

# QUELQUES IDÉES **VERTES** POUR CHANGER D'AIR DANS LES TRANSPORTS

Septembre 2007

CONSULTATION SUR  
LE PLAN DE TRANSPORT  
DE LA VILLE DE MONTRÉAL

MÉMOIRE

COMMISSION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR  
LE TRANSPORT, L'ENVIRONNEMENT ET LES INFRASTRUCTURES

**AOLPA**  
ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE



**Projet rédigé et révisé par :**

André Bélisle,  
Président

avec la participation de :

Mathieu Castonguay,  
Directeur général

et avec la collaboration spéciale de :  
Suzann Méthot

**Document déposé et présenté à la :**

Commission du conseil d'agglomération sur le transport, l'environnement et les infrastructures.

À

Montréal le 7 septembre 2007

Il est possible de communiquer avec l'auteur aux coordonnées suivantes :

André Bélisle <a href="mailto:andre.belisle@aqlpa.com">andre.belisle@aqlpa.com</a> téléphone : (418) 642-1322 télécopieur : (418) 642-1323
---



489-A, rue Principale, C.P. 26  
Saint-Léon-de-Standon (Québec), G0R 4L0  
Tél. (418) 642-1322 Fax : (418) 642-1323  
Courriel : [info@aqlpa.com](mailto:info@aqlpa.com)  
[www.aqlpa.com](http://www.aqlpa.com)

## TABLE DES MATIÈRES

Table des matières.....	4
Remerciements .....	4
Intérêt pour la question .....	5
Le défi de la croissance .....	5
Le RSQA monte la garde .....	6
Éléments de solution pour le Plan de transport de Montréal .....	8
Incidences sanitaires de la circulation automobile .....	8
Incidence de la pollution atmosphérique.....	8
Incidence des accidents de la route.....	8
Solutions : mesures d'apaisement de la circulation .....	8
À quoi ressemblent ces mesures .....	10
Proposition .....	10
Solution : assurer la libre circulation des transports collectifs dans les voies réservées	10
Proposition .....	11
Solution : faire plus de place au vélo pour réduire davantage le nombre de voitures en circulation .....	11
Proposition .....	12
Solution : un programme d'inspection et d'entretien obligatoire des émissions des véhicules automobiles.....	12
4 personnes par jour meurent à cause du smog.....	12
La ville de Montréal peut encore agir .....	13
Proposition : .....	14
Solution : accélérer la mise au rancart de vieux véhicules tout en favorisant le recours aux transports collectifs avec le projet « <i>Faites de l'Air!</i> » .....	14
Le projet « <i>Faites de l'Air!</i> » .....	15
Proposition : .....	15
Conclusion .....	15

## REMERCIEMENTS

L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique AQLPA, vous remercie pour l'invitation que vous nous avez faite afin d'obtenir notre opinion sur la question des transports, de l'environnement et des infrastructures.

## **INTÉRÊT POUR LA QUESTION**

Nos préoccupations sur la question des transports en général et plus spécifiquement à Montréal remontent à plus de 25 ans. L'AQLPA fondée à Montréal en juillet 1982, a toujours fait la promotion de mesures permettant de réduire les émissions polluantes et la consommation d'énergie provenant du secteur des transports. Dans cette perspective dès 1982 nous insistions pour encourager le recours aux transports collectifs comme moyen de réduire les émissions à l'origine du smog, des pluies acides, de la destruction de la couche d'ozone et du réchauffement planétaire.

## **LE DÉFI DE LA CROISSANCE**

Force est de constater que des progrès importants ont été réalisés depuis ce temps. Par exemple, le développement des transports collectifs est remarquable aujourd'hui par rapport à ce qu'ils étaient à l'époque et c'est tant mieux. Malgré des périodes difficiles il faut reconnaître que cette question a toujours figuré parmi les priorités de la ville de Montréal. Mais il faut aussi constater que la croissance du parc automobile a annulé la majeure partie des gains au niveau de la qualité de l'air et de la consommation de l'énergie que l'on pouvait espérer obtenir du côté des transports collectifs.

