

# De



## Le Réseau pour une économie verte (RÉV)

Imaginez que des groupes de défense de l'environnement, des syndicats et des organismes de justice sociale et de jeunes s'unissent pour trouver des solutions réelles de lutte contre les changements climatiques. Ce serait fantastique, non? Eh bien, c'est précisément la mission du Réseau pour une économie verte. Motivés par l'incapacité du Canada à prendre les mesures propices à une authentique économie verte, les dirigeantes et dirigeants de plus de vingt organismes reconnus ont créé le RÉV pour inciter à une transformation radicale de notre économie industrielle. De bons emplois verts sont créés à travers le Canada et d'autres peuvent l'être encore pour réduire les émissions de carbone et élaborer de vraies alternatives aux anciennes méthodes de travail. Le RÉV se situe désormais à l'avant-garde d'un nouveau mouvement social qui veut offrir à tous les Canadiens et Canadiennes un avenir prospère et équitable, avec moins d'émissions de carbone.



# vraies

## initiatives et un plan de transition équilibré

FICHE  
I  
les transports

## Des transports en commun de meilleure qualité pour tous

Le RÉV propose un plan d'action global pour répondre aux besoins actuels des réseaux de transport public à travers le pays et développer des lignes ferroviaires à grande vitesse entre les principales villes canadiennes et le long des axes routiers les plus denses. Le plan d'action prévoit :

- > **53,5 milliards \$** au titre des dépenses en immobilisations des réseaux de **transport public** municipaux sur une période d'investissement de cinq ans, débutant dès que possible.
- > De ce montant, 17,6 milliards \$ (**33 % du financement**) n'entrent pas dans le cadre des plans de financement existants. Cela demanderait un financement supplémentaire de la part des provinces et du gouvernement fédéral.
- > **25,7 milliards \$** au titre de la conception et de la construction de trois projets majeurs de réseaux de **trains à grande vitesse** (TGV). De ce montant, environ **20 milliards \$** seraient consacrés à la construction d'une ligne à grande vitesse entre Québec et Windsor; **3,7 milliards \$** seraient investis dans une ligne entre Calgary et Edmonton, et 2 milliards \$ dans une ligne entre Vancouver et Seattle.

Une réglementation solide sur l'utilisation de ressources locales est indispensable, à l'instar d'autres pays (y compris nos partenaires des accords de « libre-échange »), pour que nos initiatives de transports écologiques soient créatrices de bons emplois. Cela permettra en outre de générer les recettes fiscales nécessaires pour couvrir ces importants investissements. Nous devons mettre en place des politiques industrielles qui profitent aux différentes composantes de nos collectivités.

Le Canada a pris un très grand retard dans la modernisation de son infrastructure ferroviaire interurbaine. De plus, améliorer et étendre les réseaux de transport public peut s'avérer très positif pour l'environnement et l'emploi.

Il faut offrir aux Canadiennes et aux Canadiens un plan d'action global plus sérieux pour développer et étendre les réseaux de transports publics. À l'heure actuelle, les provinces et le gouvernement fédéral contribuent au financement des projets municipaux d'investissement dans les transports publics. Les municipalités se retrouvent néanmoins à supporter la plus grande partie des coûts opérationnels et des coûts en capital. Nous profitons tous des avantages, aussi est-il important de partager la charge financière.

[www.reseaeconomieverte.ca](http://www.reseaeconomieverte.ca)

mars 2015 — Document préparé pour le Réseau pour une économie verte par le Congrès du travail du Canada en collaboration avec les partenaires du RÉV.



# De

## solutions pour une économie verte

FICHE  
I  
les transports

# vraies



## TRANSFORMER LES TRANSPORTS EN UN SECTEUR PROPRE, ÉCOLOGIQUE ET MODERNE



## De vraies initiatives – Les transports publics et le transport ferroviaire interurbain

Lutter contre les changements climatiques signifie réduire nos émissions et changer la façon dont nous transportons les personnes et les denrées d'un endroit à l'autre. Au Canada, le secteur des transports est actuellement responsable de pour 28 % des émissions annuelles de gaz à effet de serre.

