

Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Mémoire

préparé par

Parti vert du Québec



**Présenté dans le cadre des audiences publiques du
Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement.**

Juin 2009

Présentation des auteurs :

Sylvie Woods : Membre du Parti vert du Québec. Participante à la Commission sur le transport pour le Parti vert du Québec.

Xavier Daxhelet : Professeur associé au département de génie physique de l'École Polytechnique de Montréal, il est également chargé de cours à l'École de Technologie Supérieure en science physique. Il est membre fondateur du Parti vert du Québec et est actuellement vice-président dans le conseil exécutif. Il est porte-parole en matière de transport et d'énergie.

PRÉSENTATION DU PARTI VERT DU QUÉBEC

Le Parti Vert du Québec, accrédité depuis 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.

De ces impacts, nous pouvons 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 DU PARTI VERT DU QUÉBEC

Le Parti vert du Québec croit que le développement du transport du Québec, comme tout développement, doit nécessairement passer par le développement durable. Le Parti vert du Québec croit que le règlement du problème des changements climatiques ne se fera que par la détermination d'un choix de société vers le développement durable. Ce choix doit être planifié et éprouvé afin d'avoir la certitude d'atteindre tous les objectifs de développement durable.

De plus, pour ce qui concerne le transport et la mobilité des personnes et des biens au Québec, le *Plan d'ensemble en efficacité énergétique et nouvelles technologies pour 2007-2010* de l'Agence d'efficacité énergétique du gouvernement du Québec ne contient aucune politique de transport durable axé sur le transport en commun pour les années à venir. Ce plan compte uniquement sur des mesures volontaires pour améliorer le parc automobile et le développement de biocarburant en remplacement du pétrole.

L'actuel projet du ministère du Transport, soit la reconstruction du complexe Turcot, va tout à fait à l'encontre des objectifs de la Loi sur le développement durable. Ce projet a été principalement conçu pour privilégier l'utilisation de l'automobile. Le ministère des Transports rate lamentablement la cible pour ce qui est du développement du transport en commun dans la région de Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation du Parti vert du québec	3
Motivations du Parti vert du québec.....	3
Notes préliminaires sur la tenue des audiences publiques sur le Complexe turcot	7
1. Introduction.....	9
LE RÔLE DE LA COMMISSION DU BAPE.....	11
2. L’audience publique sur le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du QuÉbec (2002).	11
3. Audience publique sur le prolongement de l’autoroute 25.....	11
4. Le projet du MTQ : un projet dÉpassÉ	12
5. Consultations à sens uniques.....	13
CADRE D’AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES – RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 2001-2021	14
6. Plan de transport de Montréal.....	14
7. Plan d’urbanisme de la ville de Montréal	15
8. Les changements climatiques et les Émissions de gaz à effet de serre.....	15
ÉMISSIONS DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL	16
Projet «carboneutre».....	17
LA SANTÉ PUBLIQUE	19
9. Le mythe de l’Éfficacité automobile	19
10. Le problÈme de la congestion routiÈre	21
11. Transport en commun.....	22
DÉFINITION DU TRANSPORT COLLECTIF.....	24
VOIE RÉSERVÉE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF	26
Le projet du SLR sur le pont Champlain	26
L’autoroute 30	26
Économie du transport.....	26
RECOMMANDATIONS	27
LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES DU QUÉBEC EN MATIÈRE DE TRANSPORT	28
12. Le ministère des transports du québec : une gouvernance sans planification et sans concertation	28
LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES ET LE CADRE D’AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : DES PARAMÈTRES INUTILES POUR LE MTQ	29
13. Planifier, mais pourquoi donc?.....	30
RECOMMANDATIONS :	32
14. Aucune mise à jour des données sur les déplacements en automobile et le camionnage au MTQ	33
15. Aucune Évaluation des résultats des projets du MTQ et pas de suivi.....	33

RECOMMANDATIONS	34
LE MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS : UN PARTENAIRE OU UN SUBALTERNE ?	35
16. des orientations gouvernementales qui vont à l'encontre des lois	36
RECOMMANDATIONS	37
LE QUÉBEC FACE AU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE MONDIAL	38
17. Le cercle vicieux du pic pétrolier	38
18. Déséquilibre mondial entre la demande et l'offre de pétrole.....	41
19. Changement profond dans la source de l'approvisionnement	42
LES SABLES BITUMINEUX ALBERTAINS À LA RESCOURSE DES PROJETS AUTOROUTIERS DU MTQ.....	43
20. Une Empreinte environnementale dévastatrice pour le Canada	43
21. Le Québec comme lieu de transit du sable bitumineux vers les États-Unis	44
22. La croissance de la demande et l'épuisement du pétrole.....	45
23. Notion de substitution des ressources naturelles	46
RECOMMANDATIONS	48
LE COMPLEXE TURCOT ET LE PARC AUTOMOBILE DU QUÉBEC	49
24. LA TECHNOLOGIE SALVATRICE OU LE MYTHE DE L'AUTOMOBILE «VERTE»	49
25. Une hybride au sable bitumineux ou à l'éthanol ?	49
RECOMMANDATIONS	51
LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE : LE TEMPS PRESSE	52
RECOMMANDATIONS	53
LE TRANSPORT EN COMMUN.....	54
26. Pour une économie du transport durable : une approche multidisciplinaire axée sur la concertation et l'innovation	54
27. Efficacité énergétique des tramways électrifiés	55
RECOMMANDATIONS	57
CONCLUSION.....	58



Annexe 1 - Orientations du gouvernement en matière d'aménagement 1994-1995	60
Annexe 2 Orientations contenues dans le cadre d'aménagement et orientations gouvernementales région métropolitaine de montréal 2001-2021	63
Annexe 3 Augmentation des SUV et des automobiles d'occasion de 1981-2006 au Québec.....	65
Annexe 4 Station de pompage de sables bitumineux au Québec	67
Annexe 5 Le «biobus» consomme 45 % moins que l'autobus traditionnel.....	69
Tableau 1 : Comparaison des émissions par habitant de différents pays:	16
Tableau 2 : Évolution des caractéristiques de la Honda Civic de 1999 à 2009	20
Tableau 3 : Balance commerciale du secteur énergétique de 1980 à 2005 pour le Québec	39
Tableau 4 : Hausse des prix du pétrole de 1980-2006.....	46

NOTES PRÉLIMINAIRES SUR LA TENUE DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR LE COMPLEXE TURCOT

Pour le citoyen ou la citoyenne qui a assisté aux audiences publiques (BAPE) sur le complexe Turcot, la présentation du projet d'autoroute par le ministère des Transports du Québec (MTQ), révèle les limites d'un tel exercice de consultation publique. En effet, au cours de la première partie dite « d'expression », le MTQ a mentionné à plusieurs reprises l'urgente nécessité de reconstruire l'échangeur Turcot avec son gabarit actuel, car depuis quelques années ces infrastructures nécessitent des réparations importantes dont le coût est élevé. Selon le MTQ, l'échangeur Turcot actuel doit absolument être détruit d'ici 2017, d'où l'empressement à soumettre ce projet devant le BAPE afin de pouvoir débiter les travaux à l'automne 2009 en partenariat privé-public. Le directeur du projet pour le MTQ, monsieur Dubé, a mentionné pendant les audiences publiques qu'en 2008 les réparations s'étaient élevées à 20 millions de dollars¹. Les représentations du MTQ au BAPE ont consisté en une argumentation assez limitée : a) cesser de dépenser dans l'entretien de cette infrastructure pour investir dans une infrastructure similaire sur remblai moins coûteuse que sur pilotis de béton, b) répondre à une demande croissante de transport automobile provenant des couronnes nord et sud pour éviter la congestion. Ce scénario retenu par le MTQ répondrait à des préoccupations de sécurité pour les usagers compte tenu de la désuétude des infrastructures. Cette notion « d'urgence » qui sert de justification pour refaire ce que l'on fait depuis un demi-siècle prend l'allure d'une échappatoire pour éviter une véritable réflexion sur les modes de transports à privilégier au XXI^e siècle dans la région métropolitaine.

D'ailleurs, les audiences publiques qui se sont tenues sur d'autres enjeux énergétiques comme l'harnachement de la rivière Romaine sur la Côte-Nord ont fait l'objet du même empressement à agir de la part du gouvernement en place afin d'éviter un véritable débat sur le virage nécessaire vers les énergies vertes. Le gouvernement a refusé de prendre en considération les scénarios alternatifs que lui ont présenté des groupes environnementaux. La reconstruction du complexe Turcot appelle aussi à un débat sur des enjeux plus vastes que la congestion routière et la gestion de la demande de transport comme le voudrait le MTQ. En effet, tout comme la Romaine, les modes de transports doivent maintenant être revus à la lumière de l'aménagement urbain plus écologique, du réchauffement climatique, des émissions polluantes comme les GES, de l'approvisionnement en pétrole et de l'épuisement des ressources naturelles non renouvelables. Tout ces nouveaux paramètres n'apparaissaient pas dans le paysage du maire Jean Drapeau et du premier ministre Jean Lesage en 1969 lorsque l'échangeur Turcot a été érigé en plein centre-ville de Montréal.

¹ Transports Québec. *Projet de reconstruction du complexe Turcot. Étude d'impact sur l'environnement.* Rapport principal. Dessau et SM. Décembre 2008, p. 21.

Avec ces nouvelles considérations, la notion d'urgence doit être interprétée plutôt du côté environnemental et énergétique que de « la gestion de la demande » et de la « congestion » qui ne sont que des répercussions des choix de transport que nous avons fait par le passé. En 2009, ce sont plutôt les répercussions du réchauffement climatique et de la fin prochaine de l'approvisionnement de pétrole bon marché pour le Québec qui menacent la sécurité publique et énergétique des citoyens. Nos voisins américains l'ont compris et sont à revoir leur mode de déplacement pour mettre fin à leur dépendance énergétique envers le pétrole en investissant dans le transport public.

Lors des audiences publiques, les participants ont pu constater que le projet du MTQ impose une vision gouvernementale en matière de transports privilégiant les déplacements en automobile sur le territoire métropolitain. Plus grave encore, il promeut une conception de l'aménagement urbain et de l'environnement discordante avec la Loi sur le développement durable. Conséquemment, ses partenaires du domaine du transport en commun ont été écartés du processus d'élaboration de ce projet d'envergure pour n'être appelés qu'en audiences publiques pour acquiescer aux volets qui les concerneront après-coup. Cette absence de concertation et de planification dans la conception du projet présenté par le MTQ, met en échec les institutions démocratiques que nous nous sommes données au Québec dont fait partie le BAPE.

Si les organismes publics tels que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) sont maintenus à l'écart des principaux projets qui concernent nos modes de déplacement dans la ville, alors qu'ils possèdent une expertise en transports publics, comment les simples citoyens peuvent-ils espérer être entendus ? Il s'ensuit que ce projet, comme celui de la Romaine, vient miner la crédibilité des processus de consultations publiques comme celui du BAPE sur le complexe Turcot.



Nous dédions ce mémoire aux enfants des Îlots Saint-Martin expropriés de leur demeure en 1969. Ils ont aujourd'hui entre 50 et 60 ans. Également aux enfants de la rue Cazalais, St-Rémi, St-Jacques, qui le seront bientôt, si ce projet se réalise. Aux enfants qui ne sont pas encore nés, qui auront entre 50 et 60 ans quand ce projet du complexe Turcot sera en fin de vie en 2060. Par ce mémoire, nous souhaitons que le MTQ repense à sa définition de l'équité intergénérationnelle en pensant à eux.

1. INTRODUCTION

Afin d'analyser le projet du complexe Turcot présenté par le ministère des Transports (MTQ), il nous apparaît primordial de déterminer quel est le cadre de référence utilisé par le promoteur pour élaborer son projet. En effet, quels sont les prémisses du ministère et sa vision en matière de transport pour la région métropolitaine ? Cette vision détermine aussi les relations que le MTQ établira avec ses partenaires sociaux, environnementaux et économiques. Au Québec, c'est le ministère des Transports qui détermine depuis les années 60 les choix de société en matière de transport sur le plan national et régional. Pour une compréhension plus aiguisée des rapports qu'entretiennent les différents intervenants dans le domaine du transport dans la région métropolitaine et leurs pouvoirs respectifs, il s'avère indispensable de prendre connaissance du *Rapport du vérificateur général à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009*² parut au printemps 2009 qui a défini son mandat comme suit :

« La vérification a porté sur la planification du transport et de l'aménagement dans la RMM. Nous voulions, d'une part, évaluer si les activités du ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) en matière d'aménagement du territoire permettent une cohérence des interventions, et ce, dans une perspective de mobilité. D'autre part, nous voulions établir dans quelle mesure la planification du MTQ à l'égard du développement du transport des personnes et des marchandises tient compte des incidences à court et à long terme sur la santé et le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles, et favorise la cohérence des interventions. Nos travaux se sont échelonnés en grande partie de janvier à septembre 2008 et visaient principalement les activités réalisées durant la période de 2001 à 2008. »

Le vérificateur démontre que le ministère des Transports a présentement toute la latitude pour concevoir ses projets autoroutiers sans consulter ses partenaires comme l'Agence

² *Rapport du vérificateur général du Québec à l'assemblée nationale 2008-2009 Tome 11, par Renaud Lachance, mars 2009.*
<http://www.vgq.gouv.qc.ca/fr/publications/rapport-annuel/2008-2009-T2/Rapport2008-2009-TII-Chap03.pdf>



métropolitaine de transport (AMT), la Société de transport de Montréal (STM) ou de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Le BAPE sur le complexe Turcot en a fait largement la démonstration. Ce projet a été élaboré sans aucune concertation avec l'AMT, la STM ou la CMM. Lorsque des voies réservées bidirectionnelles pour les autobus, les taxis et le covoiturage ont été ajoutées sur l'autoroute 20, la STM et l'AMT en ont été informées seulement lors de la séance de consultation publique qui a précédé le début des audiences publiques en avril 2009. Le projet a d'ailleurs été présenté devant le public au BAPE avant que la STM ait droit à cette présentation avec le MTQ.

Un représentant du MTQ, monsieur Dubé, a affirmé en audiences publiques que l'AMT et la STM avaient été consultés, mais que ce projet consistait en la reconstruction d'une infrastructure autoroutière, une mission qui leur est réservée.³ Le président du BAPE, monsieur Michel Germain, a soulevé que des divergences importantes sont apparues entre la Ville de Montréal et le MTQ relativement à l'évolution de ce projet.

Toutefois, à la lecture du rapport du vérificateur général, il devient évident que les rapports qui s'instaurent entre le MTQ, la Ville de Montréal et les organismes dont la mission est de faire la promotion du transport en commun sont le résultat d'un fonctionnement démocratique défaillant au sein même de ces ministères.

