

Depuis la Conférence de Copenhague en décembre 2009, la lutte contre les changements climatiques bat de l'aile au plan international. Néanmoins, certains pays ou administrations régionales n'ont pas abandonné leurs efforts. Le Québec est de ceux-là. Il y a plusieurs moyens à la disposition du Québec pour lutter efficacement pour le climat. Parmi eux, la refonte de la fiscalité municipale et la révision de la Loi québécoise sur l'aménagement du territoire, la bonification de l'offre de transport en commun et finalement, l'électrification des transports, me semblent prioritaires. Pourquoi? Car au Québec, ce sont les transports routiers qui sont responsables en grande partie de nos émissions de gaz à effet de serre (GES).

En effet, entre 1990 et 2008, le Québec dans son ensemble a réussi à réduire ses émissions de GES de 1,2 %<sup>1</sup>. Plusieurs secteurs d'activités y ont contribué : la performance des secteurs industriel (- 19,1 %) et résidentiel (- 35,5 %) sont à souligner. Par contre, le secteur des transports routiers a vu ses émissions augmenter de façon inquiétante (+32,9 % entre 1990 et 2008), et est aujourd'hui le plus grand responsable des émissions globales de la province (28 millions de tonnes de GES en 2008).

Cette croissance fulgurante des émissions liées aux transports routiers compromet donc l'objectif que le Québec s'est donné en matière de réduction des émissions de GES: -6 %, par rapport au niveau de 1990 d'ici 2012 (un objectif qui s'approche de celui de Kyoto). Les émissions du secteur des transports menacent aussi l'atteinte de l'objectif du Québec de réduire de -20 % (toujours sous les niveaux de 1990) d'ici 2020, la cible la plus ambitieuse en Amérique du Nord.

Quelques statistiques qui le confirment :

- En 2010, 5,9 millions de véhicules à essence ont été immatriculés par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), soit 700 000 véhicules de plus qu'en 2004.
- En 2008, le parc automobile québécois privé était responsable de presque 53% des émissions de GES du secteur des transports.
- Pour la période 1990-2008, les émissions de ce parc privé ont cru de 15,4%, alors que la population augmentait de 8,8 %.

Pourquoi de telles augmentations? Certes, le parc automobile augmente. Mais il est clair que la piètre performance de ce secteur est reliée au phénomène de l'étalement urbain, de plus en plus marqué au Québec. Entre 1971 et 2006, alors que la population des régions métropolitaines du Québec augmentait de 62 %, la superficie qu'elles occupent augmentait de 261 % (Communauté métropolitaine de Québec, 2006 et Statistique Canada, 2008b).

Pour freiner les émissions de GES du secteur du transport québécois, il faut s'attaquer à une de ses causes, l'étalement urbain. Et pour y arriver, il faut revoir la fiscalité municipale et la Loi sur l'aménagement. En parallèle, la bonification de l'offre de transport en commun et l'électrification des transports sont deux autres moyens pour mettre fin à un modèle de développement énergivore et ainsi réduire la dépendance du Québec au pétrole.

---

<sup>1</sup> MDDEP : INVENTAIRE QUÉBÉCOIS DES GAZ À EFFET DE SERRE EN 2008 ET LEUR ÉVOLUTION DEPUIS 1990).

À la fin mai 2011, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) rendait public son bilan des émissions mondiales de GES, qui démontrait qu'elles avaient augmenté de 5 % en 2010. À cette occasion, Faith Birol, économiste en chef de l'Agence, a déclaré au quotidien britannique *The Guardian* que : « il devient très difficile à ce niveau d'émissions de maintenir la hausse du climat à 2 °C. Disons que la possibilité d'y arriver s'amenuise de plus en plus. C'est ce que disent les chiffres ». Or, le seuil des 2 °C est considéré comme le niveau à ne pas dépasser si l'humanité veut éviter un « emballement climatique » et ses conséquences catastrophiques.

Malgré les constats inquiétants des scientifiques, la lutte pour le climat demeure difficile. Le refus des États-Unis de faire leur part démoralise, le Nord et le Sud ne s'entendent pas pour savoir qui doit faire le plus d'efforts, les pays riches ne font rien pour favoriser la justice climatique, les difficultés budgétaires sont sérieuses, certains pays comme le Canada font ouvertement du sabotage, la Chine continue de s'obstiner à ne pas vouloir soumettre son plan de match à la vérification internationale, etc. Tous ces facteurs et bien d'autres bloquent la situation.

Malgré tout, un bon nombre de pays et administrations régionales continuent de faire preuve de détermination et d'enregistrer les succès :

- La Suède, bien en selle pour atteindre son objectif de réduction d'émissions de 40 % sous les niveaux de 1990, à l'horizon 2020.
- C'est le même objectif que continue de poursuivre l'Allemagne malgré l'abandon récent de la filière nucléaire.
- La Grande-Bretagne maintient son objectif de -35 % en 2020.
- Les quinze pays européens signataires du protocole de Kyoto se dirigent vers une réduction de 14,2 %.
- Les projections de la Commission européenne prévoient une réduction de 19,4 % pour l'ensemble de l'Union Européenne.
- Le Québec, avec une performance plus modeste certes (-1,2 % pour l'année 2008), fait partie de ce peloton. Il pourrait faire beaucoup mieux en s'attaquant au secteur des transports routiers, particulièrement au transport privé des personnes.