L'avènement des convertisseurs catalytiques sur les véhicules automobiles depuis 1986 a permis de contenir les émissions de gaz nocifs à l'origine du smog comme les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les hydrocarbures pendant une génération environ. Mais l'augmentation continue du nombre de véhicules, leur détérioration accélérée faute d'inspection obligatoire au Québec et l'importation de véhicules hors normes provenant du Canada et des États-Unis réduisent significativement l'efficacité des moyens mis en œuvre pour améliorer la qualité de l'air dans la grande région de Montréal. La mode des véhicules utilitaires sports (VUS) et l'augmentation de la cylindrée moyenne des automobiles a fait augmenter elle aussi la consommation de carburant et donc les émissions en général. L'augmentation du nombre de véhicules dans les rues de Montréal comme ailleurs a d'autres conséquences négatives. Par exemple plus il y a de véhicules moins il y a d'espace disponible, cette réalité envenime les problèmes de congestion ce qui augmente la consommation de carburant et les émissions polluantes. De plus cette augmentation du nombre de véhicules est accompagné par un accroissement des accidents de personnes tant pour les conducteurs et passagers que pour les piétons.

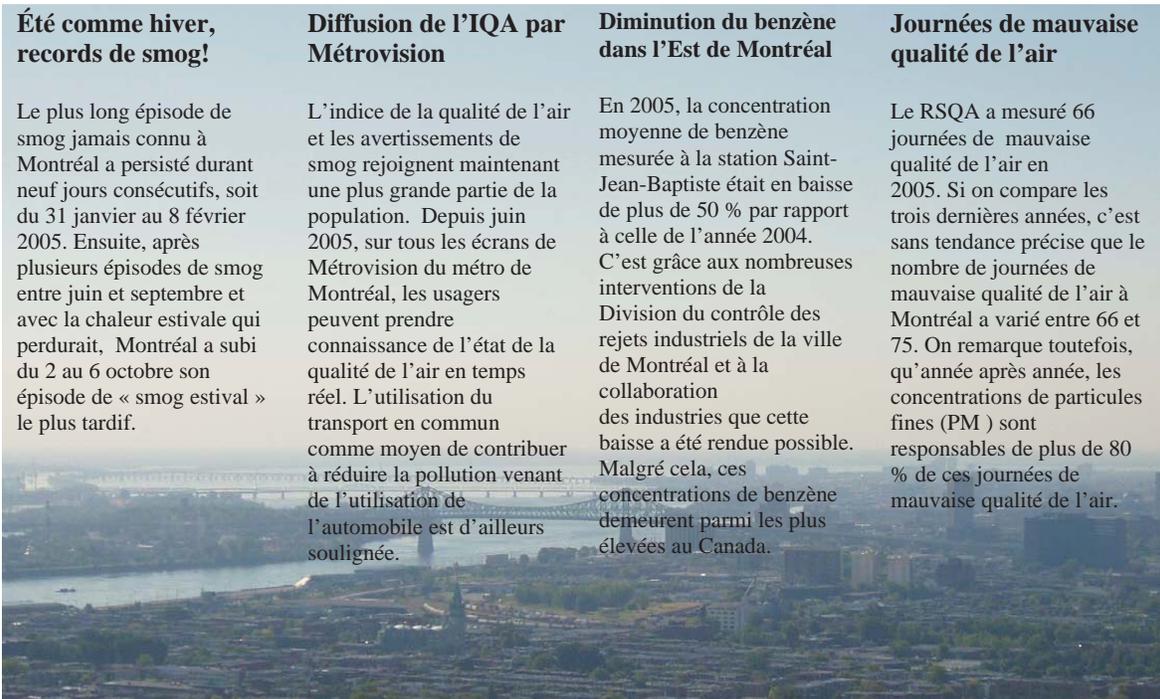
Il importe par ailleurs de se souvenir que la pollution émise par le parc automobile durant la journée à Montréal aura la fâcheuse tendance d'affecter davantage les municipalités et populations de la rive sud du St-Laurent en face de Montréal dès le milieu de l'après-midi. Il importe donc de réaliser que bien que le bilan de la qualité de l'air à Montréal s'est amélioré, les émissions polluantes provenant du parc automobile à Montréal comme ailleurs augmentent sans cesse et les concentrations les plus nuisibles à la santé et à l'environnement se retrouvent chez les voisins à Longueuil et la région à l'est nord-est de Montréal.

## LE RSQA MONTE LA GARDE

Heureusement, les responsables du Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) à Montréal ont permis par leur travail remarquable depuis plus de 25 ans de bien comprendre l'état de situation dans un domaine très complexe. Cela a permis de faire la distinction d'une part entre les émissions montréalaises provenant des divers secteurs responsables d'émissions polluantes tant du côté industriel, institutionnel, résidentiel que dans les transports et d'autre part de celles provenant de l'extérieur. L'envers de la médaille à ce sujet c'est que le Québec et plus particulièrement la région de Montréal sont victimes aussi de la pollution transfrontalière. Dans cette optique l'Ontario et les États-Unis sont responsables d'environ 50% des émissions affectant le sud du Québec, la région de Montréal est quant à elle responsable dans des proportions comparables des émissions affectant la Montérégie, le Centre du Québec, la Mauricie et même les régions de Québec et Chaudière-Appalaches.

