



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Portant sur le Plan d'urbanisme de Montréal, version préliminaire, avril 2004

Le développement urbain durable :

L'avenir de Montréal !

Projet Montréal est un nouveau parti politique qui briguera la mairie de Montréal et de ses arrondissements lors de la prochaine élection municipale.

Richard Bergeron est chef de Projet Montréal.

Claude Mainville est représentant officiel de Projet Montréal

Pour nous rejoindre : Projet Montréal
245, De la Gauchetière Est
Montréal (Québec)
H2X 3Z4

Tél. : (514) 390-0792

www.projetmontreal.com

Contenu

Introduction	1
Avoir de l'ambition pour Montréal	2
Montréal, une ville pour tous	
Mettre fin à la partition de l'espace urbain	3
Protéger les droits des habitants actuels des quartiers	4
Montréal, ville des transports durables	
Réduire la circulation automobile	6
Arrimer le développement urbain aux grandes infrastructures de transport collectif	6
Investir dans le transport collectif	7
Conclusion	9

Introduction

Le présent mémoire se limitera à la critique de quelques éléments à nos yeux fondamentaux du *Plan d'urbanisme de Montréal, version préliminaire*¹.

Un premier chapitre soutiendra que le potentiel de développement de Montréal est beaucoup plus important que ce que suppose le Plan. Sur l'horizon des dix ou vingt prochaines années, Montréal serait en mesure non seulement d'absorber 100 % de la croissance démographique de la région métropolitaine, mais encore de convaincre plusieurs centaines de milliers d'ex-Montréalais de revenir s'établir sur son territoire. Mais Montréal n'y parviendra que si elle améliore de beaucoup la qualité de vie qu'elle offre à ses citoyens.

Les deux chapitres suivants traiteront chacun d'un moyen de permettre à Montréal de réaliser son plein potentiel de développement humain et économique : intervenir différemment dans le secteur du logement; miser sur les transports durables.

Il serait théoriquement possible de construire des centaines de milliers de nouveaux logements au cœur de Montréal, et de le faire suivant les principes du développement urbain équitable et durable. Mais sur le chemin allant de la théorie à la pratique, on rencontre la résistance des habitants de longue date des quartiers centraux, résistance au demeurant tout à fait légitime. Pour faire sauter ce premier verrou avec le plein accord des résidents des quartiers centraux, il faut garantir leur droit à l'occupation de leur logement, à prix accessible, confirmant par le fait même leur droit à leur quartier et à leur ville. Dans sa rédaction actuelle, le Plan proposé omet de le faire.

La circulation automobile excessive est devenue une véritable plaie pour les Montréalais et Montréalaises : bruit, pollution de l'air, smog, atteintes à la santé, inconfort et même danger pour les piétons et cyclistes. L'essentiel de la solution se trouve ici du côté d'une amélioration quantitative autant que qualitative des transports collectifs, dont il faut rien moins que viser le doublement de l'achalandage. Le *Nouveau Tramway* pourrait constituer la pierre angulaire d'une nouvelle ère de prospérité s'appuyant sur les transports durables à Montréal. Or, le Plan propose des interventions de beaucoup trop faible portée, en plus qu'il semble ignorer le sens et le potentiel du retour du tramway dans les rues de Montréal.

Mais le principal problème avec ce Plan, c'est que chaque fois que l'on voit les urbanistes peser sur l'accélérateur, on sent le « politique » appuyer sur les freins. Vivement donc qu'arrive à Montréal une équipe dirigeante qui ait vraiment la conviction que le développement urbain durable constitue la clef d'une meilleure qualité de vie et d'une plus grande prospérité pour Montréal.

¹ Simplement appelé Plan dans la suite de ce mémoire.

Avoir de l'ambition pour Montréal

Il est prévu que la région métropolitaine de Montréal gagnera 150 000 ménages au cours de la période 2004-2014, entraînant la construction d'un nombre égal de logements.

Le Plan évalue à 110 000 logements le potentiel de développement résidentiel de l'île de Montréal. Même si le texte précise qu'il faudrait aussi prendre en compte le potentiel des petits terrains vacants qui s'inscrivent dans la trame urbaine existante, ainsi que les bâtiments non-résidentiels à transformer, le ton est donné : Montréal arrive au terme de son potentiel de développement. En corollaire, le Plan affirme implicitement que si tant est que la grande région métropolitaine ait un avenir, c'est dans les couronnes Nord et Sud qu'il se trouve.

Nous sommes d'avis qu'en avançant de tels chiffres, le Plan erre au niveau des faits et véhicule une vision défaitiste de l'avenir de Montréal.

Concernant les faits, et pour se limiter à un seul exemple, le Plan évalue à 15 000 nouveaux logements le potentiel d'accueil du Centre-Ville. Nul n'est besoin d'être un spécialiste pour savoir que le Centre-Ville pourrait accueillir 50 000 logements et 75 000 habitants de plus. Si Montréal était aussi densément peuplée que l'est Paris *intra-muros*, ce sont 10 millions d'habitants et le même nombre d'emplois que l'on y trouverait. Mais il ne s'agit pas ici de remplacer une exagération par une autre. Limitons-nous donc à dire que Montréal pourrait aisément absorber toute la construction neuve de la région métropolitaine, et ce, aussi loin que l'on puisse se projeter dans l'avenir.

