

Mémoire de Sacha Desautels
Réalisé également par : Eddy Guarino, Oscar Chica, Caroline
Lefebvre, David Simard

Table des matières

Introduction	3
<i>Les intérêts économiques de l'industrie</i>	6
<i>La complaisance du gouvernement du Québec</i>	11
<i>La modernisation de la rue Notre-Dame :</i>	
Un projet supposément moderne	14
Le projet du ministère des Transports ;	
- Autoroute ou boulevard urbain ?.....	17
- Les autres caractéristiques du projet.....	18
- Les intérêts privés et étatiques.....	20
- Le transport en commun et l'environnement.....	21
- Critique du projet.....	22
Bref historique du Ministère de l'environnement ;	
- La déréglementation.....	27
- Le BAPE.....	29
- Critique du processus de consultation gouvernemental.....	31
Bref historique des mouvements écologique ;	
- L'émergence du mouvement écologique.....	33
- L'institutionnalisation du mouvement écologique.....	35
- La diversification du mouvement écologique.....	35
<i>Impacts écologiques et sociaux du transport routier :</i>	
Les moyens de transport les plus polluants	37
L'étalement urbain	42
La gentrification	47
Critique globale de l'automobile	48
Alliance stratégique de l'industrie et du gouvernement	56

Présentation des alternatives :

Concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ;	60
Exemples tirés dans d'autres villes.....	61
La vision du GRU-HM.....	62
Analyse de notre alternative.....	66
Conclusion de notre groupe de recherche.....	68
Bibliographie.....	70

Introduction

Les êtres humains qui ont grandi au sein des sociétés industrielles dites libérales, communistes ou fascistes, particulièrement ceux et celles qui ont adopté le mode de vie industriel de production-consommation de masse, ont acquis une culture adaptée à ce genre de vie. Si on définit cette culture par un environnement psycho-social nécessaire au bon fonctionnement de l'être humain au sein de la société, alors on se rend compte de quelque chose qui nous semble extrêmement grave. Si les infrastructures des sociétés industrialisées ont été construites pour répondre à des besoins humains et si la culture sert à adapter l'être humain à ce milieu, alors les sociétés industrialisées ont créé des systèmes sociaux hermétiques. L'être humain industriel vit dans une boîte qui lui bloque la vue de l'environnement biophysique, car la culture industrielle fonctionne comme un grand voile lumineux qui se substitue au contact direct avec les grandes étendues « sauvages » nourries par l'astre solaire. En définitive, l'être humain industriel et sa société vivent dans l'ignorance de leurs impacts sur leur milieu biophysique, car sa culture est dissociée de la nature.

Le détachement environnemental des sociétés industrialisées peut être mis sur le compte du développement urbain qui a permis la survie d'êtres humains sans que ceux et celles-ci aient un contact direct avec l'environnement biophysique qui les nourrit. On pourrait aussi y voir l'effet du développement des religions et des systèmes métaphysiques qui ont placé l'être humain au centre de l'univers et qui lui ont donné un caractère surnaturel. Par conséquent, on pourrait remonter l'histoire humaine et plus particulièrement l'histoire de notre civilisation qui a connu, il y a très longtemps, la formation de grandes cités et la construction de réseaux routiers permettant de voyager à travers les étendues sauvages sans être réellement confrontés à leur géographie. Cependant, la diversité des civilisations humaines mises à jour par des anthropologues, des théologiens et autres chercheurs nous renseigne sur l'existence d'autres modes de vie. Le progrès moderne de la science occidentale a depuis longtemps détruit le mythe de l'anthropocentrisme, mais les conséquences culturelles de cette conclusion scientifique tarde encore à venir.

Ce travail a pour objectif général de contribuer à une transformation culturelle des sociétés industrialisées. Nous émettons l'hypothèse que les dirigeants de notre société, parce qu'ils et elles ont intériorisé la culture traditionnelle des sociétés industrialisées, n'ont pas conscience des impacts destructeurs du développement industriel sur l'environnement biophysique et, par rétroaction, sur les populations humaines. Malgré l'émergence récente de ce qu'on peut appeler une « conscience écologique », malgré l'apparition des concepts de « développement durable » et « d'empreinte écologique », nous considérons que l'application cohérente de cette nouvelle culture n'est pas sur le point de se concrétiser. Nous croyons que notre société industrielle n'a pas connu le changement de paradigme nécessaire à son harmonisation avec l'environnement biophysique parce que nous percevons un entêtement conservateur chez les élites politiques et économiques qui sont en charge des principales industries. Ce phénomène est avant tout lié à la persistance d'un système social insouciant. Nous nous retrouvons donc dans une situation où la vaste majorité des êtres humains industriels ne connaissent pas réellement l'état de l'environnement biophysique et ne sont pas davantage informés de la véritable durabilité du développement en cours et des conséquences du mode de vie industriel traditionnel. L'existence tout à fait nouvelle d'une sensibilité écologique chez l'être humain industriel n'a malheureusement pas atteint le stade d'une conscience écologique complète et la culture dominante ne favorise absolument pas le développement de cette conscience. Ce travail est l'œuvre d'une contre-culture.

Ce travail a pour objectif particulier d'analyser les impacts environnementaux du développement du transport métropolitain, plus particulièrement des travaux de construction mis de l'avant actuellement par le ministère des transports du Québec pour la région Sud de Montréal, sous l'angle du mode de production d'une société industrialisée comme la nôtre. Évidemment, notre hypothèse présuppose que le mode de production industriel de l'économie dominante, en ce qui a trait au domaine du transport métropolitain des marchandises et des personnes, entraîne de graves dommages à l'écosystème. C'est pourquoi nous prétendons que les promoteurs des projets actuels en sous-estiment les impacts.

D'une manière générale, la construction des infrastructures de transport est essentielle au bon déroulement de l'économie. Elle nécessite la participation de plusieurs secteurs de l'économie et permet, en fin de construction, le développement de plusieurs autres secteurs. Au niveau primaire, l'extraction de matières premières telles que le gravier, le pétrole et divers métaux permet d'obtenir les ressources nécessaires à la construction des routes et des véhicules. Au niveau secondaire, les industries de la construction des infrastructures et des véhicules permettent la transformation des matières premières. Au niveau tertiaire, les ingénieurs et les planificateurs s'assurent d'obtenir les investissements nécessaires à la réalisation de la construction. De manière générale, l'extraction des matières premières, qui se fait souvent sans précautions, entraîne la destruction des ressources naturelles et des écosystèmes. Les industries de la transformation utilisent une forme d'énergie polluante et génèrent de grandes quantités de déchets polluants. La combustion des dérivés du pétrole engendre une part importante des gaz à effet de serre. Finalement, le cycle rapide de production-consommation des véhicules génère d'immenses quantités de déchets extrêmement polluants. Voilà, de manière générale la conscience que le nouvel être humain industriel devrait avoir; mais tel n'est pas le cas.