Ce qui nous amène à devoir considérer pour le bien de tous qu'il faille continuer et accélérer les efforts de réduction des émissions polluantes. De plus il faut réaliser que les connaissances au sujet des problèmes en matière de protection de la qualité de l'air et de l'atmosphère ont aussi évolués grandement. Aujourd'hui il n'est plus question simplement de réduire les émissions affectant la population de Montréal, il faut participer à un effort planétaire de réduction de tous les polluants de l'air incluant les gaz à effet de serre, GES.

<b>Été comme hiver, records de smog!</b>	<b>Diffusion de l'IQA par Métrovision</b>	<b>Diminution du benzène dans l'Est de Montréal</b>	<b>Journées de mauvaise qualité de l'air</b>
<p>Le plus long épisode de smog jamais connu à Montréal a persisté durant neuf jours consécutifs, soit du 31 janvier au 8 février 2005. Ensuite, après plusieurs épisodes de smog entre juin et septembre et avec la chaleur estivale qui perdurait, Montréal a subi du 2 au 6 octobre son épisode de « smog estival » le plus tardif.</p>	<p>L'indice de la qualité de l'air et les avertissements de smog rejoignent maintenant une plus grande partie de la population. Depuis juin 2005, sur tous les écrans de Métrovision du métro de Montréal, les usagers peuvent prendre connaissance de l'état de la qualité de l'air en temps réel. L'utilisation du transport en commun comme moyen de contribuer à réduire la pollution venant de l'utilisation de l'automobile est d'ailleurs soulignée.</p>	<p>En 2005, la concentration moyenne de benzène mesurée à la station Saint-Jean-Baptiste était en baisse de plus de 50 % par rapport à celle de l'année 2004. C'est grâce aux nombreuses interventions de la Division du contrôle des rejets industriels de la ville de Montréal et à la collaboration des industries que cette baisse a été rendue possible. Malgré cela, ces concentrations de benzène demeurent parmi les plus élevées au Canada.</p>	<p>Le RSQA a mesuré 66 journées de mauvaise qualité de l'air en 2005. Si on compare les trois dernières années, c'est sans tendance précise que le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air à Montréal a varié entre 66 et 75. On remarque toutefois, qu'année après année, les concentrations de particules fines (PM) sont responsables de plus de 80 % de ces journées de mauvaise qualité de l'air.</p>



Source : Réseau de surveillance de la qualité de l'air à Montréal, Rapport annuel 2005, p.1

### **Notes au lecteur :**

Nous avons utilisé le bilan 2005 du RSQA car comme le rapporte le bilan 2006 l'année 2006 n'est pas représentative de la tendance des dernières années.

En 2006, les résultats des échantillonnages effectués dans l'ensemble des stations ont démontré que le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air a baissé de façon considérable tant en hiver qu'en été. Montréal n'en a connu que 47 comparativement à 66 l'année précédente. Cette baisse est principalement attribuable aux conditions météorologiques qui ont prévalu. Dans plus de 80 % des cas, les particules fines ( $PM_{2.5}$ ) sont responsables de ces journées de mauvaise qualité de l'air. Parmi les huit stations mesurant les  $PM_{2.5}$  en continu, nous avons observé entre six et 22 journées de mauvaise qualité de l'air. Il s'agit d'une baisse moyenne de 61 % par rapport à l'année 2005 alors que de 24 à 42 jours avaient été enregistrés.

Source : Réseau de surveillance de la qualité de l'air à Montréal, Rapport annuel 2006, p.1

# ÉLÉMENTS DE SOLUTION POUR LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

## INCIDENCES SANITAIRES DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Selon l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, la circulation automobile a de nombreuses incidences sur le quotidien, notamment sur la santé, des citoyens. Pour cette raison, il importe de réduire considérablement l'augmentation continue du volume de circulation automobile et ainsi réduire les impacts liés aux incidents de la route, de la pollution et des gaz à effet de serre.

## INCIDENCE DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Seulement à Montréal, 1500 décès sont attribuables à la pollution atmosphérique (soit 400 liés aux pics de pollution et 1140 à une exposition chronique<sup>1</sup>).

## INCIDENCE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

À Montréal, de 2000 à 2002, parmi les 1 776 piétons blessés chaque année, une moyenne de 24 (1,3%) sont décédés ; parmi les 9 403 occupants de voiture blessés, une moyenne de 22 (0,2%) sont décédés<sup>2</sup>.