Parlons maintenant de la vision défaitiste. Depuis 1990, les couronnes Nord et Sud ont gagné 350 000 habitants. Dans le même intervalle, le bilan des migrations interrégionales nous apprend que Montréal a enregistré une perte nette de 350 000 habitants au profit de ces mêmes couronnes². Ce qui signifie que ces dernières doivent en entier leur croissance et leur prospérité à la saignée démographique qu'elles opèrent sur Montréal³. Le Plan est défaitiste en ce qu'il considère cette saignée comme étant l'ordre naturel des choses, qu'il serait vain de contester.

En 2002 et 2003, 45 000 logements furent mis en chantier dans la grande région métropolitaine de Montréal. Du nombre, 32 000 furent construits dans les Couronnes, qui connaissent l'une des plus belles périodes de croissance autant économique que démographique de leur histoire. Qu'en pensent les élus montréalais ? On les entend partout afficher leur satisfaction

² Le solde positif au titre des migrations internationales explique que depuis 1990, la population de Montréal n'ait pas baissé mais, au contraire, légèrement augmenté.

³ Il fut tenu compte des migrations interrégionales avec le reste du Québec, des migrations interprovinciales, des migrations internationales, ainsi que du solde des naissances et décès. Une fois tout pris en compte, la croissance démographique des Couronnes égale bel et bien le solde net de leurs échanges avec la région 06, c'est-à-dire Montréal.



que Montréal soit malgré tout parvenue à s'accaparer 13 000 logements neufs. Voilà ce qui arrive quand on a lancé la serviette, quand on consent d'entrée de jeu la victoire à son concurrent, bref, quand on ne croit plus à l'avenir de sa ville.

Pour *Projet Montréal*, la mission première de Montréal n'est pas d'alimenter les couronnes en nouveaux habitants et en prospérité économique.

Il faut avoir de l'ambition pour Montréal. Sur l'horizon des dix ou vingt prochaines années, Montréal serait en mesure non seulement d'absorber 100 % de la croissance démographique de la région métropolitaine, mais encore de convaincre plusieurs centaines de milliers d'ex-Montréalais de revenir s'établir sur son territoire.

Il ne suffit pas de voir grand pour Montréal. Il faut aussi comprendre ce qui l'handicape, concevoir les solutions appropriées, et se donner les moyens de ses ambitions.

Les gens déménagent dans le but d'améliorer leur qualité de vie. Si année après année Montréal enregistre une perte nette de 20 000 habitants au profit des Couronnes, force est de conclure que Montréal perd la bataille de la qualité de vie contre les Couronnes.

Que faudrait-il faire pour rétablir la position concurrentielle de Montréal au chapitre de la qualité des cadres de vie ? Dans la suite de ce mémoire, nous apporterons deux éléments de réponse parmi les plus décisifs : intervenir différemment dans le secteur du logement; miser sur les transports durables.

Montréal, un ville pour tous

Souvent, lorsqu'un projet résidentiel s'annonce à Montréal, on assiste à une levée de boucliers chez les habitants de longue date du quartier concerné. Les deux griefs les plus souvent entendus sont que le projet alimentera un processus de spéculation qui affectera tout le monde dans le quartier, et que l'arrivée de nouveaux résidents y empirera les problèmes résultant d'une circulation automobile déjà jugée excessive. Nous aborderons ici le premier de ces deux griefs, puis traiterons du second au prochain chapitre.

Mettre fin à la partition de l'espace urbain

Le mouvement dit de l'écologie urbaine, ou École de Chicago, a montré qu'une ville dont l'évolution est dictée par les seuls mécanismes du marché produit une sévère partition sociale, économique et ethnique de l'espace urbain : les classes aisées habitent dans tel quartier, les pauvres dans tel autre quartier; les Francophones occupent telle partie de la ville, les Anglophones telle autre partie, les immigrés provenant de tel pays telle troisième partie; etc.

Cette « ville des ghettos » est moralement inacceptable. Partout en Occident, l'un des premiers objectifs que se donne aujourd'hui l'autorité publique est de favoriser une plus

grande « mixité » et « diversité » dans les quartiers. C'est notamment ce que font autant le *Cadre d'aménagement 2001-2021*⁴ que le nouveau *Plan d'urbanisme*, lequel, à titre de premier critère de la *Charte des milieux de vie montréalais*, prône « une gamme variée de logements, tant pour le type que pour le prix, répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages montréalais dans une perspective d'harmonie sociale »⁵.

La question est de savoir comment atteindre cette mixité et cette diversité. Le Plan prévoit que l'essentiel des logements qui seront produits à Montréal au cours des dix prochaines années le seront par le marché. En complément, les pouvoirs publics subventionneront la construction d'un nombre limité de logements abordables et sociaux. Bien sûr, les promoteurs privés privilégieront les localisations susceptibles d'assurer la rentabilité de leurs investissements. Quant aux pouvoirs publics, ils concentreront leurs interventions dans les secteurs où les besoins sont les plus criants, c'est-à-dire dans les quartiers pauvres. C'est pourquoi la double action du marché et des pouvoirs publics tendra à renforcer plutôt qu'à atténuer la tendance à la partition de l'espace, produisant l'effet contraire à celui recherché.