Ce travail s'articulera de la manière suivante. Nous commencerons par mettre en lumière les intérêts économiques de l'industrie dans le développement des infrastructures de transport et nous montrerons comment se manifeste l'appui du gouvernement du Québec à ce développement. Par la suite, nous analyserons plus spécifiquement un projet de construction issu des plans de transport du gouvernement québécois; le projet de *modernisation de la rue Notre-Dame*, actuellement en audiences publiques du ministère de l'Environnement. La deuxième partie de ce travail portera sur les questions écologiques que soulèvent ces projets. Il sera question des impacts sociaux et environnementaux de l'automobile et des alternatives envisageables à ces projets.

Les intérêts de l'industrie

La construction d'infrastructures telles que des routes et des ponts nécessite un investissement important de la part des sociétés industrielles. Cet investissement est essentiel au maintien et à la croissance de l'industrie soit des infrastructures routières soit des autres qui en dépendent. Par conséquent, l'ensemble de l'industrie a intérêt à investir dans les infrastructures qui permettront un plus grand développement de l'industrie qui, par la suite, nécessitera de nouveaux investissements dans les infrastructures et ainsi de suite jusqu'à la fin des temps. C'est ce qu'on appelle le développement économique. L'étalement urbain, la construction de nouvelles routes, ponts, barrages, etc., sont des conséquences de ce développement économique. Il ne semble pas avoir aujourd'hui de frein interne à ce « progrès ». Au contraire, on parle davantage d'accroître la compétitivité, qui passe évidemment par un plus grand développement économique.

Comme le dit si bien Pierre Anctil, vice-président exécutif de SNC-Lavalin, dans son article de promotion publié par *La Presse* : « À l'heure de la mondialisation, l'infrastructure de transport est un des grands facteurs de compétitivité des grandes villes »¹. Tout en n'oubliant pas de souligner « la création d'emplois qu'entraînent les projets de construction »², il avoue que c'est « notre métier de concevoir et construire des infrastructures... par inclination naturelle nous sommes partisans du développement. »³. Plus de développement, plus d'emplois ; c'est presque irréfutable lorsqu'il est question des travaux d'infrastructure pour lesquels les « gros bras » restent pour aujourd'hui plus rentable que les robots. La Construction est certainement un des principaux piliers de l'économie dominante avec, entre autres, l'industrie de la Destruction, ou de la Défense, selon le point de vue. Quoi qu'il en soit, toutes les industries sont, avant tout, reliées par le réseau des infrastructures terrestres. Puisque la construction et l'expansion permettent la création d'emplois et la fluidité du commerce, la majeure partie de la population est entraînée par le mouvement industriel.

¹ La Presse, Pierre Anctil, 8 septembre 2001

² ibid

Parlons donc plus à fond du cas d'une industrie aux racines bientôt centenaires « parmi les grandes entreprises d'ingénierie-construction du monde »⁴, SNC-Lavalin. Cette entreprise « unit, en 1991, les deux plus grandes firmes d'ingénierie au Canada, SNC et Lavalin, portant la société au rang de leader mondial avec son vaste réseau international de centaines d'experts dans tous les secteurs de l'industrie et ses ressources en gestion et en financement de projet. »⁵ Elle prédit qu'elle « deviendra une entreprise multinationale (...) constituant un réseau efficace de 40 bureaux à travers le monde. »⁶ Si nous mettons l'accent sur cette entreprise, c'est qu'elle est manifestement l'entreprise d'ingénierie-construction la plus en vue lorsqu'il est question, pour le gouvernement, d'obtenir des conseils d'experts. Tout nous porte à croire que SNC-Lavalin, qui « établira des alliances avec des partenaires financiers qui lui permettront de participer au développement de projets exigeant une participation au capital, de même qu'à la privatisation de services gouvernementaux. »⁷, a de fortes chances d'être choisie pour le programme de partenariat public-privé pour les grands travaux d'infrastructures. SNC-Lavalin est, de par sa taille et son expertise, une partenaire incontournable à une époque où les gouvernements se déchargent de leurs responsabilités et recherchent des groupes financiers capables de prendre des risques et d'offrir un financement. Pour SNC-Lavalin, cela ne semble pas être un grand problème, car elle « fournit des services d'ingénierie, d'approvisionnement, de construction, de gestion de projet et de financement de projet à un grand nombre de secteurs d'activité incluant les produits chimiques et le pétrole, les mines et la métallurgie, le pharmaceutique, l'agroalimentaire, la défense et les télécommunications. »⁸. En somme, lorsqu'il est question de connaître les intérêts de l'industrie, l'exemple de SNC-Lavalin est, pour nous, comme un livre ouvert. On ne peut nier l'intérêt que manifeste SNC-Lavalin pour les grands travaux d'infrastructures que le gouvernement du Québec met de l'avant. Sa soif de croissance est véritablement une « inclinaison naturelle ».

³ ibid

⁴ www.snc-lavalin.com/f/f-index.asp

⁵ ibid

⁶ ibid

⁷ ibid

⁸ ibid

Mais SNC-Lavalin n'est pas seule, car Tecsalt, une autre multinationale, plutôt québécoise celle-là, vient lui prêter main forte dans une campagne de promotion. L'entreprise tente de convaincre la population que la décision de construire un nouveau pont entre Montréal et la Rive-Sud doit sortir du champ politique parlementaire. Pour Pierre Asselin, vice-président de Tecsalt, « des décisions prises par des politiciens qui n'ont qu'une vue à court terme »⁹ sont inquiétantes, car « plus on regarde à long terme, moins la décision va être politique »¹⁰. En somme, si on comprend bien, Tecsalt et SNC-Lavalin voudraient que la prise de décision soit remise entre les mains d'experts, car ni les politiciens et encore moins la population ne peuvent décider. Sortir la prise de décision du champ politique actuel, c'est nier la pertinence d'un système politique qui accorde trop d'importance aux aléas de l'opinion publique. Cette prise de position n'est certainement pas une critique du manque d'esprit démocratique du parlementarisme, mais au contraire une critique de son inefficacité due à sa prise en compte de l'opinion populaire lors des élections. Non seulement l'industrie prend-elle position pour un développement industriel sans fin, mais elle insinue que le système politique libéral est inadéquat pour planifier à long terme. L'industrie veut-elle que soit constituée une aristocratie technocratique qui planifierait le développement économique des sociétés? L'industrie considère-t-elle que son développement pourrait être mieux servi par une dictature fasciste? Devons-nous en déduire qu'il s'agit d'une « inclinaison naturelle » dans l'industrie?

