

Remise en question de l'efficacité à long terme attribuable à l'affectation des ressources humaines et énergétiques dans un contexte de transition économique.

Mémoire présenté dans le cadre d'une consultation publique initiée par le ministère des transports et de la Mobilité durable.

Par : Alexandre Richard

Printemps deux mille vingt-six

“Donc, on n’a pas d’action très précise en lien avec l’inclusion dans la décarbonation. Ça fait pas partie des différents, pour l’instant, les projets ciblés ne font pas partie des grands projets identifiés pour être des carboneutres, comme certains autres projets dans la région de Montréal ont été identifiés.”Toutefois, le ministère des Transports, dans le cadre de la directive qu’il a reçue du ministère de l’Environnement, a l’obligation d’inclure une, l’inclusion de toute adaptation aux changements climatiques et également l’évaluation à l’échelle du programme et à l’échelle des certains projets soumis à l’étude d’impact, d’évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de proposer des mesures d’atténuation dans ce sens. Je crois que c’est dans ce sens-là que la réponse doit aller où est-ce que le ministère des Transports tient compte de la décarbonation et des actions que le gouvernement lui-même veut mettre en place et que les actions ciblées vont davantage cibler des mesures d’atténuation pour diminuer la quantité de gaz à effet de serre de nos chantiers.” DT1,p71-72, nos soulignements

L’initiateur a habilement détourné l’orientation de la question originelle qui est : “comment le Ministère, l’initiateur, comment cette équipe-là a fait pour déterminer les critères d’arrimage avec la décarbonation 2050?” DT1,p70

Face à cette tentative de détournement d’un enjeu majeur d’intérêt public soit : **La divulgation transparente des multiples critères décisionnel permettant l’arrimage de l’ensemble des projets public et privé avec la décarbonation 2050** J’invite l’équipe d’analystes du BAPE ainsi que les citoyens à entamer une réflexion de fond susceptible d’être utile pour l’avenir des prochaines générations.

Dans le cadre de ce projet décennal, plus précisément, comment le MTMD et le MTQ s’assurent-ils que l’énergie humaine ainsi que les ressources matérielles affectées à la sauvegarde des infrastructures pourront être utiles à l’affectation des usages projetées à même une économie décarboné ?

Le choix collectif du maintien de la route et de la protection des berges à grand frais est-il un choix optimal ?

Quels est le processus d’identification et/ou de conception des solutions de rechanges ? Le cas échéant quels sont les critères d’exclusion des solutions de rechanges ?

Quels sont les critères décisionnels relatif aux choix des technologies de transport ?

Dans un contexte inévitable de rendements marginaux décroissants, sous l’angle d’une analyse cycle de vie complète, comment l’initiateur projette l’utilisation de l’infrastructure globale qui ceinture la région ?

Autrement dit, le patrimoine matériel (l'infrastructure routière) sciemment mise en place par les générations antérieures structure le patrimoine immatériel actuel (l'achat ainsi que l'utilisation systémique de prothèses motorisées) .

Dans les faits, je suis d'avis que le choix d'autres modes de transit et de transport est susceptible de faciliter la refonte de nos modes de locomotion sur le territoire et que ces différentes solutions de rechanges devraient être analysés exhaustivement par l'ensemble des occupants avant d'autoriser un programme décennal. L'objectif du dépôt de cette proposition de mesure préventive est de réduire les risques que les prochaines générations se retrouvent avec des actifs échoués et/ou surdimensionnés lorsque la transition économique projetée sera matérialisée.

L'utilisation actuelle de l'infrastructure est un important vecteur de surconsommation des ressources qui, inévitablement, se tarissent. L'inflation tel qu'observé ces dernières années est un bon indicateur. Par exemple, il peut coûter plus de 1 million de dollars pour installer de simples feux de circulation à une intersection. Imaginez la quantité de pécule qui sera nécessaire à la réfection des tronçons déposés par l'initiateur ??? Je suis d'avis qu'il est préférable d'avoir une idée des coûts à long terme (100ans) avant d'autoriser un projet court terme (10ans).

Nous sommes d'avis qu'en aucun cas l'initiateur devrait être autorisé à exercer quelconques travaux avant d'avoir réalisé un BAPE générique sur l'implantation et la gestion des infrastructures de mobilité durable impliquant une modélisation sur une période temporelle équivalente à sept générations.