³ Audience publique du 14 mai en soirée. P.80.

LE ROLE DE LA COMMISSION DU BAPE

Le BAPE est un des instruments importants de la démocratie québécoise permettant aux citoyens de prendre en main leur avenir. Or lors de nombreuses récentes audiences, les recommandations de la commission ont été repoussées du revers de la main et plus spécialement par des instances du gouvernement du Québec. En voici deux exemples impliquant le ministère des Transports.

2. L'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2002).

Dans son rapport, la commission recommandait de ne pas ajouter une nouvelle voie pour l'automobile :

« La commission est d'avis que le projet doit davantage favoriser le transport en commun et le covoiturage dès sa mise en service. Toute nouvelle voie devrait être réservée au transport collectif. »

L'actuel projet du MTQ prévoit l'addition de deux voies supplémentaires.

Comme bon nombre des opposants au projet du MTQ, la commission donnait un avis négatif sur les parties encaissées de l'autoroute :

« La commission estime que le concept de voies rapides encaissées renforcerait l'effet de coupure entre ces deux secteurs et risquerait d'isoler davantage les quartiers résidentiels du fleuve. Cette coupure quasi irréversible ne serait pas de nature à favoriser une appropriation éventuelle des lieux par les riverains. »

L'actuel projet du MTQ prévoit l'addition de voies rapides encaissées. Le coût du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame a vu son évaluation augmentée de 750 millions à près de 1,5 milliard de dollars.

3. AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Lors de cette audience, vous, M. Michel Germain, y étiez président. Dans le projet initial, une voie réservée aux autobus était prévue sur le pont et celle-ci était de plus recommandée par votre commission :

« Avis 27 — La commission est d'avis qu'une voie réservée aux autobus serait nécessaire sur l'autoroute 25 de Terrebonne jusqu'au boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Il y aurait également lieu d'examiner la possibilité de mettre en place d'autres voies réservées sur d'autres ponts de la rivière des Prairies, comme cela est présentement étudié dans le cas du pont Pie-IX. »



Dans la version finale du projet, bien que cette voie réservée pour les autobus était prévue et que votre commission la recommandait, le ministère des Transport l'a éliminé sur le futur pont de l'autoroute 25.

Votre commission recommandait également le développement d'une ligne de train de banlieue de passant par Laval.

« Avis 26 — La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 favoriserait, à moyen et à long terme, le développement du centre et de l'est de Laval plutôt que le territoire de la MRC des Moulins compte tenu des conditions actuelles de congestion sur le réseau autoroutier entre Terrebonne et Laval le matin. Cette MRC pourrait contourner ce problème en encourageant le développement du transport en commun dans l'axe de l'autoroute 25 jusqu'à Montréal et en demandant la mise en service d'un train de banlieue de Mascouche à Laval. »

Malgré le fait que cette ligne était planifiée par l'AMT et recommandée par votre commission, le ministère des Transports la fera disparaître du projet du train de l'Est quelques années plus tard.

En conclusion, plusieurs de ces recommandations s'appliquent au présent projet et cela devrait être souligné. Nous pensons également qu'une prise de position plus ferme et moins nuancée s'impose dans les recommandations de la commission afin de ne pas laisser au gouvernement des échappatoires rendant vos recommandations inutiles et factice l'acte démocratique qui s'y rattache. Votre travail est trop important pour qu'il soit impunément ignoré par un gouvernement qui a plus à cœur son image que le bien-être de ses citoyens.

4. LE PROJET DU MTQ : UN PROJET DÉPASSÉ

Le présent complexe Turcot atteint sa fin de vie utile. Il doit donc être reconstruit. Plusieurs avenues s'ouvrent à nous.

- Premièrement, faire de la réparation en continu.
- Deuxièmement, reconstruire le complexe comme d'habitude en mettant l'accent sur le transport routier. C'est ce que prône le MTQ.
- Troisièmement, reconstruire le complexe selon une autre vision, celle du transfert modal. C'est-à-dire de mettre en place des mesures permettant et favorisant le transfert du déplacement en automobile vers le déplacement en transport en commun. Cette avenue n'a même pas été effleurée sérieusement par le MTQ. Car cette avenue nécessite pour le MTQ de planifier le transport dans la région de Montréal, ce qui semble dépasser complètement les compétences du MTQ.



5. CONSULTATIONS A SENS UNIQUES

Dans le document PR8.6, le MTQ prétend que le projet respecte les objectifs des différents organismes consultés :

*« Le projet prend aussi en considération le **Cadre d'aménagement et orientation gouvernemental - région métropolitaine de Montréal 2001-2021** du ministère des Affaires municipales et des Régions, le **Plan stratégique 2008-2011** de la Société d'habitation du Québec et la **Stratégie d'inclusion de logements abordables** de la Ville de Montréal en visant le maintien du parc de logements. »*

*« Enfin, une attention particulière a été apportée aux différents chantiers pertinents du **Plan de transport de Montréal 2008 -Réinventer Montréal**, au Plan d'urbanisme de Montréal, au Plan stratégique de développement durable et à la Politique de mise en valeur et de la protection des milieux naturels de la Ville de Montréal. »*

Pourtant dans **tous** ces documents, on parle de réduction de l'utilisation de l'automobile.

CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES – RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 2001-2021

Le *Cadre d'aménagement* abonde dans le même sens que le *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, lequel évoque avec pertinence les avantages d'un contrôle plus minutieux de l'expansion urbaine et une réduction de l'utilisation de l'automobile :

« [...] *Que voulons-nous faire de nos villes et de nos campagnes? Quelles sont nos priorités? « Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, à réduire l'usage et la place des voitures dans les centres-villes, [...] sont nombreux et ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques⁶¹. »*

« *Le **ministère des Transports** et l'**Agence métropolitaine de transport** considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur Plan de gestion des déplacements et Plan stratégique respectif risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile. »*

Ou encore :

« *Par ailleurs, les pôles économiques ne sont pas tous structurés en fonction d'une desserte efficace par transport en commun. La desserte par automobile constitue le plus souvent le principal critère d'urbanisation des municipalités pour la planification et l'aménagement des pôles d'emplois et de services sur leur territoire. Il s'ensuit une augmentation de la congestion, qui réduit leur accessibilité routière pour le transport des marchandises et pour l'emploi. »*

- *Intégrer les objectifs d'augmentation de l'utilisation du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile dans la planification et la desserte des pôles économiques nouveaux ou existants.*

6. PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Dans le *Plan de transport de la ville de Montréal*, on va également dans le sens d'augmenter l'offre de transport en commun et de réduire l'utilisation de l'automobile.

« *Ce projet présente l'opportunité, pour Montréal et le MTQ, de revoir et d'améliorer le transport collectif et le transport actif dans ce secteur et permettra le développement de la cour Turcot. »*

« *Le Plan de transport affirme clairement la volonté d'assurer la mobilité des Montréalais, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. »*



7. PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Encore une fois, le plan d'urbanisme de la ville de Montréal

« Selon les prévisions du MTQ, l'utilisation accrue de l'automobile se poursuivra si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Déjà, la congestion du réseau autoroutier au centre de l'île entraîne un débordement vers le réseau local qui, dans plusieurs secteurs, ne peut absorber de trafic supplémentaire. »

Tout cela démontre clairement que le MTQ ne veut pas réduire l'utilisation de l'automobile dans la région de Montréal, car aucun de ses projets (l'autoroute Notre-Dame et le pont de la 25) ne réalise les objectifs fixés par les réflexions des différents organismes publiques.

8. LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET LES ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Nos sociétés sont confrontées à un des problèmes écologiques les plus dangereux : les changements climatiques. Selon l'ex-président de l'ONU, Kofi Annan, le réchauffement climatique représente « *la plus grande crise humanitaire en puissance de notre temps* ». Il a ajouté que « *L'alternative est une famine de masse, une migration de masse, des maladies de masse et des morts en masse.* » Nous savons hors de tout doute que les changements climatiques sont d'origine humaine par nos émissions de gaz à effet de serre (GES) principalement le gaz carbonique (CO₂) et le méthane (CH₄).

Dans son rapport, Nicholas Stern évaluait qu'afin de stabiliser le climat, les pays industrialisés devraient réduire les émissions de 60 à 80% d'ici 2050. Il prédit également que si rien n'est fait, une crise économique de l'ampleur de la grande crise économique de 1929 et des deux grandes guerres réunies nous attend et cela pour toujours⁴.

⁴ http://www.hm-treasury.gov.uk/d/stern_shortsummary_french.pdf

ÉMISSIONS DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

La crise est majeure et tous les organismes gouvernementaux doivent travailler ensemble afin de réduire nos émissions. Le ministère des Transports ne doit pas faire exception.

Le tableau suivant montre que même si le Québec se compare avantageusement avec d'autres provinces canadiennes, il fait piètre figure en comparaison avec d'autres pays nordiques. Malgré que la plupart de ces pays, à part le Québec, produisent leur électricité de manière thermique, ils émettent moins de GES par habitant que le Québec. Le Québec n'est donc pas aussi propre qu'il le prétend et ne fait certainement pas partie des premiers de classe.

En 2006, au Québec, les émissions de GES du secteur du transport constituent près de 42% des émissions de la province. Entre 1990 et 2006, les émissions du secteur de transport routier ont augmenté de plus de 33%.

Tableau 1 : Comparaison des émissions par habitant de différents pays:⁵

Pays	Émissions par habitant t/hab (2006)
Québec	10,8
Ontario	15,0
Suède	5,6
Royaume-Uni	10
Danemark	11
Allemagne	9,9
Islande	7,7

Dans le récent inventaire des émissions du Canada 2007, on apprend qu'entre 2006 et 2007 les émissions du Québec ont augmenté de près de 4%. Un des secteurs qui a vu ses

⁵

<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays?codeTheme=10&codeStat=EN.ATM.CO2E.PC&codePays=SW&codeTheme2=10&codeStat2=EN.ATM.CO2E.PC&langue=fr>



émissions le plus augmentées est le transport routier. **Les émissions y ont augmenté de plus de 6% en un an!**

À Montréal, le secteur des transports représente 49 % des émissions de GES. Dans ce secteur, les véhicules de promenade correspondent à 68 % des émissions. Les véhicules de promenade contribuent donc au tiers des émissions de GES de la ville.

La Ville de Montréal prévoit réduire ces émissions de GES de 30% d'ici 2020 et 50 % des émissions proviennent du secteur des transports. Il est clair que le MTQ se fout des objectifs de la Ville de Montréal.

Pour le complexe Turcot, le ministère des Transports prévoit avec la réalisation de son projet une augmentation de 7% des émissions des GES entre 2006 et 2016, ceux-ci passant de 5,9 Mt à 6,3 Mt.

Selon le document DA57, on parle même d'une augmentation des émissions de GES dans la région de Montréal de 9,2% pour la période de 2006 à 2016. Le MTQ prévoit même une augmentation de 15 % d'ici 2026. On est loin des objectifs de Kyoto et de ceux de la Ville de Montréal et même du gouvernement du Québec.

PROJET «CARBONEUTRE»

Le MTQ projette de faire de la reconstruction du complexe Turcot un projet carboneutre. Mais, le ministère ne sait actuellement pas quel sera le taux des émissions de GES lors de la construction du complexe et ne veut pas considérer les émissions provenant de la fabrication des matériaux :

« Donc, essentiellement, ça n'inclut pas la fabrication des matériaux parce que dans certains cas, ça peut être assez difficile de retracer si on va jusqu'au minerai, d'où il est parti pour faire l'acier qui a été transformé et qui finit dans le produit. »

Lors des audiences, M. Dubé estimait à seulement 10 000 tonnes les émissions de GES générées pendant la construction. Or, la production d'une tonne de béton émet 0,7 tonne de GES⁶. La reconstruction du complexe Turcot utilisera 140 000 m³ de béton et comme le béton possède une masse volumique d'environ 2 400 kg/m³, la fabrication du béton du complexe émettra 235 000 tonnes de CO₂. Soit plus de 20 fois plus que ce qu'annonce le MTQ !

⁶ Claude Villeneuve et François Richard, *Vivre les changements climatiques, réagir pour l'avenir*, p.213, Multimodes (2007).



Il est très difficile de croire les prétentions du MTQ en matière de neutralité de carbone. Surtout que ce que le MTQ prévoit pour réduire les GES, consiste uniquement à planter des arbres. **On estime le taux annuel de captation des arbres à environ 0,8 t de carbone par hectare⁷, il faudra donc environ 4 000 ha ou encore 40 km² pour neutraliser la seule production du béton sur 20 ans.** Cette superficie est de loin plus grande que celle de la cour Turcot.

Si on comptabilise l'augmentation de 0,4 Mt des émissions entre 2009 et 2016 en transport, tout en considérant cette augmentation linéaire, on obtient une augmentation nette de 1,6 Mt sur ces 8 ans. Il faudra un reboisement sur une superficie de 680 km² pour absorber tant de carbone sur la même période!

Ce qui représente près d'une fois et demie la superficie de l'île de Montréal, cela juste pour compenser l'augmentation des émissions. Pourtant, le MTQ a prévu un reboisement ne permettant la captation que de seulement 3 000 tonnes de GES ! On est loin d'un projet réellement carboneutre et d'un projet de développement durable prônant la diminution des émissions de GES.

Ce projet carboneutre du MTQ n'est que pure improvisation et ne correspond aucunement à la réalité.

⁷ Ibid. p. 368.

LA SANTÉ PUBLIQUE

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 humaine⁸. 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 de sous-financement. Les estimations indiquent que jusqu'à 2020, il serait possible d'économiser au Canada de 10,8 à 38,2 milliards de dollars en soin de santé. Dans la province du Québec, on estime que près de 5,000 décès prématurés sont, chaque année, attribués à la pollution atmosphérique dont le transport est en grande partie responsable. Le transport automobile est également une source importante de polluants dans la région de Montréal. On évalue qu'environ 1 500 personnes meurent chaque année sur l'île de Montréal à cause de la mauvaise qualité de l'air.

L'augmentation de la fluidité sur les autoroutes favorise l'étalement urbain, car il est prouvé que cela contribue à accroître les distances parcourues par les automobilistes. Selon une étude de la Fondation des maladies du cœur, le fait de 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.

Favoriser un transfert modal vers le transport en commun permettrait d'améliorer la santé de l'ensemble des habitants de la région de Montréal.

Malgré le fait que le nombre de décès et de blessés parmi les automobilistes a diminué dans la région de Montréal, il demeure beaucoup plus élevé que celui de l'utilisation du transport en commun.

9. LE MYTHE DE L'EFFICACITE AUTOMOBILE

À plusieurs reprises, le MTQ évoque l'augmentation de l'efficacité des moteurs des automobiles afin de justifier son inaction pour réduire l'utilisation de l'automobile, ce qui a pour conséquence d'augmenter la capacité de circulation du complexe Turcot.