La solution serait que les logements s'adressant aux catégories sociales moins favorisées soient intégrés aux ensembles immobiliers de marché. Ainsi, il n'y aurait plus d'un côté le logement abordable et social, de l'autre le logement de marché, mais un seul type de développement résidentiel mixte. Dès lors, les catégories sociales défavorisées ne seraient plus exclues d'aucun quartier et d'aucune partie de l'espace urbain, qu'il s'agisse du centre-ville, des abords du canal Lachine et du fleuve, du Plateau Mont-Royal, etc.

Le moyen approprié d'obtenir un type unique d'habitat mixte serait d'obliger les promoteurs à intégrer un certain pourcentage de logements abordables et sociaux à leurs projets. Ce pourcentage serait variable, pour tenir compte de l'état des besoins exprimés dans chaque quartier. Par exemple, ce pourrait être 15 % sur le Plateau Mont-Royal, 25 % dans le Sud-Ouest, ou 10 % au centre-ville. Les aides publiques présentement destinées au logement abordable et social seraient simplement redirigées vers les promoteurs, en contrepartie du respect d'un cahier des charges rigoureux. Les promoteurs trouveraient leur avantage à cette formule novatrice, puisque dès l'étape de conception d'un projet, ils pourraient compter sur le financement assuré d'un nombre appréciable d'unités de logement. De plus, ils feraient moins souvent les frais de réactions de rejet de la part des populations habitant déjà les quartiers.

Le Plan dit quelques mots de cette nouvelle manière d'atteindre la mixité, sous l'appellation « zonage d'inclusion »⁶. Si l'on souhaite réellement que Montréal soit une ville pour tous, il faut faire du zonage d'inclusion l'une des toutes premières priorités de la Ville et des gouvernements.

⁴ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, Orientation 3, pp. 82 et suivantes.

⁵ Ville de Montréal, op.cit, avril 2004, p. 13.

⁶ Idem, p. 25.

Protéger les droits des habitants actuels des quartiers

La construction de logements neufs dans un quartier amorce la hausse de la valeur de tout le stock local de logements, allant souvent jusqu'à lancer une spéculation débridée.

À première vue, les propriétaires y trouvent leur compte, puisqu'ils peuvent soit encaisser de substantiels gains de capital lors de la revente de leur propriété, soit imposer d'importantes hausses de loyer à leurs locataires. Toutefois, les propriétaires attachés à leur quartier et désireux d'y demeurer, et ils sont nombreux, devront absorber d'importantes hausses de leurs taxes foncières, ce qui les forcera à réduire leur niveau de vie.

Ceci étant, ceux qui souffrent le plus de la spéculation, ce sont indéniablement les locataires. Du jour au lendemain, ils font face à des hausses de loyer pouvant atteindre plusieurs centaines de dollars. N'ayant pas cet argent, ils n'ont souvent d'autre choix que de quitter le quartier. C'est ainsi que, avec le temps, une population économiquement défavorisée finit par être évincée de son cadre de vie par une population plus fortunée. Concernant l'histoire récente de Montréal, l'exemple du Plateau Mont-Royal s'impose ici.

Ayant compris combien l'arrivée de nouveaux habitants dans le quartier est susceptible de les désavantager, les résidents des quartiers anciens de Montréal ont développé le réflexe de s'opposer à tout projet immobilier annoncé dans leur secteur. Or, le développement urbain durable commande de densifier l'habitat dans les quartiers centraux et anciens, particulièrement au pourtour immédiat des grandes infrastructures de transport collectif.

L'une des conditions du bon fonctionnement des marchés est l'accessibilité à l'information : c'est quand tous ont accès à une information complète que les mécanismes du marché fonctionnent de manière optimale. Cette condition est satisfaite dans le marché immobilier, puisque les rôles d'évaluation sont publics. L'un des rares secteurs où elle ne l'est pas est précisément le secteur résidentiel locatif marchand. Chacun sait que lorsqu'il est possible de savoir quel montant payait le locataire précédent, on dispose d'une information très utile pour sa négociation avec le propriétaire. Si celle-ci n'aboutit pas à notre satisfaction, on pourra toujours demander à la Régie du logement de trancher. Mais que peut-on faire quand on ne sait pas combien payait le locataire précédent ? Sur quelle base peut-on prétendre s'adresser à la Régie ? Comme pour tout autre marché, la solution consiste à rendre l'information accessible.

Dans le but de mettre les résidents actuels des quartiers à l'abri de la spéculation qui accompagne généralement les projets de développement immobilier et de protéger leur droit à l'occupation de leur logement, à prix accessible, il faudrait constituer, publier et rendre aisément accessible un rôle des loyers.

Nous croyons qu'un tel rôle des loyers est une condition essentielle pour que Montréal soit réellement une ville pour tous et pour qu'elle réalise pleinement son potentiel de développement humain autant qu'économique.

Montréal, ville des transports durables

La seconde raison la plus souvent évoquée par les résidents de longue date d'un quartier pour s'opposer à l'arrivée de nouveaux résidents est l'aggravation présumée des problèmes liés à la circulation automobile. On verra qu'ils ont tout à fait raison, et que la solution se trouve cette fois dans les transports durables.