Malgré l'absence d'esprit démocratique dans l'industrie, peut-être pourrons nous trouver chez SNC-Lavalin une certaine conscience écologique. « SNC-Lavalin maintient des normes exceptionnellement élevées à l'égard de la sécurité, de la qualité et de la protection de l'environnement »¹¹. C'est que SNC-Lavalin a adopté en 1997 une nouvelle politique en matière d'environnement dont l'objectif fondamental est d'agir « en conformité avec les lois, les règlements et les normes concernant la protection de l'environnement. »¹² C'est plutôt mince lorsque l'on sait que les lois sont révisées à la

⁹ La Presse, Bruno Brisson, 13 juin 2001

¹⁰ ibid

¹¹ www.snc-lavalin.com/f/f-index.asp

¹² ibid

baisse pour maintenir la compétitivité économique des pays au sein des accords de « libre-échanges ». Mais SNC-Lavalin est pro-active, car elle peut « parfois proposer aux clients une alternative encore plus performante au plan environnemental que celle qu'il envisage, améliorant ainsi la valeur ajoutée de notre intervention »¹³ Quand on sait que les constructions coûtent normalement plus cher lorsqu'il est question de protéger l'environnement et qu'il peut être parfois carrément contre-productif de chercher à le protéger, « une alternative encore plus performante au plan environnemental »¹⁴ ne risque pas d'éliminer les effets écologiquement néfastes du développement. C'est en observant d'un peu plus près la politique environnementale de SNC-Lavalin que l'on se rend compte de son manque de sérieux. Outre ses engagements « à prévenir la pollution et à améliorer de façon continue l'intégration des questions de protection de l'environnement dans ses activités et celles de ses clients »¹⁵, ou « sa conviction que seul l'usage respectueux des ressources naturelles peut permettre un développement durable. »¹⁶, c'est dans les mécanismes facilitant l'atteinte de son objectif de protection environnemental que le sérieux se perd. « SNC-Lavalin produira des rapports annuels confirmant qu'elle a respecté ses engagements face à la protection de l'environnement. »¹⁷ Il n'est évidemment pas question de produire des rapports qui infirmeraient ses engagements. Pour cela, elle s'engage à sensibiliser son personnel. « Les chefs de projets produiront des attestations confirmant que leurs projets ont été exécutés dans le respect de cette politique environnementale. »¹⁸ Il va sans dire que les chefs de projets ne doivent produire que des « attestations confirmant ». Comment prendre au sérieux les prétentions écologistes d'une entreprise qui produit elle-même les attestations qui sont censés prouver ses prétentions et qui établissent d'avance que ses rapports annuels confirmeront ses engagements? Nous nous permettons de douter.

L'intérêt du développement industriel ne semble pas partagé que par les dirigeants de l'industrie des infrastructures. Bien sûr, nous pourrions aussi parler des compagnies

¹³ ibid

¹⁴ ibid

¹⁵ ibid

¹⁶ ibid

¹⁷ ibid

¹⁸ ibid

pétrolières, de l'industrie de l'automobile et des entreprises d'excavation, mais pour les besoins de ce travail nous nous sommes limités aux entreprises qui se sont davantage manifesté. Ce que nous n'avons pas encore abordé, c'est l'intérêt de la population en général et plus particulièrement du prolétariat, cette classe sociale soumise aux aléas du marché de l'emploi puisqu'elle ne dirige pas l'industrie. Ce nouveau sujet pose une question que nous trouvons très pertinente, car l'intérêt du développement industriel peut-il être aussi partagé par le prolétariat ?

Si les biens étaient construits pour durer et que le duo rails-wagons prenait la place du duo auto-routes, la nécessité d'une productivité sans cesse grandissante n'aurait plus aucune pertinence. Nous supposons même que cette situation causerait une vague de chômage structurel sans une reconversion de la main-d'œuvre vers un nouveau secteur d'emploi. Par conséquent, non seulement les profits des corporations à but lucratif disparaîtraient, mais les salaires aussi. Nous pourrions donc conclure que les classes sociales partagent les intérêts que la bourgeoisie : la survie et la croissance de la société industrielle d'aujourd'hui. En pays « communistes » où même les classes sociales ont officiellement disparu, le « peuple » n'aspire qu'à développer son industrie. N'est-ce pas là la preuve que la valeur de l'industrie est universelle ? Sa croissance devrait donc être naturelle.

Cette preuve suppose évidemment que la bourgeoisie ne recherche que le profit, que le prolétaire ne recherche qu'un salaire et que le peuple dirige sa société communiste dans certains pays. Mais le prolétariat peut-il faire autrement que de revendiquer l'emploi et le salariat ? Tant qu'il continue d'être prolétaire, la seule façon de survivre en ayant accès à des biens plus ou moins utiles dont la production est monopolisée par l'industrie est d'obtenir un salaire. Dans un contexte où on ne peut miser sur la générosité de l'État pour sortir le prolétariat de l'esclavage salarial et le faire passer dans un état d'esclavage « bénéficiaire », le prolétariat ne peut que revendiquer le développement de l'industrie comme le souhaitent ses dirigeants et espérer obtenir de l'emploi selon la générosité des industriels. Dans la perspective d'une chute des besoins en main-d'œuvre due à une nouvelle orientation industrielle, le prolétariat serait soumis aux décisions de la

bourgeoisie qui dirige l'industrie et ne pourrait décider d'une réduction générale des heures de travail sans baisse de salaire. La seule solution qui s'offre au prolétariat, outre l'option révolutionnaire qui n'aboutit pas nécessairement à l'abolition du principe de développement industriel dirigé par une élite, est l'appui au développement industriel. Évidemment, il y a aussi la solution étatique semblable à la solution révolutionnaire classique, qui est d'avoir recours à une autre autorité pour faire évoluer le développement industriel dans une autre voie. Cette solution peut prendre la forme d'un parti ou d'un groupe de pression. Cependant, ce jeu ne se joue pas seul car les dirigeants de l'industrie ont déjà leurs groupes de pression et possèdent aussi des liens avec les principaux partis politiques. C'est d'ailleurs de la complaisance du gouvernement dont il sera question dans la prochaine partie du travail.

