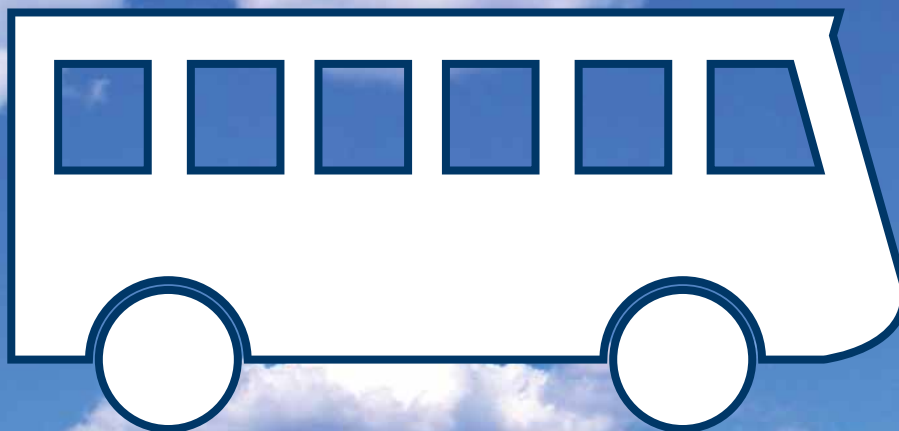


Rapport sur le
TRANSPORT



www.milieudevie.com

**Réduisons
notre dépendance
au pétrole !**



CSMV Coalition Sherbrooke
Milieu de Vie

Repensons la ville!

La victoire de la CSMV lors du référendum sur le plan d'urbanisme nous fournit l'occasion d'influer sur les grandes orientations que la Ville de Sherbrooke devra se donner dans le cadre de l'adoption de son schéma d'aménagement et de la refonte de son plan d'urbanisme. Le plan rejeté comportait des lacunes évidentes en matière de développement durable, plus particulièrement en ce qui concerne la prise en compte des enjeux liés aux changements climatiques, à la conservation des ressources non renouvelables et à la circulation automobile. La manière dont *l'équipe Perreault* a traité les autres facteurs influant sur la gestion de la mobilité – les enjeux liés aux commerces de proximité, à la mixité fonctionnelle des quartiers et aux stratégies de développement – est symptomatique d'une méconnaissance manifeste des grands enjeux environnementaux en milieu urbain. Le développement durable des espaces urbains doit s'appuyer impérativement sur un plan de gestion des déplacements, avec comme première priorité la réduction de la dépendance à l'automobile. Cet impératif n'est pas seulement conséquent de la prise en compte des problèmes de santé publique et d'environnement liés à la circulation automobile, mais tout autant des enjeux de compétitivité et de développement économique que la Ville doit relever à court et à long terme.

1. PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

Du point de vue du développement durable des transports, les deux principaux problèmes auxquels nous devons faire face sont l'augmentation constante de la consommation de combustibles fossiles (non renouvelables) et, conséquemment, des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le principal enjeu est le fait que ces deux tendances sont le résultat de la forte corrélation entre la croissance économique et l'augmentation du parc automobile et du camionnage. Selon Statistiques Canada, les transports comptaient pour plus du quart des émissions de GES au Canada en 2004, plus de la moitié de toutes les émissions d'oxyde d'azote, le quart des émissions de composés organiques volatiles et plus de 17 pour cent des émissions de particules fines en 2004. La même année, ils ont consommé près du tiers (31 pour cent) de l'énergie utilisée au Canada. Enfin, les Canadiens dépendent de plus en plus des voitures et des camions, alors que le nombre de personnes par véhicule immatriculé est passé de cinq à moins de deux personnes par véhicule entre 1951 et les années 1980.

Alors que la croissance du parc automobile se poursuit partout au pays et malgré que le Ministère du transport ait proposé un moratoire sur la construction des nouvelles routes afin de consacrer plus d'argent à l'entretien du réseau existant (de plus en plus vieillissant), nos élus apparaissent toujours en faveur de la multiplication des boulevards périphériques. L'attachement de l'administration Perreault à un développement axé sur l'automobile se reflétait déjà dans le Plan de transport 2004 qui soutenait que « La multiplication des activités humaines dans la

région et le développement de nouveaux secteurs du territoire de la Ville de Sherbrooke appellent à l'expansion du réseau routier » (CIMA, 2004, p.14). Cette position reflète soit un manque de vision, soit de la résignation après des décennies de dépendance des milieux urbains à l'automobile. En effet, selon le Plan de transport 2004, 85% de la population active utilisait l'automobile à titre de conducteur ou de passager pour le motif travail dans la Ville de Sherbrooke, alors que 8% utilise la marche et seulement 6% le transport en commun (CIMA, 2004). Cette dépendance de la Ville de Sherbrooke à l'automobile a été particulièrement mise en évidence par le 3e recensement des indicateurs de transports de l'Association des transports du Canada (IBI, 2004) qui a porté sur les 27 régions urbanisées du Canada :

