

JANVIER 2024

Le transport collectif, pilier de la transition écologique

FICHE N°2 – LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT

Nicolas Viens
chercheur associé

L'adoption du Plan pour une économie verte doit engager le Québec sur la voie de la transition écologique. Le principal secteur d'émission de carbone, le transport, s'est tout naturellement retrouvé au cœur des débats sur la manière d'opérer cette transition. À cet égard, la stratégie gouvernementale actuelle repose largement sur l'électrification pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre du Québec. Or, c'est plutôt l'entièreté du système de transport, axé sur le recours à l'automobile individuelle, qui doit être repensée. Dans cette deuxième fiche d'une série de quatre, nous verrons que le modèle de l'automobile individuelle n'était pas une fatalité, mais que son impulsion répondait plutôt aux intérêts du développement capitaliste.

L'automobile n'a jamais été une technologie supérieure

- 01 La croissance fulgurante de l'utilisation de l'automobile au XX^e siècle est généralement comprise comme un aboutissement logique du développement des transports. Selon ce point de vue, la voiture est une technologie qui a fait la preuve de sa supériorité et qui a donc supplanté les autres moyens de déplacement. En réalité, le développement originel de la voiture n'a pas entraîné de gain d'efficacité. Au départ, elle servait l'intérêt d'une minorité de nantis, en plus d'incarner la représentation tangible d'une accumulation inégale de richesse.
- 02 La popularité subséquente de la voiture, plus tard au XX^e siècle, ne s'explique pas davantage par un souci d'efficacité, mais plutôt par l'opportunisme des élites économiques et de l'establishment politique. En effet, l'automobile devient alors à la fois une source inédite de profits pour quelques grandes entreprises et un symbole de progrès pour un État en marche vers la modernité.

Faits saillants

- Ce n'est pas l'efficacité globale de l'automobile qui explique son développement au XX^e siècle, mais plutôt l'immense profitabilité qu'elle offrait à des entreprises capitalistes. À l'aune du défi climatique, l'inefficacité de l'automobile est aujourd'hui plus flagrante que jamais.
- Le développement de l'automobile a été conflictuel. Il s'est opéré aux dépens et en dépit de l'opposition d'une vaste part de la population.
- Le meilleur système de transport est celui qui requiert le moins de déplacement. Par conséquent, l'automobile ne doit plus servir à normaliser l'étalement urbain et le déplacement sur de grandes distances pour les activités quotidiennes.

Le véhicule historique du capital

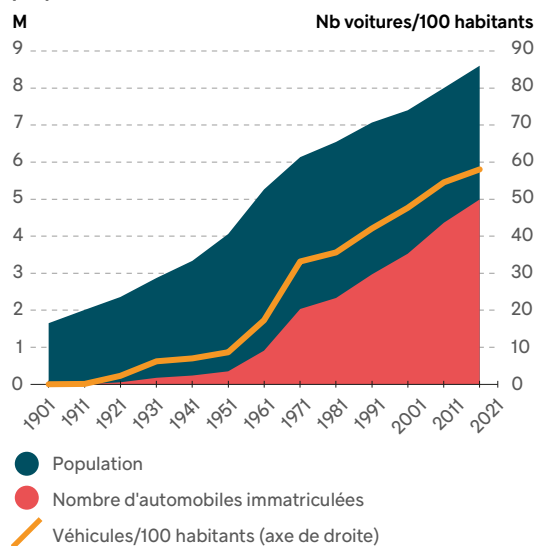
- 03 Les premières automobiles commercialisées apparaissent en Europe et aux États-Unis au courant des années 1880. Au Québec, il faut attendre 1897 pour voir les premières voitures commencer à sillonner les routes. Il s'agissait alors d'un objet de luxe permettant à une élite privilégiée de se rendre à une seconde résidence de campagne pour échapper à la pollution des centres urbains. Pendant plus de cinq décennies, le nombre d'automobiles au Québec demeure bas. Les premières publicités associent les automobiles à un mode de vie aristocratique et font appel à « l'image élitiste de la motorisation¹ ».
- 04 La fabrication d'automobiles s'accélère après la Première Guerre mondiale, mais c'est au milieu du XX^e siècle que le nombre de voitures explose. Comme le montre le graphique 1, leur nombre passe au Québec de quelques centaines au début des années 1900 à environ 350 000 en 1950, puis à près de 5 millions en 2021. Au fil du temps, l'utilisation de l'automobile s'individualise : en 1950, on comptait près de 9 voitures pour 100 habitant·e·s alors qu'en 2021, cette proportion était désormais de 58.
- 05 La progression de la motorisation s'explique par deux facteurs principaux. D'abord, tout un écosystème d'industries attirées par la manne des énormes profits gravite autour de la voiture. De fait, depuis les années 1920, les fabricants d'automobiles et les producteurs de pétrole en Amérique du Nord s'imposent comme des géants industriels qui construisent des usines-villes². Ils s'approprient également des territoires immenses, ici et à l'étranger, pour sécuriser leur approvisionnement en ressources telles que le bois, les métaux, les hydrocarbures et le caoutchouc³.
- 06 À cette vaste industrie s'ajoutent ensuite les promoteurs immobiliers qui profitent de la généralisation du recours à la voiture pour bâtir des quartiers résidentiels à faibles coûts à une distance toujours plus éloignée des centres urbains, et ce, sans considération pour les conséquences de l'étalement urbain sur les écosystèmes⁴. Ainsi, dans la deuxième moitié du XX^e siècle, la voiture s'impose de façon fulgurante dans le tissu social et économique, et y devient omniprésente.

