



## PROJET DE MÉMOIRE SUR LE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF (TAC)

Comme le souligne le Dr Éric Notebaert, M.D., M. Sc., président du comité santé durable chez Médecins francophones du Canada, [l'engagement des collectivités à prendre le virage du TAC n'est pas facultatif](#) :

« Les bénéfices sont très marqués en termes de santé publique et d'impact positif sur l'environnement. Plusieurs villes dans le monde, particulièrement en Europe, adoptent maintenant une telle approche intégrée.

Ces études sont convaincantes quant à l'importance d'un transfert modal urgent vers le TA et le TC, de même que de l'électrification des transports. Mais rappelons qu'il est fondamental d'augmenter le réseau cycliste (et nous ajoutons : piétonnier) de façon très sécuritaire. Comment faire ceci ? Certains principes sont importants :

1. Aménager le territoire afin d'optimiser la connectivité
2. Adopter des mesures d'apaisement de la circulation
3. Avoir des mesures spécifiques pour piétons et pour cyclistes
4. Diminuer la circulation de transit dans les quartiers
5. Limiter la taille des camions qui traversent dans la ville
6. Développer le transport collectif : accessibles, fiables et abordables
7. Adopter des mesures fiscales pour favoriser le transport collectif
8. Améliorer l'accès aux pôles d'emplois majeurs et aux institutions en transport actif et collectif

Ces arguments sont majeurs. Travailler sur les transports nous permet à la fois d'avoir une population plus en santé et une planète plus vivable. Et c'est la raison pour laquelle le milieu médical devrait faire la promotion du transport actif et collectif. Nous devons le faire auprès de nos patients, mais aussi auprès des pouvoirs publics, municipaux, provinciaux et fédéraux. »

### **Un pas de plus pour notre santé et celle de la planète**

**Imaginons Eastman** prend position en faveur du transport actif et collectif en recommandant l'adoption des principes énoncés par l'Association des médecins francophones du Canada et demande par conséquent aux élus des municipalités et des MRC locales qu'ils reconnaissent ces principes comme étant les leurs. Conséquemment qu'ils allouent, sans plus attendre, les ressources nécessaires pour améliorer les transports actifs et collectifs.

## **Puisqu'il y a urgence climatique, la transition doit être immédiate**

Le processus enclenchant les changements nécessaires à nos modes de transport doit être activé sans plus tarder. L'urgence climatique l'exige, et les mesures doivent être prises immédiatement pour infléchir le cours du réchauffement.

Le virement s'impose. D'ailleurs, des démarches, semblables à celles que nous préconisons, sont non seulement souhaitées, mais aussi soutenues, par le gouvernement du Québec, comme il en témoigne par son énoncé de vision d'une **municipalité axée sur le développement durable**. Et certaines municipalités ont déjà emboîté le pas.

C'est donc dans le cadre d'une **démarche intégrée de développement durable**, tel que le promeut le ministère des Affaires municipales et de l'habitation (MAMH), que nous vous demandons de vous engager. Cette démarche intégrée est en fait un « processus participatif de planification et d'intervention visant à concrétiser une vision à long terme de l'ensemble des activités de développement économique, social et environnemental d'un territoire et de la collectivité qui l'habite ».

### **L'exemple d'Eastman dans la MRC Memphrémagog**

À Eastman, comme dans l'ensemble de nos villages, les difficultés pour adapter les réseaux routier et pédestre existants, afin de favoriser le TAC sécuritaire, tiennent en partie au fait que ces réseaux ont été construits il y a longtemps, tant bien que mal, pour composer avec les contraintes topographiques et promouvoir les déplacements par les moyens de transports de l'époque : diligences, trains, automobiles, etc.

En peu de temps, les véhicules automobiles à combustible fossile se sont multipliés au-delà de toutes prévisions, et l'auto solo est devenue le vecteur principal de nos déplacements.

Les ressources pour mouvoir nos véhicules à combustion semblaient alors inépuisables, et l'on ignorait l'impact néfaste, voire funeste, de nos moyens de transport sur l'avenir de la planète. Ce que les données scientifiques ne nous permettent plus de mettre en doute.

Nos réseaux de transport se sont déployés parfois à la hâte, pour permettre la circulation de nos engins et de nos véhicules. Par voie de conséquence, tels qu'ils ont été construits, ils sont devenus de plus en plus astreignants, et ne cessent de s'étendre jusqu'à en devenir menaçants pour l'avenir de la planète. Leur impact global sur l'environnement n'avait pas été pris en compte, et encore moins la nécessité de partager ces voies de circulation pour permettre le transport actif.

À Eastman, certaines routes sont si étroites que leurs accotements ne permettent pas de circuler de façon sécuritaire à pied ou à vélo. Qui plus est, certaines voies principales au cœur du village n'ont pas de trottoirs.