⁸ Joël Goulet, La Presse, 19 novembre 1997.

Tableau 2 : Évolution des caractéristiques de la Honda Civic de 1999 à 2009

			
Année	1999	2001	2009
Consommation (l/100km):	7,5/5,7	7,4/5,7	7,4/5,4
Cylindrée	1,6L	1,7L	1,8L
Puissance du moteur	106 ch	115 ch	140 ch
Poids	1067 kg	1095 kg	1200 kg

Prenons l'exemple de la Honda Civic, comme le faisait le MTQ, pour ce qui concerne les émissions polluantes. Le tableau 2 montre que même si l'efficacité du moteur a bel et bien augmenté, la consommation de carburant n'a pratiquement pas changé. De fait, la puissance du modèle a augmenté de 32 %, le poids de 12 % et la cylindrée de 12,5 %. **Tout le bénéfice de l'augmentation de l'efficacité énergétique est réduite au profit de l'augmentation considérable de la puissance.** La Société d'assurance automobile du Québec estime qu'entre 2002 et 2007, le poids moyen des véhicules de promenade a augmenté de 5,5 %⁹.

Dans le document des inventaires québécois des émissions de gaz à effet de serre de 2006 et leur évolution depuis 1990¹⁰ du gouvernement du Québec, on y lit ceci :

« Il faut noter que la meilleure performance (sur le plan énergétique) des moteurs des véhicules ne se traduit pas nécessairement, au bout du compte, par une diminution des émissions de GES, car cet avantage potentiel est diminué, voire annulé, par l'augmentation de la puissance, du poids et des accessoires des véhicules, du kilométrage parcouru et de la hausse continue du taux de motorisation (nombre de véhicules par ménage). »

⁹ http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/bilan2007_accidents.pdf, page 22.

¹⁰ <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2006/inventaire2006.pdf>



Le document des inventaires des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003 de la Ville de Montréal va exactement dans le même sens :

« Enfin, il est probable que le gain énergétique réalisé sur les véhicules à essence ou au diesel soit compensé par la croissance du parc de véhicules. Il est donc nécessaire d'adapter la ville à des modes de transport significativement moins polluants. »

À croire que le MTQ n'a pas lu ces documents, ou qu'ils semblent complètement ignorer par le MTQ! Il serait peut-être temps que le MTQ s'informe.

De plus, la crise économique actuelle donne un dur coup à l'industrie automobile. Les ventes chutent. Ce qui aura comme conséquence de retarder le renouvellement du parc automobile. Comme le démontre clairement un article du magazine belge *Imagine*¹¹, les automobiles actuelles sont plus durables que les anciennes. L'article relate également que la fabrication d'un véhicule européen émet à elle seule de 4,3 à 4,7 t de GES, équivalent d'environ 27 200 km. Il est fort à parier que pour les véhicules nord-américains, les émissions seront plus importantes, car ils sont plus massifs.

La consommation d'une automobile augmente rapidement avec la vitesse. Ainsi, un véhicule roulant à 110 km/h consomme environ 23 % de plus qu'à 90 km/h. **Or, l'objectif du MTQ visant l'augmentation de la fluidité de la circulation sur l'échangeur Turcot favorisera l'augmentation de la vitesse et de la consommation d'essence, amplifiant les émissions polluantes par véhicule.**

10. LE PROBLÈME DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

Dans la région de Montréal, la congestion routière coûte annuellement plus d'un milliard de dollars. La majeure partie de la congestion est occasionnée par l'utilisation de l'automobile solo.

Selon le MTQ, entre 80 et 90 % des conducteurs sont seuls dans leur véhicule. La plupart des déplacements demandent donc de déplacer 1400 kg de métal par personne pesant en moyenne entre 60 et 90 kg ! C'est un non-sens sur le plan de l'efficacité énergétique. Il est là, le cœur du problème, ce que néglige complètement le MTQ.

De plus, la congestion routière ne dure 3 heures le matin et 3 heures le soir, du lundi au vendredi. Elle ne dure que seulement 18 % du temps des déplacements globaux.

¹¹ http://www.iewonline.be/IMG/pdf/Pages_iew_from_Imagine_70.pdf

Nous allons donc investir plus de 1,5 milliard de dollars pour tenter de régler un problème qui ne survient que 18 % du temps des déplacements globaux.

Il y a deux manières de réduire la congestion : soit en augmentant la fluidité, soit en réduisant le nombre de véhicules. La première solution, celle choisie par le MTQ, ne règle le problème qu'à court terme, ne règle pas le problème des émissions de polluants et de GES et n'améliore pas la qualité de vie des Montréalais. La deuxième solution demande une planification qui semble dépasser les compétences du MTQ, mais elle règle le problème de congestion à long terme, celui de la pollution et en augmentant ainsi la qualité de vie des Montréalais.

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 sont faites. Ainsi, plus la densité de population est faible (étalement urbain important), plus la consommation d'essence est élevée. 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 la 3^e couronne comprenant Saint-Jérôme et même de Saint-Jovite sont des exemples flagrants d'incitation à l'étalement urbain. La consommation *per capita* devrait être, de toute évidence, le seul paramètre à considérer.

11. TRANSPORT EN COMMUN

La réduction des émissions de GES dans la région de Montréal passe par un transfert modal massif entre l'automobile et le transport en commun.

Le MTQ avoue candidement qu'il n'a même pas considéré la possibilité d'intégrer du transport en commun :

« L'étude d'impact du projet de reconstruction du complexe Turcot a été établie sans prise en compte explicite du transfert modal potentiel vers le transport en commun. Une des raisons en est que cet exercice ne pouvait être réalisé en l'absence de définition précise des projets de transport en commun (TC). En effet, plusieurs projets sont déjà envisagés dans l'axe, mais ils sont encore sous étude. »

Le ministère des Transports recourt à des économistes pour planifier la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

« Alors, je demanderais à madame Côté, qui est économiste et chef du service de la planification et des stratégies d'intervention au ministère des Transports de venir vous dresser un portrait des mesures prises par le ministère des Transports afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. »



Nous rappelons que c'est à cause des économistes de la même école de pensée que madame Côté, que nous sommes dans une crise économique mondiale, parce qu'ils n'ont pas été capables de prévoir ni la venue, ni l'ampleur, ni la fin de cette crise économique.

Lors des audiences, Mme Geneviève Côté disait :

« Donc, c'est en rendant le transport en commun meilleur et plus performant par rapport à l'automobile et non l'inverse qui est l'approche gouvernementale puis l'approche du ministère des Transports. »

Or, c'est le ministère des Transports qui a retranché la voie réservée qui était prévue sur le futur pont de l'autoroute 25 et c'est ce même ministère qui a réduit l'offre du train de l'Est de deux lignes à une seule ligne, privant l'Est de Laval d'un service de transport en commun de qualité. Et tout cela va à l'encontre de la recommandation du BAPE dont, vous, M. Germain étiez le président. Comment peut-on avoir confiance en la parole de ce ministère ? Il n'a aucune crédibilité en matière de transport en commun.

Le gouvernement se targue d'investir 5 milliards de dollars dans le transport collectif entre 2007 et 2011, mais dans le dernier budget, 16,2 milliards de dollars seront investis dans des infrastructures routières entre 2009 et 2013, soit plus de 3 fois plus.

DÉFINITION DU TRANSPORT COLLECTIF

La définition du transport collectif par le ministère des Transports tend volontairement à tromper l'opinion publique sur ses projets.

Dans le *Plan sur les changements climatiques* du gouvernement du Québec, on fait bien la distinction entre transport collectif et le transport alternatif, car l'action 6 est dédiée au transport collectif et l'action 9 est dédiée au transport alternatif.

Dans le paragraphe « *Favoriser le développement et l'utilisation de modes de transport alternatifs* », on y définit le transport alternatif comme :

« Outre le transport en commun, il existe plusieurs options visant à réduire l'utilisation quotidienne de l'auto-solo. Le covoiturage et le transport actif (vélo, marche, etc.) constituent des solutions viables dont le gouvernement doit faire la promotion auprès de la population et des entreprises. »

Le taxi n'est absolument pas considéré comme du transport collectif, car la plupart du temps, il n'y a qu'un seul client dans ce véhicule, ce qui est en réalité pire que l'auto solo, car il faut déplacer le chauffeur en plus. Même dans la définition fournie par le MTQ, on parle de taxi collectif et non seulement de taxi.

Il y a dans le secteur du complexe Turcot plusieurs projets de transport en commun qui ne sont absolument pas considérés par le MTQ.

En ce qui concerne l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT), on définit ainsi son mandat :

« Sa mission consiste notamment à accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. »

À en croire le MTQ, l'AMT voudrait accroître les services de taxis et de covoiturage pour la population montréalaise, ce qui n'est nullement dans son mandat.

Dans le document ***Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal***¹², L'AMT considère le taxi et le covoiture comme un mode de transport alternatif à

¹² http://www.amt.qc.ca/corpo/documents/portrait/portrait_2003.pdf



l'automobile solo, mais non comme un transport collectif. On y lit :

« Le chapitre 4 présente le réseau métropolitain de transport collectif comme un ensemble intégré formé du métro, des trains de banlieue et du réseau métropolitain de transport par autobus (RTMA), soutenu par les réseaux locaux d'autobus. »

Il n'y est nullement question de taxi ou de covoiturage.

Lorsque l'AMT parle de covoiturage

« Le covoiturage est une solution intermédiaire qui peut s'avérer pertinente dans les secteurs où les services de transport en commun sont limités. »

Mais sur l'île de Montréal, les services de transport en commun ne sont limités que par l'absence de volonté politique, au niveau de l'investissement dans ses infrastructures propres, de la part du gouvernement du Québec.

Dans le même document, on y lit également :

« Dans la région métropolitaine de Montréal, une seule voie réservée est actuellement accessible au covoiturage, soit sur l'A-15 en direction nord, sur une distance de 7,5 km entre le chemin de la Côte-Vertu à Montréal et l'A-440 à Laval. Cette voie n'a pas donné lieu à un transfert modal élevé vers le covoiturage, car, puisqu'étant unidirectionnelle, elle ne fonctionne qu'en période de pointe de l'après-midi où elle n'offre que des gains de temps relativement limités par rapport aux voies mixtes. »

Sur le taxi, on y lit que :

« Le taxi peut être considéré comme un mode de transport complémentaire au transport collectif et comme l'un des éléments d'une mobilité alternative. »

Si le taxi est complémentaire au transport collectif, il n'en fait donc pas partie.



VOIE RÉSERVÉE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

Le MTQ a projeté d'ajouter une voie dédiée au transport collectif sur l'autoroute 20. Mais selon la définition retenue par le MTQ sur le transport collectif, cette voie sera réservée pour les autobus, le covoiturage et les taxis. Cela aura comme conséquence d'augmenter la place de l'automobile solo. **Le taxi n'est pas un mode de déplacement écologique vu qu'il faut déplacer deux personnes pour le même trajet.** Sur les autoroutes, les voies réservées au covoiturage ne sont pas pratiquement pas surveillées et beaucoup de conducteurs trichent. La surveillance policière n'est pas pratique, spécialement en heure de pointe.

Un autobus articulé peut transporter jusqu'à 116 passagers¹³ ce qui représente l'équivalent d'environ 85 automobiles. Un tel autobus mesure près de 20 mètres de long alors que l'équivalent longueur automobile est de 425 m!

LE PROJET DU SLR SUR LE PONT CHAMPLAIN

On évalue l'achalandage de ce projet à 25 700 en 2016 déplacements en période de pointe du matin. Ce qui correspond à une augmentation de 8 300 déplacements comparés à la situation actuelle.

L'AUTOROUTE 30

Étrangement alors que l'autoroute 30 était indispensable comme voie de contournement de Montréal, maintenant son effet sur la circulation interne de Montréal est faible. Il serait indispensable de faire dévier le trafic passant par le pont Champlain par le pont Mercier et d'utiliser l'autoroute 30.

ÉCONOMIE DU TRANSPORT

Au Québec, on ne construit pas d'automobile et nous ne produisons pas de pétrole. **En 2008, le Québec a importé pour plus de 17 milliards de dollars de pétrole et plus de 9 milliards de dollars de produits liés à l'automobile.** Selon une étude de Richard Bergeron, l'automobile coûte plus de 50 milliards de dollars aux Québécois chaque année. Par contre, on construit des trains, autobus et on pourrait construire des tramways pour le bien de l'économie québécoise.

¹³ http://www.transportail.net/images/08-108%20NovaBus_Artic_FR_FINAL.pdf

En 2004, la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain¹⁴ avait écrit un rapport sur les avantages économiques du transport en commun sur l'automobile. On y apprend qu'une dépense en transport en commun stimule deux fois plus l'économie de la région de Montréal qu'une dépense équivalente en transport privé. 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. montréalais d'économiser près de 570 M \$ en 2003

Nous sommes en train de subir les répercussions du pic pétrolier anticipé et confirmé même par l'Agence internationale de l'énergie, et il est fort à parier que le prix du pétrole montera en flèche dès que la reprise économique se fera sentir. Le Québec sera donc dépendant d'une ressource qu'il ne possède pas. Il faut donc dès maintenant tendre vers une certaine indépendance énergétique. Les automobiles électriques n'existent pas encore et n'existeront probablement pas d'ici dix à quinze ans. Le projet du ministère des Transports ignore complètement cette réalité et continue à croire que le monde restera comme il a toujours été. Néanmoins, le transport en commun sera la voie de l'avenir et remplacera le gaspillage d'énergie qu'est l'automobile, spécialement pour aller du domicile au lieu de travail.

RECOMMANDATIONS

- Reconstruction de l'autoroute 20 avec le même nombre de voies qu'actuellement, avec une voie réservée aux autobus en sens contraire du trafic comme sur le pont Champlain.
- La ligne de train reliant l'Aéroport de Montréal vers le centre-ville devrait être réalisée en même temps que la reconstruction du complexe Turcot.
- Utilisation d'une partie de la cour de triage pour en faire un stationnement incitatif pour la ligne de train de banlieue.
- Le démantèlement graduel de l'autoroute Ville-Marie afin d'en faire un boulevard urbain menant au centre-ville ainsi qu'une ligne de SLR.
- Restructuration du ministère des Transports afin que ces politiques et ses actions reflètent la réalité du monde actuel.

¹⁴ http://www.ccmq.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf



LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES DU QUÉBEC EN MATIÈRE DE TRANSPORT

12. LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC : UNE GOUVERNANCE SANS PLANIFICATION ET SANS CONCERTATION

Sur la scène politique, les principaux acteurs qui jouent un rôle de premier plan en ce qui concerne l'aménagement urbain et les modes de transport sont les suivants :

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui agit comme « leader » selon les mots du vérificateur général dans son rapport. Le rôle du MTQ est essentiellement de « prioriser le renforcement et la modernisation des réseaux de transports existants ». Conformément à cette mission, la préoccupation « économique » apparaît première pour « faciliter l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique ». Afin de mettre en œuvre son mandat, le MTQ a élaboré un plan en l'an 2000 qui se nomme le Plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine (PDGD).