L'impératif des infrastructures routières

- 07 Simultanément, le nombre grandissant de voitures sur les routes nécessite l'expansion et l'amélioration du réseau routier. La construction d'infrastructures autoroutières est principalement justifiée par le déplacement d'individus ou de marchandises, mais elle a aussi pour rôle de favoriser l'accumulation du capital financier ou encore de symboliser l'entrée dans la modernité⁵. En effet, avant même de permettre le déplacement des personnes, le développement de ces infrastructures est motivé par la logique inhérente au capitalisme ou par des impératifs de légitimité politique.

Graphique 1

Évolution du nombre de voitures et de la population au Québec, 1901-2021



SOURCES : Yves Bussière, « L'automobile et l'expansion des banlieues : Le cas de Montréal, 1901-2001 », *Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, n° 2, 1989, p. 159-165 ; Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire, dir., *Les chantiers de l'Atlas historique du Québec : Le fait urbain*, 2015, 16 p. ; Société de l'assurance automobile du Québec, *Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives, 2021*, Banque de données des statistiques officielles sur le Québec (gouv.qc.ca).

1 Denis VEILLEUX, *La motorisation ou « la rançon du progrès »*. Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930), Thèse de doctorat (histoire), Université McGill, 1998, p. 43.

2 Par exemple, le complexe industriel River Rouge de la compagnie Ford, à Détroit, employait plus de 100 000 ouvriers et comprenait près d'une centaine de bâtiments sur un territoire de 445 hectares.

3 Christopher W. WELLS, *Car Country : An Environmental History*, University of Washington Press, 2012, 427 p. ; Robert VITALIS, *America's Kingdom : Mythmaking on the Saudi Oil Frontier*, Stanford University Press, 2007, 353 p.

4 WELLS, op. cit. ; Louis GAUDREAU, *Le promoteur, la banque et le rentier : Fondements et évolution du logement capitaliste*, LUX, 2020, 441 p.

5 Timothy MITCHELL, « Infrastructures Work on Time », *e-flux Architecture*, 2020.

08 Au cours du XX^e siècle, plusieurs États utilisent ainsi la construction d'infrastructures routières pour stimuler l'économie ou encore pour affirmer leur capacité de « construire et de moderniser » une nation⁶. C'est notamment sous cette perspective, qui dépasse les seules considérations économiques de productivité, que la première « autostrade » est construite en 1923 en Italie, avec la bénédiction du gouvernement fasciste de Benito Mussolini. Au Québec, la construction d'autoroutes est un pôle important de la Révolution tranquille et de la modernisation de la société québécoise⁷. À l'époque, l'ancêtre de l'actuel ministère des Transports, le ministère de la Voirie, qualifiait ni plus ni moins les routes de « baromètre de la civilisation⁸ ».