C'est l'utilité effective des infrastructures qui engendre des impacts cumulatifs globaux qui sont remis en question. Actuellement, la planche à questions à l'intention du MELCCFP et du MEIE déborde.

Si la croissance de l'utilisation des infrastructures est supposément bénéfique pour l'économie carbonée "tel que construit". L'état étant dépendant du pécule capté par les taxes et impôts est-il en mesure de contenir les impacts et effets rebonds attribuables à la mise en place des conditions propices au maintien des infrastructures ?

En lien avec le projet, considérant que les routes font partie des principaux vecteurs de croissance économique, quels sont les critères qui permettront d'assurer le suivi du découplage entre l'évolution de l'utilisation des infrastructures et la transition économique vers une économie moins dépendante des combustibles et de l'énergie renouvelable ?

L'usage projeté est-il compatible avec la vision zéro (sécurité routière) ainsi que l'objectif de décarbonation 2050 ?

Tel que discuté précédemment, concernant l'arrimage avec la décarbonation, en première partie, l'initiateur a clairement répondu non. J'invite l'équipe du BAPE à analyser la question à deux volets sous le principe de subsidiarité. C'est-à-dire que c'est aux citoyens de déterminer le choix des décisions relatives aux orientations ministérielles. Tel que stipulé par le BAPE, les citoyens sont les "experts" du milieu d'insertion. Dans les faits, le silence citoyen ne vaut pas consentement. L'initiateur doit nécessairement être transparent et divulguer l'ensemble des éléments nécessaires au consentement préalable et éclairé. De plus, l'initiateur a omis de répondre publiquement aux différentes questions incluses à mêmes les requêtes d'audiences. Je suis d'avis que cette attitude de contournement des questions et d'omission de divulgation en temps opportun ne respecte pas les principes du développement durable inclus dans la LQE.

Dans les circonstances, la prise en compte des morts et des blessés graves font partie intégrante du processus de planification et de gestion du réseau routier et ce sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures. C'est à l'étape conceptuelle que ça se passe. Je suis d'avis que l'analyse du projet tel que

proposé ne tiens pas compte de l'enjeu relatif à la vision zéro concernant la sécurité routière et que le BAPE devrait l'intégrer dans son analyse afin d'éviter que des tronçons engendrent des pertes humaines et/ou des blessés graves.

Au même pied d'égalité, l'analyse multicritère projetée par le BAPE devrait inévitablement contenir une validation raisonnable des différents usages de l'infrastructure dans un monde décarboné, ce qui inclut, inévitablement, les modifications projetées des modes de transit et de transport ainsi que des modes d'entretiens des infrastructures au-delà de 2050.

Il est crucial de procéder à la modélisation long terme (7 générations) avant d'autoriser un plan décennal à court terme. L'objectif principal d'une modélisation dite préventive est d'éviter de transférer un fardeau de gestion disproportionné aux prochaines générations.

Historiquement, par manque de vision globale à long terme (100 ans), c'est ce qui s'est produit. Nous assistons alors maintenant à une dégradation des infrastructures en voie d'obsolescence couplée à une contamination croissante de l'environnement. Une grande partie de cette contamination est intriquée par l'usage des prothèses motorisées et lors de la construction/entretien des infrastructures.

Aujourd'hui, dépendamment de l'endroit où vous vous aventurez sur le réseau routier, un petit moment d'inadvertance est suffisant pour accentuer les risques d'endommager les prothèses motorisées dans un nid de poule. À noter qu'une vigilance accrue est tout aussi requise lors de l'utilisation des outils de locomotion dépourvus de motorisation.

Ce fait combiné à la normalisation des différentes vitesses pratiquées qui vont au-delà de la capacité de support du corps humain à absorber les chocs fait en sorte qu'il est passablement risqué d'utiliser les infrastructures routières tels que construit. Une refonte de la vitesse pratiquée implique généralement des modifications structurelles comprenant des rétrécissements de l'emprise de la route.

Bien que le MTMD et le MEIE transfèrent le fardeau de gestion à une compagnie d'assurance étatique appelée SAAQ Clic. Je suis d'avis que ce sont les concepteurs d'infrastructure qui sont les premiers responsables des impacts globaux cumulatifs (positifs et négatifs).

