

215 (nouvelle version)**DM42**
Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-
Bourassa

Laval-Montréal 6211-06-080

SORTIR DE L'AUTOMOBILISME PAR LA DÉCROISSANCE

MÉMOIRE

PAR

ROBERT MÉNARD

**DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION
DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
CONCERNANT LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

JUIN 2005

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'AUTEUR	...1
CADRE GÉNÉRAL D'ANALYSE	...2
L'empreinte écologique du Québec excède la capacité de charge de la Terre	...2
Des changements structurels s'avèrent essentiels	...3
Pour une société de décroissance	...4
AVIS CONCERNANT LE PROJET	...5
Un système social organisé par l'automobile	...5
L'automobilisme : un bilan environnemental et social considérable	...6
L'accroissement des infrastructures routières est le problème, non la solution	...9
Recommandations	...11
CONCLUSION	...11
BIBLIOGRAPHIE	...13

PRÉSENTATION DE L'AUTEUR

La motivation qui m'incite à présenter en tant que citoyen un mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) découle de mon intérêt pour la protection de la nature. Dans le domaine professionnel, j'ai occupé des emplois dans ce secteur d'activité parmi différentes organisations : le Centre interdisciplinaire de recherche sur la biologie, la santé, la société et l'environnement, Environnement Jeunesse, Greenpeace, la Municipalité régionale de comté Les Moulins, Recyc-Québec et la Ville de Terrebonne.

Dans le domaine associatif, j'ai été tour à tour administrateur, trésorier et président d'Environnement Jeunesse (2000-2004); administrateur et secrétaire du Réseau québécois des groupes écologistes (2001-2003); administrateur du Regroupement des organismes environnementaux en énergie (2003-2004); administrateur du Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets (2003-2004); et administrateur d'Action Re-butts (2003-2004). Dans le contexte de ces activités militantes, j'ai publié une trentaine d'articles dans plusieurs périodiques – Le Bouquet écologique, L'Enjeu, Possibles, La Revue, etc. – et prononcé une dizaine de conférences pour divers organismes (Centre des sciences de Montréal, Commission canadienne pour l'UNESCO, Corporation Saint-Laurent, Réseau canadien de l'environnement, Réseau québécois de Villes et Villages en santé...). Afin de promouvoir les idéaux écologistes, j'ai également participé à des consultations publiques à l'échelon municipal, provincial et fédéral concernant les dossiers suivants :

- Stratégie nationale de participation du Canada au Sommet mondial pour le développement durable, Secrétariat canadien du Sommet de la Terre 2002, 2001;
- Projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement sanitaire de Lachenaie, BAPE, 2003;
- Stratégie de développement durable, Transports Canada, 2003;
- Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles, Communauté métropolitaine de Montréal, 2003;
- Projet de centrale de cogénération de Bécancour, BAPE, 2003;
- Projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement sanitaire de Sainte-Sophie, BAPE, 2004;
- Consultation générale sur les nouveaux enjeux de la sécurité alimentaire au Québec, Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation, 2004;
- Consultation générale sur le secteur énergétique au Québec, Commission de l'économie et du travail, 2005;
- Plan de développement durable du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2005;
- Projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement sanitaire de Saint-Thomas, BAPE, 2005;
- Politique environnementale, Ville de Terrebonne, 2005.

De plus, à l'échelon international, j'ai pris part, à titre de représentant jeunesse au sein des délégations québécoises et canadiennes, au Sommet mondial pour le développement durable (Organisation des Nations Unies, Johannesburg, 2002) et au XII^e Congrès forestier mondial (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Québec, 2003). Dans le domaine universitaire, je suis titulaire d'un certificat en sciences de l'environnement et d'un baccalauréat en sociologie. Actuellement, j'effectue des études de maîtrise en sociologie à l'Université du Québec à Montréal. Finalement, je réside à Lachenaie dans la région de Lanaudière. Qui plus est, je suis fier de ne pas posséder d'automobile et je me déplace la plupart du temps en transport en commun, à bicyclette ou à pied.

CADRE GÉNÉRAL D'ANALYSE

L'écologie politique oriente mon intervention citoyenne dans le cadre de cette audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25. Pour cette raison, mon analyse de ce projet se fait en fonction des quatre principes suivants :

- la philosophie écologiste;
- l'indicateur de l'empreinte écologique;
- la théorie sociologique du structuralisme;
- le projet écologique, économique, politique et social de la décroissance.

Dans cet ordre d'idées, le défi *écologiste* qui se pose à la société québécoise implique des changements radicaux sur le plan de nos modes de production et de consommation. La problématique environnementale représente un enjeu politique majeur pour les sociétés modernes, qu'il faut prendre en considération dans sa pleine mesure afin d'assurer un équilibre écologique viable pour l'ensemble de l'humanité et des espèces vivantes. À cet égard, le concept d'*empreinte écologique* s'avère un indicateur propice en vue de mesurer l'état de la planète, et conséquemment, d'orienter les choix sociaux que nous devons faire. L'empreinte écologique permet d'évaluer « la surface totale requise pour produire les ressources que nous utilisons (nourriture, vêtements, biens et services, etc.) pour répondre à notre consommation d'énergie et pour fournir l'espace nécessaire à nos infrastructures (logements, routes, etc.)¹ ». En outre, cet indice statistique tient compte de la capacité des milieux naturels à absorber les polluants et les déchets produits par les activités humaines.

L'empreinte écologique du Québec excède la capacité de charge de la Terre

En supposant que la population mondiale reste stable, l'empreinte écologique par personne devrait être de 1,4 hectare de façon à respecter les limites biophysiques de la planète tout en assurant les besoins essentiels de tous les êtres humains². Or, l'empreinte écologique moyenne d'un Québécois s'élève à 7,2 hectares³, ce qui s'avère supérieure au niveau souhaitable pour conserver l'équilibre planétaire. À ce sujet, un Québécois consomme généralement 19 fois plus d'aluminium, 18 fois plus de produits chimiques, 14 fois plus de papiers, 13 fois plus de fer et d'acier, 10 fois plus d'énergie et de bois de construction, 6 fois plus de viande ainsi que 3 fois plus de poisson, de ciment et d'eau douce qu'un habitant d'un pays du tiers-monde⁴. Cette surconsommation entraîne des conséquences globales de sorte que « l'empreinte écologique de l'humanité a pratiquement doublé depuis 40 ans et a dépassé la capacité biologique de la Terre au cours des années 70⁵ ». Cette situation se révèle préoccupante d'autant plus que l'empreinte écologique ne prend pas en considération les besoins des autres espèces vivantes. Cela signifie que le dépassement observé est probablement plus élevé. Par surcroît, la détérioration environnementale s'inscrit dans un contexte mondial d'inégalités sociales où seulement 20 % de la population mondiale consomment 80 % des ressources naturelles exploitées⁶.