## SOLUTIONS : MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Pour contrer les problématiques citées ci-haut, l'AQLPA propose de mettre en place des installations visant à réduire le flot de circulation. Ces mesures dites *d'apaisement de la circulation*, diminuent efficacement l'impact de la voiture sur la santé des citoyens.

Dans l'agglomération urbaine de Montréal, les villes d'Outremont et de Westmount ont intégré de nombreuses mesures de modération. Comme le démontrent les tableaux suivants, ces villes démontrent une moyenne d'incidents de la route bien en deçà des quartiers où de telles mesures sont pratiquement inexistantes.<sup>3</sup>

---

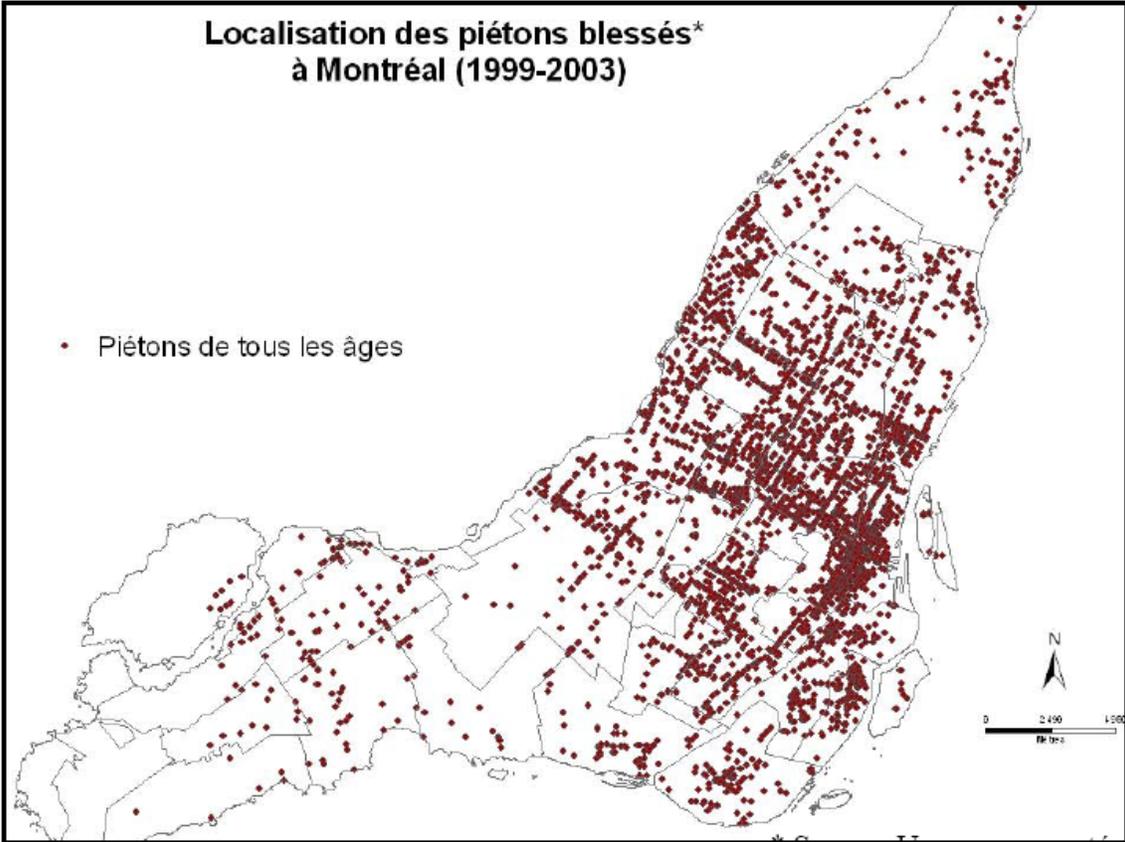
<sup>1</sup> Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapportannuel2006.pdf>