Réduire la circulation automobile

Rien ne porte plus atteinte à la qualité de vie à Montréal que la circulation automobile excessive rencontrée sur son territoire : bruit, pollution de l'air, smog, atteintes à la santé, inconfort et même danger pour les piétons et cyclistes. Loin de s'apaiser, la circulation ne cesse de croître. Entre 1987 et 1998, la densité de circulation a augmenté de 25 % au centre-ville, de 21 % dans les quartiers centraux, et même de 38 % en parties Est et Ouest de Montréal⁷.

Pour rétablir l'attractivité de Montréal en tant que lieu de vie, tout particulièrement pour les jeunes familles, il faut oser s'attaquer à l'automobile, en ne craignant pas de se donner des objectifs ambitieux. Dans le contexte de Kyoto, c'est une réduction de 2 % par année qui serait requise. Le Plan parle bien de « *réduire l'utilisation de l'automobile* », mais sans fixer d'objectifs... ce qui est l'équivalent d'un vœu pieux.

Arrimer le développement urbain aux grandes infrastructures de transport collectif

L'un des moyens de réduire la dépendance à l'automobile est de canaliser prioritairement le développement urbain vers la périphérie immédiate des grandes infrastructures de transport collectif que sont le métro, les trains de banlieue et les futurs corridors du *Nouveau Tramway*, tel que le recommande le *Cadre d'aménagement 2001-2021*⁸. Cette approche fut effectivement retenue dans le Plan, ce qui est tout à l'honneur de ses auteurs.

Toutefois, en ce qui concerne les moyens, le Plan se limite à souhaiter l'élaboration prochaine d'un programme d'aide financière. Il nous paraît pertinent de rappeler qu'il y a près de vingt ans, la densification autour des stations de transport collectif fut la toute première « *grande orientation d'aménagement* » spécifiée au Schéma d'aménagement de la CUM⁹... mais qu'elle ne fut suivie d'aucune action, faute de moyens.

Il est aussi pertinent de rappeler que suite à l'adoption du *Cadre d'aménagement 2001-2021*, le Gouvernement du Québec s'était engagé à mettre en œuvre un *Plan d'action* conséquent. La Ville de Montréal attend ce *Plan d'action* fantôme depuis maintenant trois ans...

⁷ La densité de circulation est le nombre horaire moyen de mouvements de véhicules, au kilomètre-carré. Au centre-ville, par exemple, il est passé de 3 200 mouvements de véhicules au km² et à l'heure en 1987, à 4 000 en 1998.

⁸ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, op.cit., juin 2001, pp. 76 et suivantes.

⁹ Communauté urbaine de Montréal, *Schéma d'aménagement*, août 1986, p. 45.

L'articulation du développement aux grandes infrastructures de transport collectif ne se fera pas toute seule. S'il était facile de faire du développement urbain durable, le marché s'en serait déjà chargé. Le fait est que ce type de développement vise à rencontrer simultanément toute une série de grands objectifs sociétaux, ce qui dépasse et la mission, et la capacité d'action des seuls agents privés. Si l'on veut que le développement urbain durable soit plus qu'un autre vœu pieux, les gouvernements supérieurs doivent apporter leur contribution.

Investir dans le transport collectif

Par l'intermédiaire du Plan, « *la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs* »¹⁰. Soumettons cette affirmation à l'épreuve de la réalité.

Pour Montréal, le développement urbain durable, en transports, se résume à trois chiffres :

Automobile :	- 2 % / année
Marche et vélo :	+ 3 % / année
Transport collectif :	+ 5 % / année

Le - 2 % de l'automobile a été évoqué plus tôt. Les deux autres chiffres complètent le modèle conçu par l'AMT pour fixer les grands paramètres d'une stratégie de transports durables des personnes compatible avec les objectifs du Protocole de Kyoto : en plus de réduire de 2 % par année les déplacements par automobile, il faudrait accroître de 3 % par année les déplacements non motorisés, et de 5 % par année ceux par transport collectif¹¹.

Un taux annuel de croissance de 5 % du transport collectif signifie le doublement de l'achalandage en 15 ans. En 2002, le transport collectif a assuré 440 millions de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal. Pour satisfaire les objectifs de Kyoto, il faudrait donc que ce chiffre passe à 1 milliard, annuellement.

Les usagers sont bien placés pour savoir qu'aux heures de pointe, le système actuel de transport collectif est utilisé à pleine capacité. On ne peut donc échapper à cette arithmétique triviale : si l'on souhaite doubler l'achalandage, il faudra doubler l'offre actuelle.

Comment le Plan prévoit-il faire face à cette commande titanesque ? En prolongeant le métro vers Anjou et Saint-Laurent, en implantant un modeste 6 km de *Nouveau Tramway* sur l'Avenue du Parc, et en implantant des mesures préférentielles sur une vingtaine de corridors d'autobus. À l'évidence, ces quelques projets sont très en deçà de ce qui serait requis pour faire face à un doublement de l'achalandage.