¹ Gaëlle BOUTTIER-GUÉRIVE et Thierry THOUVENOT, *Planète attitude – Les gestes écologiques au quotidien*, Paris, Éditions du Seuil, 2004, p. 7.

² Serge LATOUCHE, *Survivre au développement*, Paris, Éditions Mille et une nuits, 2004, p. 94.

³ *Ibid.*

⁴ Serge MONGEAU, *La simplicité volontaire, plus que jamais...*, Montréal, Éditions Écosociété, 1998, p. 21.

⁵ Gaëlle BOUTTIER-GUÉRIVE et Thierry THOUVENOT, *op. cit.*, p. 10.

⁶ Paul ARIÈS, « La décroissance est-elle soluble dans la modernité? », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *Objectif décroissance – Vers une société viable*, Montréal, Éditions Écosociété, 2003, p. 143.

Des changements structurels s'avèrent essentiels

À la lumière de ce qui précède, il va falloir se défaire de la lubie que nous pouvons maintenir notre mode de vie puisque si « tous les pays suivaient l'exemple des pays industriels, il faudrait cinq à six planètes pour servir de "sources" aux productions et de "dépotoirs" aux résidus du progrès économique⁷ ». Dans le but d'amener les transformations politiques nécessaires, la notion de *structuralisme* s'avère fondamentale. Cette approche sociologique implique que le cadre structurel d'une société détermine le comportement des individus qui la composent. En bref, cette théorie dénote que les structures culturelles, économiques et politiques sont beaucoup plus déterminantes dans l'analyse et l'origine de tout phénomène social que ne pourraient l'être les choix individuels.

En ce qui concerne l'éducation relative à l'environnement, on peut effectuer maintes campagnes de sensibilisation avec l'objectif de valoriser la protection et le respect de la vie. Néanmoins, si les structures sociales subsistent sans modifications, la portée et l'application de la conscience et de la sensibilité environnementales resteront très limitées car les « infrastructures dans lesquelles nous évoluons pour mener à bien nos activités contraignent fortement nos comportements et nous obligent à vivre de manière dispendieuse⁸ ». Par conséquent, afin de modifier l'attitude autodestructrice de nos concitoyens, l'action politique demeure essentielle pour changer radicalement les structures qui déterminent nos actes.

Donc, en matière de protection de l'environnement, la radicalité des changements sur le plan de la production et de la consommation nécessite de rompre avec les conceptions de développement, de croissance, de niveau de vie et de technoscience salvatrice inhérentes à l'idéologie productiviste, « à savoir le système de valeurs (économiques, politiques) qui confère à la production la place centrale dans le développement économique et l'orientation du futur⁹ ». Dans les circonstances, je partage l'avis du sociologue américain Frederick H. Buttel (1948-2005) qui notait, d'une part, que « la cause principale des problèmes environnementaux serait l'expansionnisme des entreprises de production qui conduit à une utilisation intensive des ressources pour stimuler la croissance¹⁰ ». D'autre part, cette situation « encourage l'accumulation du capital et le développement de monopoles et d'oligopoles [qui] ne fait qu'accroître les inégalités sociales en plus de détruire l'environnement¹¹ ». Ainsi, le cadre structurel de la société québécoise et des sociétés modernes capitalistes se construit en fonction de cette idéologie où l'économie, la productivité et le marché dictent le comportement des individus. Tel que le souligne le philosophe français Pierre Rabhi, qui fut candidat aux présidentielles de 2002, « selon le modèle en vigueur, les individus que nous sommes, notre présence momentanée au monde, doivent être soumis à la loi de la productivité et de la consommation, de notre naissance à notre décès¹² ». Ces impératifs économiques sont à la source de la crise écologique.

⁷ Wolfgang SACHS, « L'anatomie politique du développement durable », *Interculture*, vol. 29, n° 1, 1996, p. 18.

⁸ Sabine RABOURDIN et Fabrice FLIPO, « Le Pari contre l'effet de serre : un pari pour la décroissance? », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 176.

⁹ Michèle DOBRÉ, « Société de consommation et risque environnemental », dans Yves DUPONT (sous la direction de), *Dictionnaire des risques*, Paris, Armand Colin, 2003, p. 80.

¹⁰ Jean-Guy VAILLANCOURT, Bertrand PERRON et Benoît JACQUES, « La sociologie de l'environnement de Frederick H. Buttel et de Riley E. Dunlap », dans Brigitte DUMAS, Camille RAYMOND et Jean-Guy VAILLANCOURT (sous la direction de), *Les sciences sociales de l'environnement*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1999, p. 180.

