

Résumé

d'une communication présentée lors du

Symposium nord-américain sur l'environnement et le commerce

Commission nord-américaine de coopération environnementale

Les couloirs de transport des marchandises visées par l'ALÉNA : modes d'évaluation des répercussions sur l'environnement et des solutions de rechange

par le Sierra Club et Shelia Holbrook-White, Texas Citizen Fund, avec le soutien technique du Fonds mondial pour la nature (États-Unis)

Avec la conclusion de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), le commerce entre les trois pays signataires (Canada, Mexique et États-Unis) a considérablement augmenté et les modes traditionnels de production, de distribution et de transport ont subi des changements importants. La circulation commerciale par *tous* les moyens de transport — route, chemin de fer et avion — s'est accrue, souvent au point de dépasser la capacité de l'infrastructure existante, notamment le long de la frontière où de 60 % à 80 % des marchandises sont transportées par camion. Les coûts de la livraison «juste-à-temps» et des retards ont brusquement augmenté en même temps, ce qui a donné lieu à des analyses et à des évaluations de la capacité de l'infrastructure de transport actuelle d'absorber les flux commerciaux accrus et d'assurer la mobilité future.

La capacité de l'infrastructure de transport de répondre à la demande et d'absorber ces flux commerciaux accrus est devenue la «cheville ouvrière» du libre-échange, et le principe des «couloirs de l'ALÉNA» commence à faire son chemin. En termes généraux, ces «couloirs» comprennent l'infrastructure de transport et les systèmes qui facilitent la circulation à la fois dans un pays et au passage des frontières nord-américaines, en particulier la circulation encouragée par le libre-échange. En l'absence d'une définition uniforme ou d'indicateurs objectifs qui permettent de distinguer de manière uniforme un couloir de transport de l'ALÉNA d'un autre tronçon d'autoroute nationale, les débats qui entourent la désignation de couloirs de l'ALÉNA sont éminemment dynamiques, inextricablement politisés et généralement axés sur la route. Plusieurs «couloirs» ont été mis de l'avant et la concurrence entre les différents itinéraires, existants et proposés, est devenue de plus en plus féroce.

La plupart du temps, les débats concernant les couloirs de l'ALÉNA se sont limités aux défis logistiques que posent l'amélioration des autoroutes existantes et la construction de nouvelles autoroutes pour absorber l'accroissement de la circulation. Il n'y a pas vraiment eu de recherche et d'analyse à grande échelle des possibilités offertes par le transport multimodal. En conséquence, les évaluations comparatives à grande échelle des coûts environnementaux, des répercussions et des avantages des solutions de rechange sont rares. Les études exhaustives connexes — sans parler des évaluations spécifiques — de ces répercussions sur les collectivités touchées par la circulation lourde, ou qui seront touchées, sont encore plus rares.

En faisant appel à la méthode d'analyse proposée dans le *Cadre d'analyse* de la CNACE, nous examinons les répercussions environnementales des changements survenus dans les régions transfrontalières depuis la mise en œuvre de l'ALÉNA, dans deux cas

particuliers : 1) l'itinéraire Nuevo Laredo (Tamaulipas, Mexique) – Laredo (Texas, États-Unis); 2) Detroit (Michigan, États-Unis) – Windsor (Ontario, Canada). À l'aide des données accessibles au public, nous analysons des indicateurs de la qualité de l'air et de l'eau, de la biodiversité et de la « qualité de la vie ». Les résultats, notamment ceux qui concernent les collectivités, sont présentés sous forme d'une « fiche de rendement ». Nous examinons également la facilité ou la difficulté avec laquelle les données ont été obtenues, ainsi que les lacunes dans les données accessibles au public. Reconnaisant le rôle unique de la CNACE, nous formulons plusieurs recommandations au sujet des actions futures. Enfin, nous présentons une liste d'ouvrages et de sites Web à consulter.