

Les études environnementales des projets routiers : Les besoins actuels et les besoins futurs

Pierre SAMSON, Service d'environnement et d'intégration au milieu, Ministère des Transports du Québec (Canada)

Le colloque SIFÉE 2007 aborde cette année un sujet d'une extrême importance. Le secrétariat international francophone pour les évaluations environnementales s'est donné comme mandat de jeter un regard complet sur les évaluations environnementales dans le domaine des transports et de revoir avec ses membres l'ensemble des modalités concernant les concepts, les outils ainsi les méthodes.

Cette révision globale de cet outil d'évaluation nous amène dès le départ à nous questionner sur le sujet même de la discussion, le transport : « Quels sont les impératifs sociaux, économiques, énergétiques et surtout environnementaux actuels et futurs qui nous obligeront à revoir non seulement la procédure d'évaluations environnementales, mais aussi tous les aspects de la conception et de la réalisation des projets de transport ? »

Problématiques à considérer :

- 1- Avec l'escalade inévitable des coûts énergétiques, quels seront les impacts appréhendés sur l'ensemble du parc routier constitué essentiellement de véhicules de promenade et de véhicules lourds très énergivores et sur l'ensemble des structures qui les supportent.
- 2- Dans le cadre du concept commercial « Livraison juste à temps », nos réseaux routiers sont devenus d'immenses entrepôts de meubles, d'outils, d'électroménagers, de bois de charpente et de tout le matériel qui fait tourner l'économie. Au cours des dernières décennies, l'industrie et surtout le commerce ont délaissé l'utilisation du réseau ferroviaire et maritime à cause de leur lenteur et leur manque de polyvalence. Serons-nous en mesure de récupérer ces équipements sous-utilisés et de les réintégrer dans un programme de transport stratégique ?
- 3- Les données démographiques les plus récentes démontrent une migration accélérée des citoyens des régions rurales vers les grands centres urbains. Quelles seront les conséquences de cette migration sur l'aménagement des villes et surtout sur le réseau de transport urbain ?
- 4- Les études d'impacts environnementales pour les transports sont principalement axées sur l'analyse de corridors routiers voués exclusivement aux véhicules conventionnels (automobiles et camions). Ne devrions-nous pas remplacer le concept d'analyse de corridor routier par celui de corridor de transport intégrant la multi modalité soit le routier, le ferroviaire, le maritime et le fluvial.
- 5- Compte tenu que les corridors de transports souhaités sont des éléments structurants à vocation permanente ayant une incidence importante sur la gestion du territoire, n'y aurait-il pas lieu d'intégrer à même ces projets des options d'aménagements futurs, telles des voies ferroviaires électrifiées, afin de parer une éventuelle pénurie de combustible fossile ?
- 6- Étant donné qu'il est difficile de prévoir et surtout d'aménager maintenant un réseau de transport pouvant répondre simultanément aux exigences actuelles et futures, ne devrions-nous pas revoir la globalité du concept d'analyse en intégrant deux volets : le volet actuel pour répondre aux besoins immédiats, un volet futur à développer au moment opportun pour bonifier le projet existant ?

Les études d'impacts : un concept en mutation

La seule solution qui s'offre à nous est de pouvoir donner une pérennité à nos études d'impacts. Pour qu'une analyse environnementale de corridor de transports puisse avoir une résilience, elle doit demeurer active dans le temps et dans l'espace afin de suivre le projet tout au long de son exploitation future en évolution avec les besoins et les contraintes qui se manifesteront tôt ou tard.

Elle ne doit pas être une photographie du moment mais plutôt une projection dans le temps qui assure la qualité immédiate du bien à livrer sans compromettre les chances de pouvoir en améliorer en tout ou en partie ses composantes

Pour atteindre cet objectif, nous devons réviser l'ensemble de la procédure afin de produire un outil d'analyse à géométrie variable dans le temps et dans l'espace. Les études d'impacts doivent laisser la porte ouverte à des options de rechange, qui si elles ne sont pas envisageables aujourd'hui, peuvent devenir les solutions de demain dans un contexte de rationalisation des transports sous toutes leurs formes.

À titre d'exemple, le maillage d'un réseau terrestre-maritime potentiel devrait inciter les promoteurs et les analystes à protéger des accès et des emprises qui assureraient la réalisation éventuelle du projet souhaité. Cette démarche s'inscrit dans l'adoption et l'application d'un plan stratégique des transports.

Nous devons dès maintenant prendre un recul pour avoir une vision globale de tous les modes de transport afin d'en mesurer leur force et leur faiblesse non seulement dans le cadre d'une économie mondiale en profonde mutation mais aussi dans le cadre d'un environnement grandement menacé. Si nous réussissons ce tour de force, alors nous pourrions parler de transport durable.

Le rôle du SIFÉE

Cette révision globale du concept, des outils et des méthodes d'analyse environnementales demande une concertation de tous les partenaires œuvrant dans ce domaine d'expertise.

Étant donné que le Secrétariat international francophone pour les évaluations environnementales (SIFÉE) est un acteur majeur dans ce dossier, ce dernier devrait :

- 1- Créer un groupe de travail multi disciplinaire international réunissant les membres actuels ainsi que toutes les chaires de recherche intéressées à participer à cette étude ;
- 2- Procéder à l'analyse de tous les paramètres sociaux, économiques, énergétiques et environnementaux qui ont et qui auront une incidence sur les modes de transports et leur réalisation ;
- 3- Dégager des pistes de solutions susceptibles de mieux orienter le processus d'analyse et de prise en compte des contraintes appréhendées ;
- 4- Rédiger un cahier de charge qui présente l'ensemble des solutions retenues pouvant être inscrites dans une étude d'impact à caractère évolutif ;
- 5- Publiciser le rapport final auprès de l'ensemble des intervenants qui œuvre dans cette sphère d'activité.

Conclusion

À ceux qui doutent de la pertinence et de l'importance du présent mandat, je ne pourrais que répondre ceci : « Avons-nous le choix ? ».