Son partenaire, le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) a pour mission « d'élaborer les orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Il doit également « soutenir les MRC dans la révision de leur schéma d'aménagement » qui selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme doivent être révisés au 5 ans. Le MAMR doit aussi soutenir le développement de la région métropolitaine et « favoriser la cohérence des interventions gouvernementales et établir la cohérence entre les interventions des autres ministères et organismes. » Dans le cadre de son mandat, le MAMR doit se référer, pour définir ses interventions, aux *Orientations gouvernementales de 1994-1995*¹⁵ ainsi qu'au *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*.¹⁶

La Communauté métropolitaine de Montréal constitue un partenaire non négligeable puisqu'elle représente la Ville-centre (Montréal) et les 17 municipalités régionales de comté (MRC) qui forment ensemble ce que l'on appelle maintenant la région métropolitaine de Montréal (RMM).

¹⁵ Voir annexe 1.

¹⁶ Voir annexe 2.



LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES ET LE CADRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : DES PARAMÈTRES INUTILES POUR LE MTQ

Il est bon de rappeler que [Les orientations gouvernementales de 1994-1995](#), qui ont été reprises dans le [Cadre d'aménagement du territoire. Orientations de 2001-2021](#), avaient pour premier énoncé : « **Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens.** »

Dans le même esprit le *Cadre d'aménagement* poursuit ainsi : « **Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie** de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc.»

Formulée ainsi, cette orientation pave la voie vers une valorisation du mode de vie urbain des quartiers anciens tels que St-Henri, Pointe-Saint-Charles, Côte-Saint-Paul qui subiront les impacts de la reconstruction de l'échangeur Turcot. S'il se réalise, ce projet expropriera une centaine de résidents des rues Cazalais, St-Rémi, St-Jacques et du 780 St-Rémi (lofts d'artistes).

En 2001, le *Cadre d'aménagement* prenait aussi résolument partie pour le développement de modes de déplacements plus adaptés que l'utilisation de l'automobile en milieu urbain pour les 20 années à venir :

« En ce qui a trait au transport des personnes, **une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile** » pour soutenir le mode de vie urbain.

On est en droit de se demander comment se fait-il qu'à l'heure où la Ville de Montréal rendait public son Plan de transport 2008 en présentant 21 chantiers à réaliser d'ici 2018, pour développer des modes de transports actifs afin de réduire l'utilisation de l'automobile sur son territoire, que 3 projets autoroutiers de grandes envergures viendront ceinturer la ville pour faciliter les déplacements en automobiles DANS MONTRÉAL. Le pont et le prolongement de l'A-25, l'autoroute Notre-Dame et l'échangeur Turcot forment un seul projet puisqu'ils sont interdépendants et qu'aucun de ses tronçons ne peut se réaliser sans les autres. Cette ceinture autoroutière passera dans les quartiers anciens de Mercier et Hochelaga-Maisonneuve, le Centre-Est et le Centre-Sud et plusieurs des quartiers du Sud-Ouest.



Dans son rapport, le vérificateur général insiste sur le fait que le MTQ conçoit tous ses projets sans tenir compte du *Cadre d'aménagement* et des *Orientations gouvernementales de 1994-1995*.

Il en résulte que celui qui devrait agir comme « leader » en matière de transport pour le Québec et la région métropolitaine ne s'appuie sur aucune balise proposée dans ces deux documents fondamentaux. Comment le MTQ peut-il avoir une vision d'ensemble de la mobilité et des besoins de la population en terme de déplacement en milieu urbain ?

En 2009, aucun mécanisme de concertation n'existe au MTQ pour agir avec ses partenaires et établir des consensus. Suite à des recommandations, le ministère a entrepris d'en concevoir un mais il est encore en chantier... depuis 2006. On se doute bien qu'il y a méfiance sur le partage des compétences et du pouvoir de la part des différents acteurs qui défendent des conceptions différentes de la mobilité et des besoins souvent divergents.

13. PLANIFIER, MAIS POURQUOI DONC?

Le constat dominant du vérificateur général est de première importance pour le BAPE du complexe Turcot, car il ressort de cette évaluation que le principal reproche fait au MTQ **est l'absence de planification en matière de transport pour la région métropolitaine**. En effet, comment planifier le développement des divers modes de transport sans se baser sur les orientations gouvernementales qui sont le fruit d'un consensus d'organismes consultés ? Par ailleurs, on a vu tout au long du BAPE le MTQ brandir la « stratégie du développement durable » et affirmer que le projet était « intégré » à son milieu. Tout le paradigme lexical relié au concept de développement durable a été largement utilisé : équité intergénérationnelle, végétalisation des remblais, espaces verts entre les échangeurs, protection de l'écoterritoire de la falaise St-Jacques, préoccupation pour le transport en commun. Une rhétorique qui devient de plus en plus populaire pour rendre acceptable ce type de projet. Ce qui nous fait penser comme monsieur Richard Desjardins que « seul la bombe atomique n'est pas du développement durable » en 2009.

Si le MTQ ne respecte pas les orientations gouvernementales fixées par l'état, pourquoi respecterait-il des principes de la Loi du développement durable qui sont encore plus contraignants pour la construction de projets générateurs de pollution atmosphérique comme les autoroutes ?

D'ailleurs, le vérificateur affirme dans son rapport que les principes contenus dans la Loi du développement durable n'ont pas encore été intégrés dans le *Plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine* puisque ce plan n'a pas été mis à jour depuis 2000.

En définitive, il est évident que si le gouvernement actuel et le MTQ respectaient les orientations gouvernementales et le Cadre d'aménagement du territoire qui ont été établis suite à des consultations publiques et des consensus avec les organismes publics, ils ne pourraient tout simplement pas réaliser le complexe Turcot présenté devant le BAPE, ni l'autoroute Notre-Dame, ni l'A-25.

RECOMMANDATIONS :

- Que la Loi sur le développement durable soit le cadre de référence pour la conception des projets en matière de transport du ministère des Transports du Québec dont le principe de *partenariat et la coopération intergouvernementale* :
« *Partenariat et coopération intergouvernementale* » : les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci.»
- La mise en place d'un mécanisme formel démocratique au sein duquel les organismes publics qui détiennent une expertise en matière de transport public participent pleinement et avec les mêmes ressources humaines et financières à l'élaboration des projets du ministère des Transports.
- Le respect du principe de *subsidiarité* de la Loi sur le développement durable soit :
«*Subsidiarité* » : les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés.» Actuellement, le manque de concertation observé par le vérificateur général démontre que les deux principes énumérés ci-haut sont totalement ignorés dans la conception des projets autoroutiers du MTQ
- Revoir le fonctionnement du BAPE afin que la participation des citoyens soit assurée en grand nombre.
- Exiger que le promoteur présente son projet avec des documents à l'appui et dispose pour ce faire de données fiables et détaillées. Le MTQ a présenté des arguments pour défendre son scénario du complexe Turcot sans données fiables sur l'achalandage prévu, la voie réservée pour le transport en commun, le parc automobile prévu en 2016, les émissions de GES générées par ce projet. Ce qui nuie à la crédibilité des audiences publiques et décourage la participation. Le principe de *participation et engagement* n'est pas défendu :
« *Participation et engagement* » : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique.»

14. AUCUNE MISE A JOUR DES DONNÉES SUR LES DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE ET LE CAMIONNAGE AU MTQ

Le MTQ n'a pas non plus révisé son scénario de croissance économique depuis 2000 et la situation relative aux déplacements en automobile n'a pas non plus été évaluée. La fiabilité des données obtenues par les modélisations faites par le ministère est faible et ne permet pas de faire un portrait juste des déplacements et d'évaluer les incidences des interventions envisagées pour le complexe Turcot. Il n'existe pas non plus de mise à jour des informations relatives aux effets du transport sur l'environnement et sur la santé publique. On se doute bien que le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ n'est pas cohérent avec les plans de ses partenaires, la STM, l'AMT et le MARM ainsi que le Plan de transport de la Ville de Montréal. Comme l'affirme le vérificateur, le plan du MTQ envisageait en 2000 une hausse de 2 millions de véhicules supplémentaires sur son réseau routier avec le développement des 2^e couronne et 3^e couronne pour 2016. Un représentant du ministère, M. Trudeau, a confirmé lors des audiences publiques que le MTQ anticipait une augmentation de la demande d'offre de transport en termes de voies routières d'ici 2016. Le vérificateur a relevé dans son rapport que le ministère s'apprête à gérer cette demande provenant des banlieues, même s'il n'est pas en mesure d'évaluer les impacts des projets autoroutiers comme le complexe Turcot.

La planification du MTQ est inexistante, puisque le MTQ ne juge pas nécessaire d'établir des cibles à atteindre, de définir des échéanciers, de déterminer des actions à privilégier, de circonscrire les responsabilités de ses différents partenaires, d'évaluer les ressources à y consacrer.

Dans un tel contexte, comment escompter que le MTQ puisse établir des cibles afin de réduire l'utilisation de l'automobile pour agir de connivence avec la Ville de Montréal et contribuer à son Plan de transport, ainsi qu'avec les organismes publics qui font la promotion du transport en commun.

15. AUCUNE ÉVALUATION DES RÉSULTATS DES PROJETS DU MTQ ET PAS DE SUIVI

Le vérificateur général soutient aussi que les projets du MTQ ne sont pas évalués sur la base des résultats obtenus et que le ministère n'est pas en mesure de faire un suivi des projets qu'il met en œuvre avec son *Plan de gestion des déplacements*, une situation d'autant plus préjudiciable au niveau économique. D'ailleurs, il n'y aurait aucune analyse coût-bénéfices effectuées par le ministère afin de considérer des scénarios alternatifs plus favorables sur le plan environnemental et économique. Cette négligence devient d'autant plus inquiétante, puisque le MTQ n'intègre pas les nouvelles données sur le réchauffement climatique. Une autre condition nouvelle et fort préoccupante, qui était ignorée au moment de la conception des chantiers autoroutiers tels que l'échangeur Turcot dans les années 60 au Québec. En 2009, personne ne peut ignorer, et surtout pas le MTQ, que les transports génèrent 40 % des gaz à effet de serre au Québec et les risques qui s'ensuivent pour l'avenir de l'humanité.

Finalement, le rapport du vérificateur général du Québec présente un portrait peu flatteur du MTQ, qui dans l'esprit de clientélisme et de l'État entrepreneur de grands chantiers qui prédominent en ce moment, se satisfait de refaire ce qu'il fait depuis un demi-siècle même si la réalité commande d'innover et de repenser les modes de transports du XXI^e siècle.

RECOMMANDATIONS

- Que le MTQ se dote des instruments nécessaires pour avoir en main les données exactes sur les données du camionnage dans la région métropolitaine de Montréal (RMM).
- Que le MTQ procède à l'évaluation des projets autoroutiers antérieurs afin de connaître et rendre public les résultats obtenus pour résoudre les problèmes de congestion dans la RMM.
- Que le MTQ évalue si la reconstruction du complexe Turcot et l'autoroute Notre-Dame, sont vraiment les scénarios les plus appropriés en 2009 en vue d'améliorer l'offre de transport pour l'ensemble de la population.
- Que ses partenaires, soit l'AMT et la STM, proposent des scénarios alternatifs pour la reconstruction du complexe Turcot, sur la base de leurs expertises en transport en commun.

LE MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS : UN PARTENAIRE OU UN SUBALTERNE ?

On se doute bien que l'aménagement urbain influence les modes de déplacement qui seront utilisés par la population urbaine, et vice versa puisque les moyens de transports utilisés organiseront l'espace urbain et l'aménagement du territoire. On a vu que le MTQ en occupant un rôle de premier plan pour élaborer une politique des transports ne s'appuie pas sur le *Cadre d'aménagement du territoire* et les *Orientations gouvernementales de 1994-1995*. Conséquemment, les projets autoroutiers dans la région métropolitaine seront les principales réalisations structurant l'aménagement du territoire **en violation des décisions gouvernementales antérieures**. Car celles-ci favorisent sans équivoque un aménagement urbain privilégiant les transports en commun afin de préserver la qualité de vie des quartiers anciens de la région métropolitaine.

Le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) qui a pour tâche d'élaborer les orientations en matière d'aménagement et de soutenir les MRC dans la révision de leur schéma d'aménagement verra son champ d'action fort restreint, comme le constate le vérificateur général. Le MAMR doit aussi «soutenir le développement de la région métropolitaine». Il a encore pour mandat « de favoriser la cohérence des interventions gouvernementales et d'établir la cohérence entre les interventions des autres ministères et organismes.»¹⁷

Comme le démontre le vérificateur général, le MAMR ne fait pas respecter les délais légaux exigés par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui demande aux MRC de présenter la révision de leur schéma d'aménagement à tous les cinq ans. La communauté métropolitaine de Montréal (CMM) doit aussi fournir son propre schéma d'aménagement pour la grande région métropolitaine. Elle devait en produire un en 2005 et celui qu'elle a présenté a été refusé par le MAMR.

En 2009, la CMM n'a toujours pas présenté de schéma d'aménagement au MAMR, même si elle représente plus de 3 millions d'habitants. Il en résulte que le MAMR ne fait pas respecter les délais légaux pour ce qui est de la révision des schémas d'aménagement. Ni le *Cadre d'aménagement du territoire* et les *Orientations gouvernementales de 1994-1995* ne sont respectés en ce qui a trait au mandat du MAMR.

Le Cadre d'aménagement du territoire a été conçu en 2001 en prévision des 20 prochaines années. Le MAMR n'a mené aucune analyse depuis la mise en place de cet outil de gestion.

¹⁷ Rapport du vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale 2008-2009.

Comme le mentionne le vérificateur général, ce *Cadre d'aménagement du territoire* devrait à l'heure actuelle intégrer les principes de la Loi sur le développement durable, mais aucun de ces principes ne contribuent à cet outil essentiel de gestion gouvernementale.

On peut comprendre que si la CMM a tant tardé à présenter un schéma d'aménagement du territoire dans la région métropolitaine, la Ville de Montréal aura bien du mal à réaliser ses 21 chantiers d'ici 2018 pour initier un virage vers les transports actifs et réduire l'utilisation de l'automobile.