Mais cette partie ne peut se terminer qu'avec le maintien d'un questionnement au sujet de l'intérêt de l'industrie. Que se passe-t-il lorsque l'être humain industriel ne vit que dans la perspective de l'expansion toujours croissante de ses infrastructures terrestres? Il se dirige évidemment vers l'autodestruction par la destruction de l'environnement biophysique qui le supporte. L'intérêt de l'industrie est-il à ce point aveugle ?

Le phénomène du « tronçonnage de projet » permet d'écarter l'analyse globale du problème écologique. L'industrie se développe par section et les impacts environnementaux sont analysés par section. Les remises en question ne se font alors que par section. Ce phénomène aide grandement à occulter l'impact environnemental qui se pose aujourd'hui plus que jamais de manière globale.

La complaisance du gouvernement

Cette partie consiste à dresser un tableau global des orientations gouvernementales en matière de développement urbain. Le ministère des transports chargé du développement des infrastructures routières a établi un *Plan de gestion des*

*déplacements Région métropolitaine de Montréal*¹ qui résume les grandes orientations que le ministère entend prendre au cours des quinze prochaines années. Ce document est la base fondamentale sur laquelle tous les travaux de construction sont orientés. C'est dans l'analyse des perspectives et des bilans du plan que nous pouvons démontrer la complaisance qui règne entre les besoins de croissance de l'industrie et le gouvernement. Il va sans dire que le gouvernement prévoit d'importants travaux d'infrastructures dont les investissements prévus entre 2000-2010 s'élève à 3 838,27 millions\$². De ce montant, le ministère prévoit affecter 40,5% au transport en commun soit 1556,22 millions\$.

Premier constat, « Il y aura d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25 p. 100, ce qui signifie qu'on aura à gérer d'ici là 10,2 millions de déplacements par jour. » De plus, « Les tendances indiquent un accroissement de l'utilisation de l'automobile. », car « Entre 1987 et 1998, la demande sur le réseau routier de l'agglomération s'est accrue de 1,3 million de déplacements en automobile par jour. Pendant la même période, le nombre de déplacements faits en transport en commun, à la période de pointe du matin, est passé de 395 000 en 1987 à 353 000 en 1993 pour atteindre 342 000 en 1998. L'utilisation du transport en commun est donc nettement à la baisse. ».

« Voici les grandes lignes de la situation prévisible en 2016 (Prévisions réalisées à partir de l'enquête origine-destination 1993.) :

- 1- deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires, soit 25 p. 100 de plus;
- 2- des périodes de pointe de plus en plus chargées et plus longues;
- 3- quatre fois plus de voies-km congestionnées sur le réseau routier de la CUM;
- 4- une circulation qui va augmenter progressivement en dehors des heures de pointe et un nombre de déplacements effectués en automobile qui augmentera;
- 5- une forte proportion des déplacements supplémentaires qui se feront en automobile;
- 6- une importance accrue du camionnage dans le transport des marchandises;

¹ www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm

² www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/investissements.htm

7- des échanges commerciaux en croissance qui impliqueront une augmentation du nombre de camions sur les réseaux de transport de l'agglomération de Montréal. »

Ainsi, le ministère des transports nous illustre bien le scénario catastrophique qui nous attend au cours des prochaines années et cette perspective semble inéluctable. Évidemment, le ministère ne prévoit que ce qui est inéluctable, c'est-à-dire le développement économique. Plus d'automobiles, plus de camions, plus de commerce dans un contexte où l'on mise beaucoup sur l'exportation et la conquête de nouveaux marchés. Mais comment ce développement s'est produit? Pouvait-il en être autrement? Doit-on continuer dans la même voie? Ce genre de question n'est absolument pas soulevé par le ministère. Ces perspectives sont essentiellement conservatrices. Elles ne manifestent aucune volonté de changement. C'est exactement dès les premiers constats du plan que la complaisance s'installe et se perpétue lorsque la seule solution envisageable est l'adaptation.

Le plan « conservateur » du ministère peut-il se prétendre respectueux de l'environnement? Les plus timides accords internationaux en matière de diminution des émissions polluantes, comme c'est le cas des accords de Kyoto, exige une diminution des émissions de gaz. Ce qui est prévu par le ministère est une augmentation des déplacements motorisés dont on prévoit des retombées polluantes et c'est dans le but de les minimiser que l'on souhaite améliorer le réseau autoroutier. En fait, on prévoit freiner la pollution en améliorant la fluidité des déplacements. C'est parfaitement ridicule, car l'industrie va améliorer les routes pour augmenter leurs capacités. Le ralentissement des déplacements causé par la congestion qui engendre actuellement plus d'émission de gaz sera largement contrebalancé par l'augmentation importante de déplacement qui est prévue et par d'éventuels nouveaux bouchons de circulation, à moins que l'on prévoit pour 2030 encore plus de routes...

L'AUTOROUTE NOTRE-DAME : UN PROJET SUPPOSÉMENT MODERNE

Le projet d'élargir la route Notre-Dame n'est pas nouveau. Le 14 juillet 1972, le Ministre québécois à la Voirie, Monsieur Bernard Pinard, dépose un premier document faisant la promotion d'une autoroute est-ouest sur l'île de Montréal, titré: *Encore une autoroute à Montréal, pourquoi ?*¹⁹ Soulignons que les infrastructures routières de l'époque étaient largement différentes. Quoiqu'il en soit, l'objectif du projet ressemble étrangement à celui de l'autoroute Notre-Dame qui est sur la table actuellement.

De l'échangeur Turcot à l'échangeur Hochelaga qui est à l'extrême est de Montréal, le projet des libéraux était de construire un lien routier à haute vitesse qui devait desservir le sud de l'île. La somme colossale de 482 millions de dollars était prévue pour réaliser l'ensemble des travaux nécessaires. C'était un méga-projet, pour l'époque.