<sup>2</sup> SAAQ, bilans 1988 à 2003

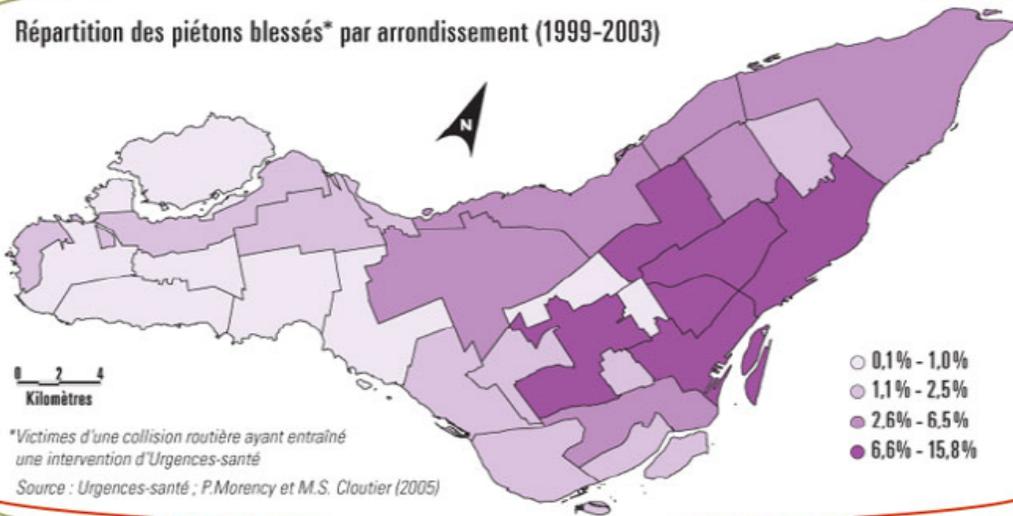
<sup>3</sup> Géographie des blessés de la route de Montréal. Équipe Environnement urbain et santé. Direction de la Santé Publique de Montréal. <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/patrickmorency.pdf>

### Localisation des piétons blessés\* à Montréal (1999-2003)

• Piétons de tous les âges



### Répartition des piétons blessés\* par arrondissement (1999-2003)



L'apaisement de la circulation consiste en une combinaison de mesures principalement physiques visant à atténuer les effets nuisibles de l'utilisation de l'automobile, de modifier le comportement des conducteurs et d'améliorer l'environnement des utilisateurs non-motorisés.

## **À QUOI RESSEMBLENT CES MESURES**

Dos d'âne

Rond-point

Interdiction de virage

Avancée de trottoir

Pistes cyclables

Élargissement de trottoir

Terre-plein central

Ces réaménagements amènent de nombreux effets bénéfiques, principalement une réduction des vitesses, incidemment réduction de GES, et une diminution du nombre et de la gravité des accidents.

## **PROPOSITION**

L'AQLPA propose que tout nouvel aménagement routier de la ville de Montréal priorise de telles mesures. De plus, la ville de Montréal devrait profiter des travaux de réfection pour mettre en place, sans coûts supplémentaires accrus, ces mesures.

Ainsi, de nombreux objectifs stratégiques et particuliers du Plan de Transport de Montréal seraient favorisés par ces seules mesures, soit :

- Assurer la quiétude et la sécurité des rues locales des quartiers résidentiels
- Réduire les impacts générés par le transport sur la qualité de la vie et la santé
- Améliorer la sécurité du système de transport
- Réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre conformément au Plan stratégique de développement durable de Montréal
- Réduire la consommation de ressources dans le respect des principes du transport durable
- Optimiser les infrastructures et les services existants.

## **SOLUTION : ASSURER LA LIBRE CIRCULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VOIES RÉSERVÉES**

La mise en place d'un système de voies réservées visant à améliorer la circulation des transports collectifs est un élément important qui favorise leur efficacité et qui encourage leur utilisation. Mais pour maintenir ce progrès il apparaît nécessaire d'assurer de manière coercitive la libre circulation des transports collectifs dans les voies réservées. La seule sensibilisation ne semble pas pouvoir stopper l'utilisation des voies réservées par des véhicules non autorisés.

Il apparaît selon de nombreux utilisateurs que de plus en plus de véhicules ralentissent ou obstruent ces voies réservées pour toutes sortes de raisons. Bien que, probablement, certaines de ces raisons pourraient être justifiées, l'AQLPA considère qu'il faut intervenir vigoureusement pour libérer les voies réservées des véhicules qui ne devraient pas s'y trouver.

Nous croyons qu'une approche basée sur une réglementation claire est nécessaire.

## **PROPOSITION**

L'AQLPA propose que la ville de Montréal assure la libre circulation des transports collectifs sur les voies réservées par l'application d'une réglementation prévoyant des sanctions financières pour les contrevenants.

## **SOLUTION : FAIRE PLUS DE PLACE AU VÉLO POUR RÉDUIRE DAVANTAGE LE NOMBRE DE VOITURES EN CIRCULATION**

L'engouement des dix dernières années pour le recours au vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail, aux études et faire les courses est définitivement une bonne nouvelle. Il est même possible et souhaitable de faire encore plus et l'AQLPA appuie les efforts dans ce sens. L'utilisation du vélo permet de réduire la consommation d'énergie donc l'émission de gaz à effet de serre mais elle amène aussi des réductions d'émissions de particules et gaz polluants à l'origine du smog et de la mauvaise qualité de l'air. Nous saluons au passage les heureuses initiatives de VéloQuébec, de la ville de Montréal et de l'Agence métropolitaine de transport AMT qui encouragent l'utilisation du vélo.