## **Enjeu**

Le Québec ne pourra atteindre son objectif de réduction des GES de 20 % à l'horizon 2020 s'il ne parvient pas à stopper les émissions du secteur des transports routiers, en particulier celles du transport privé des personnes.

Pourquoi ? Pour deux raisons. D'abord, ce secteur pèse lourd dans le bilan québécois : le secteur des transports routiers représente plus du tiers (33,7 %) des émissions totales du Québec en 2008. Ensuite, les émissions ont crû de presque du tiers (32,9 %) pour la période 1990-2008, soit une progression de 6,89 millions de tonnes (Mt)! Le secteur des transports routiers vient annihiler à lui seul presque tous les gains enregistrés par les secteurs industriels (-5,83 Mt) et résidentiel (-2,34 Mt).

L'étalement urbain est considéré de plus en plus comme étant indissociablement lié à la progression vertigineuse des émissions en provenance du transport privé des personnes.

- Depuis 1971, nos communautés métropolitaines ont vu leur population totale augmenter de 64 %, et leur superficie d'un étourdissant 261 %.
- Entre 2 000 et 2009, le nombre de voitures sur nos routes est passé à plus de 4,2 millions, une augmentation de 24 %; au cours de cette même période, la population n'a crû que de 5,8 %.
- En raison de l'établissement de centaines de milliers de Québécois dans les couronnes des grandes villes, nos véhicules, en moyenne, avaient parcouru en 2007 une distance de 29 % supérieure au niveau de 1990.

Au Québec, pour lutter pour le climat, il faut stopper l'étalement urbain.

### Solutions

L'étalement urbain carbure essentiellement à la fiscalité municipale ainsi qu'aux politiques d'aménagement du territoire; ces deux domaines doivent être réformés en profondeur. Une offre bonifiée de transports en commun s'impose pour dissuader du « tout à la voiture solo ». Finalement, l'électrification des transports représente un potentiel intéressant de réduction de GES.

### **1- STOPPER L'ÉTALEMENT URBAIN**

Dans l'état actuel des choses, les revenus tirés de la taxe foncière constituent pratiquement la seule source de revenus des municipalités. La seule avenue qui s'offre à elles pour augmenter leurs recettes – disons pour construire un centre culturel ou un aréna – est de favoriser une expansion du territoire bâti. Compte tenu des modèles de développement encore prévalents, les autorités municipales n'ont guère d'alternative que de chercher à croître et à empiéter davantage sur les terrains consacrés à d'autres vocations que la construction résidentielle, commerciale, institutionnelle ou encore industrielle.

Pour freiner et, ultimement, mettre fin à l'étalement urbain, il faut briser ce fonctionnement désuet du développement du territoire. À titre d'exemple, si, à l'échelle de la province, un point de TVQ était dédié aux municipalités, cela représenterait presque 2 milliards \$ annuellement; autant de rentrées découplées de la taxe foncière. La Fédération québécoise des municipalités ainsi que l'Union des municipalités du Québec se sont dites prêtes à étudier cette avenue dans le cadre du renouvellement du pacte fiscal avec Québec.

Les objectifs nationaux en développement durable qui touchent de près l'aménagement du territoire ne peuvent être atteints que par une coordination nationale des décisions et des efforts du milieu municipal. La Colombie-Britannique nous fournit un exemple clair quant à la façon dont l'aménagement du territoire peut contribuer à la réduction des émissions. Le *Local Government Green Communities Statutes Amendment Act, 2008* exige que les gouvernements locaux établissent des cibles de réduction de GES accompagnées de politiques et d'actions dans leurs documents officiels de planification (Official Community Plans and Regional Growth Strategies).

## **2- BONIFIER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN**

En 2007, l'Association canadienne du transport urbain concluait que les transports en commun étaient sous-financés au Québec. Pour cette même année, le gouvernement provincial de Jean Charest aurait versé près de quatre fois moins que ce que le gouvernement de Colombie-Britannique octroie aux transports collectifs par habitant. Tant l'Ontario, avec 105 \$ par habitant, que l'Alberta, avec 60 \$ par habitant, devancent le Québec.

Plusieurs mesures de rattrapage ont été mises en place dont une taxe provinciale sur les produits pétroliers de 0,01 \$ le litre (et qui rapporte annuellement quelque 200 millions \$ dédiés au transport en commun); et une taxe de 0,015 \$ sur le litre d'essence autorisée par le dernier budget provincial. La Communauté métropolitaine de Montréal a décidé de s'en prévaloir; le produit de cette taxe, estimé à 57 millions \$, servira à éponger le déficit de la Société de transport de Montréal.