16. DES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES QUI VONT A L'ENCONTRE DES LOIS

De ce portrait «des partenaires» du MTQ, dont le mandat consiste à aménager le territoire métropolitain, il ressort que :

- Les orientations gouvernementales sont ignorées ainsi que la Loi sur le développement durable¹⁸ ;
- Le MAMR ne fait pas respecter les lois et les délais légaux de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme ;
- La CMM n'assume pas sa principale responsabilité soit de fournir un schéma d'aménagement comme l'exige la loi ;
- Le MTQ réalise ses projets sans planification ni concertation.

C'est dans ce maillage pour le moins boiteux, d'acteurs gouvernementaux et d'organismes publics tenant si peu à agir ensemble dans le respect des lois, que le complexe Turcot nous est présenté en audiences publiques.

Leurs mandats respectifs conflictuels et leur pouvoir inégal conféré par le gouvernement en place vont à l'encontre de tout partenariat possible. Voilà pourquoi le vérificateur général en déduit que **c'est l'incohérence qui règne actuellement entre le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales et des Régions**. Il est possible toutefois de voir que malgré ce déficit démocratique qui marque le fonctionnement des organismes censés promouvoir une politique du transport, le gouvernement actuel défend des orientations gouvernementales contraires aux consensus établis dans le *Cadre d'aménagement du territoire* et la Loi sur le développement durable.

¹⁸ Comme le mentionne le rapport du vérificateur général, depuis 2001 soit depuis 2000, plusieurs documents de nature stratégiques ont été publiés et devraient influencer les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire dont la *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, la *Politique québécoise du transport collectif*.

Peut-on croire raisonnablement que ce projet défend le bien commun des Montréalais et des Québécois dans leur ensemble ? Poser la question c'est y répondre.

RECOMMANDATIONS

- Que le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) intègre les principes de la Loi du développement durable dans les *Orientations gouvernementales 1994-1995* et au *Cadre d'aménagement du territoire*.
- Que le MAMR fasse appliquer les délais requis par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en ce qui concerne les schémas d'aménagement des MRC et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).
- Que les projets autoroutiers du complexe Turcot et de l'autoroute Notre-Dame soient suspendus jusqu'à ce que la CMM ait déposé son schéma d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal.
- Que le MTQ travaille de concertation avec le MAMR afin que les orientations environnementales, le *Cadre d'aménagement du territoire* et la Loi sur le développement durable deviennent les paramètres d'une *Politique du transport durable* avant d'entreprendre la construction du complexe Turcot.

LE QUÉBEC FACE AU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE MONDIAL

17. LE CERCLE VICIEUX DU PIC PÉTROLIER

En persévérant avec des projets tels que la reconstruction du complexe Turcot et la «modernisation du boulevard Notre-Dame», le ministère des Transports fait peu de cas de l'épuisement du pétrole qui préoccupe pourtant grandement les grands stratèges des grandes banques mondiales, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) et divers experts dans le domaine de l'énergie.

Pourtant le prix du pétrole a atteint le sommet de 150 \$ le baril en juillet 2008. Bien que certains économistes attribuent la crise économique actuelle à une crise financière, d'autres ont démontré que le pic pétrolier joue un rôle majeur dans la présente crise économique et qu'il a engendré des déficits commerciaux importants ces dernières années pour plusieurs pays dont le nôtre.

Monsieur Patrick Déry, analyste québécois en énergie a produit quatre rapports en 2008 sur la question de l'énergie et du pic pétrolier¹⁹. Selon son étude sur la disponibilité du pétrole pour le Québec d'ici 2030, il conclut que selon le scénario le plus optimiste le pic pétrolier sera atteint d'ici 2018 et selon le plus pessimiste, le pic pétrolier aurait déjà été atteint en 2006. Le pic pétrolier est évalué en tenant compte de tous les types de pétrole incluant les sables bitumineux. Selon cette étude, les deux tiers des pays producteurs ont déjà dépassé leur pic de production. Les principaux fournisseurs pour le Québec, soit la Norvège, l'Arabie Saoudite et le Mexique sont aussi en déclin.

Comme le mentionne M. Déry,

« Optimiste ou pessimiste, les scénarios parlent d'un déclin significatif d'ici 2030. Il faut donc envisager un virage dès maintenant. Pourquoi prendre le risque d'attendre ? »²⁰

<p>En 2008, le Québec a accumulé un déficit de sa balance commerciale de près de 20 milliards de dollars attribuable à la consommation de pétrole.</p>
--

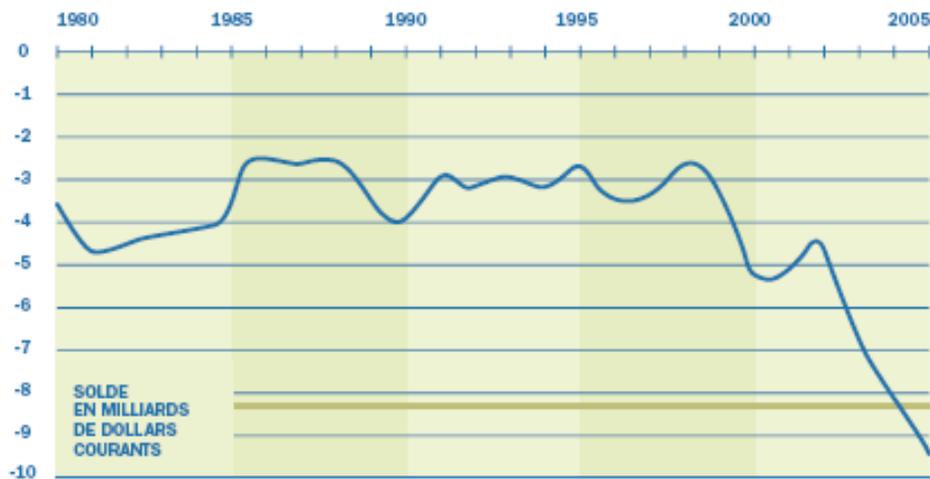
¹⁹ Patrick Déry, *État et perspectives énergétiques mondiale et québécoise*, rapport réalisé pour le Conseil régional de l'environnement durable du Saguenay-Lac Saint-Jean (CREDD) et le Groupe de recherches écologiques de La Baie (GREB), avril 2008.

²⁰ Fancis Vailles, *Le Québec pourrait manquer de pétrole dès 2030*, La Presse, 24 avril 2008.

Tableau 3 : Balance commerciale du secteur énergétique de 1980 à 2005 pour le Québec

Le pétrole coûte cher à la société. En 2008, notre dépendance à l'or noir a entraîné un déficit de près de 20 milliards de dollars au chapitre de la balance commerciale.

Balance commerciale du secteur énergétique du Québec



Au Québec, 99 % du pétrole importé est utilisé pour le transport. La combustion du pétrole contribue à près de 60 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec. Cela le rend aussi responsable de nombreux effets négatifs sur la qualité de l'air et la santé publique.

Source : Regroupement des conseils régionaux en environnement du Québec

Impact de la récession sur la production de pétrole

Par ailleurs, dû à la récession, le potentiel des nouveaux gisements de pétrole ne sont pas exploités, puisque la demande connaît une forte baisse et que les prix sont trop bas, ce qui fait en sorte que les investisseurs s'en désintéressent. L'AIE observe quant à elle que :

« (...) les champs de pétrole en exploitation sont de plus en plus petits et souvent en haute mer (...) De même, les champs offshore (en mer) connaissent des taux de déclin de production plus rapides que les champs onshore(à terre).»²¹.

Selon la même source, le Brésil et l'Angola planifient l'exploitation des gisements en eaux profondes, car leurs réserves de pétrole conventionnel auraient chuté en 2007. Le

²¹ Gérard Bérubé, « Le pétrole continue sa chute à New York », Le Devoir, 7 novembre 2008.

Venezuela, qui a nationalisé sa production de pétrole de sables bitumineux, sollicite maintenant les compagnies privées afin qu'elles investissent dans sa production nationale.

Pendant ce temps, l'Alberta projette de devenir le principal fournisseur de pétrole brut avec les sables bitumineux. Sa production sera trois fois plus importante que celle de l'Arabie Saoudite au cours des deux prochaines décennies²². Malgré le fait que les coûts pour la prospection, le développement et la production d'un baril de pétrole de sables bitumineux coûtent environ 90 \$ le baril²³, pour se vendre 40 \$ le baril aujourd'hui. Pour ce qui est des sites en mer profonde (dans le golf du Mexique, entre autres), les gisements ne redeviendront rentables qu'au prix de 60 \$.²⁴

Actuellement, la réduction de la production de pétrole est estimée à 4 millions de barils par jour. Lorsque la demande mondiale reprendra, c'est la moitié d'un billion de dollars en investissement par année qui seront nécessaires pour compenser le ralentissement de la production actuelle²⁵. Les projets d'investissement dans la production de pétrole qui ont été abandonnés ou reportés représentent deux tiers de la croissance qui avait été anticipée pour la prochaine décennie. Selon l'AIE, le coût marginal de production des nouveaux projets de sables bitumineux, principale source des nouveaux approvisionnements, est le double du prix du baril de pétrole vendu actuellement.

L'Agence internationale de l'énergie, des économistes et des experts en énergie dévoilent à travers leurs pronostics respectifs que l'exploitation des nouveaux gisements sera de moindre envergure, plus éloignés et plus rares, à un coût beaucoup plus élevé. Il faut donc s'attendre à une « crise durable » qui s'alimentera d'elle-même, tant que le Québec et le Canada ne remettront pas en question leur dépendance au pétrole et choisiront de ne pas investir dans les énergies renouvelables.

Par ailleurs, s'il y a reprise économique, un écart de 2 millions de barils par jour entre la demande et l'offre est anticipé dès 2010. L'inventaire global du pétrole chutera donc de nouveau et le prix du pétrole augmentera en conséquence. Pour qu'il y ait rattrapage au niveau de l'offre, il faudra que le prix du pétrole augmente et revienne à un prix de 100 \$. Paradoxalement, c'est ce qui maintiendra le Québec en récession.

Actuellement, malgré la récession, le prix du pétrole dépasse 1 dollar le litre. Une situation qui confirme l'épuisement du pétrole. Depuis l'automne 2008, le prix du pétrole se situe autour de 50 \$ le baril et dernièrement, au printemps 2009, il a atteint le coût de 68 \$ le baril. Comme le précise un analyste de la CIBC :

²² Rubin, Jeff et Buchanan, Peter. « Oil prices : another spike ahead », CIBC World Markets inc., [site Internet], 23 janvier 2009.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ibidem.

« Après les dernières années du pic pétrolier, les prix courants du pétrole sont autour de 50 \$ le baril et nous apparaissent être une aubaine. La réalité toutefois est que même à ce niveau, dans le contexte de la récession, les prix réels sont de 15 \$ plus élevés que leur moyenne à long terme. Et avec l'éventuelle reprise économique globale, les prix du pétrole augmenteront en relation à l'économie globale (...) »²⁶

La poursuite de l'exploitation des sables bitumineux augmentera l'empreinte environnementale des Canadiens et des Québécois, qui équivaut déjà à trois planètes. Contribuant tout autant à l'augmentation des gaz à effet de serre et au réchauffement climatique.

Les sables bitumineux représentent déjà près de 8.3 % de la consommation de pétrole des Québécois. Autre aspect non négligeable, au Québec comme en Ontario, certains pétroles lourds achetés au Mexique et au Venezuela sont à peu près aussi riches en carbone que le bitume provenant des sables de l'Ouest.²⁷

18. DÉSÉQUILIBRE MONDIAL ENTRE LA DEMANDE ET L'OFFRE DE PÉTROLE

Le mode de vie des Québécois et des Montréalais dépend du prix de l'essence à la pompe et de la disponibilité de cette ressource. L'économiste Jeff Rubin démontre que l'augmentation de la demande de pétrole pour les prochaines années, de la part des pays développés et des pays émergents sera trop importante. Entraînant un déséquilibre entre la demande et l'offre de pétrole, cet écart aura pour conséquence une nouvelle hausse qui atteindra près de 200 \$ le baril, dès qu'il y aura reprise économique.

Dans une économie globalisée, les décideurs et les citoyens eux-mêmes ne pensent plus en terme de distance, mais plutôt en terme de dollars. S'appuyant sur les coûts de pétrole à bas prix et un approvisionnement continue de cette ressource considérée inépuisable, l'économie actuelle repose sur des ententes de libre échange internationales. La croissance économique qu'a connue le Québec depuis les deux dernières décennies ne pourra plus bientôt reposer sur l'approvisionnement de pétrole peu cher et abondant.²⁸

Présentement, on observe que les principaux sites de production pétrolière ont atteint un plateau, alors que simultanément la demande en pétrole s'accroît mondialement. Ce phénomène implique que le Québec devra composer dès maintenant avec la rareté du pétrole et revoir fondamentalement ses choix de mobilité à long terme.

²⁶ Benjamin Tal, *Stategcom Food and energy : an inflationary duet*.
http://research.cibcwm.com/economic_public/download/feature2.pdf

²⁷ Louis-Gilles Francoeur, *Projets d'importation d'énergies fossiles. Les écologistes resteront à l'affût*, Le Devoir, 23 janvier 2009.

²⁸ Jeff Rubin. «Why your world is about to get whole lot smaller», Canada, Random House, 2009, 256 p.

19. CHANGEMENT PROFOND DANS LA SOURCE DE L'APPROVISIONNEMENT

Actuellement, on estime que l'industrie pétrolière mondiale perd 4 millions de barils par jour, causé par le déclin de cette ressource.²⁹ Pour ce qui concerne les producteurs de l'OPEP, le quota de production dépend des réserves estimées. La découverte des nouveaux champs de pétrole a atteint un plateau en 1966 pour ensuite décliner. Actuellement, les pays de l'OPEP doivent composer eux-mêmes avec une croissance importante de leur consommation domestique. Cette consommation, fortement subventionnée par le pays producteur, se fait au dépend de ses exportations.

Pour ce qui est des États-Unis, la production américaine est passée de 10 millions de barils par jour en 1971 à 5 millions de barils par jour en 2008.³⁰

En 2008, la loi de l'offre et de la demande a été renversée, car les prix record de 150 \$ le baril n'ont pas fait diminuer la demande croissante de pétrole. Le prix du pétrole (light sweet crude) a augmenté de 5 fois dans la dernière décennie, selon Rubin. Le baril est passé de 20 \$ en 2000 à 68 \$ en 2009, alors que la production mondiale n'a pas augmenté depuis 2005. Récemment, le déclin de production estimé par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) était évalué à 3,7 % par année, ce déclin est maintenant évalué à 6,7 % en 2008.³¹

Bien que les nouveaux puits d'extraction soient plus éloignés, plus difficiles et coûteux à exploiter, les pétrolières devront trouver 20 millions de baril par jour supplémentaires dans les 5 prochaines années pour maintenir la production globale à son niveau actuel.³²

²⁹ Idem. P.11

³⁰ Idem. P.12

³¹ Idem. p.28

³² Idem. P.28

LES SABLES BITUMINEUX ALBERTAINS À LA RESCOUSSE DES PROJETS AUTOROUTIERS DU MTQ

Le Canada est l'un des derniers pays au monde où les compagnies privées peuvent encore s'approprier le pétrole et en faire la production.