«D'autres aménagements sont requis pour donner un plus grand rayon d'action au vélo et cela passe par l'amélioration de l'environnement routier de nos villes et de nos villages. Favoriser l'intégration des piétons et des cyclistes sur la voie publique peut se faire, d'une part, par la réalisation de meilleurs aménagements et, d'autre part, en éduquant piétons, cyclistes et automobilistes au partage de la route. Il est en effet essentiel d'améliorer la diffusion de bonnes pratiques en aménagement, que ce soit auprès des professionnels impliqués dans la conception routière et l'aménagement du territoire, des décideurs ou du grand public. L'objectif visé est de réaliser de nouveaux aménagements de qualité, mais surtout d'améliorer les aménagements existants au fur et à mesure de leur réfection.

L'amélioration du partage de la route, par ailleurs, passe à la fois par un contrôle policier accru, par des mesures d'éducation, notamment en milieu scolaire, et par des aménagements de modération de la circulation. Il ne vise pas seulement l'amélioration statistique du bilan routier, mais l'amélioration du confort des cyclistes et des piétons, en diminuant le stress qu'ils subissent quotidiennement. Le respect des limites de vitesse ainsi que de la priorité des piétons et des cyclistes aux intersections est de la première importance en cette matière »<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Source : VéloQuébec, État du vélo 2005

Nous croyons à l'AQLPA que la ville de Montréal doit poursuivre le développement des pistes cyclables et assurer la libre circulation des vélos sur les pistes cyclables afin d'en soutenir l'utilisation et d'en encourager un recours accru.

## **PROPOSITION**

L'AQLPA propose que la ville de Montréal assure la libre circulation des vélos sur les pistes cyclables par l'application d'une réglementation prévoyant des sanctions financières pour les contrevenants.

## **SOLUTION : UN PROGRAMME D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN OBLIGATOIRE DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES AUTOMOBILES**

Le parc automobile québécois compte 3,9 millions de véhicules automobiles légers (promenade et utilisation professionnelle, commerciale ou institutionnel). Parmi ces véhicules, on en compte 896 951 immatriculés sur l'île de Montréal uniquement<sup>5</sup>. Si on considère les régions avoisinantes (Laval, Montérégie, Laurentides et Lanaudière), il y a 2,5 millions de véhicules qui circulent, génèrent des émissions et contribuent à dégrader la qualité de l'air et aux bouleversements climatiques.

Le secteur des transports est la plus importante source de gaz à effet de serre et de pollution de l'air au Québec et plus particulièrement dans la grande région de Montréal où l'on retrouve la moitié des véhicules.

Lorsque l'on considère les épisodes de smog et les périodes de mauvaise qualité de l'air qui nous affectent au Québec et plus spécifiquement dans la grande région de Montréal, les véhicules automobiles y comptent pour beaucoup tant ceux du Québec que ceux des autres régions comme l'Ontario et les états du nord-est des États-unis. Il va sans dire qu'un effort important doit être fait pour en réduire les émissions polluantes. Dans cette optique il importe de constater que la plupart de nos voisins comme l'Ontario et les états du nord-est de États-unis ont mis en place des programmes obligatoires d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles, programmes I/E, afin de contrôler et de réduire les émissions nocives de gaz et particules affectant la santé et l'environnement.

## **4 PERSONNES PAR JOUR MEURENT À CAUSE DU SMOG**

Selon l'Institut national de santé publique du Québec, INSPQ, et l'Agence de santé et des services sociaux de Montréal dans la seule grande région métropolitaine c'est plus 1500 personnes qui meurent chaque année à cause du smog et de la mauvaise qualité de l'air, c'est donc l'équivalent de 4 personnes par jour à l'année qui meurent à cause de la pollution de l'air dans la région de Montréal. Tous n'en meurent pas, mais il faut aussi compter des dizaines de milliers de personnes souffrant d'aggravation de problèmes respiratoires, de problèmes cardiaques, de problèmes d'allergies, d'irritation des yeux et de maux de tête occasionnés par la pollution de l'air. L'INSPQ continue d'ailleurs comme l'AQLPA à demander l'implantation d'un programme I/E dans le but protéger la

---

<sup>5</sup> Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2006, p. 150 à 152

santé et la vie des gens tout en réduisant l'émission de tous les gaz nocifs incluant les gaz à effet de serre<sup>6</sup>.