- La région de Sherbrooke comptait plus de 2 000 km de rues : son réseau routier par capita est plus de deux fois supérieur à la moyenne des régions urbanisées canadiennes ;
- La consommation d'essence est passée d'environ 900 à plus de 1000 L/personne/an entre 1991 et 2001.
- Les déplacements par personne par an en transport en commun ont chuté de 10% entre 1996 et 2001 ;
- La Ville de Sherbrooke n'effectue pas d'analyse financière liée au développement de ses infrastructures de transport, et n'a pas effectué d'exercice d'estimation d'impact de la circulation ;
- Les dépenses totales par capita attribuées au réseau routier (183,67 \$) représentent le double du montant dépensé par capita pour le transport en commun (94,79 \$).

En conclusion générale, les auteurs de l'étude estiment que le profil des transports à Sherbrooke reste dominé par l'automobile, aussi bien au niveau de l'offre que de la demande. La continuation de ces tendances entraînera nécessairement des conséquences environnementales et sur la santé des citoyens.

Par ailleurs, comme la plupart des villes canadiennes, Sherbrooke ne porte pas attention aux enjeux du transport des marchandises, mis à part des suivis sporadiques de circulation de véhicules lourds sur son territoire. Pourtant, le fret routier est le principal responsable de l'augmentation des GES dans le secteur des transports. Les GES générées par les camions légers et lourds au Québec ont augmenté, respectivement, de 75% et 43% entre 1990 et 2000. Dans les faits, la situation actuelle reflète un recours abusif et/ou malavisé au camionnage. L'Enquête routière de 1999 (MTQ, 2003) a relevé que plus de 40% des déplacements de camions lourds au Québec ont été effectués pratiquement à vide. Le taux moyen de chargement des camions lourds au Québec atteignait à peine 50% en 1999, alors qu'il était de 57% en 1995. Si le taux moyen avait plutôt atteint 60% en 2001, ceci aurait permis d'absorber la croissance des émissions de GES du secteur entre 1990 et 2001 (Rajotte et Gilbert, 2006). L'enquête a également relevé que les camions effectuant des trajets sur de courtes distances (en zones urbaines et périurbaines) sont plus susceptibles d'être à faible charge. Or, les déplacements urbains totalisent 14% des tonnes/km par route, mais 44% du carburant consommé par les camions au Canada (DELCAN, 1999). Il y a un potentiel d'économie d'énergie important en zones urbaines, mais on peut difficilement en apprécier le potentiel

puisque les données sur le transport urbain des marchandises sont pratiquement inexistantes. Cette lacune est aussi perceptible dans le privé, notamment à Sherbrooke. Selon un sondage auprès des 150 plus importants employeurs de la région de Sherbrooke (taux de réponses de 30%), 90% des répondants ne procèdent pas à la cueillette de données ou au suivi de leurs performances en transport de marchandises. Toutefois, 32,5% des répondants (14 entreprises) ont indiqué leur intérêt pour des initiatives de regroupement logistique, tels que la création de centres de distribution urbains (Rajotte, 2006).

La dépendance à l'automobile et au camionnage croît dans un contexte de déficit anticipé de la production face à la demande croissante pour les produits pétroliers. Selon la majorité des experts, les hausses de prix de carburant sont là pour rester et certains estiment que le quadruplement des prix à la pompe est clairement envisageable à court terme. La concrétisation d'un tel pronostic portera un dur coup à l'économie en général. On peut certes avancer ici que la co-optimisation des enjeux économiques et environnementaux est cruciale. Réduire notre dépendance au pétrole est essentiel au développement économique actuel et futur, tout en contribuant à diminuer la pollution de l'air et les émissions de GES.

2. DES PRINCIPES DIRECTEURS POUR UNE STRATÉGIE DE TRANSPORTS VIABLE

Cinq approches et/ou moyens en matière de lutte contre la dépendance à l'automobile ont fait leurs preuves et font consensus parmi les experts :

1. Une planification du territoire dédiée à la promotion du transport collectif et actif, favorisant l'augmentation de la densité urbaine, la mixité des fonctions et la création de centres multimodaux (c.à.d. un développement résidentiel et commercial axé sur le transport collectif et actif).
2. Un développement économique qui limite l'étalement urbain et favorise le développement de quartiers denses, multifonctionnels et multimodaux.
3. Les investissements dans les transports collectifs et actifs (vélo et marche à pied) afin d'assurer une alternative compétitive et efficace aux déplacements automobiles.
4. L'adoption d'incitatifs économiques, incluant une grille tarifaire adaptée des stationnements.
5. Des mesures de relaxation du trafic visant à diminuer la vitesse de circulation et l'empiètement des infrastructures automobiles sur nos milieux de vie.