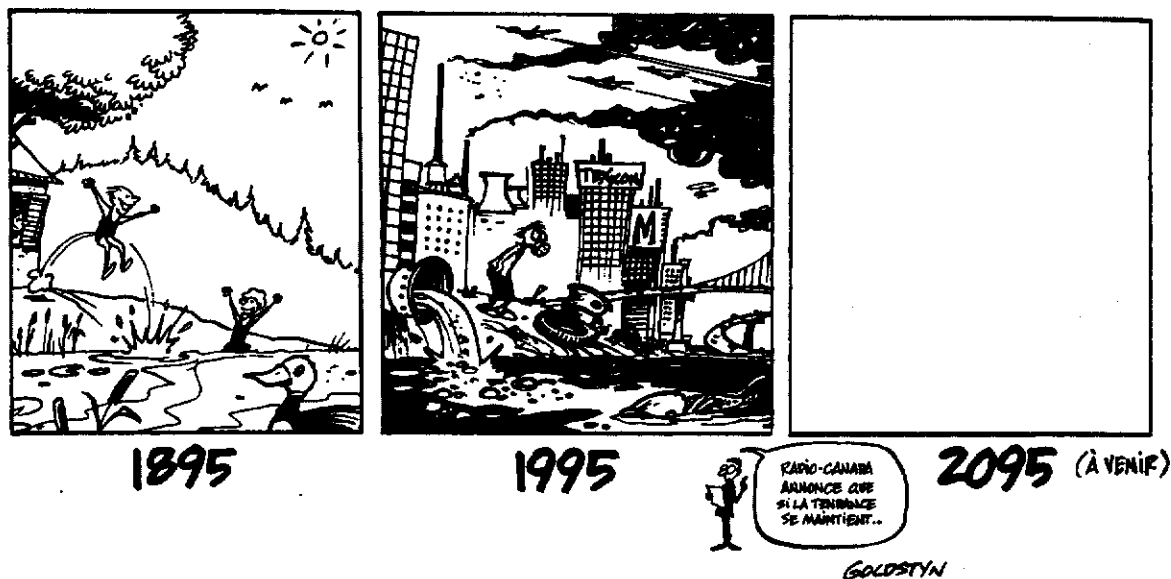
¹¹ *Ibid.*

¹² Pierre RABHI, « Pour une sobriété heureuse », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 122.

Pour une société de décroissance

En substance, plutôt que de favoriser la croissance économique, la société québécoise devrait orienter le futur vers la *décroissance* à l'aide de la frugalité, ce qui « implique de réduire drastiquement la quantité de ce qui est produit et consommé, et non de se limiter à un changement des manières de produire et de la qualité écologique des produits¹³ ». À l'inverse du développement durable qui « appelle non pas à la conservation de la nature, mais à la conservation du développement¹⁴ », le projet de la décroissance des pays riches, combiné avec un partage des richesses davantage égalitaire, retourne au fondement de l'écologie politique en contestant la logique productiviste de la croissance économique. Alors que le développement durable s'en remet à l'instrumentalisation technique du *comment*, la décroissance réfère au contraire à la subversion politique du *pourquoi*. La croissance économique infinie s'avère incompatible avec le caractère limité des ressources naturelles planétaires. De ce fait, il faut se rendre compte que traiter le monde « à travers la sacralisation de la croissance, comme indéfiniment exploitable, c'est le condamner à disparaître¹⁵ ».

Dans cette optique, nous devons aller vers une société de décroissance où le principal objectif à poursuivre constitue la réduction de la production et de la consommation, puisqu'il faudrait diminuer la consommation d'énergie et de matières premières de 70 à 90 % d'ici quarante à cinquante ans afin de ne pas aggraver le déséquilibre écologique¹⁶. En somme, notre défi n'est pas tant de produire et de consommer *mieux* mais surtout de produire et de consommer *moins*. Conséquemment, nous devons diriger nos efforts en ce sens dans toutes les sphères de la société afin de réduire notre empreinte écologique dans une perspective de décroissance.



© Jacques Goldstyn, 2003

¹³ Michèle DOBRÉ, *op. cit.*, p. 84.

¹⁴ Wolfgang SACHS, *op. cit.*, p. 24.

¹⁵ Serge LATOUCHE, « À bas le développement durable! Vive la décroissance conviviale! », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 29.

¹⁶ Wolfgang SACHS, *loc. cit.*

AVIS CONCERNANT LE PROJET

On envisage le projet de prolongement de l'autoroute 25 depuis près d'une quarantaine d'années. Après une si longue période de tergiversation, celui-ci doit enfin voir le jour, disent certaines personnes. En revanche, ce n'est pas mon avis. Je crois plutôt qu'il s'agit d'un projet dépassé et irresponsable dans le contexte actuel, et ce, pour plusieurs raisons.

Un système social organisé par l'automobile

En tout premier lieu, il s'agit d'une infrastructure qui favorise encore une fois le transport automobile. D'un point de vue sociologique, ce projet s'inscrit en toute correspondance avec la logique de l'automobilisme qui se définit tel « un système technico-industriel à tendance hégémonique qui intègre l'ensemble des activités liées au transport par route [...] et les formes d'organisation collective dont il est à l'origine¹⁷ ». L'hégémonie de ce système technocratique façonne à son image l'organisation des sociétés modernes :

« Désormais, la plupart des activités humaines sont organisées à partir d'un *principe automobile intériorisé*; territoires, institutions et relations sociales ont été refaçonnés au gré de l'extension du système routier (structure de l'habitat, de la famille, organisation du travail et du temps libre, modèles urbanistiques, aménagements et sociabilité des centre-ville, vie quotidienne, etc.)¹⁸. »

En liaison avec cette affirmation, c'est la voiture qui rend possible le développement des banlieues tentaculaires et des magasins à grande surface occupant de plus en plus d'espaces sur le territoire québécois.

Bien que le promoteur et les défenseurs du projet à l'étude arguent que le recours à l'automobile relève d'un choix strictement individuel, la domination de ce mode de transport a été rendue possible grâce à des choix politiques particuliers, tout en étant constamment légitimé par un discours publicitaire racoleur reflétant cette idéologie. « Le choix "personnel" de l'utilisation de la voiture n'arrive qu'au bout d'une longue chaîne de déterminations, qui demande à être analysée¹⁹. » À cet effet, l'auto symbolise « un outil majeur de la conception économique actuelle du monde²⁰ ». La citation suivante illustre parfaitement ce que la voiture génère socialement :

« En fait, l'automobilisme est une forme inédite de rapports sociaux, qui concentre et amplifie les valeurs et les effets de la "surmodernité mondialisante" : mobilité, fluidité, mise en réseaux, accélération, déterritorialisation, déracinement, hétéronomie, conformité, uniformisation, sérialisation, savoir expert, performance, programmation, codage, opacité, marchandisation, profit²¹... »

Prolonger une autoroute et construire un autre pont dans la région de Montréal représente un choix politique conforme à cette idéologie, qui favorisera indubitablement le transport individuel à grande vitesse. Par voie de conséquence, la dépendance automobile se poursuivra.