Pour y parvenir, il faudra oser un *acte fort*. Depuis 15 ans, en France, au Portugal, en Italie, en Allemagne, en Grèce ou en Scandinavie, le *Nouveau Tramway* a entrepris de révolutionner les transports urbains et de redéfinir la notion même de qualité de vie urbaine.

¹⁰ Ville de Montréal, op.cit., p. 34.

¹¹ AMT, *Kyoto : une stratégie en transport des personnes pour la région métropolitaine de Montréal*, Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement, 23 février 2003, p. 18.

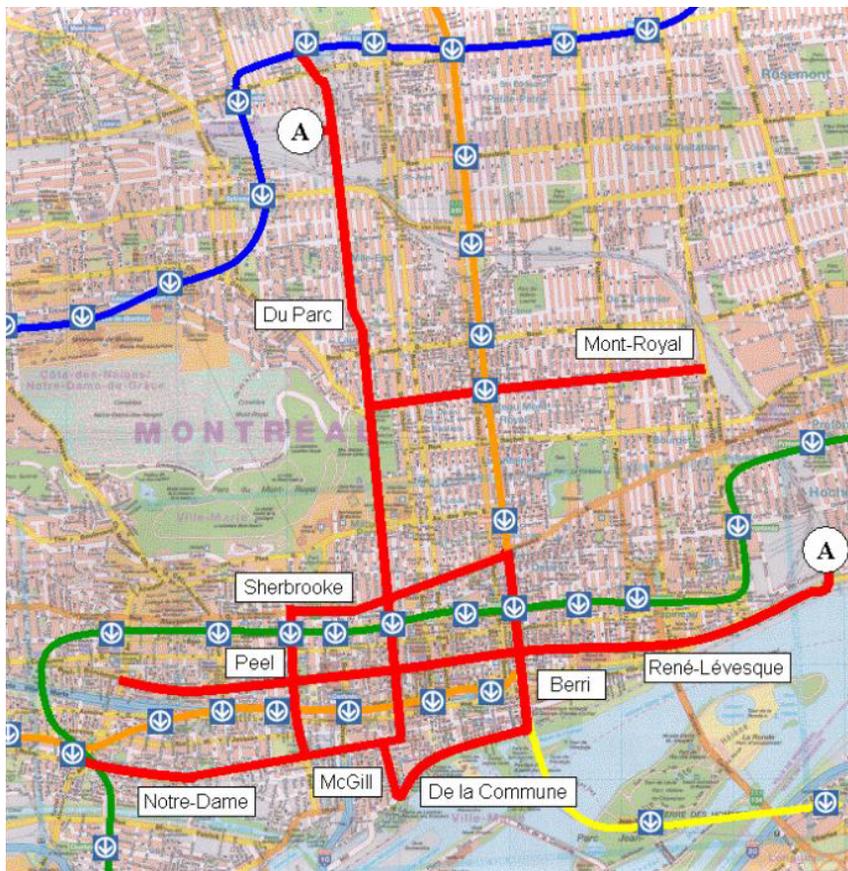


Le moindrement que l'on est conséquent quand on affirme que les transports collectifs doivent être l'option privilégiée pour le déplacement des personnes à Montréal, force est de conclure qu'il faut faire résolument entrer Montréal dans l'ère du *Nouveau Tramway*.

Une ville de la taille et de la forme de Montréal pourrait aisément justifier un réseau *Nouveau Tramway* long de 250 km. À 40 M\$ de coût moyen au kilomètre, le *Nouveau Tramway*, à Montréal, pourrait donc représenter un investissement de l'ordre de 10 milliards de dollars.

La valeur de remplacement du métro de Montréal, prolongement vers Laval inclus, approche certainement ce montant. Sous l'angle financier, la décision que nous avons aujourd'hui à prendre relativement au *Nouveau Tramway* se compare simplement à celle que nous avons prise avec le métro, en première moitié des années 1960. Ce que nous avons été capables d'entreprendre il y a 40 ans, en serions-nous aujourd'hui devenus incapables ?

La question qui se pose aujourd'hui est de savoir par où commencer la mise en place du futur réseau *Nouveau Tramway* de Montréal. Nous proposons les 25 km illustrés ici.



Mai 2004

Réseau
Nouveau Tramway
de Montréal

Phase 1
2005-2009
25 km

Légende

-  Ateliers d'entreposage et d'entretien des tramways
-  Lignes de tramways
-  Stations du métro

e

Ces 25 km d'embryon de réseau *Nouveau Tramway* de Montréal sont très proches des circuits priorités par les études en cours (Agence métropolitaine de transport et Société du



Hâvre). Ils répondent aussi positivement aux demandes formulées par les associations de citoyens (Mont-Royal Avenue Verte et Comité des citoyens du Mile-End). En outre, les circuits Notre-Dame Ouest, René-Lévesque et Sherbrooke auraient le double avantage de maximiser l'impact symbolique du retour du tramway à Montréal, en même temps que le potentiel de redéveloppement urbain apporté par le *Nouveau Tramway*.

L'embryon de réseau représenterait un investissement d'un milliard de dollars. **Projet Montréal** est d'avis qu'il représente, et de loin, la meilleure utilisation que l'on puisse faire du prochain milliard à être investi dans les infrastructures de transport collectif à Montréal.