3. PROPOSITIONS DE LA CSMV

Des infrastructures de transport performantes constituent un facteur clé de développement économique et de compétitivité. Dans les contextes urbains, leur développement doit s'articuler autour d'un système de transport en commun fiable, rapide et abordable. Les coûts associés au maintien et à l'amélioration des services de transport en commun ne doivent pas être considérés comme une dépense, mais bien comme un investissement dans le développement économique des villes. Des réseaux de transport en commun fiables et rapides contribuent aussi à stimuler le développement commercial, notamment à revitaliser les centres-villes. Une gestion de la mobilité urbaine axée sur le transport en commun constitue aussi une véritable stratégie de substitution des importations, permettant de s'appuyer sur les forces de l'économie québécoise. Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, « les dépenses des organismes de transport en commun stimulent deux fois plus l'économie de la région de Montréal qu'une dépense équivalente en transport privé par voiture [alors que] de 50% de la dépense en transport privé en automobile était constituée de produits importés de l'extérieur du Québec contre 10% dans le cas du transport en commun » (SECOR, 2004). Selon Richard Bergeron, chef de Projet Montréal, « Notre dépendance à l'automobile et au pétrole est clairement devenue la principale pénalité économique du Québec contemporain », alors que ces deux secteurs sont directement responsables de la dégradation récente de la balance du commerce extérieur du Québec, qui est passée d'un excédent global de 6,6 milliards \$ en 2001 à un déficit de 7,4 milliards \$ en 2006, selon les données de

l'Institut de la statistique du Québec (Bergeron, 2007). Et ce, sans compter les coûts tangibles et intangibles associés à la pollution automobile, aux changements climatiques et à la saturation des infrastructures routières.

De plus, « le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est de deux à trois fois plus faible qu'une voiture », permettant par conséquent de réduire considérablement les dépenses de transport des ménages (SECOR, 2004). Cette donnée est particulièrement importante, considérant le faible niveau de revenu de plusieurs ménages de la région de Sherbrooke. Dans ce contexte, le développement du transport en commun constitue aussi un enjeu d'équité sociale.

En accord avec le Conference Board du Canada (2007), la CSMV considère la lutte à la dépendance à l'automobile et au pétrole comme un élément stratégique de développement des milieux urbains. Aussi, il convient d'adapter, le plus rapidement possible, le contexte urbain et nos habitudes de vie à l'ère post-pétrolière. Une telle approche doit être une priorité de la Ville de Sherbrooke. Elle doit s'appuyer sur des objectifs progressifs à l'intérieur d'échéanciers précis, exigeant, en retour, une planification conséquente des transports, du territoire et du développement économique et immobilier sur le court et le long terme. Dans cette perspective, le Comité transport propose de :

1) Créer une table de concertation du transport durable pour la région de Sherbrooke. Cette table verrait au développement de comités sectoriels appelés à travailler sur des enjeux ou secteurs spécifiques (par

exemple, l'élargissement du libre accès au transport en commun aux entreprises, la mise en place d'un programme d'évaluation des besoins et pratiques en transport de marchandises, le développement d'un réseau cyclable et pédestre pour la région, etc.). Elle pourrait aussi, le cas échéant, assurer la concertation entre les différents paliers de gouvernement et les autres intervenants concernés dans le cadre de projets majeurs. De façon à favoriser la participation citoyenne, la table de concertation du transport durable devrait être composée d'acteurs de différents milieux sociaux tels que la STS, le CCU, un membre de l'industrie du transport des marchandises, un représentant de l'Association des utilisateurs du transport en commun de Sherbrooke, etc.

2) Adopter un moratoire sur la construction de nouvelles routes jusqu'à ce que cette table de concertation, soit formée, puisse étudier l'impact des infrastructures actuelles sur l'économie, la sécurité, la santé et l'environnement.

3) Adopter un objectif de réduction de la circulation automobile de 2,5% par an et de 35% d'ici 2025, visant à diminuer drastiquement notre dépendance au pétrole, tout en favorisant la conformité de la région au Protocole de Kyoto.

4) Investir massivement pour offrir un service de transport en commun (STS), revue et amélioré en profondeur, avec notamment l'introduction d'un système de gestion de transport intelligent et du concept de voies réservées.

