la mise en place d'un programme d'inspection et d'entretien obligatoire pour les 4,2 millions de véhicules en circulation permettrait de réduire de 5,08 millions de tonnes de CO_2 les émissions du Québec entre 2008 et 2012*[3]

- *Des données de Goodyear indiquent que la consommation de carburant augmente de 1% lorsque la pression des pneus d'un véhicule est inférieure de 2,96 psi à la pression recommandée par le fabricant. Une enquête réalisée par la « National Highway Trafic Safety Administration » (NHTSA, 2001) a révélé que la pression moyenne des 4 pneus d'un véhicule était de 6,1 psi (42,06 kPa) inférieure à la pression recommandée par le fabricant. Une pression adéquate des pneus augmente la sécurité des usagers de la route tout en permettant des économies d'essence non-négligeables*[4].

- *Une bonne technique de conduite permet aussi une diminution remarquable de la consommation. ECO-DRIVE* (un organisme international basé en Suisse et faisant la promotion de la saine conduite) *rapporte une différence de 11% dans la consommation de ses étudiants par rapport à un groupe contrôle. On recommande essentiellement de regarder loin pour prévoir les situations qui vont se dérouler et, ainsi, éviter le plus possible les freinages brusques et les arrêts complets. Remarquons que cette bonne habitude pour la consommation est aussi très favorable à la sécurité routière*[5]. Aussi, je recommande que le MTQ ramène le cours de conduite obligatoire en lui ajoutant un volet *conduite saine*.

- Établir des voies réservées pour autobus et des stationnements incitatifs aux abords des ponts et des autoroutes.

H. La fatalité de l'augmentation de la congestion (et ses coûts)

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 est basée sur la prémisse suivante: le parc automobile québécois et celui de Montréal en particulier augmente constamment et il est impossible de renverser cette tendance; il faut donc accroître l'offre du réseau routier sinon, les voies de circulation deviendront (encore plus) un enfer pour les automobilistes.

---

[3] Source : *Le Devoir*, 19 février 2003.
[4] Source : Michel Gou, 2002, *Le Virage à droite au feu rouge au Québec.*
[5] Source : Michel Gou, 2002, *Le Virage à droite au feu rouge au Québec.*

Le MTQ en présente d'ailleurs comme preuve l'*Augmentation majeure de la circulation sur les ponts entre Laval, Rive-Nord Est et Montréal* (voir figure 1).

Cette fatalité prend pour fondement le paradigme du droit à posséder une voiture et du droit de circuler partout en voiture. Or, posséder et utiliser une voiture est un privilège. Le gouvernement et la population ont une responsabilité collective de diminuer la congestion car elle coûte cher. Selon l'étude *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*[6], les coûts socio-économiques attribuables à la congestion sur les autoroutes et artères de la région de Montréal s'élevaient à 778,7 millions dollars en 1998 (voir tableau 5).

TABLEAU 5 SOMMAIRE DES COÛTS SOCIO-ÉCONOMIQUES ANNUELS ATTRIBUABLES À LA CONGESTION RÉCURRENTE SUR LES AUTOROUTES ET LES ARTÈRES, 1998 (M$1998)

COMPOSANTE	M $	%
Retards (temps supp. de déplacement des automobilistes et des camionneurs)	704,1	90,4
Coûts d'utilisation des véhicules (sauf carburant, sans taxes)	54,7	7,0
Coût des carburants (sans taxes)	10,7	1,3
Émissions de polluants atmosphériques	6,0	0,8
Émissions de gaz à effet de serre	3,3	0,4
Coût total pour la société	778,7	100

Comme la congestion est déjà très importante dans la région de Montréal et qu'elle ne cessera de croître, malgré le parachèvement de l'autoroute 25, la congestion continuera de coûter cher à la société québécoise. Il est donc complètement inutile d'investir 383 M$ dans ce projet puisque la congestion continuera d'exister et de coûter cher. Il faut investir cet argent dans des projets qui viseront la diminution drastique de l'utilisation de l'automobile: des mesures d'apaisement de la circulation, l'augmentation de l'offre du transport en commun, la restriction de l'accès du centre-ville aux automobiles, l'implantation de pistes cyclables fonctionnelles au centre-ville, etc.