Conclusion

Au niveau de l'argumentaire technique, des principes et des intentions, le Plan est indéniablement excellent. La Ville de Montréal dispose de professionnels de l'urbanisme assurément parmi les plus compétents au Québec. Mais le problème avec ce Plan, c'est que chaque fois que l'on voit les urbanistes peser sur l'accélérateur, on sent le « politique » appuyer sur les freins.

En quelque domaine que ce soit, la valeur réelle d'un plan se mesure à deux choses : à l'audace des actions proposées pour traduire dans la réalité les principes avancés ; au fait que les moyens techniques et financiers conséquents sont dûment annoncés et programmés. À ce double égard, le Plan aujourd'hui proposé par la Ville de Montréal est un produit certes séduisant, mais qui modifiera à peine la façon dont se développera Montréal au cours des dix prochaines années : il continuera d'y avoir de plus en plus d'autos, la qualité de vie continuera de périlcliter, la partition sociale de l'espace urbain sera encore accentuée et, pour toutes ces raisons, les Montréalais continueront d'aller s'établir dans les Couronnes. Bref, nous craignons fort que, à l'image du *Schéma d'aménagement* de la CUM (1986), du *Cadre d'aménagement 2001-2021* du Gouvernement du Québec (2001), ou même du *Plan d'urbanisme* de 1992, le *Plan d'urbanisme 2004-2014* de la Ville de Montréal, dans sa version actuelle, ne soit qu'un autre élégant exercice de style.

Vivement qu'arrive à Montréal une équipe dirigeante qui ait vraiment la conviction que le développement durable constitue la clef d'une meilleure qualité de vie et d'une plus grande prospérité pour Montréal.

Forum populaire Kyoto

Montréal, CEGEP Maisonneuve

29 mai 2004

Kyoto, l'automobile et les transports durables au Québec

Allocution de Richard Bergeron
Responsable des analyses stratégiques
Agence métropolitaine de transport

&

Auteur de :

Le livre noir de l'automobile (1999)

L'économie de l'automobile au Québec (2003)

L'économie du gaspillage

Croissance, croissance, croissance : les médias, les milieux d'affaires, la classe politique, tous martèlent ce mot à longueur de journée.

Croissance, cela veut dire « toujours plus ». Mais toujours plus de quoi ?

Toujours plus de **consommation**, justifiant toujours plus de **production**, permettant à qui la contrôle d'engranger toujours plus d'**argent**, lequel procure toujours plus de **pouvoir**.

Pouvoir, argent, production, consommation : la chaîne de causalité est complète.

Pour qu'à un bout de cette chaîne quelques-uns aient toujours plus de pouvoir, il faut qu'à l'autre bout de la chaîne, toutes les composantes de la société soient réquisitionnées pour toujours plus consommer.

Dans une large mesure, consommer, cela veut dire détruire.

A l'ère de l'économie fondée sur la technologie et la très haute productivité du travail, il faut équilibrer la formidable capacité à produire par une égale capacité à détruire.

On avait longtemps pensé que seule la guerre permettrait de détruire au même rythme que l'on produisait. Pour preuve, c'est la seconde guerre mondiale qui permit de mettre fin à la *Grande dépression* des années 1930.

Au début des années 1940, un groupe d'économistes réunis autour de la présidence américaine a découvert une autre avenue : la *consommation de masse*, ou l'économie du gaspillage, dont la fonction est d'amener chacun à participer à la destruction en continu de tout ce qui est produit.

J'ai eu la chance d'être jeune à une époque où un étudiant ne travaillait qu'un mois ou deux par année, où pas plus de 10 % des femmes occupaient un emploi salarié, où les gens prenaient définitivement leur retraite à 65 ans. Aujourd'hui, à partir de 16 ans, pratiquement tous les jeunes travaillent une bonne vingtaine d'heures par semaine, le taux d'emploi des femmes est devenu similaire à celui des hommes, et l'on parle de plus en plus de retarder la retraite à 70 ou 75 ans. Alors qu'on nous promettait la société des loisirs pour l'an 2000, nous sommes plutôt entrés dans l'ère de la tyrannie du travail.

Mais pourquoi donc ? Parce qu'il faut, via le « toujours plus » de la consommation, que chacun participe à la destruction en continu de tout ce qui est produit. La tyrannie de la consommation suppose donc la tyrannie du travail.

Beau « modèle de développement » !

Et l'automobile dans tout ça ?

L'automobile est la pierre angulaire de l'économie du gaspillage, et ce, pour deux raisons :

- Elle est elle-même le plus important objet de consommation;
- Elle est aussi le moyen d'accès obligé à pratiquement toutes les autres formes que prend la consommation de masse. Elle permet notamment l'unifamiliale de banlieue, le modèle résidentiel le mieux à même de soutenir l'économie du gaspillage.

Prenons d'abord conscience de la puissance de l'oligopole automobile :

- Six fabricants seulement construisent 82 % de toutes les automobiles vendues dans le monde ;
- En 1982, les 50 géants de l'automobile, des pétroles et des pneumatiques ont enregistré un chiffre d'affaires combiné de 2 670 milliards de dollars (G\$). Ce qui signifie que 10 % de tout ce que la planète produit est entre 50 mains à peine.