¹⁷ Arnaud MORANGE, « Automobilisme », dans Yves DUPONT (sous la direction de), *op. cit.*, p. 36.

¹⁸ *Ibid.*, p. 35.

¹⁹ Michèle DOBRÉ, *loc. cit.*

²⁰ Denis CHEYNET, « Automobile et décroissance », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 213.

²¹ Arnaud MORANGE, *op. cit.*, p. 36.

L'automobilisme : un bilan environnemental et social considérable

Désastreux. Voilà le qualificatif qui convient en évoquant le bilan environnemental et social de l'automobilisme. De prime abord, l'industrie automobile accapare année après année « une quantité ahurissante de ressources : 10 % de la production mondiale d'aluminium, 20 % de l'acier, 35 % du zinc, 60 % du caoutchouc et 7 % du cuivre²² ». De même, les réservoirs d'essence des voitures engloutissent « la moitié de la production pétrolière mondiale (dont l'acheminement provoque les marées noires)²³ ». Chaque automobile nécessite également l'utilisation de 400 000 litres d'eau lors de la fabrication²⁴ en plus de générer « 25 tonnes de déchets industriels et de résidus de toutes sortes²⁵ ». À ces déchets initiaux s'ajoutent ceux produits pendant le cycle de vie d'un véhicule motorisé : piles, huiles vidangées, pneus usés, ferrailles, etc. Attendu qu'il faille « une tonne pour transporter une personne en voiture, contre 10 à 15 kilogrammes à vélo²⁶ », ce n'est pas surprenant que l'empreinte écologique de cet engin soit si élevée. Ce constat ne va pas en s'améliorant parce que depuis 1985, le poids moyen des automobiles s'est alourdi de 200 kilogrammes²⁷, notamment avec l'arrivée des véhicules utilitaires sports (VUS). À ce propos, rappelons que l'industrie automobile mis sur le marché les VUS en profitant d'une clause de la législation américaine sur les normes de fabrication liée aux camionnettes des fermiers, qui étaient davantage laxistes que pour les autres types de véhicules afin de ne pas pénaliser économiquement ce groupe d'individus dans leur travail. Au nombre de VUS qu'il y a maintenant sur les routes, il faut croire que l'agriculture doit être très populaire...

Ensuite, l'utilisation de l'automobile est une source majeure de pollution de l'air. Dès sa fabrication, l'auto dégage des quantités considérables de polluants. À titre d'exemple, chaque VUS émet « plus de 300 kg de pollution atmosphérique et 3,5 tonnes de carbone²⁸ » au cours de sa construction. Cette pollution se poursuit dès la sortie de l'usine de chaque voiture. À tel point que 39 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec proviennent du secteur des transports²⁹. Dans cette optique, « le transport routier représente 82 % de la consommation d'énergie imputée au transport, tandis que les transports aérien, maritime et ferroviaire représentent respectivement 8 %, 7 % et 2 %³⁰ ». Par ailleurs, les émissions totales de GES au Québec accroissent depuis 1993 et le secteur des transports s'avère en partie responsable³¹. « Les émissions en provenance de ce dernier secteur ont en effet augmenté de 15,5 % pendant la période de 1990 à 1999, et elles ne donnent aucun signe de ralentissement³². » Cette hausse ne s'avère pas étonnante considérant que la voiture « accapare près de 92 % du kilométrage total parcouru sur le réseau routier québécois en

²² Serge MONGEAU, *op. cit.*, p. 133.

²³ Arnaud MORANGE, *loc. cit.*

²⁴ Mohamed Larbi BOUGHERRA, *Les batailles de l'eau*, Montréal, Éditions Écosociété, 2003, p. 181.

²⁵ Serge MONGEAU, *loc. cit.*

²⁶ Denis CHEYNET, *op. cit.*, p. 221.

²⁷ Richard BERGERON, *Le livre noir de l'automobile*, Montréal, Éditions Hypothèse, 1999, quatrième de couverture.

²⁸ John de GRAAF, David WANN et Thomas H. NAYLOR, *J'achète! Combattre l'épidémie de surconsommation*, Montréal, Éditions Fides, 2004, p. 139.

²⁹ MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS, *Le secteur énergétique au Québec – Contexte, enjeux et questionnements*, Québec, Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, 2004, p. 48.

³⁰ Maryse LABRIET, « Choix énergétiques et enjeux sociaux : le cas des transports », dans Corinne GENDRON et Jean-Guy VAILLANCOURT (sous la direction de), *L'énergie au Québec – Quels sont nos choix?*, Montréal, Éditions Écosociété, 1998, p. 110.

³¹ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Le Québec statistique, édition 2002*, Québec, Institut de la statistique du Québec, 2002, p. 170.

³² *Ibid.*

1997 et 78 % des déplacements quotidiens dans l'agglomération urbaine de Montréal en 1998³³ ».

La prédominance des véhicules automobiles n'est pas seulement due à l'utilisation individuelle, mais aussi à l'accroissement du transport de marchandises par camions au détriment du transport ferroviaire, depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Si bien que le PIB du camionnage augmenta de 61,5 % entre 1992 et 1999 au Québec³⁴. Certains individus verront là un signe de vitalité économique. Par contre, cette présomption ne tient pas compte des impacts environnementaux de ces « entrepôts roulants³⁵ » que deviennent les autoroutes, et en plus, l'ouverture des marchés préconisée par ce type d'accord vise encore une fois à augmenter la production et la consommation. Dans un autre ordre d'idées, les effets de l'ALENA ne se limitent pas à l'accroissement du camionnage. Depuis son entrée en vigueur, « les dépenses du gouvernement du Québec reliées à l'environnement ont été réduites de 65 %. Ces dépenses représentent aujourd'hui moins de 1 % du budget annuel de l'État québécois³⁶! » Conformément avec ce qui précède, le gouvernement du Québec, en cette nouvelle ère de développement durable libéral, a haussé cette année le budget du ministère des Transports afin de construire de nouvelles routes et de nouveaux ponts, tout en diminuant le budget du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs³⁷.