Aujourd'hui, la construction de l'autoroute Ville-Marie a partiellement réalisé le plan urbain du Ministre Bernard Pinard. Cette autoroute commence, à l'ouest, à Décarie et se termine, à l'est, sous le pont Jacques-Cartier, près du bâtiment de Radio-Canada. À l'est, c'est la rue Souigny qui s'est imposée comme alternative louable à ce manque d'autoroute que le ministre avait déjà détecté en 1972. Souigny part de la 25, près du tunnel Hippolyte-Lafontaine, et se rend jusqu'à Dickson. Dickson est cette rue qui se transforme en Lacordaire plus au nord de Montréal.

On peut donc remarquer que ce qui manque pour finaliser le projet de 1972 d'autoroute est-ouest est une jonction autoroutière entre la rue Souigny et l'autoroute Ville-Marie. Un projet nommé « modernisation de la rue Notre-Dame », visant à construire cette jonction manquante, a été déposé cette année par le Ministère des Transports du Québec (MTQ).

¹⁹ Bernard Pinard, ancien ministre de la Voirie, *Encore une autoroute à Montréal ! Pourquoi ?*, 1972

Dans le document de présentation, le Ministre à la Voirie répondait, en 1972, aux questions susceptibles de lui être posées par les citoyen-ne-s. Quelques constats du Ministre sont toujours d'actualité parce qu'ils trahissent des croyances à la base d'un développement urbain *moderne*. Comme nous l'avons précisé dans notre introduction, la stratégie d'aménagement urbain actuelle est rétrograde. Pourquoi ? Parce que les autorités politiques se basent sur des mythes conservateurs pour faire leurs choix politiques. Malgré le manque d'actualité du document en question, nous croyons qu'il représente bien l'état d'esprit et les croyances de nos dirigeants. Voici quelques conceptions à la base de nos problèmes collectifs, exprimées par l'ex-ministre libéral Bernard Pinard lui-même :

« Que l'on soumette l'usager du transport en commun et l'automobiliste aux mêmes principes rigoureux de tarification, et on découvrira que l'automobiliste moyen est un payeur de taxes lourdement pénalisé par rapport à toute autre catégorie de citoyens. »

« La tarification des transports publics a souvent manqué de réalisme et de courage. Par contre, il est prouvé que l'automobile finance elle-même les investissements qu'elle requiert, en particulier grâce à la taxe sur la consommation de carburants. »

« Outre cette faculté de l'automobile de financer ses propres investissements, il faut mettre en évidence les gains réalisés par la société grâce aux économies de temps permises dans tous les déplacements à l'intérieur d'une ville. »

« L'automobile procure en effet presque toujours, grâce à la suppression des trajets terminaux et des ruptures de charge, à sa souplesse d'emploi et, dans de nombreux cas, à sa vitesse en ligne supérieure, une qualité de service bien meilleure que celle des transports en commun. « Statistiquement, il apparaît que, quelle que soit la qualité du réseau de

transport en commun, le déplacement urbain moyen de porte à porte est près de deux fois plus rapide en voiture particulière qu'en transport en commun. »

« D'autres études ont déjà mis en évidence les bénéfices marginaux retirés par la société de la construction d'une autoroute dans le sud de l'île de Montréal : augmentation de la valeur des propriétés voisines de la voie rapide, création éventuelle de parcs industriels, de complexes immobiliers, de centres commerciaux, etc. »

« Il n'y a pas un analyste sérieux qui ose prédire une régression de la diffusion de l'automobile. »

« Je doute que les "urba-trains", les avions à décollage vertical et autres "monorails" soient une solution valable dans un petit périmètre densément peuplé. »

À vrai dire, les prémisses de cet argumentaire sont restées les mêmes aujourd'hui, et elles sous-tendent le nouveau projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » du Gouvernement québécois. L'opposition parlementaire de 1972 arguait que le projet des libéraux était une « impensable charcuterie ». Or, qui était l'opposition officielle à l'époque ? C'était le Parti québécois. Et qui nous propose aujourd'hui la version *moderne* d'un plan d'urbanisation analogue à celui des libéraux d'autrefois ? Le Parti québécois.

Le projet du ministère des Transports du Québec

C'est à partir du pont Jacques-Cartier que le ministère nous propose des transformations. En premier lieu, le ministère souhaite creuser une tranchée de sept mètres de profondeur afin d'y installer l'asphalte de fondation. Ensuite, il veut remplacer

la rue Notre-Dame par ce qu'il convient d'appeler une « autoroute urbaine ». Nous reviendrons sur la question épistémologique.

Trois voies vers l'est et trois voies vers l'ouest sont envisagées à l'intérieur de ce fossé. Au sommet de cette tranchée artificielle, le ministère des transports souhaite construire deux voies de service de chaque côté. Le nombre total de voies projetées est donc de 10.

Autoroute ou boulevard urbain ?

Une polémique s'est développée à propos de l'appellation du projet. Le ministère des Transports du Québec présente son projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » comme étant la construction d'un boulevard urbain en tranchée de six voies, séparées au centre par un terre-plein. Or, plusieurs caractéristiques de ce projet ne respectent pas l'épistémologie du mot boulevard :

1. Les intersections se font par des échangeurs.
2. Il n'y a pas de feux de circulation.
3. Les vitesses de circulation seront élevées.
4. La fonction de l'infrastructure est d'offrir une mobilité maximale.
5. Il n'y a pas d'accès aux autobus locaux.
6. Les débits de circulation sont de type autoroutier.
7. Il n'y a pas d'accès aux propriétés riveraines

Ce qui nous pousse à nommer le projet par sa véritable appellation scientifique, c'est-à-dire une autoroute.

Définition du terme *autoroute* : « Route dont les accès sont spécialement aménagés, et qui, uniquement conçue pour la circulation à grande vitesse des automobiles et des camions, ne croise à niveau aucune autre voie. » (Selon le petit Larousse)

Les autres caractéristiques du projet

Les coûts de réalisation se chiffrent dans les 220 millions de dollars. On calcule dans cette estimation 40 millions pour les quartiers et la protection de l'environnement, 9 millions pour réduire le bruit pendant le chantier et 23 millions afin de rediriger la circulation pendant les travaux. Enfin, 46 millions de dollars seront alloués aux imprévus, ce qui complète la magnifique somme de 263 millions de dollars pour l'ensemble des transformations.