Notre civilisation est accro au pétrole. Nous sommes bien trop dépendants du secteur pétrolier, puissant et polluant. Les sociétés pétrolières et les cartels détruisent notre environnement et nuisent à d'autres secteurs de l'économie. Il est indispensable et urgent de créer de véritables alternatives au secteur pétrolier, puissant et polluant.

Il faut créer des milliers d'emplois de qualité tout en luttant contre les changements climatiques. Un plan d'action équilibré est nécessaire pour ouvrir la voie à une économie à faibles émissions de carbone.

**Pouvons-nous relever ce défi? Bien sûr!**

L'économie verte est bien plus qu'un concept. Il existe de par le monde de nombreux exemples et projets de transports en commun réussis. Le Canada est le seul pays de l'OCDE à ne pas accorder de financement régulier aux transports publics.

Étendre les réseaux de transport public urbains et interurbains est indispensable si nous voulons répondre aux besoins futurs de la population canadienne, en contribuant à la création d'emplois aujourd'hui et à la propreté de la planète demain. De quelle façon? Lisez la suite.





## Ressources locales = des emplois au Canada

Les services de transports en commun municipaux ainsi que la réglementation en matière de ressources locales doivent impérativement être détenus et gérés par les pouvoirs publics afin de s'assurer que les collectivités canadiennes et les travailleuses et travailleurs canadiens puissent bénéficier des retombées. Le gouvernement du Québec a mis l'accent sur la création d'emplois locaux par le développement des transports publics en posant d'emblée l'obligation d'employer des ressources locales à hauteur d'au moins 60 %. La société québécoise Bombardier a récemment remporté un contrat de 980 millions \$ pour la fabrication de 468 nouveaux wagons de métro. Cette initiative permettra de créer 775 nouveaux emplois au Québec.

En gardant la fabrication du matériel en Ontario, l'achat en 2006 par la Commission des transports de Toronto (TTC) de 234 wagons de métro construits à l'usine Bombardier à Thunder Bay a permis de créer localement entre 500 et 600 emplois de qualité. 750 travailleuses et travailleurs de l'usine Bombardier à Thunder Bay ont ainsi pu conserver leur emploi et l'usine a embauché 300 autres personnes en 2008 suite à l'achat de 204 trams par le TTC.



## Améliorer les services de transports en commun dans les municipalités permet de créer des emplois et de réduire la quantité de gaz à effet de serre

Les usines canadiennes produisent depuis longtemps du matériel de transport de grande qualité dans les différentes régions du pays, comme au Manitoba et au Québec où sont fabriqués des autobus. L'usine New Flyer à Winnipeg construit notamment des autobus hybrides et électriques qui respectent l'environnement.

Autre exemple, la mise en place d'un réseau étendu de transports en commun rapides dans la région de Kitchener-Waterloo, en Ontario, devrait rapporter 296 millions \$ en recettes usagers sur une période de 30 ans, réduire les émissions de gaz à effet de serre de 14 000 tonnes par an d'ici 2031, générer plus de 6 000 emplois et réduire de 10 millions \$ le coût des soins de santé dans la région.

## À la Ville d'Ottawa : Mesurer l'impact global

Nous devons continuer à souligner les effets positifs de ce que nous proposons et l'importance des indicateurs de mesure. À titre d'exemple, la Ville d'Ottawa a récemment approuvé un projet d'extension de son réseau de train léger sur rail pour un montant de 1,74 milliard \$. La Ville a fourni des estimations très détaillées sur les avantages économiques qui découleraient de ce projet, notamment :

- > **L'emploi** : 20 000 années-personnes de travail pendant la phase de construction.
- > **L'économie** : 3,2 milliards \$ provenant de la construction à elle seule, 100 millions \$ en économies d'exploitation pour OC-Transpo à partir de 2019 et 144 millions \$ en recettes fiscales.
- > **Réduction des dépenses liées au parc automobile**. 600 millions \$ en économies d'exploitation du parc automobile et 217 millions \$ en économies de prévention des accidents.
- > **Les usagers des transports en commun**. Augmentation de 9 % de l'achalandage, élimination de plus de la moitié des autobus circulant dans le centre-ville et réduction moyenne de 15 minutes de la durée du trajet quotidien.
- > **L'environnement** : Réduction annuelle de 38 000 tonnes de gaz à effet de serre et de 1 750 tonnes d'autres contaminants de l'air, soit l'équivalent de 7 300 voitures de taille moyenne de moins sur la route chaque année.