De plus l'infrastructure routière est un vecteur susceptible de favoriser la poursuite de la surconsommation voir même de l'accentuer.

À noter que les fabricants de prothèses motorisées n'ont absolument pas les moyens de mettre en marché des prothèses à faibles émissions durables, c'est-à-dire réparables et accessibles aux quintiles de revenus inférieurs. Ils se concentrent à la mise en marché de gros véhicules payants et dont les acheteurs sont en moyen de recharger leurs marges de profits.

Les quintiles supérieurs en sont les principaux bénéficiaires. Le compte à rebours de l'obsolescence est bien débuté, les coûts d'entretien ne cessent d'augmenter, les fabricants sont dans l'impossibilité de fournir des pièces de remplacement à un coût raisonnable. Nous vivons la matérialisation des rendements marginaux décroissants et ce, sans égard aux différents choix entre les modes de propulsion utilisant l'électricité ou les produits pétroliers raffinés.

D'autres modes de déplacement plus lents et moins complexes seraient-ils susceptibles de faciliter la transition économique tout en améliorant le bilan environnemental ainsi que la pression sur les infrastructures ?

Actuellement, les véhicules lourds fonctionnant en grande partie au diesel sont utilisés comme outil pour déplacer la matière et ce sans égard à l'utilité sociale réelle des marchandises transportées. Nous assistons actuellement à la privatisation des gains pécuniaires attribuables à l'utilisation des infrastructures

publiques couplé à une communalisation des risques attribuable à la poursuite du maintien des infrastructures affectés à des usages sous-optimaux.

La surutilisation des véhicules ainsi que leurs surpoids engendrent des coûts sociétaux cumulatifs dans une proportion croissante et considérable dont l'ensemble des contribuables en paient le prix.

Résultat, l'état des routes se détériore à grande vitesse. La fréquence des passages s'accroît, le climat sonore se détériore et des particules d'usures de pneus et des freins se répandent ultimement sur les berges.

En parallèle, la pression inflationniste incite les opérateurs de machinerie lourde ou légère à acquérir des prothèses motorisées ou de la machinerie de chantier exempte de système antipollution.

La complexité de ces systèmes antipollution couplé à l'inflation inévitable engendré par la matérialisation des rendements marginaux décroissants incite les propriétaires à contourner les systèmes de filtration des particules. De plus, la mise en marché des véhicules commerciaux électrique ne s'est pas matérialisé, la fiabilité n'est définitivement pas au rendez-vous

Nous assistons depuis un bon moment à une inflation environnementale réelle. Sur le terrain, nous constatons que les pressions économiques font en sorte qu'il est difficile d'entretenir adéquatement des systèmes complexe.

La capacité de gestion étatique par voie coercitive et réglementaire via les subventions ou règlements ont leurs limites. Les bilans carbone officiels ne sont absolument pas représentatifs des faits car ils excluent les émissions illégales ainsi que les émissions relatives au carbone biogénique sciemment brûlé par l'humain dont les actes de compensation sont reportés aux générations subséquentes. Pour le carbone déclaré, les compensations réelles effectives sont susceptibles d'être annulé par les effets rebonds non pris en compte. J'invite le BAPE à se pencher sur ces enjeux.

Je crois sincèrement qu'il serait opportun d'envisager une réduction de l'usage des routes par différents moyens de réduction à la source : Réduire le nombre de tours de roue cumulatif, réduire le poids des véhicules, concrétiser le transport/transit viable en milieu rural, envisager le cabotage utilisant de petites embarcations via la voie maritime ou tout autre mesure de locomotion douce.

À moyen-long terme, avons-nous les moyens de supporter encore bien longtemps cette surutilisation des ressources ?

Plusieurs limites planétaires sont actuellement franchies. L'impact cumulatif de la présence des routes existante à son rôle à jouer à même l'outrepassement de ces limites. J'invite le BAPE à intégrer l'analyse de la répercussion globale du maintien de l'infrastructure projetée par l'initiateur sur ces limites planétaires et de faire une revue de littérature sur les solutions de rechanges au statu quo.

Je suis d'avis que les infrastructures sont implantées afin de structurer la croissance économique et ce, selon des standards d'une autre époque, c'est-à-dire sans tenir compte de l'ensemble des effets rebonds à long terme. Bien évidemment l'appât du gain semble être le principal motif de ces agissements cumulatifs contre-productif.