Le chantier s'étalerait sur une période de quatre à cinq ans. Le MTQ propose de commencer dès 2002-2003 au niveau de l'échangeur Souigny. Ensuite, de 2003-2004, on reconstruirait l'axe Notre-Dame entre Amherst et De Lorimier. Par après, en 2004, on s'attaquerait à la rue Dickson (le lien entre Notre-Dame et Souigny). En 2005, le MTQ transformerait la rue Notre-Dame entre De Lorimier et Roy. Enfin, en 2005-2006, le ministère compléterait son projet entre Roy jusqu'à Viau.

Entre Dickson et l'autoroute 20, sur la rue Souigny, le ministère envisage d'élargir l'échangeur en méga-échangeur. Précisément, on veut lui ajouter une voie de plus de chaque côté. Ce qui porterait le nombre total de voies routières sur l'échangeur Souigny à six.

La largeur des voies en tranchée, tel que proposé par le ministère, est de 3,5 mètres. Pour fins de comparaison, les voies de la Métropolitaine mesurent 3,7 mètres. On pourrait se réjouir de ce choix à la baisse qui offrirait plus d'espace *vert*, mais la palpitante question de la sécurité routière n'est pas un cadeau. Dans une autoroute, il faut assurément laisser un minimum d'espace aux voitures qui roulent à grande vitesse afin d'éviter les collisions. De plus, nous devons comprendre que l'axe Notre-Dame en est un de camionnage et que des camions, ça prend de la place. Les 3,5 mètres sont nettement un minimum à respecter.

Les six voies en tranchée et les voies d'accès et de service prévues par le MTQ devraient atteindre une largeur totale de plus de 60 mètres. L'opération aura comme effet d'éliminer tout l'espace vacant qui entoure présentement la rue Notre-Dame. Dans une lettre adressée au MTQ, la Ville de Montréal demande aux autorités politiques de conserver une bande de terrain le long de la rue Notre-Dame à des fins résidentielles sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve. Le projet d'autoroute du MTQ ne respecte pas les désirs de la municipalité, et la construction de 1300 nouveaux logements prévus initialement sur ce terrain sera annulée.

Les travaux consistent, en somme, en une *oeuvre d'Art* en tranché sur une distance de 7 kilomètres entre les rues Amherst et Dickson. De ces 7 kilomètres, 1,5 kilomètres seront recouverts de dalles de béton. Il ne faut pas confondre une structure recouverte avec un tunnel à proprement parler. La différence majeure réside dans le fait qu'un tunnel nécessite un réseau de ventilation autonome et qu'il est beaucoup plus profond. La construction d'un tunnel est exclue par le ministère en raison des coûts astronomiques qui y sont rattachés.

Il y a encore le principe de *porte* qu'il nous faut expliquer. Les portes sont les liens entre chacune des artères transversales et l'autoroute elle-même. Autrement dit, les portes sont des bretelles d'accès, plus quelques installations *bonbons*. Nous pouvons compter six portes dans le plan du ministère. Les portes du Faubourg Québec, de Sainte-Marie, d'Hochelaga, de Maisonneuve, de Viau et de Montréal seront toutes reliées à l'autoroute Notre-Dame si le projet voit le jour. Les portes sont très coûteuses et c'est l'une des caractéristiques du projet qui augmente considérablement la facture. La différence de prix entre la construction d'une autoroute et la construction d'un boulevard est énorme en raison des portes à construire. Sur un boulevard, des feux de circulation qui permettent aux automobilistes de tourner à gauche ou à droite éliminent la nécessité de construire des bretelles de sortie, typiques des autoroutes.

Le ministère ne voulait pas simplement élaborer un plan d'autoroute. Pour des raisons diverses, le projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » du ministre Chevrette est combiné à plusieurs sous-projets dans les alentours de la rue Notre-Dame. On prévoit, de cette façon, quelques espaces verts, une piste cyclable et des belvédères servant d'observatoires du fleuve et des installations portuaires. Quatre belvédères sont envisagés pour contempler le paysage splendide que va nous offrir l'autoroute. Ce n'est pas tout. On veut mettre sur pied un centre d'information touristique dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Il serait situé dans les environs de Pie-IX et de Sainte-Catherine.

Les intérêts privés et étatiques

Plusieurs entreprises privées ont des intérêts directs en ce qui concerne la « modernisation de la rue Notre-Dame ». La rue Notre-Dame attire une part importante des investissements économiques à Montréal. Voici la liste des entreprises qui pratiquent le camionnage (elles-mêmes ou par la sous-traitance) sur la rue Notre-Dame : Molson, la Société des Alcools du Québec, Sucre Lantic, les Forces Armées Canadiennes, Canadien National, le Port de Montréal, Canadien Pacific et des grands épiciers comme I.G.A. et Métro. Cette liste pourrait être complétée par toutes les entreprises privées situées sur la rue Hochelaga et sur les rues transversales. Notons également la présence d'industries pétrolières plus à l'est de l'île. Celles-ci traitent une bonne partie du carburant utilisé au Québec par les automobilistes. On peut dire que ces corporations ont des intérêts directs quant à la construction des infrastructures routières. Plus de routes, plus de « chars », plus de consommation de produits pétroliers.

Un acteur important dans ce projet est certes le Port de Montréal dont les profits ne cessent d'augmenter depuis quelques années. Le président du Port de Montréal, qui prévoit une augmentation de 150 000 conteneurs par année grâce au trafic de supertankers, a affirmé: «L'avenir est prometteur et il faut se préparer ».²⁰ Le port reçoit

²⁰ Pascal Breton, *Première phase : 50 millions investis*, La Presse, 03 août 2001

de plus en plus de conteneurs métalliques en provenance de l'Europe. Beaucoup des produits qui débarquent au port se rendent partout en Amérique du Nord. Montréal est un centre portuaire et ferroviaire, c'est bien connu. À partir de Montréal, on peut livrer n'importe quel produit en Amérique. L'exportation québécoise est également en hausse. Voilà deux facteurs qui ont contribué à générer une masse d'activités économiques sur l'axe Notre-Dame.

