

Auteur : Steven Guibeault
Co-fondateur, Equiterre

DES CHOIX DIFFICILES, MAIS OBLIGÉS

Le Québec s'affiche en leader international de la lutte aux changements climatiques. Néanmoins, le Québec doit s'attaquer rapidement au transport des personnes, car ce sont les transports routiers qui sont responsables en grande partie de nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Bien que nos émissions aient diminué de 1,2 % entre 1990 et 2008, le secteur des transports routiers a vu les siennes augmenter de façon inquiétante soit plus de 32,9 %, et est aujourd'hui le plus grand responsable des émissions de la province. Pour y arriver, on doit investir massivement dans les infrastructures pour doubler l'offre d'un transport collectif urbain !

L'étalement urbain et l'augmentation des km parcourus en automobile sont à la source de cette croissance. Entre 2000 et 2009, alors que le nombre de voitures sur nos routes augmentait de 24 %, notre population n'avait crû que de 5,8 %. Depuis 1971, nos communautés métropolitaines ont vu leur population totale augmenter de 64 %, et leur superficie d'un étourdissant 261 % alors que plus du quart de la population met aujourd'hui plus de 90 minutes à se déplacer entre le travail et la maison.

Pour freiner les émissions de GES du secteur des transports, en plus de modifier nos politiques d'aménagement, il faut radicalement augmenter l'offre de transport collectif. Perpétuer le développement basé sur l'automobile cristallise notre dépendance au pétrole et engendre des dépenses vertigineuses en infrastructures routières qui ne cessent d'augmenter. Pour réduire la taille du parc automobile et réussir le transfert modal vers le transport collectif, l'amélioration de l'offre de transport est essentielle. Pour ce faire, la vision des décideurs du transport collectif doit changer, passer de celle d'un mal nécessaire à un investissement de base au bon fonctionnement d'une société, au même titre que la santé ou l'éducation.

Le gouvernement doit doubler l'offre d'un transport collectif urbain structurant d'ici 2030, financé à même le budget de 5,5 milliards de dollars prévu d'ici 2015 à l'amélioration du réseau routier dont 50 % est dédié à l'augmentation de la capacité routière. Une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures et de la taxe sur les carburants pourra aussi y contribuer. Il faut des investissements d'un milliard de dollars par année, pour maintenir nos acquis et financer leur développement. Plusieurs solutions concrètes sont disponibles pour développer l'offre, telles que les *tramways*, *trolleybus* et train, mais pour assurer leur efficacité, il faut faire évoluer les principaux parcours en site propre, et ainsi garantir leur efficacité. Par son Grenelle de l'environnement, la France s'est d'ailleurs donné les moyens de multiplier par cinq les réseaux de transport collectif en site propre en 15 ans.

Le Québec est à l'heure des choix difficiles mais obligés, s'il veut faire face à l'emballlement des coûts en infrastructures routières et gagner son pari de réduire ses émissions de GES.