Les réseaux de transport ont délimité l'aménagement du territoire, et les contraintes qu'ils ont engendrées semblent, pour certains, immuables. **Une fatalité.**

Elles sont là depuis toujours, diront certains, et pour toujours, diront d'autres. Ce qui est faux en un sens comme dans l'autre. Nous pouvons les adapter, les modifier pour épargner la planète et ses habitants.

Le village d'Eastman n'est pas une exception. On peut même affirmer qu'à l'échelle du Québec, dès qu'on s'éloigne des grands centres et des villes intermédiaires, à quelques exceptions près, les projets de développement du TAC sont embryonnaires, voire inexistantes. Cela ne fait pas partie des préoccupations des petites municipalités. Ce point est absent de leur programme.

Certes, nous comprenons que cette situation résulte de l'implantation de réseaux de transport où le TAC était loin d'être un objectif, puisqu'**il était simplement impensé**.

Mais, ce qui est encore plus déplorable est le fait qu'encore aujourd'hui, on construit de nouvelles voies de circulation sans considération pour le TAC sécuritaire. Les exemples abondent. Combien en coûtera-t-il quand viendra le temps de corriger ces erreurs?

Cette situation n'est pas immuable, encore moins une fatalité. Pour ce faire, il faut d'abord vouloir que cela change.

Aujourd'hui, il serait insensé ou même impardonnable de ne pas planifier l'aménagement du territoire en considérant l'intégration du TAC. Une telle négligence de la part de nos élus serait irresponsable.

### **La volonté politique de nous adapter aux changements nécessaires est primordiale.**

Pour favoriser le TAC efficace et sécuritaire et développer des alternatives à l'auto solo, il faudra une volonté collective inébranlable, et engager les moyens que l'urgence de la situation réclame.

Premièrement, il faudra reconnaître et affirmer que cet objectif est prioritaire.

Il faut changer nos façons de développer le territoire de nos municipalités. Nous déplorons, qu'aujourd'hui encore, on réalise des projets (développement domiciliaire, zone commerciale ou industrielle, etc.) sans se soucier du TAC. Combien en coûtera-t-il à nos collectivités pour corriger la situation résultant de notre refus de nous projeter dans l'avenir? Pourquoi ce gaspillage?

### **L'interconnexion**

Plus souvent qu'autrement, de nouveaux développements domiciliaires se construisent à bonne distance des noyaux villageois, ce qui correspond à de l'étalement urbain, qui plus est, sans aucune considération pour cet impératif du TAC. On est bien loin de penser à l'essentielle interconnexion entre les différents circuits de réseaux des sentiers pédestres et des pistes cyclables existants.

Les municipalités devront prévoir leur développement pour éviter d'aménager leur territoire à la pièce, à la remorque des opportunités que saisissent les promoteurs.

Les municipalités devront adopter des plans d'aménagement d'ensemble pour planifier leur avenir, éviter l'étalement urbain et densifier les noyaux villageois.

Aussi, elles devront aussi exiger des promoteurs, au fur et à mesure de l'implantation de nouveaux développements domiciliaires, commerciaux ou industriels, qu'ils aménagent les infrastructures pour permettre le TAC sécuritaire partout sur le territoire.

Les municipalités, avec la MRC, devront aussi assurer l'interconnexion des différents réseaux de TAC les uns aux autres.

La MRC devra donc inclure, dans sa vision stratégique et dans son schéma d'aménagement, cette grande orientation qui oblige les municipalités à développer le TAC. Elle devra aussi en préciser les modalités dans ses documents complémentaires.

### **Les recommandations**

Suivant le principe que le fait d'améliorer le transport actif et collectif permet d'avoir une population plus en santé et une planète plus viable, nous recommandons aux élus de nos municipalités et de nos MRC :

1. qu'ils reconnaissent que cet objectif est prioritaire;
2. que lorsqu'ils prennent des décisions pour l'aménagement de leur territoire, ils mettent en place les moyens pour atteindre cet objectif;
3. qu'ils adoptent des plans d'aménagement d'ensemble pour éviter tout étalement urbain et densifier les noyaux villageois;
4. que la prévision de l'interconnexion aux réseaux existants, de tous nouveaux sentiers, chemins, routes, etc., soit une condition préalable à leur approbation par une municipalité;
5. enfin, qu'ils allouent sans plus attendre les ressources nécessaires à l'amélioration des transports actifs et collectifs.

Nous voulons encourager la participation citoyenne en proposant certains projets qui pourront prendre forme selon l'intérêt qu'ils susciteront.

En voici quelques exemples :

- Donner au suivant (station de lave-glace)
- Ménage ta monture (transport écoresponsable des personnes et des marchandises)
- Accès sécuritaire aux pistes cyclables
- Un village, une gare