Pourtant les 3,9 millions de véhicules légers du Québec ne sont pas soumis à l'inspection obligatoire des émissions comme chez nos voisins. Pire le fait de ne pas avoir mis en place un tel programme au Québec nous expose à la dégradation accélérée des véhicules québécois auquel il faut ajouter l'importation de véhicules hors normes provenant de l'extérieur.

Depuis 1997 l'AQLPA dans le cadre du projet Un air d'avenir a procédé à l'inspection volontaire de plus de 16 000 véhicules légers avec plusieurs partenaires dont les responsables de l'environnement de la ville de Montréal. Le résultat de ces inspections est accablant, dans un programme d'inspection volontaire où nous utilisons les mêmes paramètres que ceux de l'Ontario et où il n'y avait pas d'obligation de quelque nature que ce soit pour les propriétaires, 16% des véhicules échouaient le test. On peut donc conclure que dans la réalité la situation est encore plus désolante<sup>7</sup>.

## **LA VILLE DE MONTRÉAL PEUT ENCORE AGIR**

Le gouvernement du Québec annonçait en octobre 2000 la mise en œuvre d'un tel programme pour mai 2002. Plus de 3 millions de dollars furent dépensés pour planifier un programme québécois. La ville de Montréal et la défunte Communauté urbaine de Montréal, CUM ont grandement contribué entre autre avec l'AQLPA à l'élaboration de ce programme dans le but de réduire la pollution de l'air provenant du parc automobile. Malheureusement un changement de ministre de l'environnement et l'approche d'élections générales au Québec ont tôt fait d'envoyer ce programme aux oubliettes perpétuant un problème que l'on pouvait améliorer. Le programme développé par l'AQLPA et ses partenaires aurait permis pour la seule région de Montréal des réductions importantes des principaux polluants de l'air émis par les véhicules légers tel que 15% pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) 25% pour le monoxyde de carbone (CO) 17% pour les composés organiques volatils (COV) 25% pour les hydrocarbures (HC) les particules fines (PM<sub>2,5</sub>) et entre 3 et 8% pour les gaz à effet de serre (GES)<sup>8</sup>.

### **Les limites d'un programme d'I/E**

La mise en place d'un programme d'I/E, aussi performant soit-il, ne constitue pas une panacée. Par exemple, les réductions optimales que permettrait l'utilisation d'un appareil IM-240 seraient de l'ordre de 15% pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de 25% pour les hydrocarbures (HC) et le monoxyde de carbone (CO).

Par ailleurs, les réductions potentielles de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) qui joue un rôle prépondérant dans le phénomène du réchauffement planétaire, demeurent relativement plus modestes (entre 3 et 8%). Il importe de rappeler que le (CO<sub>2</sub>) est un sous-produit inéluctable de la combustion des hydrocarbures (HC) ; le seul moyen d'en réduire les émissions consiste à brûler moins de carburant. Or, les véhicules qui polluent

<sup>6</sup> Géographie des blesses de la route de Montréal. Équipe Environnement urbain et santé. Direction de la Santé Publique de Montréal. <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/patrickmorency.pdf>

<sup>7</sup> AQLPA, Rapport « Un air d'avenir » phase 1 et phase 2

<sup>8</sup> AQLPA, Rapport final « Un air d'avenir », 1999, p.114

consomment souvent plus de carburant. Un programme d'I/E permettrait de réduire la consommation moyenne de carburant de l'ordre de 3 à 8 % et entraînerait par le fait même une réduction similaire des émissions de (CO<sub>2</sub>).

Le dossier du réchauffement planétaire, hautement prioritaire pour le Québec, illustre bien en quoi un programme d'I/E comporte des limites. Appliqué à l'ensemble du territoire québécois, le programme d'I/E permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 750 000 à 2 000 000 de tonnes, ce qui représente entre 6 et 15% de l'objectif recherché par le Québec dans le cadre de ses engagements relatifs au Protocole de Kyoto. Dans la mesure où le parc automobile est le plus grand responsable des GES (25 millions de tonnes/77,7 millions de tonnes), le gouvernement ne pourra atteindre ses objectifs de réduction que dans la mesure où il intensifiera ses actions dans le secteur du transport routier.

Le programme d'I/E représente certes un jalon important, il devra cependant être appuyé vigoureusement par une série d'autres mesures destinées à réduire la pollution qui émane du secteur des transports routiers par le biais de la réduction de la consommation de carburant.