Pour en savoir plus, consultez le site [www.confederationline.ca/fr/](http://www.confederationline.ca/fr/)

## Trains à grande vitesse: ils sont vraiment RAPIDES!

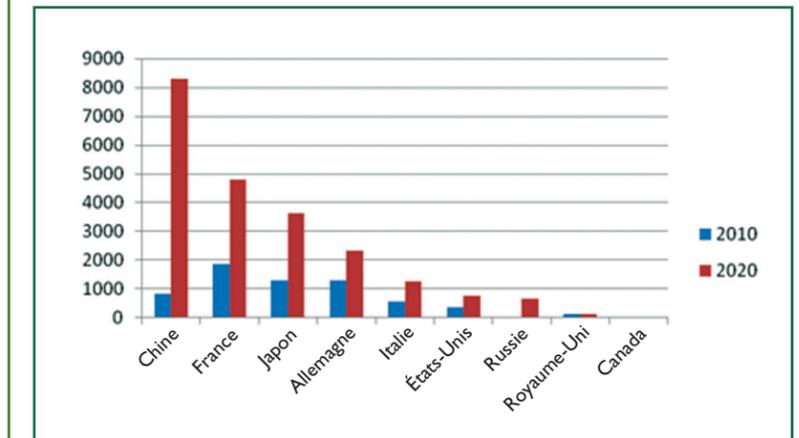
Les trains à grande vitesse ne sont pas une invention récente. La première ligne à grande vitesse fut créée en 1964 au Japon. Elle reliait les villes de Tokyo et Osaka. La vitesse moyenne des trains dépassait les 200 km/h. En France, le train à grande vitesse (TGV) a vu le jour en 1981. Aujourd'hui, le réseau relie les grandes villes françaises et celles des pays voisins. Le TGV détient le record de vitesse, 279 km/h en moyenne. Sur les parties à ultra-haute vitesse, appelées Maglev (magnetic levitation), qui sont en général courtes, les trains peuvent atteindre 430 km/h.

Le transport ferroviaire émet en moyenne dix fois moins de GES par passager que le transport aérien. Le rail est également mieux adapté à l'utilisation d'électricité comme source d'énergie. Plus il y aura de trains fonctionnant à l'électricité produite à partir de sources renouvelables, mieux ce sera.

## Des incitations financières pour favoriser l'utilisation des transports publics

La Ville de Londres, en Angleterre, a créé en 2003 une zone à péage pour la plupart des véhicules motorisés, de façon à réduire la circulation dans le centre-ville et améliorer la qualité de l'air. Le péage minimum est de 10 £ par jour et par véhicule. Une étude sur la circulation, menée par les services de transport londoniens, a montré qu'en 2003 les émissions de dioxyde de carbone dans la zone à péage avaient diminué de 16,4 % par comparaison avec 2002, avant l'instauration du péage.

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE RAILS À GRANDE VITESSE (SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIONS POUR 2020)



## Priorité n°1 : Les trains à grande vitesse

De nombreuses études ont démontré la faisabilité et l'intérêt de construire des lignes ferroviaires à grande vitesse au Canada sur les principaux axes de communication, **Windsor-Toronto-Montréal-Québec**, **Calgary-Edmonton**, et **Vancouver-Seattle**, par exemple.

À ce jour, les provinces et le gouvernement fédéral ont investi 0 \$ dans cette importante initiative. Le Canada ne s'y intéresse même pas. Nous pouvons mieux faire.

Un réseau ferroviaire à grande vitesse transformerait radicalement le secteur des transports canadien, permettrait de réduire les gaz à effet de serre responsables des changements climatiques, créerait plus de **100 000** années-personnes de travail et placerait le Canada au rang d'autres pays progressistes où les réseaux ferroviaires à grande vitesse sont la norme.

Et ça ne s'arrête pas là. Améliorer les services de transport ferroviaire de passagers à travers le pays, même là où la densité du trafic ne justifie pas de ligne à grande vitesse, permettrait à davantage de Canadiennes et de Canadiens de se passer de la voiture, d'améliorer le service aux collectivités et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