Avec ce genre de décisions, il faut croire que les changements climatiques et la réduction des GES ne sont pas pris très au sérieux. Pourtant, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) prévoit que la température moyenne mondiale augmentera de 1,4 à 5,8 °C entre 1990 et 2100³⁸. Dans son récent témoignage publié en 2001 – le troisième rapport après ceux de 1990 et 1995 – le GIEC pronostique également qu'outre le réchauffement planétaire, les changements climatiques auront de multiples conséquences : élévation du niveau de la mer, modifications des précipitations, augmentation des sécheresses et des inondations, incidences sur les ressources alimentaires et hydrauliques, perturbations des écosystèmes et de la biodiversité, bouleversements des infrastructures et impacts sur la santé humaine³⁹. Ces désordres pourraient avoir pour résultat l'apparition de près de 300 millions de réfugiés environnementaux, qui perdraient leur habitation suite à l'élévation de la mer⁴⁰. Malheureusement, même si les objectifs du Protocole de Kyoto sont atteints, les prévisions actuelles établissent que les émissions globales de GES croîtront de 30 % d'ici 2010 au-dessus des émanations de 1990⁴¹. Afin de pallier à cela, le GIEC recommandait, dès la publication de son premier rapport, de réduire de 60 % les émissions de GES par rapport à 1990⁴². Devant le laxisme politique à ce sujet, il faudrait présentement réduire les émissions de 80 % d'ici à 2040 afin d'éviter les contrecoups les plus dramatiques des changements

³³ *Ibid.*, p. 683.

³⁴ *Ibid.*, p. 681.

³⁵ Arnaud MORANGE, « Carambolage », dans Yves DUPONT (sous la direction de), *op. cit.*, p. 56.

³⁶ Hugo LATULIPPE, *Bacon, le livre*, Montréal, Les éditions de l'Effet pourpre, 2002, p. 115.

³⁷ Louis-Gilles FRANCOEUR, « Rien pour les transports en commun », *Le Devoir*, 22 avril 2005, p. a2.

³⁸ GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT, *Changements climatiques 2001 : Rapport de synthèse – Résumé à l'intention des décideurs*, Wembley, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, 2001, p. 9.

³⁹ *Ibid.*, p. 16.

⁴⁰ Nicolas TREMBLAY, « Consommez maintenant, vos enfants paieront! », dans Corinne GENDRON et Jean-Guy VAILLANCOURT (sous la direction de), *op. cit.*, p. 17.

⁴¹ COLLECTIF, « Appel contre la déstabilisation climatique », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 245.

⁴² *Ibid.*

climatiques⁴³. Dans ce contexte, vu qu'il y a actuellement dans le monde environ 600 millions d'automobiles émettant des GES⁴⁴, la décroissance du parc automobile s'avère primordiale. Le Québec doit s'inscrire dans ce mouvement.

Les émanations de gaz carbonique ne sont pas les seules formes de pollution que provoque l'auto. Outre le bruit assourdissant des voitures, son utilisation dégage dans l'atmosphère une quantité importante d'oxydes d'azote provenant des gaz d'échappement. Au Québec, ces contaminants atmosphériques augmentent depuis 1993⁴⁵. Les oxydes d'azote causent deux problèmes écologiques importants. Primo, ils acidifient les précipitations, et par conséquent les lacs et les rivières, tellement que les « dépôts acides au Québec sont parmi les plus élevés en Amérique du Nord⁴⁶ ». Secundo, les oxydes d'azote occasionnent avec d'autres polluants les épisodes de smog qui s'avèrent dangereux pour la santé publique. Dans les régions de Montréal et Laval, il y a eu dix-sept jours de smog entre mai et septembre 2001⁴⁷. Il est également intéressant de noter qu'il y a eu en moyenne sept jours de smog par année depuis 1996 à l'intérieur de la région de Lanaudière, alors qu'il n'y en avait pas eu auparavant⁴⁸. L'étalement urbain et l'accroissement du parc automobile dans cette région constituent sûrement des facteurs déterminants pour expliquer ce phénomène.

D'autre part, l'étalement urbain engendré par l'automobilisme détruit toujours davantage d'espaces verts, de forêts, de milieux humides et de terres agricoles sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Au sein de cette région, le territoire urbanisé a doublé en superficie entre 1964 et 1990, tandis que l'augmentation de la population n'a pas été aussi importante proportionnellement⁴⁹. De surcroît, « près de 12 % des surfaces boisées ont disparu de 1986 à 2001⁵⁰ » dans la région montréalaise. Pour tout dire, l'automobilisme occupe énormément d'espaces. Qui plus est, l'automobile « enlaidit l'espace public et se l'accapare au détriment des autres usagers⁵¹ ». À cet égard, une « voiture consomme 12 fois plus d'espace par personne transportée qu'un bus⁵² ». Malgré cela, l'automobilisme demeure encourager, ce qui cause une situation « inéquitable pour les utilisateurs des transports autres que l'automobile, si l'on en juge par les investissements financiers et les coûts totaux associés à l'utilisation des différents modes de transport⁵³ ». De même :

« on reconnaît généralement que les coûts d'utilisation de l'automobile, malgré les taxes qui lui sont directement appliquées, sont sous-évalués, entraînant une surutilisation de ce mode de transport et donc des coûts supplémentaires pour la collectivité, en termes de pollution atmosphérique, d'accidents, de stress, de bruit, etc.⁵⁴ ».

⁴³ Sabine RABOURDIN et Fabrice FLIPO, *loc. cit.*

⁴⁴ Denis CHEYNET, *loc. cit.*

⁴⁵ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *op. cit.*, p. 169.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 170.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 180.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Alain-Michel BARCELO, « La recherche d'indicateurs d'étalement urbain et de développement durable en milieu métropolitain », dans Michel A. BOISVERT (sous la direction de), *L'urbain, un enjeu environnemental*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 2004, p. 20.

⁵⁰ Gilles SÉNÉCAL et Diane SAINT-LAURENT, « Variations sur la forêt urbaine métropolitaine », dans Michel A. BOISVERT (sous la direction de), *op. cit.*, p. 58.

⁵¹ Denis CHEYNET, *op. cit.*, p. 215.

⁵² *Ibid.*

⁵³ Maryse LABRIET, *op. cit.*, p. 123.