Toutefois, les ressources n'étant pas illimitées, le gouvernement du Québec devrait faire preuve de modération dans ses projets autoroutiers et consacrer davantage d'argent aux transports en commun.

## **3- ÉLECTRIFIER LES TRANSPORTS ROUTIERS**

Selon le ministre des Transports Sam Hamad, Québec donnera sous peu le feu vert à un vaste projet d'électrification des trains de banlieue. Annoncé en avril dernier, le plan d'action québécois sur le développement des véhicules électriques prévoit une enveloppe modeste de 166 millions de dollars sur cinq ans pour remplacer 25 % des ventes de véhicules traditionnels en 2020 par des véhicules électriques.

Quoi qu'il en soit, le Québec est certainement un des endroits les mieux dotés au monde pour faire la transition vers les véhicules électriques tout en réduisant substantiellement ses émissions. Grâce à l'hydroélectricité, la recharge des batteries de nos hybrides rechargeables ou autres véhicules électriques provoquera des émissions de CO<sub>2</sub> en sol québécois trente fois moindres que sur le territoire des États-Unis<sup>2</sup>.

### **Conclusion**

Le Québec ne peut guère laisser les transports routiers gruger les « gains climat » réalisés par les secteurs plus dynamiques tels le secteur industriel ou le secteur résidentiel. Ce qui est en jeu ici, ce sont carrément les engagements que le Québec a contractés par rapport à Kyoto ainsi que les objectifs de réduction des émissions de 20 % à l'horizon 2020.

Un autre enjeu, moins immédiat, mais non moins important, est celui du leadership du Québec en matière de lutte aux changements climatiques. Dans le contexte de « glacié climatique » qui prévaut à Ottawa et de la « grande déception » de Washington, on ne saurait sous-estimer l'importance de ce leadership des provinces ainsi que des États chez nos voisins du sud.

En termes d'aménagement du territoire, des nouvelles récentes laissent poindre quelques espoirs. Le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal a récemment adopté son plan d'aménagement et de développement. Celui-ci propose d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages vers des quartiers

---

<sup>2</sup> Source : Rouler sans pétrole, Pierre Langlois, éditions Multimonde

organisés autour du transport en commun métropolitain. Les quartiers visés par le plan seront situés à distance de marche d'un point important du réseau de transport collectif. Ils offriront des logements, des emplois et des commerces, conçus pour les piétons, mais n'excluant pas l'automobile. Selon les estimations, un tel plan permettrait de réduire les émissions de GES de 450 000 tonnes par année d'ici 2031, ainsi que de réduire le nombre d'automobiles sur les routes de 10 % à 30 %. Un objectif de 40 % est certes louable, mais hélas insuffisant. Cet objectif implique que 60 % des nouveaux ménages seront encore dépendants de l'automobile.

Une autre bonne nouvelle nous est récemment parvenue de la ville de Laval. Après avoir fait « la pluie et le beau temps » pendant des décennies, servi de vitrine à l'étalement urbain, imposé à Montréal le prolongement de l'autoroute 25, la ville de Laval semble vouloir adopter une nouvelle trajectoire. Baptisé « ÉvoluCité », le « nouvel urbanisme lavallois » souhaite accentuer le développement de secteurs dits plus compacts, multifonctionnels et qui favorisent le transport en commun. Son plan repose cependant sur la densification de l'occupation du territoire à la faveur de cinq nouvelles stations de métro. Ce qui place Laval en compétition directe avec la Ville de Montréal, pour qui le prolongement du métro (ligne bleue) vers l'est est une priorité de longue date. La compétition s'annonce également vive avec la Rive-Sud de Montréal qui, elle, n'est dotée que d'une station de métro et qui, elle aussi, réclame le prolongement de son réseau.

Toutes ces nouvelles sont de bon augure. Il est à souhaiter vivement qu'elles soient autant d'indications de la mort lente du vieux modèle de développement-étalement urbain. Il faut cependant se garder de crier victoire trop vite. On ne peut passer sous silence que les municipalités de la couronne nord se sont opposées assez vigoureusement au plan métropolitain d'aménagement et de développement. C'est là un signe évident que le vieux modèle a encore ses partisans.

Ce contexte confère tout leur sens aux mesures que nous proposons. S'il existe dorénavant une volonté réelle de mâter l'étalement urbain, une Loi québécoise sur l'aménagement du territoire renouvelée permettrait en quelque sorte de cristalliser cette volonté tout en neutralisant les tenants de l'étalement. La refonte de la fiscalité municipale permettrait de faire un pas considérable dans le découplage revenu des municipalités/taxe foncière/accaparement du territoire par le bâti. Compte tenu des besoins exprimés par l'ensemble du milieu municipal, il est évident que la bonification de l'offre de transports en commun est à l'ordre du jour; ce qui commande vraisemblablement la modération des ardeurs du ministère des Transports quant aux projets autoroutiers. Finalement, l'électrification des transports se qualifie au sein de club sélect dont la mission est d'accélérer la réduction des GES sur le territoire québécois.