Dans toute l'histoire du monde, personne, ait-il été pharaon, roi ou empereur, n'a jamais été plus puissant que l'est l'industrie automobile contemporaine. L'industrie automobile, alliée à celle du pétrole, est littéralement aux commandes du monde.

Vous en doutez ! Qui, présentement, est à la tête des Etats-Unis et fait la guerre là où il lui plait dans le monde ? Et quel est le motif unique de la dite guerre ?
Ramenons-nous maintenant à l'échelle du Québec.

L'an dernier, le marché québécois des véhicules neufs a franchi la barre des 13 G\$. Si l'on considère l'ensemble des ventes au détail dans l'automobile – véhicules eux-mêmes, carburants, pièces, équipements et services –, les ventes ont été de 30,4 G\$. Enfin, si l'on prend en compte l'ensemble de la dépense automobile, incluant la construction et l'entretien des routes, les assurances, le financement, etc, nous en sommes aujourd'hui à quelque chose comme 50 G\$. L'automobile pèse donc 20 % de l'économie du Québec.

Cela confirme combien l'automobile est importante pour l'économie, vous direz-vous. Je vous répondrai : de quelle économie s'agit-il ?

Le Québec ne produit ni véhicules automobiles, ni carburants. Nos autos et notre essence, nous les achetons en dehors de nos frontières. Il suit, forcément, que nous enregistrons un déficit commercial dans l'automobile : en 2002, il s'est élevé à 21 G\$.

Un déficit commercial dans un secteur doit être compensé par des excédents commerciaux dans d'autres secteurs. Mais dans quels secteurs l'économie québécoise génère-t-elle ses principaux excédents commerciaux ? Dans les produits de la forêts et, de plus en plus, dans l'agriculture.

Il existe donc un lien direct entre, d'une part, notre insatiable appétit de puissance et de performance automobile et, d'autre part, le saccage en cours des forêts, des campagnes et des rivières du Québec. Ceci sans même compter l'asphaltage d'immenses superficies agricoles et de boisées, année après année, du fait de l'étalement urbain créé par l'automobile.

Ne vous ai-je pas dit qu'une économie fondée sur la croissance sans fin de la consommation était forcément synonyme de destruction.

Parlons maintenant de Kyoto

Le Québec a déjà rencontré son objectif Kyoto, sauf dans deux secteurs : l'automobile et le camionnage. Je ne parlerai ici que de la première.

L'année 1997, celle de Kyoto, aurait dû marquer un tournant majeur au niveau de notre rapport à l'automobile. N'est-ce pas que nous aurions dû devenir moins prompts à nous motoriser, en même temps que plus « raisonnables » au niveau de nos préférences de motorisation ?

Entre le 31 décembre 1997 et le 31 décembre 2003, le parc automobile du Québec a crû de 483 000 véhicules, faisant passer notre taux de motorisation de 499 pour 1 000 habitants en 1997, à 554 pour 1 000 en 2003.

La croissance nette du parc automobile, au cours des toutes dernières années, fut la suivante : 59 300 en 2000, 73 300 en 2001, 86 100 en 2002, 128 300 en 2003.

Ce qui répond à la première partie de la question : jamais les Québécois et Québécoises n'ont-ils été plus désireux de se motoriser que depuis qu'ils sont entrés dans l'ère Kyoto !

Voyons maintenant si nous sommes devenus plus « raisonnables ». Les véhicules que nous avons achetés en 2003 :

- avaient une puissance moyenne de 175 chevaux-vapeur, presque le double des 95 chevaux-vapeur de 1984 ;
- ces véhicules pesaient en moyenne 1 480 kilos, 310 de plus qu'en 1984 ;
- ils étaient capables d'accélération foudroyantes, en moyenne 9,5 secondes pour réaliser un 0-100 km/h, départ arrêté, soit 4 secondes de mieux qu'en 1984 ;

L'industrie automobile sait quels profits elle engrangera pour peu qu'elle parvienne à attiser nos pulsions primaires, à réveiller l'animal en nous, à flatter notre vanité naturelle, à combler notre soif de domination, à nous convaincre que l'automobile est le moyen d'accès obligé à tous les plaisirs. C'est pourquoi elle nous offre des jouets mécaniques de plus en plus puissants et performants, par conséquent toujours plus chers.

Ceci pour dire qu'aujourd'hui, on ne trouve plus que des bombes sur les routes du Québec. Ce qui est vrai même pour la modeste Toyota Echo : avec ses 108 chevaux-vapeur, ses 114 chevaux-vapeur à la tonne, et une capacité d'accélération de 0 à 100 km/h en 9,5 secondes à peine, la Echo est indéniablement une bombe. Sur le circuit Gilles Villeneuve, elle devancerait aisément la Ford Mustang de 1984 !

Ai-je dit que la consommation moyenne des nouveaux véhicules mis en marché en Amérique du Nord n'a pas bougé depuis 1982. Ce qui signifie que depuis maintenant 22 ans, l'industrie automobile consacre toute son intelligence et la formidable capacité technologique qu'elle contrôle non pas à abaisser la consommation des véhicules, mais à accroître leur puissance et leur performance. Et nous, les consommateurs, tombons dans le panneau, sourire aux lèvres !