09 Les mégaprojets autoroutiers au Québec, de la fin des années 1950 aux années 1970, ont été le fait des gouvernements fédéral et provincial et comprenaient très peu de concertation avec les municipalités et la population⁹. On se bornait à justifier la réalisation des projets autoroutiers par des études de rentabilité ou par le simple fait qu'on les avait promis¹⁰. Par ailleurs, la construction de la route transcanadienne en 1960 était présentée à l'époque comme un moyen de favoriser l'expansion économique à travers l'ensemble du Canada¹¹. D'emblée, ces projets autoroutiers semblent repousser à l'arrière-plan les enjeux et les besoins en matière de mobilité.

10 En somme, l'arrivée en masse de la voiture et l'expansion du réseau autoroutier découlent davantage de choix et de mesures favorisant certains intérêts économiques et politiques, et non du fait qu'il s'agissait d'une technologie de transport plus efficace que d'autres pour la collectivité. Selon un indice de performance du transport développé par des chercheurs autrichiens, par exemple, les déplacements à pied et par bicyclette sont tout simplement les plus efficaces¹². Toutefois, le développement initial de la culture de l'automobile a enfermé les politiques de développement dans un cercle vicieux où les infrastructures construites favorisent la voiture, ce qui fait augmenter son usage quotidien, ce qui requiert ensuite davantage d'infrastructures et un

aménagement du territoire toujours plus voué à l'automobile, aux dépens d'autres options plus efficaces.

L'automobile comme source de conflits sociaux

11 L'avènement de l'automobile a été un processus conflictuel. En effet, avant l'arrivée de la voiture privée au début du XX^e siècle, la voie publique était déjà très achalandée¹³. L'arrivée de l'automobile a donc entraîné un conflit pour l'appropriation de l'espace routier entre classes sociales. Pendant cette période, les promoteurs de l'automobile sont particulièrement agressifs « pour imposer leur technologie au détriment du service de transport public » de Montréal¹⁴. Ils s'en prennent notamment aux tramways et à leur priorité de passage. Après plusieurs conflits dans les rues et devant les tribunaux, la priorité des tramways cesse d'être appliquée vers la fin des années 1920, au profit de l'automobile.

12 Dès l'origine, les conducteurs d'automobile sont aussi réputés pour transgresser les règles de conduite avec impunité, mettant en danger piétons et utilisateurs et utilisatrices du transport en commun. Par conséquent, plusieurs groupes et communautés tentent, en vain, de s'organiser contre les velléités de conquête de la rue par la voiture¹⁵. En dépit de cette résistance, la voiture individuelle s'impose graduellement, avec l'appui des autorités. Même s'il s'agissait d'un modèle nettement moins efficace du point de vue de la collectivité, la voiture a supplanté le modèle de transport qui était auparavant la norme, le transport en commun.

13 Les chiffres à cet égard sont éloquentes. L'achalandage du transport en commun à Montréal a augmenté de façon fulgurante entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, passant d'un million de passages annuels en 1861 à plus de 107 millions en 1910. Près des deux tiers de la classe ouvrière de l'époque utilisaient les tramways de la ville. Par la suite, le nombre d'usagers et usagères plafonne, puis se met à décroître¹⁶. Malgré la croissance importante de la population de la ville dans les décennies subséquentes, l'achalandage du transport en commun en 1987 est de 118 déplacements par année par habitant-e, soit une diminution de 34 % par rapport à 1910

6 Massimo MORAGLIO, *Driving Modernity : Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922-1943*, New York, Berghahn, 2017, 194 p.

7 Mathieu PERREAULT et Gilles L. BOURQUE, *Évolution du transport routier au Québec : La crise d'un paradigme*, Institut de recherche en économie contemporaine, 2014, 57 p.

8 Kathleen LÉVESQUE, « Autoroute 20 : sous nos roues depuis 50 ans », *La Presse*, 3 février 2015.

9 Olivier DUCHARME, *Ville contre automobiles : redonner l'espace urbain aux piétons*, Montréal, Éditions Écosociété, 2021, 197 p.

10 Gilbert SAINT-LAURENT, « Impact d'autoroute sur le milieu. Étude bibliographique et propositions de recherche au Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, n° 70, 1983, p.65.

11 SECRÉTARIAT DU QUÉBEC AUX RELATIONS CANADIENNES, *Entente 1960-003 : Convention Canada-Québec concernant l'établissement, la construction ou l'amélioration de la route transcanadienne*, 1960.