Bien qu'un péage soit prévu, j'ai bien peur que le pont n'en soit pas moins utilisé. La plupart des gens s'endettent grandement pour l'achat d'un véhicule. Lors de la mise en exploitation du pont, les gens s'offusqueront peut-être de devoir payer mais le temps finira par les persuader.

[6] Étude faite pour le compte du MTQ par Louis Gourvil et Fannie Joubert, MTQ, Québec, 2004.

I. Le gouvernement, le ministère des Transports et le Protocole de Kyoto

Par le protocole de Kyoto, le Québec s'engage à baisser ses émissions de gaz à effet de serre entre 2008 et 2012 à des niveaux inférieurs de 6% à ceux de 1990.

Sur le site internet du ministère des Transports, la Déclaration de services aux citoyens du MTQ se lit comme suit:

> Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des **systèmes de transport efficaces** et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et **durable** du Québec.

Également sur internet, le MTQ nous informe que le secteur des transports est responsable de **39,5%** des émissions de gaz à effet de serre.

Comme le secteur des transports contribue grandement à l'effet de serre et que le ministère s'engage à développer des système des transport efficaces et durables, il serait donc tout à fait conséquent pour le ministère d'envisager des moyens beaucoup plus innovateurs pour solutionner le problème de plus en plus lourd qu'est la congestion et la sur-population d'automobiles.

Protocole de Kyoto ou pas, cet engagement devra se concrétiser un jour ou l'autre car la ville sera devenue invivable. C'est l'accroissement constant du nombre de véhicules en circulation qui nous oblige à croire cela. Qu'elle le veuille ou non, la population devra un jour reconnaître que l'utilisation seule de la voiture personnelle n'a pas d'avenir. Nous le constatons de plus en plus. Il serait donc fort irresponsable d'investir de l'argent dans un projet qui quelques années plus tard n'aura pas eu les effets escomptés et n'aura rien solutionné.

Nous devrions nous servir du Protocole de Kyoto comme d'un déclencheur pour repenser nos modes de transport. Mais il est clair qu'en attendant une réflexion plus profonde, il faudrait bien se garder de gaspiller l'argent publique dans des projets dépassés, voués à une impasse.

A travers le monde, plusieurs villes commencent à réfléchir sérieusement à leurs problèmes de congestion et elles mettent en branle des solutions innovatrices pour viser une amélioration de la qualité des transports. Le Québec devrait entre autres s'inspirer de ces innovations d'ailleurs.

La population québécoise a récemment rejeté massivement la production d'électricité à partir de gaz naturel et de mazout pour plutôt favoriser l'énergie plus propre qu'est l'énergie éolienne. En ce qui a trait aux transports, le gouvernement et la population doivent effectuer le même genre de virage. Il faut briser le modèle du tout-à-l'auto car, si on ne le fait pas dès maintenant, c'est lui qui, tôt ou tard, nous brisera.