Jusqu'à aujourd'hui, nous avons grandement été influencés par le mode de vie à l'Américaine, ce patrimoine immatériel distinctif propre aux modes de vie axé sur des cycles de surconsommation nous offre une certaine perception d'une qualité de vie apparente mais dans les faits, les infrastructures routières ainsi que les prothèses motorisées à taille croissante constituent un fardeau de gestion intergénérationnel.

Les véhicules sont de plus en plus gros, de plus en plus complexe, le taux de motorisation s'accroît, ce qui implique une augmentation considérable des risques qui se cumulent.

Dans un récent rapport publié par la vérificatrice générale incluant l'analyse des filières batteries ainsi que diverses dépendances, nous pouvons constater le coût réel de la précipitation de l'état vers de fausses solutions à court terme qui ne tiennent pas compte d'une vision intergénérationnelle.

Ce rapport expose le résultat d'une classique gestion par programme observables dans plusieurs domaines d'activité. J'invite le BAPE à lire ce rapport et à mimer les recommandations afin d'analyser exhaustivement le projet en cours tout en évaluant concrètement la possibilité de saborder le programme décennal tel que proposé et/ou le cas échéant, s'il s'avère justifié que des recommandations intègrent un suivi contraignant des critères permettant d'atteindre les objectifs citoyens zéro émission carbone, zéro mort et blessé grave sur les routes et ce tout en tenant compte de la protection de la biodiversité sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures.

Au risque de me répéter, factuellement, ce sont en partie les infrastructures publiques en place qui assurent la combustion accélérée ainsi que la dilapidation des ressources. L'initiateur doit tenir compte des impacts cumulatifs. Sur ce point, la route ouvre la voie à la mise en marché d'une culture automobile ainsi qu'à la croissance quasi illimitée du transit de marchandise accentuant ainsi une pression constante sur la gestion des matières résiduelles. La présence de la route influence les mœurs et coutumes. Elle est aussi un précurseur de l'installation d'infrastructure énergétique et de communication, ce trio quasi inséparable est complété par l'accès aux produits pétroliers raffinés. Le quatuor assure, solidairement les conditions propices à une surconsommation systémique quasi illimitée. Je suis d'avis que le BAPE devrait tenir compte des impacts cumulatifs attribuables aux infrastructures énergétiques ainsi que de télécommunication installés à même la route. En plus des comportements addictions humaines observables. Le quatuor forme un amalgame de matière contaminée incluant : bitume, fils, poteaux et transformateurs qualifiés de peu élégants qui cumulativement représenteront une masse considérable de matière contaminée à traiter.

À titre d'exemple, des entreprises à vocation pécuniaire comme Amazon ainsi que Dollarama utilisent les voies d'accès publiques afin de permettre l'achat ou la distribution d'une quantité considérable de déchets en devenir.

Bien que l'usage de la route implique des responsabilités partagées, dès l'étape de conception, si la route est susceptible d'engendrer des répercussions environnementales tant positives que négatives, le MTMD a un rôle à jouer concernant la prise en compte des impacts cumulatifs attribuables à la mise en disposition des infrastructures routières.

Tel que discuté précédemment, l'évaluation à l'échelle du projet est précipitée. Une pause est de mise afin de déterminer collectivement le bien fondé de l'affectation des ressources humaines et matérielles nécessaires à l'élaboration d'un plan d'affectation des ressources étatique basé sur le principe de subsidiarité et qui concorde avec les objectifs citoyens.

Je suis conscient que le rêve Américain est bien ancré dans les mœurs d'une part considérable des occupants du territoire et que plusieurs acteurs ne sont pas sensibilisés aux impacts de leurs choix. Je constate aussi que l'appât du gain généré par l'extraction des matières couplé à la combustion des ressources font partie des dépendances les plus difficiles à contenir pour un humain qui a vu le jour dans une ère de croissance souvent perçue "utopiquement" sans fin. J'invite alors le BAPE à faire preuve de vigilance en identifiant de façon impartiale les multiples dépendances attribuables aux différents acteurs concernées par le projet ainsi que la prise en compte des rendements marginaux décroissants pour les sept prochaines générations avant d'émettre des recommandations.

Alexandre Richard