D'autres acteurs, moins importants, font également de la propagande en faveur de la modernisation de la rue Notre-Dame. Le C.L.S:C. Hochelaga-Maisonneuve, le Conseil pour le développement local et communautaire, la Corporation de développement de l'Est, la Promenade Ontario, la Promenade Sainte-Catherine Est, le Pavillon d'éducation communautaire, la Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal, Pro-Est, la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal, le Théâtre Denise-Pelletier, le Théâtre sans fil, Tourisme Hochelaga-Maisonneuve sont toutes des corporations ayant des intérêts, direct ou indirects, dans le projet. La petite bourgeoisie du quartier s'est unie pour encourager le projet. Cette liste d'acteurs provient d'un article sur Internet où ils expliquent qu'ils sont satisfaits du projet tel que proposé par le MTQ²¹. Le cercle des petits commerçants locaux pense que la modernisation de la rue Notre-Dame attirera des consommateurs-trices dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Le transport en commun et l'environnement dans tout ça ?

Le ministère des Transports a prévu une voie réservée aux autobus publics sur la future autoroute. Cette voie s'allongerait sur tout l'axe Notre-Dame jusqu'à Repentigny. La voie réservée ne sera pas en site propre sur tout son trajet, car les autobus devront descendre dans la tranchée et remonter en surface aux échangeurs à certains endroits. Lorsque l'on dit que l'autobus ne sera pas en site propre, ça veut dire que les autobus ne pourront pas rester sur une voie unique tout le long de leur trajet. « Selon ce scénario, la

²¹ Jean-Jacques Bohémier, *Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à nos attentes*, Cyber Presse, http://www.cyberpresse.ca/reseau/editorial/0112/edi_101120043141.html, 5 décembre 2001

voie réservée pourrait être obstruée par des automobilistes en panne à plusieurs endroits puisque la voie réservée n'est pas protégée sur tout son trajet. »²² Dernier point négatif à ce titre, la voie réservée se situera sur l'accotement de l'autoroute. Rappelons que les hivers réduisent l'efficacité des voies qui sont aux abords de l'accotement.

Ce qui nous amène à dire que le projet d'autoroute Notre-Dame ne favorise aucunement le transport en commun. Le ministère des Transports « considère que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue au Plan de gestion des déplacements risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates... visant à freiner l'utilisation de l'automobile. » On peut donc affirmer que le MTQ est en contradiction fondamentale avec lui-même. Cette contradiction est illustrée par la sixième orientation gouvernementale précisée dans le cadre d'aménagement et de développement de la métropole, qui prévoit « une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile... »²³

D'autres critiques élémentaires face à la proposition du MTQ

L'autoroute Décarie est l'homologue par excellence de ce projet. Pour saisir l'importance des transformations et l'empreinte écologique entraînée par une telle infrastructure, il nous faut regarder les exemples d'autrefois. Calquée sur l'autoroute Décarie, la rue Notre-Dame *moderne* serait certainement accablée par un trafic dense, provoquant à coup sûr des embouteillages. On se souviendra que l'autoroute Décarie a été une solution de courte durée au problème du trafic automobile. Construite dans les années soixante et terminée pour l'Expo 67, l'autoroute Décarie, ainsi que la Métropolitaine, est congestionnée à tous les jours, comme l'ensemble du réseau routier de Montréal. Pourtant à l'époque, les grands décideurs prônaient la fluidité des autoroutes. En moins de vingt ans, l'ensemble du réseau routier montréalais construit pendant les « trente glorieuses » fut touché, dans sa totalité, par la congestion automobile. L'histoire

²² Document de référence pour la rédaction des mémoires concernant le projet Notre-Dame, Conseil régional de l'environnement de Montréal, décembre 2001

nous démontre qu'une autoroute ne peut répondre à long terme aux besoins de mobilité urbaine.

Actuellement, le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur l'axe Notre-Dame coin Iberville est de 100 000 voitures. Plus à l'est, à la hauteur de Dickson, c'est un peu moins de 50 000 voitures qui utilisent la rue Notre-Dame. La congestion automobile est visible tous les jours de la rue d'Iberville à Dickson. Notons l'accroissement du trafic à mesure que nous nous approchons du centre-ville.

Selon les chiffres du ministère, le DJMA sur la rue Notre-Dame augmentera d'environ six pour cent de 2001 à 2011 à la hauteur de la rue Iberville. Ces estimations sont grotesques et nous rappellent les vieilles prévisions du ministère des Transports pour les autoroutes Décarie et Métropolitaine. À l'époque et avant même la construction des infrastructures, le ministère avait projeté des débits. Il prévoyait 90 000 voitures par jour sur l'autoroute Décarie. Actuellement, le DJMA sur cette artère est de 166 000 automobiles. Il y a une différence apocalyptique de 85 pour cent entre les débits projetés par le ministère et les débits actuels. Pour l'autoroute Décarie avec ses 175 000 voitures chaque jour, c'est 75 pour cent de différence. Voilà des chiffres qui font peur !

D'après le *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal*, « Il y aura d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25 pour cent. »²⁴ Il semble y avoir une contradiction entre cette prédiction et les chiffres projetés pour la possible autoroute Notre-Dame par le ministère, soit une augmentation de seulement six pour cent. Pourquoi ? Seul le MTQ pourrait nous répondre. « Si les tendances actuelles se maintiennent, près de 300 000 voitures s'ajouteront au parc automobile de la région métropolitaine entre 1997 et 2007. »²⁵

²³ Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001

²⁴ Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, avril 2000

²⁵ Plan stratégique de développement du transport métropolitain, novembre 1997

Selon les chiffres du ministère des Transports du Québec, le taux de camionnage actuel sur l'axe Notre-Dame est de 17%. À certains endroits, le taux est de 22%. C'est le cas de l'intersection Notre-Dame et Dickson en direction ouest.²⁶ On peut remarquer que plus on se déplace vers le centre-ville, plus la congestion est manifeste.

L'augmentation des gaz à effet de serre (GES) est également à craindre advenant la construction de l'autoroute Notre-Dame. Avec un trafic potentiel allant jusqu'à 64 000 voitures par jour, on peut prévoir un accroissement énorme de la pollution de l'air. Selon l'Agence métropolitaine des transports, une automobile produit environ 6 000 kg de GES par année. Par conséquent, le projet du ministère représente une augmentation potentielle de 384 millions de kg de GES par année. « Alors que le Québec a adhéré à l'objectif du Protocole de Kyoto de réduction de six pour cent de GES par rapport à ses émissions de 1990, les résultats observés montrent que les efforts actuels sont insuffisants et que l'action à poursuivre pour l'atteinte de l'objectif devra encore être plus importante. »

Bref historique du Ministère de l'environnement

Pour bien comprendre l'ampleur de notre étude de cas, il faut connaître le Ministère de l'environnement et sa philosophie actuelle. C'est pourquoi il sera question de l'histoire de ce ministère depuis sa fondation.