5) Taxer le stationnement hors-rue à raison d'une taxe annuelle de 1\$ par unité x 365 jours.

a. **que la ville procède à un inventaire complet des espaces de stationnement**

b. **que la ville mette sur pied un programme incitatif de réduction des espaces de stationnement**

Les stationnements gratuits constituent un incitatif à l'automobile et doivent être considérés comme une source de revenu dans le cadre d'une stratégie de lutte à la dépendance à l'automobile. Or, non seulement « le stationnement est peu contrôlé sur le territoire de la Ville de Sherbrooke » (CIMA, 2004, p. 53), il n'existe pas de données précises sur le nombre d'unités de stationnement hors-rue, à l'exception des places de propriété publique accessibles au public, qui totalisaient 1 823 unités au seul centre-ville en 2001 (IBI, 2003). Aucune donnée n'a été transmise concernant les unités de stationnement hors-rue en propriété privée accessibles au public et celles non disponibles au public. Les revenus générés par la taxe sur les stationnements doivent être obligatoirement affectés au développement d'un plan de développement du transport durable. Une telle taxe constitue aussi un incitatif à substituer des espaces verts et/ou d'autres occupations du sol aux espaces de stationnement. Un tel processus a été annoncé par l'Université de Sherbrooke en ce qui concerne le centre du campus principal (Rajotte et al., 2005).

6) **Limiter la vitesse de circulation automobile à Sherbrooke, en particulier à 30 km/h dans les zones résidentielles et à 20 km/h au pourtour des écoles et des parcs.** À notre connaissance, des mesures de relaxation de la circulation automobile n'ont été appliquées qu'à deux endroits (sur Galt ouest et sur le boul. de l'Université), et à peine 0,16 km-rue était réservée aux autobus de la STS en 2001 (IBI, 2003). Ceci est nettement insuffisant pour une ville de la taille de Sherbrooke.

7) **Créer des zones sans voitures** et diminuer l'empiètement automobile (augmentation de voies réservées au transport collectif et actif). Interdire l'accès aux automobiles dans les parcs (sauf véhicules autorisés).

8) **Élargir le programme de libre accès au transport en commun au secteur privé,** en conformité avec la décision unanime des participants au colloque de la Chambre de commerce de Sherbrooke, organisé à l'Université Bishop's en 2005.

9) **Adopter un plan de gestion du transport urbain des marchandises** visant l'augmentation des charges transportées par les camions et, partant, la réduction du nombre de camions sur les routes, par le développement d'ententes volontaires et/ou de règlements municipaux adaptés, de stratégie de groupage logistique par secteur et/ou intersectoriels, etc.

4. RÉFÉRENCES

Groupe IBI, 2004. « Troisième recensement de l'ATC sur les systèmes d'indicateurs du transport dans les 27 régions urbanisées de recensement au Canada », Association des Transporteurs Canadiens, Ottawa.

Secor, 2004. « Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal », *Chambre de commerce du Montréal Métropolitain*, Montréal, décembre, 35 pages.

CIMA, 2004. « Plan de transport – Phase I, Ville de Sherbrooke », *Ville de Sherbrooke*, Sherbrooke, avril, 54 pages et annexes.

Golden, Anne, Brender, Nathalie, 2007. « Sustainable Urban Transportation, A Winning Strategy for Canada », *Conference Board du Canada*, May.

DELSCAN Corporation, 1999. « Assessment of Freight Forecasts and Greenhouse Gas Emissions », *Freight Sub-Table of the Transportation Table of the National Climate Change Process*, Ottawa, juin.

MTQ, 2003. « Enquête sur le camionnage 1999 », *Ministère des Transports du Québec*, Québec.

Bergeron, Richard, 2007. « Pour une stratégie québécoise de substitution d'importations dans le secteur des transports », *Projet Montréal*, Montréal, mars, 3 pages.

Rajotte, Alain, 2006. « Bilan et analyse des résultats du sondage sur le transport des marchandises auprès des 150 plus importants employeurs de la région de Sherbrooke – Transport et développement économique – Étude de cas sur la ville de Sherbrooke », CEREF – UdeS, *Fédération canadienne des municipalités*, 40 pages.

Gilbert, Richard, Rajotte, Alain, 2006. « Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de camionnage en zones urbaines, Une revue de la littérature et des données disponibles – Transport et développement économique – Étude de cas sur la ville de Sherbrooke », CEREF-UdeS, *Fédération canadienne des municipalités*, 42 pages.

Rajotte, Alain, Thomas, Olivier et A. R. Maïga, 2005. « Diagnostic du transport de personnes à l'Université de Sherbrooke », Observatoire de l'environnement et du développement durable, Université de Sherbrooke, Sherbrooke, 61 pages et annexes.

