

Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

Nous demandons à ce que tous les projets majeurs d'infrastructures de transport soient soumis à un test climat, lequel doit tenir compte de leurs incidences directes et indirectes, incluant les impacts tarifaires, notamment sur les usagers et usagères du transport collectif, et leur incidence en termes d'étalement ou de consolidation urbaine.

Pourquoi exiger un test climat ?

Il est minuit passé et nous ne pouvons plus nous permettre de faire des choix hasardeux en matière d'infrastructures. Chaque projet doit être pensé en fonction de ses répercussions globales au-delà des émissions de gaz à effet de serre. Le test climat permettra de juger avec rigueur l'ensemble des impacts pour éviter des erreurs coûteuses et des impasses comme le 3e lien, un projet qui va à l'encontre de nos objectifs de décarbonisation et des besoins réels en mobilité des résident-es.

Donnons-nous les moyens de nous assurer que les projets d'infrastructures de transports répondent réellement aux besoins de la transition socio-écologique, contribuent à la démotorisation du Québec et facilitent la mobilité de tous-tes tout en intégrant des gardes fous contre la gentrification.

Quelques critères à avoir en tête lors de l'élaboration de ce test :

Impacts environnementaux : Il faut évaluer non seulement les réductions directes d'émissions de CO₂, mais aussi les dégâts écologiques provoqués par la bétonisation, l'artificialisation des sols et la perte de biodiversité, ainsi que la contamination des écosystèmes environnants.

Impacts sociaux : Qui subit la plupart des effets négatifs du projet ? Ce mode de transport est-il accessible ? Le projet risque-t-il de provoquer un déplacement induit par le transport collectif, ou *transit oriented displacement* ? **Il est crucial de considérer ces impacts afin d'intégrer des mesures de protection contre la gentrification dans les quartiers affectés par le développement des transports collectifs.** Sans s'assurer de limiter la gentrification, le fond du problème demeure : les résident-es les plus dépendant-es des transports collectifs pour se déplacer sont contraint-es d'habiter plus loin, dans des quartiers non desservis par les transports collectifs. En limitant l'accès à ces populations aux services de transports collectifs et sachant que celles mieux nanties ont

tendance à avoir plus recours à la voiture, rien ne garantit que l'on observerait un abandon de la voiture significatif. Il s'agit également de bien s'assurer que le projet répond adéquatement aux besoins de mobilité des résident.es et n'affecte pas inconsiderément des populations plus vulnérables.

Le *transit-oriented displacement* désigne un phénomène où des projets de transport collectif, tels que de nouvelles lignes de métro, entraînent une augmentation de la valeur immobilière autour des stations. Cela conduit souvent à l'expulsion progressive des résidents à faible revenu qui ne peuvent plus se permettre de vivre dans ces zones revitalisées et densifiées. Ainsi, des populations plus aisées remplacent les habitants d'origine, exacerbant les inégalités sociales et l'accès aux logements abordables.³

Impacts économiques : Combien coûte le projet, mais aussi quelles économies génère-t-il, quels revenus indirects peut-on anticiper ? Par exemple, en matière de santé publique avec la réduction de la pollution de l'air, ou encore sur les coûts liés à la congestion routière, les transports collectifs entraînent des économies importantes. En 2024, la congestion à Montréal coûtait 6,134 milliards de dollars en perte de productivité, en carburant et en usure des véhicules. Sans intervention, ces coûts pourraient grimper à 10 milliards d'ici 2030.⁴ Réduire le nombre de voitures, c'est alléger cette facture colossale!

Impacts sur l'étalement urbain : Le projet va-t-il favoriser l'étalement urbain, qui est peu compatible avec des systèmes de transport collectif efficaces et la mobilité active ou, au contraire, contribuera-t-il à densifier le quartier? Est-ce que le mode de transport choisi se combine facilement avec des transports actifs comme le vélo ? Il s'agit de penser les projets comme des composantes d'un plan d'aménagement urbain plus complet.

³ Elizabeth C. Delmelle, « Chapter Six - Transit-induced gentrification and displacement: The state of the debate », dans *Advances in Transport Policy and Planning*, vol. 8, 2021, p. 173-190.

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal, *Congestion routière : une facture annuelle de 6 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal*, communiqué, 24 septembre 2024, <https://cmm.qc.ca/communiqués/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal-2/>.