Ce qui répond à la seconde partie de la question : jamais les Québécois et Québécoises n'ont-ils été plus désireux d'acheter d'énormes véhicules, dotés d'encore plus énormes moteurs, que depuis qu'ils sont entrés dans l'ère Kyoto !

Une auto, de quelque modèle qu'elle soit, est mise à la casse, sa valeur ayant été entièrement détruite, après 12 années de service, en moyenne. Durant un cycle de 12 années, qui roule en Ford Explorer détruit l'équivalent de 3 Toyota Echo. Qui roule plutôt en Hummer en détruit 7. Si l'on tient compte de la consommation, la possession durant 12 ans d'un Ford Explorer équivaut à la destruction de 5 Toyota Echo, et même de 11 Toyota Echo dans le cas d'un Hummer. Or, que veut l'industrie automobile, sinon que nous passions tous à l'Explorer demain, au Hummer après-demain ?

Ne vous ai-je pas dit qu'une économie fondée sur la croissance sans fin de la consommation était forcément synonyme de destruction.

Pour ce qui est de Kyoto... qu'il aille au diable !

Kyoto en transports : une opportunité pour le Québec

Quand, en matière de préférences et de comportements de mobilité, deviendrons-nous enfin sérieux avec Kyoto ?

En février dernier, au plus fort de la bataille du Suroît, on pouvait lire partout : « *Le Suroît, c'est l'équivalent d'ajouter 450 000 véhicules au parc automobile du Québec* ».

J'ai tout de suite trouvé l'image équivoque. Car que voulions-nous dire ? Que nous préférons utiliser notre « réserve de droit de polluer » pour faire croître le parc automobile d'une autre tranche de 450 000 véhicules, plutôt que pour produire de l'électricité avec du gaz naturel ?

Qu'on se comprenne bien : Kyoto, c'est ni le Suroît, ni 450 000 automobiles en plus !

En fait, Kyoto, c'est beaucoup plus que ça. En premier lieu, c'est l'équivalent d'un bon million d'automobiles en moins.

Le parc automobile du Québec compte présentement un peu plus de 4 millions de véhicules. Il y a deux façons d'arriver à un million de véhicules en moins :

- retirer un million de véhicules de nos routes, ce qui, vous en conviendrez, serait de nature à soulever de sévères objections ;
- conserver le même nombre d'automobiles, mais en faisant passer leur consommation moyenne de 10 à 7,5 l/100 km. Comment ? Par la mise en œuvre des mesures financières appropriées, qui consistent essentiellement à surtaxer les véhicules énergivores et à subventionner l'achat des modèles les plus économes en carburant, façon Toyota Prius, qui ne consomme que 4 l/100 km.

Je crois personnellement qu'au moins 80 % de la population québécoise serait d'accord avec cette deuxième option.

En second lieu, Kyoto, c'est le développement massif d'autres façons de se déplacer.

En mettant tout notre argent dans l'automobile, on ne sait pas ce qu'on rate ! On rate le Train à grande vitesse, le TGV, qui, à 350 km/h, mettrait Québec à 48 minutes seulement de Montréal, Ottawa à 42 minutes, Toronto à tout juste deux heures, New-York à moins de trois. On rate un réseau ferroviaire, dans la gamme cette fois des 200 km/h de vitesse de pointe, reliant toutes les villes du Québec de plus de 30 000 habitants. On rate la révolution du *Nouveau Tramway*, qui balaie l'Europe depuis une quinzaine d'années. On rate les micro-véhicules urbains automatiques. On rate aussi, ne l'oublions pas, le plaisir

de la marche et de la bicyclette, pratiquées dans des environnements agréables et sécuritaires.

Je vous entend rétorquer que nous n'avons pas d'argent pour ça. Ce à quoi je réponds ceci : depuis 1997, depuis donc que nous avons prétendument adhéré à Kyoto, nous avons mis 20,4 G\$ d'argent neuf dans l'automobile.

20,4 G\$, au cours des six dernières années, c'est plus qu'il n'en aurait fallu pour réaliser nos rêves les plus fous en matière de transports durables ! Avec ces 20,4 G\$, nous avons plutôt choisi de gaver de profits les industriels de la filière auto-pétrole.

Qui ignore que la plus grande multinationale omni-transport du monde, celle qui équipe la planète de toutes les technologies de transport alternatives à l'automobile, est québécoise ? Qui ignore que le plus gros producteur d'hydro-électricité au monde est Québécois ?

Au Québec, tout, en matière de transports durables, serait 100 % *Made in Québec*. C'est pourquoi Kyoto, les transports durables, et plus globalement le développement durable, constituent une formidable opportunité pour le Québec.

Bien sûr, serais-je Ontarien ou Albertain que je tiendrais un tout autre discours !

Au-delà donc des bons sentiments, nous avons objectivement intérêt à sortir de l'idéologie destructrice du « toujours plus » automobile. Les prochains 20,4 G\$ de richesse que nous créerons et que nous déciderons d'affecter au transport, choisissons de les investir à notre profit.

Le temps est venu pour le Québec de jouer la carte de sa différence et de miser sur ses forces : électrifions nos transports, urbains autant qu'interurbains !

Mais encore, prenons soin que ce soit avec de l'électricité propre.

Merci.