⁵⁴ *Ibid.*

Cette inégalité se manifeste de ces temps-ci, lorsque le ministre des Transports affirme que la pertinence du projet de train de banlieue de Mascouche sera réévaluée suite au prolongement de l'autoroute 25⁵⁵.

Les conséquences sociales de l'automobilisme ne s'arrêtent pas là. L'utilisation de l'auto représente un véritable faucheur de vies humaines. Chaque année, environ 250 000 personnes meurent dans le monde au volant d'une voiture⁵⁶. Quant au Québec, il « enregistre année après année ses 1 000 morts de l'auto, ses 2 000 nouveaux handicapés à vie, ses 48 000 autres blessés à des degrés divers⁵⁷ », en plus des « 175 000 fois par an, chaque trois minutes, [où] une automobile percute un poteau, écrase un piéton, ou encore en heurte une autre dans un face à face d'apocalypse⁵⁸ ». À une telle fréquence, ces accidents ne sont pas des événements relevant du hasard ou d'une quelconque malchance, mais plutôt, comme le notait le sociologue français Jean Baudrillard, un « sacrifice collectif de tôles, de mécanique et de vies humaines⁵⁹ » produit structurellement par les sociétés industrielles modernes.

L'accroissement des infrastructures routières est le problème, non la solution

Le projet à l'étude dans le cadre de cette audience publique semble ignorer le bilan environnemental et social catastrophique de l'automobilisme. La seule justification de celui-ci est qu'il permettra de décongestionner les routes. Le ministère des Transports et le Regroupement pour le pont de la 25 prétendent même que le projet aura des effets bénéfiques sur l'environnement en réduisant les émissions de GES, parce que la circulation routière sera davantage fluide. C'est une vision à très court terme.

À moyen et long termes, la construction de nouvelles infrastructures routières a toujours eu pour conséquence d'accroître le recours à l'automobile, et par conséquent, d'augmenter les émissions de GES. À ce sujet, le concept d'effet rebond se révèle assez éclairant. Cette notion « nous apprend que l'efficacité et le progrès technologique sont fondamentalement liés à l'augmentation de la consommation⁶⁰ ». En résumé, cela signifie que la réduction des limites d'utilisation d'une technologie – qu'elles soient monétaires, temporelles, sociales, physiques, structurelles ou autres – hausse la consommation de celle-ci. Dans le dossier qui nous intéresse, les « mesures anticongestion, en augmentant la capacité routière, créent les conditions de l'augmentation du trafic, avec toutes ses conséquences environnementales⁶¹ ». Des études américaines récentes confirment cette hypothèse en démontrant que « la cause majeure de la congestion n'est ni le manque de routes ni la croissance démographique, mais une augmentation de la conduite [...], largement causée par l'étalement urbain⁶² ». Les chercheurs qui ont réalisé ces recherches en viennent à la conclusion que « chaque augmentation du réseau autoroutier de 10 % augmente de 5,3 % la congestion⁶³ ». Voilà pourquoi l'effet rebond de ce projet, en étendant les infrastructures dédiées au transport à

⁵⁵ Jean-Guy LADOUCEUR, « Le pont de la 25 avant le train de Mascouche », *Le Trait d'Union*, vol. 28, n° 41, 28 mai 2005, p. 3.

⁵⁶ Arnaud MORANGE, « Accidents (de la circulation routière) », dans Yves DUPONT (sous la direction de), *op. cit.*, p. 3.

⁵⁷ Richard BERGERON, *op. cit.*, p. 7.

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ Cité dans Arnaud MORANGE, « Accidents (de la circulation routière) », *loc. cit.*

⁶⁰ François SCHNEIDER, « Point d'efficacité sans sobriété », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 41.

⁶¹ *Ibid.*, p. 48.

⁶² John de GRAAF, David WANN et Thomas H. NAYLOR, *op. cit.*, p. 66.

⁶³ *Ibid.*

haute vitesse, sera inéluctablement l'accroissement de l'utilisation des véhicules automobiles dans la région métropolitaine.

Contrairement à ce qui précède, le Regroupement pour le pont de la 25 soutient que ce projet n'augmentera pas le parc automobile. Toutefois, il y a des contradictions dans leur discours en affirmant, d'un côté, qu'il n'y aura pas de nouveaux véhicules sur les routes, et d'un autre côté, qu'il est impossible d'arrêter la vente de voitures. Or, sans parler du fait que ces déclarations nient le caractère structurel et politique de l'augmentation du parc automobile, il faut se rendre compte qu'il y a déjà trop d'autoroutes et trop de véhicules sur ces routes. Dans cet ordre d'idées, nous devons orienter nos efforts vers la décroissance du parc automobile, et non dans le prolongement d'une autoroute et la construction d'un nouveau pont. La croissance des infrastructures routières fait partie du problème, non pas de la solution.

En dépit de cela, le promoteur et ses alliés assurent que ce projet se conforme au développement durable. De deux choses l'une, soit ils ne comprennent rien à ce concept, soit le développement durable, avec l'implicite de la croissance économique qu'il sous-tend, se dévoile en réalité tel ce que l'économiste roumain Nicholas Georgescu-Roegen (1906-1994) qualifiait comme étant une « charmante berceuse⁶⁴ », destinée à tranquilliser les préoccupations écologistes afin de poursuivre « *the business as usual* ». Dans tous les cas, en matière de protection de l'environnement, je suis un partisan de la décroissance et non de cette notion antinomique que symbolise le développement durable.

Du reste, les améliorations technologiques des véhicules motorisés ou des carburants ne changeront pas foncièrement leurs effets environnementaux. L'efficacité du modèle industriel est insuffisante pour résorber la crise écologique. Bien que la consommation d'énergie par unité produite ait diminuée de 25 % dans les pays de l'OCDE depuis 1970, l'utilisation totale d'énergie a accrue de 30 % puisque le cadre structurel productiviste reste le même en privilégiant la croissance des ventes de produits⁶⁵. Revoici une autre illustration de l'effet rebond, qui est d'ailleurs voulu par les industriels « pour augmenter les ventes et les profits par l'augmentation de la demande⁶⁶ ». En bref, « les industries et les services, toujours plus efficaces, nous permettent de consommer toujours plus⁶⁷ ».