Dans la conjoncture actuelle la ville de Montréal pourrait mettre en place un tel programme. La ville de Montréal possède les outils réglementaires et les connaissances requises. D'ailleurs l'ancien responsable du Service de contrôle de la pollution de l'air, monsieur Luc Lefebvre, qui grandement participé comme représentant de la CUM à l'élaboration du projet Un Air d'avenir de l'AQLPA, demeure encore aujourd'hui une des personnes les plus au fait de ce type de programme au Québec.

## **PROPOSITION :**

L'AQLPA propose que la ville de Montréal implante un programme d'inspection et d'entretien obligatoire des véhicules automobiles pour tous les véhicules immatriculés sur son territoire et impose l'inspection obligatoire sur constat d'émissions excessives pour tout véhicules circulant sur son territoire.

## **SOLUTION : ACCÉLÉRER LA MISE AU RANCART DE VIEUX VÉHICULES TOUT EN FAVORISANT LE RECOURS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS AVEC LE PROJET « FAITES DE L'AIR! »**

Le transport est la principale source de pollution atmosphérique au Québec. En 2005, les 4,7 millions de véhicules<sup>9</sup> qui sillonnaient les routes du Québec émettaient à eux seuls 18,9 millions de tonnes<sup>10</sup> de gaz à effet de serre GES et un peu plus de 1 million de tonnes<sup>11</sup> de polluants nocifs pour la santé et l'environnement. Les automobiles et

<sup>9</sup> Source : SAAQ, bilan 2006, p. 148

<sup>10</sup> Source : Environnement Canada, National Inventory Report – Greenhouses Gas Sources and Sinks in Canada 1990-2005 , p. 634

<sup>11</sup> Source : Environnement Canada, Émission des PCA du Québec pour 2005, Mars 2007, [http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/Emissions1990-2015/emissions\\_f.cfm](http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/Emissions1990-2015/emissions_f.cfm)

véhicules lourds sont responsables de 32 % de tous les GES de la province<sup>12</sup>. On retrouve dans la grande région de Montréal environ 2,5 millions de véhicules légers, soit près de 64% du parc automobile québécois et près de 680 000 de ces véhicules sont des modèles de 10 ans ou plus. Notez que les vieux véhicules de 1988 et plus produisent des rejets 20 fois plus élevés qu'un véhicule de 1994 et 65 fois plus qu'un véhicule de 2001.

## **LE PROJET « FAITES DE L'AIR! »**

Initié par l'AQLPA en 2002 le projet Faites de l'Air a pour objectif sur le territoire de la CMM de retirer volontairement de la circulation des véhicules légers de 10 ans et plus en échange de titres de transports collectifs pour une durée de 6 mois dans le but d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'émission de GES. Durant l'année 2007-2007, l'AQLPA et ses partenaires de la région montréalaise dont l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Société de transports de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), l'Association des CIT et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont réussi à retirer près de 430 vieilles voitures et distribuer 2 580 titres de transport. Le projet *Faites de l'Air* aura donc permis avec peu de moyen de réduire les émissions de GES de 1 100 tonnes sans oublier des réductions proportionnelles des autres gaz et matières responsables du smog et de la mauvaise qualité de l'air.

En cette année de son 25<sup>e</sup> anniversaire, l'AQLPA aimerait proposer à la ville de Montréal une collaboration inédite visant à doubler ses résultats dans le projet *Faites de l'Air*. Nous souhaitons élargir notre partenariat avec les villes de Montréal, de Laval et Longueuil afin de développer davantage ce projet au profit de la santé de la population métropolitaine. De plus notre partenaire principal Environnement Canada nous invite fortement à développer le projet *Faites de l'Air* plus largement pour l'intégrer dans un plan global de réduction des GES dans le cadre de son plan vert. Le projet *Faites de l'Air* est aussi une formidable occasion de poser à la fois un geste environnemental et humanitaire, en effet, le produit de la vente des carcasses de véhicules mises à la ferraille est versé à La Fondation canadienne du rein.

## **PROPOSITION :**

L'AQLPA propose à la ville de Montréal de joindre les partenaires du projet Faites de l'Air afin d'encourager le retrait volontaire de vieux véhicules en échange de titres de transports collectif. Une entente de collaboration serait à discuter le cas échéant.

## **CONCLUSION**

L'AQLPA tient à souligner le travail remarquable initié en matière de développement durable et d'amélioration de l'environnement par la ville de Montréal et ses partenaires dans son Plan de transport. Dans ce contexte l'AQLPA voulait apporter sa pierre à cette construction indispensable et c'est sans prétention que nous vous soumettons quelques propositions afin d'ajouter des éléments qui nous apparaissent importants dans votre démarche.

---

<sup>12</sup> Source : Environnement Canada, National Inventory Report – Greenhouses Gas Sources and Sinks in Canada 1990-2005 , p. 634