Les sables bitumineux représentent environ entre 50 % et 70 % des réserves mondiales où il est possible d'investir. Le Venezuela, la Russie et l'Arabie Saoudite ont nationalisé leur production. Le Canada subventionne cette production dont il retire un tiers des revenus de cette exploitation.³³

Raffiner le sable bitumineux est un processus laborieux et fort coûteux et d'une grande intensité énergétique comparativement au pétrole conventionnel. Afin de comparer l'énergie nécessaire pour produire du pétrole avec les sables bitumineux :

1 BTU est nécessaire pour produire 3 BTU de sables bitumineux.

1 BTU est nécessaire pour produire 100 BTU d'énergie provenant du pétrole conventionnel.

Le retour sur l'investissement en énergie est faible pour les sables bitumineux. Cette réalité démontre que l'exploitation du pétrole non conventionnel n'est pas viable pour notre économie.

20. UNE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DÉVASTARICE POUR LE CANADA

La production d'un baril de pétrole provenant de sables bitumineux requiert 250 gallons d'eau et émet 229 livres de CO₂ dans l'atmosphère. Le Canada en produit 1 million de baril par jour.

Actuellement, l'AIE compte sur la production de sables bitumineux albertain et sur les sites d'extraction en mer profonde du Golf du Mexique pour remplacer les 4 millions de barils/jour manquants chaque année, causé par l'épuisement du pétrole.

³³ Idem. P. 45

Si les États-Unis sont maintenant dépendants pour les 2/3 de leur consommation de pétrole, le Québec est dépendant à 100 % des pays exportateurs pour sa consommation de pétrole. Le Québec dépend actuellement pour son approvisionnement de pétrole des pays étrangers comme l'Algérie, l'Irak et l'Arabie Saoudite, et ce, dans une proportion de 90 % de son importation.

21. LE QUÉBEC COMME LIEU DE TRANSIT DU SABLE BITUMINEUX VERS LES ÉTATS-UNIS

D'ailleurs, le Québec s'apprête à faire des choix déterminants actuellement pour s'approvisionner en sables bitumineux par le biais d'un pipeline déjà existant entre l'Alberta et le Maine. Ce pipeline serait inversé afin de transiter par une station de pompage à Dunham, une région vinicole et touristique de l'Estrie. Ces sables bitumineux seraient ensuite raffinés dans l'Est de Montréal et exportés vers les États-Unis.

Ce choix axé sur la consommation du pétrole le plus polluant de la planète, permettra au Québec de consommer près de 80 000/barils/jour de bitumineux et aux États-Unis d'en consommer 170 000 barils/jour, si le projet *Trailbraker* se réalise. La Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a recommandé en janvier 2009 au gouvernement la construction d'une station de [pompage à Dunham](#) à la suite des audiences publiques. Ceci malgré le fait que le Québec est en déficit de terres agricoles car le ratio du nombre d'hectares par personne est inférieur à ce qui serait nécessaire pour nourrir toute la population québécoise.

M. Lacasse, président de l'UPA affirmait récemment :

« (...) quelque 4000 hectares de terres agricoles sont «dézonés» chaque année, l'équivalent de l'île de Montréal tous les 10 ans.»³⁴

³⁴ Tommy Chouinard, *Trois anciens ministres appuient l'UPA*, La Presse, 26 mai 2009.
<http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/politique-quebecoise/200905/26/01-859804-trois-anciens-ministres-appuient-lupa.php>

22. LA CROISSANCE DE LA DEMANDE ET L'ÉPUISEMENT DU PÉTROLE

Entre 2000 et 2008, les prix du pétrole au niveau mondial ont augmenté de 7 fois le prix au baril, soit de 20 \$ à 150 \$. Le pic pétrolier actuel a surpassé les 2 chocs pétroliers antérieurs de 1973 et 1980 de l'OPEP. Pourtant, la demande s'est accrue alors que la récession de 2008 aurait dû faire face à une baisse de la demande. Au contraire, pendant cette période, mondialement, la demande a doublé. Ce qui va à l'encontre d'un principe sacré en économie classique : la courbe de la réduction de la demande quand les prix sont trop élevés.

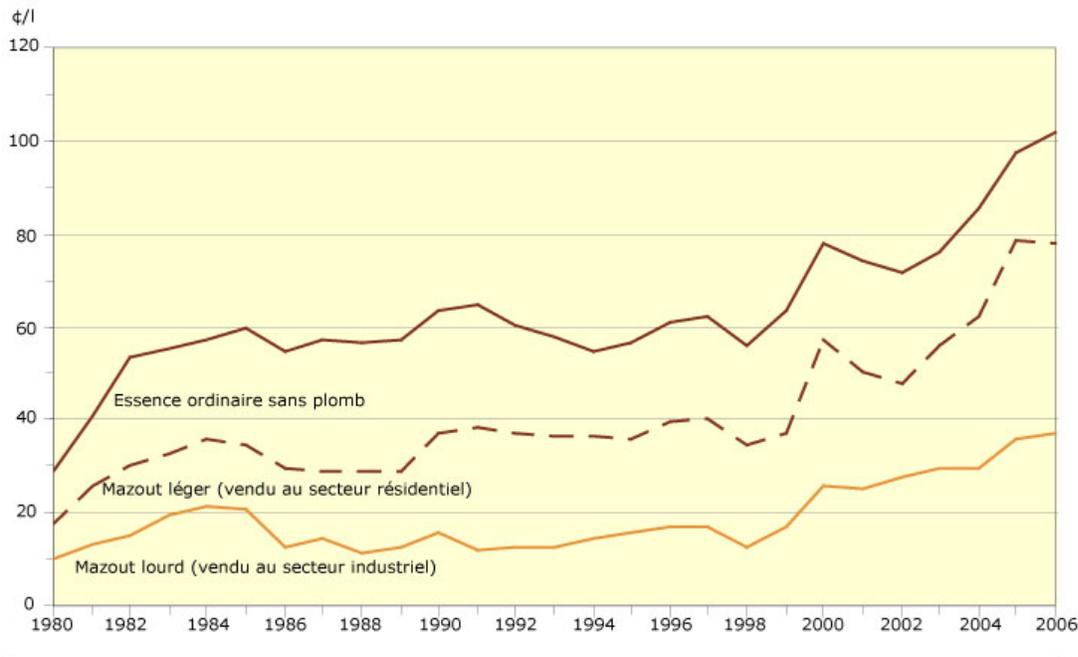
Cette croissance continue s'expliquerait par le fait que si des pays tentent de réduire leur consommation de pétrole en diminuant leurs émissions de GES, d'autres continuent d'en consommer à un rythme rapide. Ce sont maintenant les pays émergents qui déterminent la demande et non plus l'Europe et les États-Unis, soutient encore Jeff Rubin.

D'ici 5 ans, il est à prévoir que la majorité des véhicules rouleront en Inde et en Chine et surpasseront la consommation des pays de l'OCDE. Le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine ont connu des croissances de ventes d'automobiles de 10 % à 20 % par an au cours des dernières années.

Actuellement, les pays producteurs encouragent la consommation domestique du pétrole tout en le subventionnant, ce qui contribue à diminuer son exportation, en maintenant les prix élevés tout en accentuant la rareté de cette ressource. La hausse du prix du pétrole a donc incité les pays qui sont dépendants des pays exportateurs à substituer la production d'éthanol au pétrole conventionnel.

Tableau 4 : Hausse des prix du pétrole de 1980-2006

Prix¹ des produits pétroliers, Montréal, 1980-2006



1. Y compris les taxes lorsqu'elles s'appliquent.

Sources : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, Régie de l'énergie du Québec et Bloomberg (entreprise de diffusion d'information financière).

Source : Institut de la statistique du Québec

23. NOTION DE SUBSTITUTION DES RESSOURCES NATURELLES

Nous tenons à introduire ce commentaire sur la notion de substitution, car elle très utilisée, autant par le gouvernement que par certains groupes environnementaux, comme solution magique pour réduire l'intensité énergétique et les impacts environnementaux.

Dans l'optique d'atteindre la stabilisation des émissions de gaz à effet de serre recommandée par le Groupe intergouvernemental sur les changements climatiques (GIEC), des chercheurs de l'Université McGill ont défini les limites de la substitution de technologies moins polluantes à celles productrices de GES :

« À cet égard, les coûts estimés pour la stabilisation des GES sont dérivés des modèles économiques néo-classiques qui mettent l'emphase sur la notion de substitutionnalité – substitution entre des facteurs de production et substitution entre énergies fossiles et sources d'énergies sans carbone. S'il y a des limites au taux de déclin de l'intensité

énergétique, alors il est à prévoir qu'il y a aussi des limites à la substitution interfacteurs, au moins là où le facteur énergie est concerné. S'il y a des limites à l'approvisionnement en énergie libre de carbone, alors il peut y avoir des limites du niveau de déclin de l'intensité de carbone de l'énergie. Ensemble, ces deux limitations – ou contraintes- pourraient imposer des limites au niveau de la croissance du produit national brut, si l'on considère qu'il y aura poursuite de l'adhésion à des cibles visant la stabilisation [de GES].³⁵ »

Enfin, la substitution de mode de productions technologiques ou de ressources énergétiques, se fait dans le cadre d'une économie basée sur la croissance et à cet égard ce que Green et Lightfoot soulèvent est fort important. Leur recherche démontre que la stabilisation des GES aura un coût considérable et qu'une partie du produit national brut devra y être consacrée, car il s'agira de combler un écart énergétique considérable dans un court délai.

Le cadre analytique de l'économie traditionnelle s'avère fort limitée pour comprendre la crise énergétique actuelle et ses implications globales. Les économistes tout comme nos gouvernants ne conçoivent pas que les écosystèmes puissent imposer leurs limites propres à la croissance économique. Aussi, l'épuisement des ressources naturelles telles que le pétrole remet en question les fondements même de l'économie actuelle et de la croissance basée sur l'utilisation massive de l'automobile en milieu urbain.

Pour éviter de prendre en compte les limites biophysiques de la planète et les impacts environnementaux de la croissance économique, le gouvernement s'appuie sur la notion de substitution de la ressource pétrolière par de nouvelles technologies comme les automobiles hybrides ou électrique.

³⁵ Chris Green, H.D. Lightfoot. «How Robust are IPCC Estimates of the GDP Costs of Climate Stabilization? » 18 juin 2002 . «A related concern is that the stabilization cost estimates are derived from neoclassical economic models that put a premium on substitutabilities – substitutability between factors of production and substitutability between fossil and carbon-free energy sources. If there are limits to the rate of decline in energy intensity, then there may be limits to interfactor substitutability, at least where the energy factor is concerned.If there are limits to carbon-free energy supplies, then there may be limits to the rate of decline in the carbon intensity of energy. Together, these two limitations – or constraints - could impose limits on the rate of growth of GDP, assuming there is continued adherence to climate stabilization targets.»³⁵. Traduction libre.

RECOMMANDATIONS

- Que le MTQ et le MAMR évaluent concrètement quelle sera l'approvisionnement en pétrole pour le Québec dans la prochaine décennie avant d'entreprendre la reconstruction du complexe Turcot et l'autoroute Notre-Dame.
- Que le MTQ évalue les impacts de son projet du point de vue de l'augmentation des GES.
- Que le MTQ intègre dans ses équipes de projets des experts sur le réchauffement climatique et que ceux-ci aient le pouvoir de faire des recommandations au ministère avant de réaliser des projets autoroutiers.
- Que le MTQ et le MAMR invite leurs partenaires à soumettre des scénarios alternatifs afin **d'innover sur le plan technologique** en développant de nouveaux modes de transports électrifiés.

LE COMPLEXE TURCOT ET LE PARC AUTOMOBILE DU QUÉBEC

24. LA TECHNOLOGIE SALVATRICE OU LE MYTHE DE L'AUTOMOBILE «VERTE»

Les projets autoroutiers tels que le complexe Turcot et la ceinture autoroutière que le MTQ désire construire DANS MONTRÉAL reposent sur l'approvisionnement de pétrole à long terme. Selon les vœux du MTQ, les automobiles qui rouleront en 2016 sur l'A-25, l'autoroute Notre-Dame et l'échangeur Turcot seront des hybrides out des autos électriques.

Étant donné l'écart technologique nécessaire pour remplacer tout le parc automobile québécois, soit 5 millions de voitures à essence, comment espérer que ces autos auront disparu de la route en 2016 ? Parmi ces 5 millions d'automobiles sur le territoire québécois, il faut ajouter les autos usagées provenant du «dumping» des autres provinces canadiennes.

*« Il y a actuellement près de **500 000 vieux véhicules de 1995 et plus vieux** qui sillonnent les routes du Québec. Ils représentent environ 10 % du parc automobile québécois, **mais sont responsables de plus de la moitié de la pollution**; c'est pourquoi le programme « Faites de l'air! » se concentre sur ces véhicules âgés.»³⁶*

L'objectif du gouvernement canadien est de retirer d'ici 2011, sur une base volontaire, moins de 10 % seulement de l'ensemble des véhicules usagés de la route au Canada, soit 50,000 automobiles par année. Cette mesure gouvernementale est révélatrice du peu d'importance accordée aux nuisances environnementales, sociales et économiques causées par ces véhicules fort polluants et bruyants.

Malgré le programme *Faites de l'air*, basé sur l'adhésion volontaire, le Québec a connu depuis 1981 jusqu'à 2006 une [hausse de l'achat de véhicules usagés de 5 %](#). Les camions et minifourgonnettes et autre SUV ont connu également pour la même période une augmentation de 10 % au Québec.

25. UNE HYBRIDE AU SABLE BITUMINEUX OU À L'ÉTHANOL ?

Mais revenons aux automobiles « écoénergétiques » comme aiment les appeler GM et Chrysler dans leur publicité. Quel sera le carburant utilisé pour faire fonctionner les fameuses hybrides dans un contexte de rareté du pétrole ? Ces automobiles dites «vertes» fonctionneront-elles avec du carburant parmi les plus polluants et émetteur de GES ?

³⁶ AQLPA. André Bélisle. « Dans l'ensemble du pays, l'objectif est de recycler 50 000 véhicules datant de 1995 ou plus anciens, et ce, chaque année jusqu'au 31 mars 2011. L'objectif québécois est de retirer 20 000 véhicules de la route d'ici la fin du programme.» Site Internet : http://www.aqlpa.com/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=49&limit=1&limitstart=2

Quelles seront les répercussions en terme d'équité sociale pour l'ensemble de la population du Québec, puisque ces nouveaux véhicules hybrides sont plus dispendieux.