La « bonne fée technique⁶⁸ » ne résoudra pas cette situation attendu que les perfectionnements technologiques des automobiles et des carburants encouragent l'utilisation de ce mode de transport, en plus du fait qu'ils ne règlent en rien les problèmes sociaux (accidents, inégalités entre les modes de transport, privation d'espaces publics...) et environnementaux (bruit, pertes d'espaces naturels, matières premières requises pour la fabrication, déchets produits, étalement urbain, etc.). Même au niveau de la pollution atmosphérique, les gains risquent d'être peu significatifs considérant que la production d'hydrogène comme carburant de substitution dépendra « en grande majorité (près de 90 %) de technologies utilisant le pétrole, le gaz naturel et le charbon comme source d'énergie⁶⁹ ». Quant à la production d'éthanol, elle dépend du modèle d'agriculture industrielle, grand utilisateur de produits chimiques et de

⁶⁴ Cité dans Jacques GRINEVALD, « Georgescu-Roegen, bioéconomie et biosphère », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 59.

⁶⁵ Mauro BONAÏUTI, « À la conquête des biens relationnels », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 35.

⁶⁶ François SCHNEIDER, *op. cit.*, p. 48.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 42.

⁶⁸ Denis CHEYNET, *op. cit.*, p. 225.

⁶⁹ Steve PROULX, *Boycott*, Montréal, Les Éditions des Intouchables, 2003, p. 109.

combustibles fossiles. Somme toute, la voiture propre n'existe pas. La solution la plus prometteuse est la décroissance du parc automobile, d'où les recommandations suivantes :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Québec annule définitivement le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Québec instaure un moratoire concernant la construction et le prolongement d'autoroutes et de ponts sur l'ensemble du territoire québécois.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Québec cesse tout investissement direct ou indirect dans le secteur de l'automobile afin de réorienter ses ressources dans le transport en commun.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Québec se dote d'une politique de transport ayant pour but la réduction des flux de transport et du nombre d'automobiles.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Québec adopte une stratégie concernant les changements climatiques comprenant des objectifs spécifiques visant à réduire de 80 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2040.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Québec établisse une nouvelle politique d'aménagement du territoire ayant comme objectifs le contrôle strict de l'étalement urbain et la réduction de l'espace occupé par le milieu urbain.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Québec interdise toute forme de publicité relative à l'automobile.

CONCLUSION⁷⁰

Pour terminer, l'empreinte écologique du mode de production et de consommation productiviste des pays riches dépasse la capacité biologique de la planète à absorber les polluants et les déchets produits. En tant que société développée, le Québec perpétue ce mode de vie insoutenable.

En ce qui concerne l'automobilisme, cela se traduit par le fait que depuis « un quart de siècle le nombre de voiture individuelle a connu une augmentation de 104 % au Canada⁷¹ ». Sur le plan de la consommation, l'achat de véhicules motorisés est considéré tel un indicateur important de la vitalité économique. D'un autre point de vue, la croissance du secteur de l'automobile se révèle être un facteur déterminant dans la détérioration environnementale. Le nombre d'autos et le transport routier de marchandises ne cessent d'augmenter, la distance parcourue en kilomètres pour chaque déplacement est de plus en plus grande, la pollution

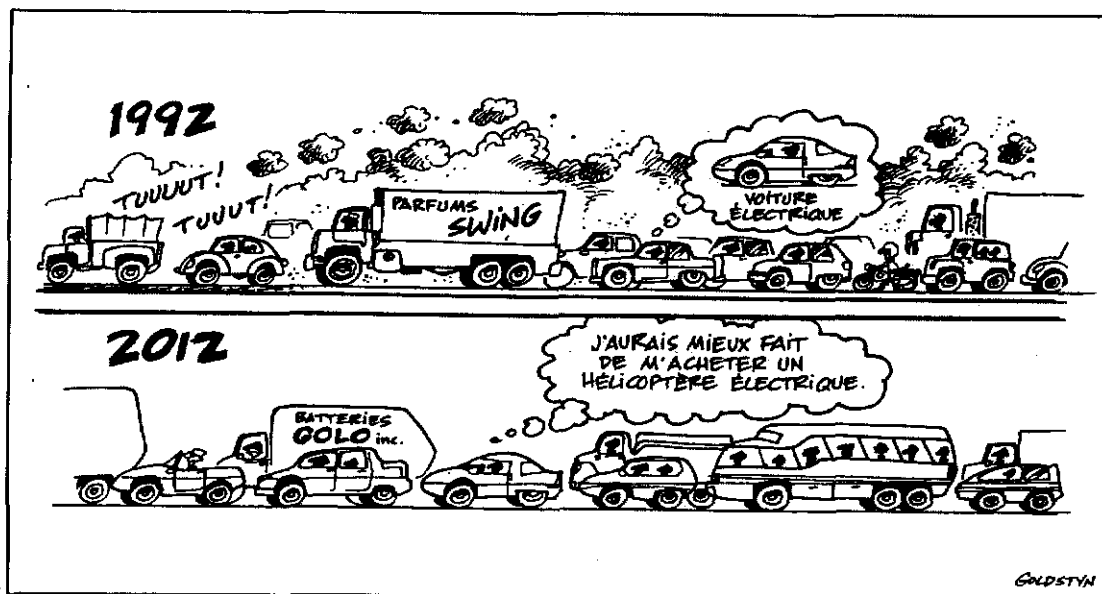
⁷⁰ Toute personne désirant émettre des commentaires à propos de ce mémoire est invitée à le faire en envoyant un courriel à l'adresse suivante : bobmenerve@yahoo.ca

⁷¹ COLLECTIF, *Le Petit Futé Montréal bio & nature*, Montréal, Éditions Néopol et Équiterre, 2001, p. 82.

atmosphérique s'amplifie vertigineusement, le poids moyen des automobiles s'alourdit et l'espace occupé par la voiture et les infrastructures qui y sont liées accroît constamment.