Montréal, juin 2005

****

FIGURE 1

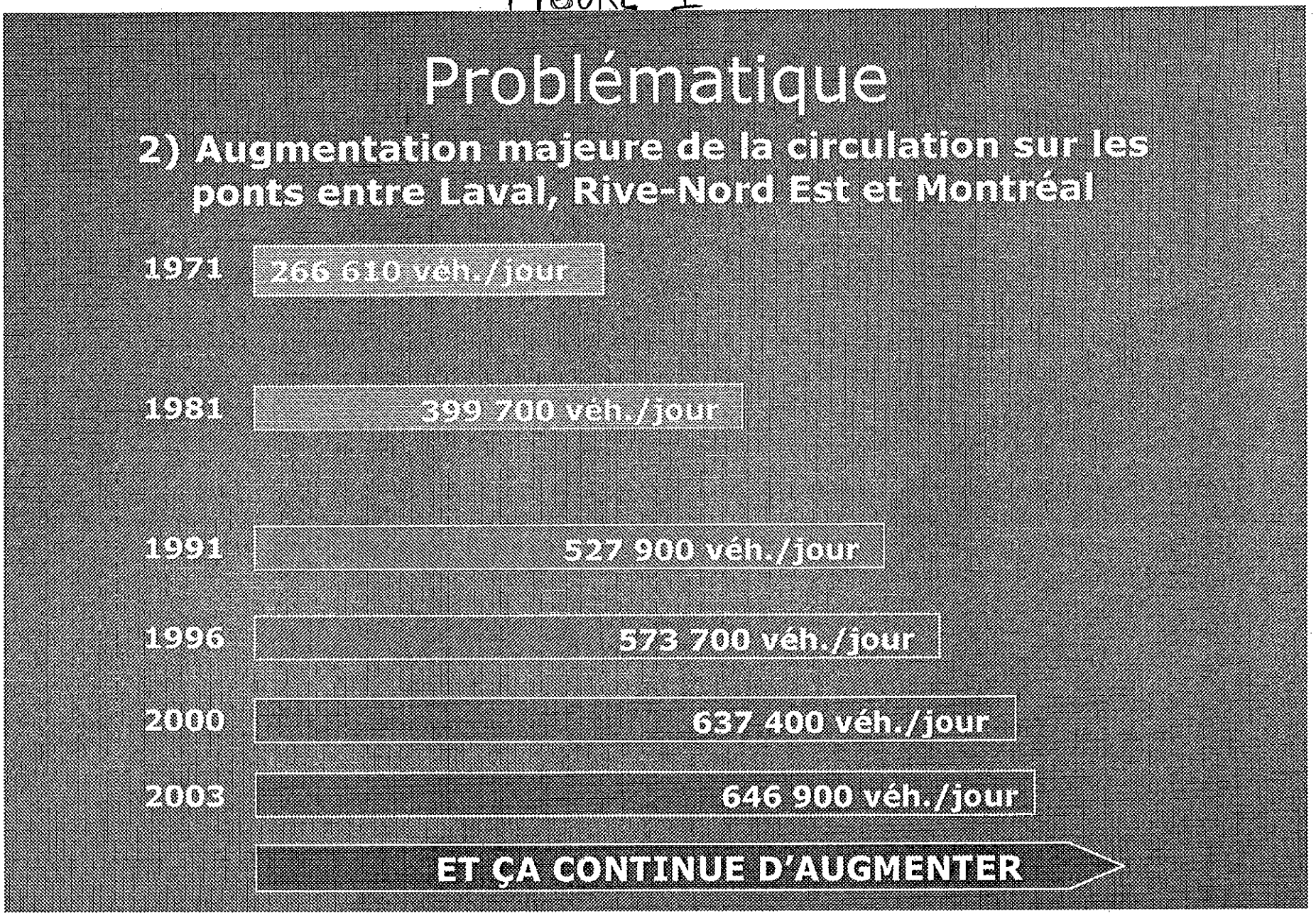
Problématique
2) Augmentation majeure de la circulation sur les ponts entre Laval, Rive-Nord Est et Montréal
1971
266 610 véh./jour
1981
399 700 véh./jour
1991
527 900 véh./jour
1996
573 700 véh./jour
2000
637 400 véh./jour
2003
646 900 véh./jour
ET ÇA CONTINUE D'AUGMENTER