De plus, une auto hybride (comme la Insight) fonctionne actuellement à 10 % ou 20 % en mode électrique, et sa consommation d'essence n'est pas tellement moindre qu'une auto conventionnelle. Pour que sa performance soit optimale, le conducteur doit adopter une «conduite écologique». Le moteur à essence prend le relais du moteur électrique dès que la vitesse augmente de 30 km/h à 70 km/h. Ce qui fait dire que l'hybride est plus économique en ville (!) . On estime aussi que pour une auto hybride, à partir de 100 km/h, chaque augmentation de 1 km/h exige au moins 1 % d'essence de plus.³⁷

Sur les voies autoroutières du complexe Turcot, ces voitures produiront donc autant de GES que des autos conventionnelles, ce qui démontre que le principal argument du MTQ est erroné et même farfelu. Monsieur Trudeau, représentant du projet au MTQ, a affirmé à l'assemblée de consultation en avril 2009 qui précédait le BAPE que la voie réservée pour les autobus accueillerait aussi les autres véhicules privés. Il a mentionné que considérant que le débit des automobiles sur une autoroute est de 2 000 autos à l'heure et qu'il va de soi qu'il n'y aura pas 2 000 autobus à l'heure sur Turcot, cette voie réservée bidirectionnelle sur

St-Jacques sera donc «réservée» aussi aux automobiles. Conçue de cette façon par le MTQ, la voie réservée pour le transport en commun servira à augmenter la capacité de l'offre de transport pour les automobilistes.

Il est déjà possible d'entrevoir que cette disproportion en terme d'allocation des ressources publiques consacrées à l'automobile par rapport à l'investissement dans les transports en commun se fera au détriment des personnes les plus pauvres et de l'environnement.

« Si on fait le tour des véhicules électriques proposés présentement par la grande et la petite entreprise, on découvre que la plupart de ceux-ci utilisent toujours des batteries de plomb, offrant une autonomie d'une centaine de kilomètres à des vitesses limitées à un maximum de 50 km/h et un temps de recharge entre 8 et 12 heures. Ces performances modestes coûtent cher, pourtant, et il faudra que l'essence atteigne au moins 1,50 \$ le litre pour que ces véhicules soient moins chers à l'utilisation qu'une sous-compacte classique.»³⁸

³⁷ Éric Lefrançois, *L'hybride n'a pas la réponse à tout*, La Presse, 1^{er} juin 2009.

³⁸ Normand Mousseau, *L'avenir du Québec passe par l'indépendance énergétique*, éditions Mutlimondes, Montréal, 2009, 166 p., p. 71.

RECOMMANDATIONS

- Que le MTQ présente concrètement au gouvernement une analyse sérieuse et documentée sur le parc automobile anticipé en 2016.
- Que dans cette analyse prospective, le MTQ tienne compte du fait que le Québec risque de devenir le lieu de «dumping» d'autos usagés provenant des États-Unis avec la mise en place des nouvelles normes californiennes, compte tenu que le Québec n'a pas de programme de vérification des automobiles obligatoire comme dans les autres provinces et les États américains.
- Que cette analyse soit utilisée dans l'évaluation des GES sur le territoire de Montréal.
- Que le scénario du MTQ présenté au BAPE sur l'anticipation du transfert modal vers le transport en commun soit revu en fonction de l'augmentation probable de l'utilisation de l'automobile.
- Que la définition du transport en commun propre au MTQ soit revu en fonction d'une véritable définition du transport en commun dans l'estimation du transfert modal vers le transport collectif sur le complexe Turcot : les taxis, le covoiturage et les autobus conventionnels étant pour le MTQ des moyens de transport en commun.
- Que le MTQ reconnaisse que le transport en commun nécessite des infrastructures propres et des véhicules pouvant déplacer un plus grand nombre de personnes qu'une automobile (!)
- Que les orientations du **Plan d'action de développement durable 2007-2011** de la STM soient inscrites dans le projet du complexe Turcot du MTQ soit :
 1. Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie.
 2. Appliquer des mesures d'accessibilité universelle.
 3. Contribuer à la vitalité économique aux niveaux local, régional et provincial.
 4. Influencer le développement urbain pour mieux y intégrer le transport collectif.

LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE : LE TEMPS PRESSE

Dans la présentation du projet du Complexe Turcot et dans l'étude d'impact de la firme Dessau, on ne retrouve aucune préoccupation sur les impacts reliés au réchauffement climatique.

Sur la planète «Béton» il n'y a pas de GES, pas d'ouragans, pas de sécheresse, pas de vent violent, pas de pluies torrentielles. Pourtant il y a à peine un an, à l'été 2008, un camion de marchandises de plusieurs tonnes a été renversé par une mini- tornade sur le pont Champlain.

En 2007, le rapport du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) déterminait que les émissions de GES ne devaient pas dépasser 450 parties par million (ppm) mondialement pour éviter des changements irréversibles et incontrôlables du climat. En 2008, le scientifique James Hansen du Goddard Institute de la Nasa³⁹ soutenu par 9 autres scientifiques, démontre que pour éviter un emballement du climat, l'objectif de réduction de GES doit être fixé à 325 ppm et se réaliser dans la prochaine décennie. Mondialement, nous avons déjà atteint 388 ppm et pour réaliser cet objectif d'ici 2020, il faudrait cesser l'extraction et la production de sables bitumineux dès maintenant, bannir tout projet de centrale au charbon et mettre en place le plus rapidement possible des technologies pour séquestrer le carbone. Hansen insiste aussi sur l'importance d'établir un prix pour l'émission de carbone dans l'atmosphère :

« La croissance continue des émissions de GES, si elle se poursuit pendant seulement une décennie, éliminera pratiquement la possibilité d'un retour à court terme de la composition atmosphérique sous le niveau du point de basculement avec des effets catastrophiques (...) Le prix du carbone devrait éliminer l'usage des énergies fossiles non conventionnelles, à moins que le CO₂ puisse être séquestré. Un système de compensation pour l'amélioration des pratiques en foresterie et en agriculture pour séquestrer le carbone pourrait être mis en place pour éliminer le dépassement de CO₂. En ajoutant des politiques coordonnées pour réduire les GES autres que le CO₂, il nous apparaît encore réalisable d'éviter un changement climatique catastrophique (...) »⁴⁰

³⁹ James Hansen et al. « Target atmospheric CO₂. Where should humanity aim ? », The Open Atmospheric Science Journal, 2008, 2, 2 17-231, <http://www.columbia.edu/~jeh1/2008/...>,

⁴⁰ Soulignement ajouté. P.236

En 2008 chaque Canadien générait cinq tonnes de GES. Collectivement, cela représente 25 % de toutes les émissions au Canada. **Près de 73 % de nos émissions proviennent des hydrocarbures provenant des transports.**⁴¹

RECOMMANDATIONS

- Que le gouvernement établisse une politique énergétique par rapport au transport des personnes et des marchandises avant de mettre de l'avant des projets autoroutiers en milieux urbains qui auront une durée de plus de 50 ans.
- Que la source d'énergie disponible au Québec provenant de l'hydroélectricité soit utilisée pour électrifier les moyens de transports collectifs comme les trolleybus, les tramways, les trains légers sur rail.
- Que le gouvernement du Québec vise la souveraineté énergétique, en matière de transport dans le cadre de la Loi sur le développement durable, plutôt que de maintenir les Québécois dans une dépendance à la ressource pétrolière, et ce, pour toutes les activités de mobilité sur son territoire.

⁴¹ Table ronde sur l'économie et l'environnement, 2009. Site Internet : <http://www.nrtee-trnee.com/fra/publications/batiments-commerciaux/batiments-commerciaux.php>

LE TRANSPORT EN COMMUN

26. POUR UNE ÉCONOMIE DU TRANSPORT DURABLE : UNE APPROCHE MULTIDISCIPLINAIRE AXÉE SUR LA CONCERTATION ET L'INNOVATION

« Hippocrate et Pline conseill aient de beaucoup marcher, la marche renouvelant notre perception du monde. »⁴²

Sans contredit, le transport en commun est la voie qui s'offre au Québec pour mettre fin à sa dépendance à la ressource pétrolière, mettre fin à son déficit commercial et participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Récemment, les sociétés de transport en commun de Gatineau et de Montréal ont révélé les résultats de mise à l'essai d'autobus hybrides appelés des [biobus](#). Ces nouveaux véhicules permettraient de réduire les gaz à effet de serre de 30 à 45 % sur une année⁴³. La réduction de consommation d'essence s'apparente à des automobiles hybride à motorisation parallèle (comme la Hynsigh de Honda) soit une réduction de 30 à 35 %. La STM a obtenu une réduction de la consommation d'essence de 45 % sur une base annuelle en installant une ventilation électrique aux systèmes hybrides. Les autobus hybrides coûte 200, 000 \$ de plus qu'une autobus avec un moteur conventionnel dont le prix est d'environ 500, 000 \$ chacune. Cependant, un autobus à une durée de vie utile de 16 ans. La STM compte rembourser le coût de cette innovation dans un délai de 9 ans à l'aide des économies de carburant.

« La contribution de cette motorisation hybride à l'environnement permet une réduction des émissions de GES qui, au taux de réduction de 30 % attribuable au mode hybride, équivaut pour chaque autobus aux émissions de sept voitures pendant un an. Si l'ensemble des 1300 autobus en service aux heures de pointe étaient des hybrides, cela équivaldrait à retirer de la circulation près de 10 000 voitures et entre 12 000 et 13 000 automobiles, avec l'ajout d'une meilleure ventilation. »⁴⁴

Nous présentons ici une autre vision d'un système économique du transport durable qui a donné lieu à des projets de transports collectifs en France, dont les tramways. **Ces projets s'insèrent dans une approche multidisciplinaire, en concertation avec le gouvernement, les villes et les quartiers touchés par ces projets.**

⁴² Michel Jourdan, Jacques Vigne, *Marcher, méditer*, Albin Michel, édition Espaces libres, 1994, p.31

⁴³ Louis-Gilles Francoeur. *Le «Biobus» consomme 45% moins que l'autobus traditionnel*, Le Devoir, le 4 juin 2009, <http://www.ledevoir.com/2009/06/04/253329.html>

⁴⁴ Ibid.

En 2007, monsieur Jacques Stambouli a produit une analyse sur le système de transport en tant que système économique ayant des effets à plusieurs niveaux. Son analyse tente de cerner les impacts à la suite de l'implantation des nouveaux tramways dans trois régions de France:

« Ces effets sont recensés à partir de différentes études des agences d'urbanisme de Nantes, Grenoble et Strasbourg. Ils sont regroupés dans trois espaces géométriques : la ligne, le corridor, le périmètre. Il est possible ensuite d'organiser ces espaces en territoires concrets correspondant à la rue, aux quartiers accessibles à pied et à l'ensemble de la ville. Le projet de ville durable a alors pour ambition d'utiliser les effets potentiels du tramway moderne pour une reproduction conjointe dans l'espace urbain de la sphère économique, de la sphère sociale et de la biosphère. »⁴⁵

Dans cette approche, l'étude du transport en tant que système économique demande une approche multidisciplinaire faisant appel aux domaines de la géographie, de l'urbanisme, de la sociologie, de l'anthropologie, de l'écologie. La multiplicité de ces domaines nécessite une méthode pluridisciplinaire.

« Ce système économique de transport est englobé dans plusieurs environnements, imbriqués les uns dans les autres, suivant la théorie des trois sphères de René Passet (1996) : d'abord dans l'environnement économique général, car les transports servent essentiellement au fonctionnement de l'économie, puis dans l'environnement social, l'économie étant une activité sociale parmi d'autres ; et enfin dans l'environnement naturel qui sert de base pour l'ensemble des activités humaines.

Chacun de ces environnements constitue lui-même un système, englobé dans le système suivant : le système économique général est englobé dans le système social ; le système social est englobé dans la biosphère, qui, par définition, regroupe l'ensemble des écosystèmes. »⁴⁶

27. EFFICACITE ÉNERGETIQUE DES TRAMWAYS ÉLECTRIFIÉS

L'étude de Stambouli offre de nouveaux outils pour faire une analyse moins abstraite des espaces urbains et pour faire avoir une compréhension plus concrète des territoires de la ville.

Son champ d'étude a été «celui des villes françaises ayant implanté ou modernisé un réseau de tramways en site propre et qui ont commencé à en analyser les effets sur la durée : Nantes (1985), Grenoble (1987), l'agglomération parisienne entre Saint-Denis et Bobigny

⁴⁵ Jacques **Stambouli**, « Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, mis en ligne le 11 juin 2007, <http://developpementdurable.revues.org/index3579.html>,

⁴⁶ Idem. n. de paragraphe 16-18.

(1992), puis entre Issy-les-Moulineaux et La Défense (1997) et entre Bobigny et Noisy-le-Sec (2003), Saint-Etienne (1992), Lille (1994), Strasbourg (1994), Rouen (1994).» (paragraphe 5).

Cette première étude réalisée en France sur les effets produits par l'implantation de projets de tramways démontre la faible consommation énergétique du tramway par rapport à la consommation en énergie d'une automobile. Stambouli signale :

« (...) que la capacité d'un tramway moderne est deux à trois fois supérieure à celle d'un bus articulé (...) cette forte capacité justifie le coût élevé au kilomètre de l'investissement tramway par rapport à un site propre pour autobus articulé ou pour un trolleybus dont les capacités sont moindres.»

À l'augmentation du nombre de passagers et du nombre de passage à l'heure, s'ajoute la régularité du service qui est équivalente à celle d'un métro ou d'un train, en France. Utilisant un système informatique de gestion des feux de circulation aux croisements avec les autos, les vélos et piétons, le tramway structure tous les déplacements, et ce, de manière silencieuse.

Toujours selon cette analyse **« Le tramway et le bus sont dix fois plus économes en énergie que l'automobile individuelle.** Le tramway est plus économe que le bus, s'il est suffisamment occupé. De plus, il fonctionne avec une source d'énergie (électricité) dont la production peut être organisée de façon renouvelable à l'échelle nationale (...). » (15)

Pour ce qui est de la pollution occasionnée par ces différents modes de transport il ressort que :

« La quantité totale de polluants émis par le SLR (transport léger sur rail) s'élève à 0,5 grammes par passager par mille comparativement à 4,79 grammes pour l'autobus et 19,21 pour l'automobile ». (16)

La consommation énergétique d'une automobile est donc de 4 à 5 fois supérieure au train léger sur rail.

« Quant à la consommation énergétique, le SLR apparaît plus performant que l'autobus et l'automobile. Sa consommation énergétique, mesurée pour une population de 220,00 personnes ne s'élève qu'à 4 MKWH (millions de kilowatts par heure par année), comparativement à 7,7 pour l'autobus et 21,5 pour l'automobile.»