12 L'indice de performance développé considère différents facteurs, tels que les ressources et l'énergie nécessaires autant pour la fabrication que l'utilisation d'un mode de transport, l'espace associé à son utilisation et à son stationnement, la vitesse moyenne et la capacité de cargaison. Helmut BRUNNER et autres, « Evaluation of various means of transportation for urban areas », *Energy, Sustainability and Society*, vol. 8, n° 9, 2018.

13 Et surtout, partagée par une pluralité d'usagers et usagères : piétons, cyclistes, chariots et voitures tirés à bras, véhicules hippomobiles (tirés par un animal, particulièrement un cheval), tramways électriques et trains. Voir VEILLEUX, *op. cit.* et Kathleen LORD, *Days and nights : Class, gender and society on Notre-Dame street in Saint-Henri, 1875-1905*, Thèse de doctorat (histoire), Université McGill, 2000, 362 p.

14 LORD, *op. cit.*, p. 331.

15 *Ibid.*

16 Durant le conflit du début du XX^e siècle entre le transport en commun et l'automobile, les compagnies de tramways, qui détenaient un certain monopole dans les villes, étaient accusées d'offrir un service insuffisant. Les promoteurs de tramways s'opposaient aussi à l'introduction d'autobus, voyant ce nouveau mode de transport comme une compétition à leur monopole plutôt qu'un complément au réseau existant de trams. Ce conflit entre entreprises de transport a ainsi permis à la voiture individuelle de s'insérer en tant qu'option de rechange au système de transport en commun. Voir LORD, *op. cit.*, Denis VEILLEUX, « Buses, Tramways, and Monopolies : The Introduction of Motor Vehicles into Montréal's Public Transport Network », *Michigan Historical Review*, vol. 22, n° 2, 1996, p. 103-126.

(179 déplacements annuels par habitant.e)¹⁷. Durant cette même période, le nombre d'automobiles au Québec passe de quelques centaines à plus de 2,6 millions¹⁸.

Un système de transport qui sert l'intérêt collectif

- 14 L'automobile n'a pas été créée pour être un mode de transport de masse efficace. Son omniprésence est le résultat d'une série de choix de politiques économiques et de développement urbain qui lui ont accordé la préséance pendant de nombreuses décennies au détriment d'options plus efficaces sur le plan de la mobilité et des besoins de la collectivité.
- 15 Le concept de mobilité se définit par la capacité de répondre à tous ses besoins en parcourant la plus petite distance possible. Le meilleur système de transport est donc celui qui requiert le moins de déplacement. De ce point de vue, l'automobile s'avère souvent un obstacle à la mobilité puisque le type d'aménagement du territoire qui accompagne son utilisation de masse normalise le déplacement sur de grandes distances et requiert plus de temps pour la réalisation d'activités quotidiennes¹⁹.
- 16 Ainsi, il est essentiel de renverser ces choix pour mettre en place un système de transport et un urbanisme qui répondent à l'intérêt collectif, tout en étant moins néfastes pour l'environnement.

Recommandations

ACCORDER LA PRIORITÉ AU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF URBAINES ET INTERURBAINES

Le gouvernement doit reconnaître que le développement de la mobilité est limité par les ressources accaparées par les infrastructures de l'automobile individuelle. Le développement du réseau routier au Québec a participé à la normalisation de l'étalement urbain et d'un type de ville et de quartier où la voiture est essentielle pour se déplacer et répondre à ses besoins. Il faut inverser cette tendance et adopter des politiques publiques qui accordent la priorité absolue au développement d'infrastructures qui permettent, encouragent et facilitent le transport collectif au sein des agglomérations urbaines et entre elles.

INSTAURER UN MORATOIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME ROUTIER

En parallèle avec des investissements massifs pour rendre le transport collectif possible et attrayant, il faut rompre avec un aménagement du territoire qui dépend des voitures individuelles et qui leur profite principalement. Bien qu'il faille continuer d'entretenir au moins partiellement le réseau existant, tout élargissement ou prolongement doit être fait dans l'objectif de permettre le déploiement du transport collectif.

17 COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, *Rapport annuel 1981*, 51 p. Calculs des auteurs.

18 Yves BUSSIÈRE, « L'automobile et l'expansion des banlieues : Le cas de Montréal, 1901-2001 », *Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, n° 2, 1989, p. 159-165 ; SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives, 2021*, Banque de données des statistiques officielles sur le Québec (gouv.qc.ca) ; VEILLEUX, 1998, *op. cit.*

19 WELLS, *op. cit.*