Tout cela alors qu'il y a seulement environ 10 % de l'humanité qui utilise actuellement ce moyen pour leurs déplacements⁷². Ainsi, en tenant compte, d'une part, du contexte planétaire où « il est prévu, d'ici 20 ans, un doublement du parc automobile mondial et de la consommation énergétique⁷³ », et d'autre part, que ce mode de transport n'est pas généralisable à l'échelle de la Terre à cause de son empreinte écologique démesurée, la décroissance du secteur de l'automobile s'avère primordiale, notamment en ce qui a trait aux changements climatiques, à la santé des populations et à la préservation des écosystèmes.

Du bruit, de la pollution et des morts, voilà le bilan peu reluisant de l'automobilisme. Il faut rompre avec ce système en prenant en considération le fait que chaque fois « que nous produisons une voiture, nous le faisons au prix d'une baisse du nombre de vies à venir⁷⁴ ». Nous devons nous transporter autrement et surtout réduire les flux de transport, autant en ce qui regarde les individus que les marchandises, d'où les sept recommandations de ce mémoire. Pour ce faire, il faut d'abord arrêter de construire des infrastructures routières puisqu'elles augmentent à terme la capacité du réseau routier et par le fait même, l'utilisation de l'automobile. À cet égard, le gouvernement du Québec doit montrer l'exemple en refusant d'une manière définitive le projet de prolongement de l'autoroute 25. « Il n'y a de richesse que la vie⁷⁵ », disait l'écrivain anglais John Ruskin (1819-1900) en critiquant l'industrialisation de l'Angleterre à son époque. Cette sagesse peut nous inspirer une nouvelle vision à long terme, où le règne hégémonique de l'automobilisme n'existe plus.



© Jacques Goldstyn, 2003

⁷² Denis CHEYNET, *op. cit.*, p. 217.

⁷³ Bruno CLÉMENTIN et Vincent CHEYNET, « La décroissance durable, vers une économie saine », dans Michel BERNARD, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de), *op. cit.*, p. 13.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ Cité dans Jacques GRINEVALD, *op. cit.*, p. 63.

BIBLIOGRAPHIE

- BERGERON, Richard. *Le livre noir de l'automobile*, Montréal, Éditions Hypothèse, 1999, 435 p.
- BERNARD, Michel, Vincent CHEYNET et Bruno CLÉMENTIN (sous la direction de). *Objectif décroissance – Vers une société viable*, Montréal, Éditions Écosociété, 2003, 262 p.
- BOISVERT, Michel A. (sous la direction de). *L'urbain, un enjeu environnemental*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 2004, 228 p.
- BOUGHERRA, Mohamed Larbi. *Les batailles de l'eau*, Montréal, Éditions Écosociété, 2003, 239 p.
- BOUTTIER-GUÉRIVE, Gaëlle, et Thierry THOUVENOT. *Planète attitude – Les gestes écologiques au quotidien*, Paris, Éditions du Seuil, 2004, 137 p.
- COLLECTIF. *Le Petit Futé Montréal bio & nature*, Montréal, Éditions Néopol et Équiterre, 2001, 157 p.
- DUMAS, Brigitte, Camille RAYMOND et Jean-Guy VAILLANCOURT (sous la direction de). *Les sciences sociales de l'environnement*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1999, 207 p.
- DUPONT, Yves (sous la direction de). *Dictionnaire des risques*, Paris, Armand Colin, 2003, 421 p.
- FRANCOEUR, Louis-Gilles. « Rien pour les transports en commun », *Le Devoir*, 22 avril 2005, p. a2.
- GENDRON, Corinne, et Jean-Guy VAILLANCOURT (sous la direction de). *L'énergie au Québec – Quels sont nos choix?*, Montréal, Éditions Écosociété, 1998, 184 p.
- GRAAF, John de, David WANN et Thomas H. NAYLOR. *J'achète! Combattre l'épidémie de surconsommation*, Montréal, Éditions Fides, 2004, 356 p.
- GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT. *Changements climatiques 2001 : Rapport de synthèse – Résumé à l'intention des décideurs*, Wembley, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, 2001, 37 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Le Québec statistique, édition 2002*, Québec, Institut de la statistique du Québec, 2002, 863 p.
- LADOUCEUR, Jean-Guy. « Le pont de la 25 avant le train de Mascouche », *Le Trait d'Union*, vol. 28, n° 41, 28 mai 2005, p. 3.
- LATOUCHE, Serge. *Survivre au développement*, Paris, Éditions Mille et une nuits, 2004, 127 p.
- LATULIPPE, Hugo. *Bacon, le livre*, Montréal, Les éditions de l'Effet pourpre, 2002, 142 p.
- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Le secteur énergétique au Québec – Contexte, enjeux et questionnements*, Québec, Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, 2004, 68 p.
- MONGEAU, Serge. *La simplicité volontaire, plus que jamais...*, Montréal, Éditions Écosociété, 1998, 264 p.
- PROULX, Steve. *Boycott*, Montréal, Les Éditions des Intouchables, 2003, 142 p.
- SACHS, Wolfgang. « L'anatomie politique du développement durable », *Interculture*, vol. 29, n° 1, 1996, p. 16-37.

ANNEXE

Le mémoire de Robert Ménard – *Sortir de l'automobilisme par la décroissance* – présenté dans la cadre de la consultation publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa est appuyé par les conseils d'administration des associations suivantes :

Association facultaire étudiante de sciences humaines de l'Université du Québec à Montréal (AFESH-UQAM)

L'Association facultaire étudiante de sciences humaines de l'Université du Québec à Montréal est une organisation de type syndical qui vise à défendre les intérêts matériels et moraux des étudiantes et des étudiants sans aucune discrimination. L'AFESH-UQAM représente environ 5000 membres dans une vingtaine de modules en sciences humaines.

Site Internet : www.er.uqam.ca/nobel/afesh/?M=A

Réseau québécois des groupes écologistes (RQGE)

Le Réseau québécois des groupes écologistes est un réseau de communication, concertation et diffusion de l'information environnementale qui vise à faciliter les échanges et prises de position des groupes sur différentes thématiques liées à l'environnement et à représenter et défendre les intérêts de ses membres. Le RQGE représente près de 90 groupes et regroupements écologistes au Québec.

Site Internet : www.rqge.qc.ca