Tableau 3 Variation 1993-1998 de certains paramètres, territoire comparable

	Montréal			Rive-Sud immédiate			Laval			Couronne sud			Couronne nord			Total		
	1993	1998	var.	1993	1998	var.	1993	1998	var.	1993	1998	var.	1993	1998	var.	1993	1998	var.
Voies-kilomètres																		
Autoroutes	968	981	1,4 %	463	498	7,5 %	422	464	10,0 %	901	932	3,5 %	800	800	0,0 %	3554	3675	3,4 %
Artères	2444	2466	0,9 %	588	573	-2,5 %	620	632	2,0 %	1279	1279	0,0 %	1325	1325	0,0 %	6256	6275	0,3 %
Total	3412	3447	1,0 %	1050	1070	1,9 %	1042	1097	5,2 %	2180	2211	1,4 %	2125	2125	-0,1 %	9809	9950	1,4 %
Voies-kilomètres congestionnés																		
Autoroutes	162	211	30,8 %	40	51	28,6 %	44	64	46,8 %	6	8	33,3 %	15	34	127,9 %	266	369	38,6 %
Artères	621	740	19,1 %	69	64	-7,6 %	81	86	5,7 %	43	64	49,8 %	66	83	26,9 %	880	1037	17,9 %
Total	782	951	21,5 %	109	115	5,7 %	125	150	20,1 %	49	73	47,8 %	81	117	45,4 %	1146	1406	22,7 %
Véhicules-kilomètres (milliers)																		
Autoroutes	3015	3382	12,2 %	1059	1334	25,9 %	899	1086	20,9 %	961	1391	44,7 %	1436	1758	22,4 %	7371	8951	21,4 %
Artères	2065	2337	13,2 %	325	349	7,4 %	336	392	16,5 %	577	740	28,3 %	478	699	46,1 %	3782	4517	19,4 %
Total	5081	5719	12,6 %	1384	1683	21,6 %	1235	1478	19,7 %	1538	2131	38,5 %	1915	2457	28,3 %	11 153	13 468	20,8 %
Véhicules-kilomètres congestionnés (milliers)																		
Autoroutes	828	1111	34,1 %	217	285	31,1 %	231	346	49,5 %	27	38	37,5 %	75	182	143,8 %	1379	1961	42,2 %
Artères	819	1012	23,7 %	79	74	-6,5 %	87	111	26,8 %	46	80	75,4 %	74	95	28,0 %	1104	1372	24,2 %
Total	1647	2123	28,9 %	296	358	21,1 %	319	457	43,3 %	73	118	61,2 %	149	277	86,2 %	2484	3333	34,2 %
Véhicules-heures																		
Autoroutes	52 237	65 632	26 %	19 454	26 256	35 %	15 860	20 345	28 %	11 200	16 133	44 %	15 905	21 306	34 %	114 657	149 673	31 %
Artères	67 071	83 201	24 %	7947	8868	12 %	8961	11 235	25 %	10 360	14 114	36 %	9778	14 127	44 %	104 117	131 545	26 %
Total	119 309	148 833	25 %	27 401	35 124	28 %	24 822	31 579	27 %	21 560	30 247	40 %	25 683	35 434	38 %	218 774	281 217	29 %
Véhicules-heures de retard																		
Autoroutes	13 208	20 753	57 %	6712	10 230	52 %	3935	6147	56 %	1341	1796	34 %	836	2133	155 %	26 032	41 058	58 %
Artères	16 872	25 325	50 %	1251	1425	14 %	1340	2223	66 %	661	1170	77 %	973	1432	47 %	21 098	31 576	50 %
Total	30 080	46 078	53 %	7963	11 655	46 %	5275	8370	59 %	2002	2966	48 %	1809	3565	97 %	47 129	72 634	54 %

TABLEAU 4 MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÉSEAU ROUTIER ENTRE 1993 ET 1998 SUR LES TERRITOIRES DE LAVAL ET DES COURONNES NORD ET SUD.

Laval

Axe	De :	À :	1993	1998
Autoroute 13	Pont Louis-Bisson entre Laval et Montréal		3 voies vers le sud	4 voies vers le sud
Échangeur Autoroute 13/Autoroute 440			absente	Bretelle Autoroute 13 nord vers Autoroute 440 ouest
Autoroute 19	Boulevard Dagenais	Couronne nord	absent	absent
Autoroute 15	Boulevard Cartier	Boulevard Saint-Martin	3 voies vers le nord	4 voies vers le nord
Autoroute 440	Autoroute 13	Boulevard Industriel	Pas de voies rapides	3 voies par direction
Avenue des Bois (axe Autoroute 440)	Rue Principale	Autoroute 13	absent	1 voie par direction
Autoroute 25	Montée Saint-François	Montée Masson	2 voies par direction	3 voies par direction
Rue Dagenais	Autoroute 15	Boulevard Le Corbusier	absent	2 voies par direction

Couronne nord

Axe	De :	À :	1993	1998
Autoroute 640			absent	Échangeur 35 à Terrebonne
Autoroute 640	Autoroute 13	Boulevard de la Grande-Allée	2 voies par direction	3 voies par direction
Autoroute 40	Boulevard Larochelle	Boulevard Industriel	3 voies par direction	2 voies par direction

Rive-Sud immédiate et Montérégie

Axe	De :	À :	1993	1998
Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (116)	Boulevard Taschereau	Chemin Chambly	2 voies par direction(vdf=23)	3voies par direction (vdf=15)
Autoroute 30	Autoroute 15	Autoroute 10	absent	2 voies par direction
Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (116)	Autoroute 20	Avenue Victoria	2 voies par direction	3 voies par direction