Le transport intermodal des marchandises est un autre exemple de mode de déplacement à efficacité énergétique. Si on considère les données de Stambouli, le transport par locomotive hybride (diesel et électricité) est douze fois moins énergivore que le camionnage.

RECOMMANDATIONS

- La nécessité de mettre en place un moratoire sur les projets autoroutiers : l'A-25, l'autoroute Notre-Dame et l'échangeur Turcot.
- Que le projet de l'échangeur Turcot et ses impacts soient analysés globalement par rapport aux autres projets conjoints de l'autoroute Notre-Dame et de l'A-25, ainsi que le calcul de leurs effets cumulatifs de GES pour la région métropolitaine et les répercussions sur la santé publique.
- Que le gouvernement élabore une politique des transports privilégiant la construction d'infrastructures de transport en commun pour la région métropolitaine de Montréal et les couronnes.
- Que les *Orientations gouvernementales de 1994-1995* et le *Cadre d'aménagement du territoire 2001-2021* soient appliqués par le MTQ et le gouvernement.
- Que la mise à niveau du boulevard Notre-Dame et de l'échangeur Turcot soit l'occasion d'implanter de nouveaux réseaux de transport collectifs dans ces voies routières plutôt que d'élargir les infrastructures existantes visant à augmenter le nombre d'automobiles en milieux urbains.
- Que la reconstruction de l'échangeur Turcot soit conçue de manière à ne pas augmenter les voies pour la circulation automobile et que sa structure soit maintenue en hauteur sur pilotis et non pas sur remblai.
- Que le gouvernement mette en place un nouveau partage des pouvoirs entre le MTQ, l'AMT et la STM afin que les scénarios du MTQ ne soient pas privilégiés au détriment du transport en commun.
- Que l'AMT et la STM bénéficient de ressources humaines, financières et matérielles pouvant leur permettre de réaliser leurs projets de transport en commun.
- Que le MTQ soit muni de ressources suffisantes pour mettre ses bases de données à jour concernant 1) le réchauffement climatique, 2) le camionnage, 3) les impacts des projets autoroutiers sur la santé publique
- .

CONCLUSION

Dans l'élaboration de son projet de reconstruction du complexe Turcot, le MTQ a non seulement fait preuve d'un manque flagrant d'innovation et de concertation, mais il a surtout fait preuve d'irresponsabilité, d'incompétence et de négligence. Le mandat du MTQ consiste à mettre à niveau et reconstruire les infrastructures routières du Québec et de Montréal, mais sa mission s'est élargie ces dernières années afin de concevoir de nouveaux modes de déplacement et de mobilité urbaine avec le support de l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal. Malgré l'expertise de ces deux organismes publics, le MTQ continue de fonctionner en vase clos en privilégiant le mode de déplacement en automobile qui favorise l'étalement urbain au détriment du développement durable pour Montréal.

Alors que le secteur du transport est à l'origine de la majorité des émissions de GES au Québec, le MTQ conçoit encore ses projets, en 2009, comme si les changements climatiques ne sont pas réels et d'une grande importance à tout point de vue pour le Québec. Il propose encore les mêmes avenues depuis 40 ans, en terme de mobilité, pour soi-disant réduire la congestion routière. Les sommes colossales qui seront investies dans l'autoroute 25, l'autoroute Notre-Dame et le complexe Turcot deviendront un véritable obstacle pour développer le transport en commun dans la région métropolitaine, pour le demi-siècle à venir. Est-ce que nous devons vivre un événement comme «katrina» pour modifier nos modes de transports au Québec, ou serons-nous assez sages pour faire le virage qu'exige la Loi sur le développement durable? Le MTQ semble évoluer dans un monde complètement déconnecté des réalités environnementales de ce monde. Nous nous demandons aussi, si de tels projets néfastes pour les quartiers urbains et qui vont à l'encontre de la logique même, ne sont pas l'objet d'une commande politique purement électoraliste du gouvernement actuel. Compte tenu du fait que la population des 2^e et 3^e couronnes constituent un électorat important vivant dans les banlieues et dépendant de l'automobile. Le MTQ contribue à polariser les besoins de la population québécoise selon deux modes de vies qui s'affrontent et s'opposent plutôt que de développer des modes de transport conjoints qui se complètent pour les résidents des villes et des banlieues du Québec.

Pour toute ces raisons, le MTQ doit revoir le projet de complexe Turcot présenté au BAPE afin d'inclure dès le départ une offre de transport en commun efficace et confortable, comme un train léger sur rail, ou encore un tramway. Une exigence capitale et incontournable pour réaliser un transfert modal majeur en terme de déplacement quotidien et réduire l'utilisation de l'automobile dans la région de Montréal. À cette fin, il devra mettre sur pied un mécanisme formel basé sur la concertation avec ses partenaires, l'AMT et la STM, dans une perspective de planification à long terme, première exigence pour respecter les principes de la Loi sur le développement durable.

Conséquemment, le parti Vert du Québec rejette le projet actuel du MTQ et recommande au président et aux commissaires de la commission du BAPE que le MTQ revoit l'ensemble de son projet à la lumière des recommandations que nous lui soumettons dans ce mémoire.

Annexes

**Annexe 1 -
Orientations du gouvernement en matière d'aménagement 1994-1995**

- Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens.
- Orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement.
- Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine.
- Maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé.
- Améliorer les conditions de l'habitat et les adapter au contexte socioéconomique.
- Protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et éléments du milieu naturel en milieu urbanisé.
- Contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être publics ainsi qu'à la protection de l'environnement par une meilleure harmonisation des usages.
- Optimiser, par la planification des espaces industriels et commerciaux, les retombées des investissements publics et privés consentis.
- Arrimer aux objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement la planification des infrastructures et des équipements à caractère public et assurer leur viabilité.
- Développer une approche de gestion globale visant l'utilisation polyvalente du patrimoine foncier québécois, l'harmonisation des divers usages et la concertation des différents partenaires.
- Favoriser la mise en valeur des lots publics intramunicipaux au profit du développement régional.
- Assurer la pérennité et la mise en valeur du territoire et des activités agricoles en tenant compte des particularités et de la diversité des milieux.
- Contribuer au développement du secteur minier en favorisant la protection et la mise en valeur des ressources minérales par une meilleure planification territoriale.
- Assurer la pérennité et la mise en valeur des ressources forestières en tenant compte de la diversité des milieux.
- Privilégier la mise en valeur et l'utilisation efficace et rentable de toutes les ressources énergétiques et en maximiser les retombées économiques en région.
- Assurer la protection du patrimoine naturel ainsi que le maintien des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats.
- Améliorer la contribution du réseau des parcs québécois à la protection des milieux naturels et à la satisfaction des besoins de la population en espaces récréatifs.
- Améliorer l'accessibilité à de nouveaux espaces naturels protégés et favoriser leur mise en valeur pour des fins récréo-touristiques dans un contexte de polyvalence.
- Consolider et adapter les affectations territoriales fauniques de concert avec les intervenants locaux afin d'améliorer leur apport au développement socioéconomique régional.
- Favoriser le développement de la villégiature sur les terres publiques à des fins récréatives et économiques.
- Assurer la contribution du secteur touristique au développement des régions par une mise en valeur accrue des attraits et des activités axée sur la consolidation des produits touristiques prioritaires.
- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socio-économique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport.
- Renforcer les structures municipales afin d'assurer au niveau local une meilleure répartition des revenus et des coûts et de permettre une meilleure utilisation des ressources des municipalités et de l'État.

Annexe 2
Orientations contenues dans le Cadre d'aménagement
et orientations gouvernementales
Région métropolitaine de Montréal 2001-2021

Annexe 4 – Orientations contenues dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*

- Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc.
- Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs [...] en périphérie de la région métropolitaine.
- Favoriser et soutenir une urbanisation visant la diversité des types de logements et des services collectifs dans une optique de mixité sociale.
- Réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de l'habitat, des équipements et des services collectifs ainsi que du patrimoine urbain et architectural en accordant la priorité au centre de l'agglomération.
- Soutenir le développement international de la région métropolitaine de Montréal en contribuant, en priorité, au renforcement des six pôles économiques majeurs où se concentrent les activités internationales [...].
- Susciter et soutenir une forme urbaine visant :
 - En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile ;
 - En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises ;
 - En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.
- Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement.
- Protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux du territoire [...].
- Contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques de sinistre naturel et anthropique dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.
- Assurer l'intégration de plans d'aménagement d'agglomération dans les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CMM pour chacune des agglomérations urbaines de recensement : Lachute, Saint-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield. Protéger et mettre en valeur le caractère champêtre et patrimonial des villages du territoire et consolider l'économie et la zone agricole. Contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie des agglomérations urbaines et villageoises.

Annexe 3
Augmentation des SUV et des automobiles d'occasion
de 1981-2006 au Québec

Annexe 4
Station de pompage de sables bitumineux au Québec

La Presse, Le 4 septembre 2008

Le pétrole de l'Alberta au Québec

Le pétrole des sables bitumineux de l'ouest canadien sera transporté jusqu'au Québec en grande quantité. Une première dans la province.

Publié par :

Geneviève Allard

L'entreprise Enbridge veut modifier ses installations pour que les Québécois aient accès au pétrole albertain, réputé extrêmement polluant. Enbridge présentera en novembre à l'Office national de l'énergie un projet pour renverser dans deux ans le flot d'un pipeline qui relie Sarnia en Ontario, à Montréal.

Les écologistes demandent au Québécois et au gouvernement d'opposer la modification de ce pipeline jusqu'aux raffineries de l'est de Montréal et qui annulerait tous les efforts québécois en environnement.

Présentement, le pétrole qu'importe le Québec vient essentiellement d'Algérie et de la mer du Nord et est trois fois moins polluant que celui qui est extrait des sables bitumineux d'Alberta.

Les gisements canadiens sont une réserve de pétrole parmi les plus importantes après l'Arabie Saoudite, mais n'est accessible qu'avec des investissements massifs et amène notamment la destruction de la forêt boréale, une grande consommation d'eau et de gaz naturel en plus de rejeter des émissions polluantes.

Le projet d'Enbridge, coûtant environ 100 millions\$ amènerait donc le pétrole brut de Fort McMurray à Sarnia et ensuite à Montréal. Une certaine quantité de pétrole irait jusqu'aux États-Unis.

Enbridge tiendra sept journées portes ouvertes pour les communautés qui seront traversées par ce pipeline. Une de ces rencontres est prévue à Lachenaie, le 24 septembre. Le pipeline pourrait transporter 240 000 barils de pétrole brut chaque jour et répondra aux demandes des États-Unis et des usines montréalaises de Shell, d'Esso et de Petro-Canada.

Ce projet, évalué à 346 millions\$ est une étape de transition en attendant le lancement du Texas Access, qui transportera du pétrole de l'Alberta jusqu'au Texas en **2014**, au coût d'environ 2,6 milliards\$.

Annexe 5
Le «Biobus» consomme 45 % moins que l'autobus traditionnel

LE «BIOBUS» CONSOMME 45 % MOINS QUE L'AUTOBUS TRADITIONNEL

Louis-Gilles Francoeur

Le Devoir, 4 juin 2009

La STM et la STO font un bilan positif de leur expérience

Les transports en commun utilisent aussi du pétrole et émettent des gaz à effet de serre. Les recherches menées pour réduire leur empreinte écologique sur la ville s'intensifient dans le monde, et Montréal a décidé d'y participer activement. Après un an d'essai à Gatineau et à Montréal, les deux sociétés de transports métropolitaines ont mesuré des réductions de 30 à 45 % sur un an de la consommation de leurs « Biobus » équipés en mode hybride. La Société de transport de Montréal (STM) et son homologue de l'Outaouais, la STO, dressaient hier le bilan d'un an d'essais d'autobus hybrides, dont on a comparé le rendement avec des autobus équivalents à moteur thermique de type diesel. En tout, plus de 20 milliards de données ont été accumulées en vue de fournir cet impressionnant bilan, et ces données vont servir à suivre désormais une expérience similaire à Vancouver avec... de plus petits moteurs. Les essais ont même débouché sur des découvertes qui vont permettre, pour un coût modique, de réduire de 31 % la consommation des autobus à moteur thermique. Essentiellement, les responsables des essais ont découvert à Montréal qu'on obtenait une réduction de 16 % de la consommation de carburant en faisant refroidir le radiateur des autobus par des ventilateurs électriques plutôt que par le moteur, et que la réduction de la consommation atteignait 31 % en ajoutant un ordinateur de gestion pour optimiser les changements de vitesse dans la transmission. C'est d'autant plus surprenant que cette réduction (sur des moteurs traditionnels) est aussi importante que celle de 30 à 35 % obtenue par une motorisation hybride dite en parallèle. Dans ce système hybride, des moteurs électriques assistent la traction de l'autobus en intervenant sur la propulsion directement dans la transmission Allison. Les batteries, qui pèsent près de 400 kilos, ont été installées sur le toit de l'autobus, dont il a fallu renforcer les parois. Elles se rechargeaient avec le freinage en récupérant l'énergie cinétique de la masse en mouvement. Quand les spécialistes de la STM ont ajouté la ventilation électrique aux systèmes hybrides, la réduction de la consommation totale de carburant a atteint 45 % sur une base annuelle. Il faut, ont confirmé les porte-parole de Novabus, environ neuf ans d'économies de carburant pour récupérer les 200 000 \$ qu'on doit ajouter à l'achat d'un autobus de 400 000 \$. Mais comme cet autobus durera en moyenne 16 ans, la STM économisera beaucoup dans les sept ou huit dernières années de la vie utile d'un autobus, une vie utile qui pourrait d'ailleurs s'allonger du fait que le moteur thermique a de fortes chances de s'user moins vite si l'essentiel des efforts d'accélération est désormais assumé par les moteurs électriques du système hybride.

Émissions de GES

Une enquête menée auprès des usagers a démontré que les conducteurs et les usagers ont adoré ces véhicules plus silencieux et plus doux parce qu'il n'y a plus de changement de vitesse avec les à-coups inévitables qui les accompagnent. L'expérience de la STM a permis de constater ce que les propriétaires de voitures hybrides savent déjà, c'est-à-dire que le mode hybride donne toute sa mesure dans le jeu des accélérations et décélérations urbaines, et non pas sur les trajets en continu, à plus haute vitesse, où leur performance se démarque moins de celle des moteurs traditionnels. La STM a aussi constaté que les batteries sont moins performantes par grand froid, ce qui peut par contre se corriger par des mesures actuellement à l'étude. La STM va-t-elle désormais commander des hybrides plutôt que des véhicules conventionnels? Personne n'osait hier le dire, mais on sentait que les gestionnaires de la flotte comme les techniciens le souhaitent autant que le public.