Au début, le régime étatique québécois a un léger retard en matière d'environnement en comparaison avec celui de nos voisins du sud. En 1970, le gouvernement provincial crée le Service de Protection de l'Environnement. Ce palier du gouvernement suivra la tendance qui sera marquée par les nombreuses conférences internationales de l'époque, notamment celle de Stockholm en 1972 qui établira les grandes lignes en matière de protection de l'environnement. Le gouvernement, sous les manœuvres du Ministre Victor GoldBloom, adoptera la Loi sur la qualité de

²⁶ Vous trouverez en annexe l'ensemble des données officielles en ce qui concerne les débits officiels.

l'environnement deux ans plus tard. Un premier pas vers des mesures gouvernementales visant à gérer les problèmes environnementaux.

Avec ces démarches, l'environnement devient une responsabilité de l'État québécois. Les problématiques abordées seront la qualité de l'air, l'eau potable, l'épuration des eaux, le traitement du fleuve, la gestion des matières résiduelles et le bruit. Dans les universités, la réflexion théorique s'amorce et mènera à une connaissance scientifique et à une science environnementale. Celle-ci prendra son essor pour éclairer la suite des événements sous un aspect scientifique.

Les résultats de ces transformations mèneront en 1979 à la création du Ministère de l'environnement. Un an avant, la Loi sur la qualité de l'environnement est modifiée. « Il s'agit d'une loi d'ordre public destinée à protéger la santé et le bien-être de la population, non seulement en éliminant ou en contrôlant les sources de contamination ou de pollution actuelles mais en contrôlant les exploitations de façon à protéger le milieu de vie à l'avenir. »²⁷ Marcel Léger sera le ministre responsable. Contrairement aux pensées antérieures en la matière, toute la population est responsable des questions environnementales, pas seulement l'État. Voici un grand changement au niveau idéologique qui sera accompagné par la mise sur pied du BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement). La mission principale du BAPE sera d'encourager la participation politique de tous les agents de la société à la problématique environnementale, concernant des projets précis amenés par des promoteurs bien nantis. Une fois déposé sur la table du gouvernement, ce projet pourra faire l'objet d'audiences publiques, si elles sont demandées par la population, par un groupe populaire ou par la Ville. Ce mode de fonctionnement est toujours en place, mais les succès sont mitigés.

Le BAPE et la création du ministère sont à la base des futurs changements de mentalité concernant la politique environnementale au Québec. « Dès la création de ces organismes bureaucratiques centraux, les problèmes opérationnels et le fait que la

²⁷ Rivest, R.L. et Thomas, M.A., *La loi sur la qualité de l'environnement et sa réglementation annotées*, Les éditions Yvon Blais, Cowansville, 1995.

majorité des controverses environnementales se posaient localement ont obligé à une certaine déconcentration des moyens d'action et entraîné le recours à des mécanismes d'arbitrage. »²⁸ Nous parlerons davantage du BAPE dans un autre chapitre du travail.

Dès 1978, il sera interdit d'émettre des contaminants. Les citoyen-ne-s ont la possibilité de déposer des injonctions. Le citoyen ou la citoyenne a maintenant le droit à l'information qui lui est nécessaire pour prendre position dans le débat. Au début d'une longue évolution, les moyens d'information seront invisibles pendant plusieurs années encore. L'État commence à surveiller les diverses entreprises et leurs activités polluantes; un contrôle social qui s'opère à coup de règlements. Pendant quelques années, c'est le triomphe de la vision légaliste et structurelle valorisée par les technocrates de l'État. Une époque où l'État est une police réactive. On développe des barèmes, des lois et des politiques pour protéger l'environnement. Vive la coercition! Des certificats d'autorisation sont maintenant nécessaires pour tous les travaux majeurs sur le territoire provincial.

Rapidement, des problèmes de gestion apparaissent. La relativité des normes devient apparente. On se rend compte qu'il faut des outils adaptés au caractère régional de chaque projet. Les lois provinciales ne répondent pas à la spécificité de chaque demande. Les normes sont floues et leur mise en place s'avère difficile et coûteuse. Les standards de l'industrie lourde sont loin d'être compatibles avec les nécessités de l'écologie. Ils compliquent largement la tâche au niveau de la gestion effective des ressources, car les équipements ne sont pas remplaçables sur demande. Il faut les réinventer. D'ailleurs, les connaissances scientifiques ne sont pas absolues et elles se développent à la vitesse des recherches et des investissements, et non à la vitesse de la volonté sociale. Impossible de changer du tout au tout. Voilà autant de facteurs qui ont contribué à faire échouer la première période étatique en matière d'environnement.

²⁸ Laurent Lepage sous la direction de Pierre P. Tremblay, *L'État administrateur, modes et émergences*, Presse de l'Université du Québec, 1997

Pendant ce temps, on fait face à d'autres problèmes importants. On remarque que les entreprises utilisent le tronçonnage de projet pour contourner les lois gouvernementales, comme c'est le cas avec les projets de pont entre la Rive-Sud et Montréal, de modernisation de la rue Notre-Dame, et du prolongement de l'autoroute 25 de Montréal jusqu'à Laval. Les entreprises créent trois, quatre ou plus encore de plans indépendants qui correspondent à UN projet global d'aménagement du territoire. De cette façon, les règles s'appliquent avec des quotas de polluants séparés pour chacune des sections du projet. Les entreprises peuvent ainsi polluer et laisser libre cours à leurs désirs mercantiles.

« Le prolongement de l'autoroute 25, la construction d'un nouveau pont vers la Laval, le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, la construction d'un nouveau pont vers la Rive-Sud, sont autant de projets autoroutiers qui coûteront des centaines de millions de dollars aux contribuables québécois sans résoudre le problème de la congestion routière. »²⁹

Deuxième période toujours actuelle : la déréglementation

Dans le cadre du développement mondial du capitalisme et de sa nouvelle phase que l'on peut qualifier de néolibérale, des stratégies *modernes* de gestion sont prônées dans les milieux intellectuels et élitistes. Il est maintenant question de décentralisation et de déréglementation. En ce domaine, l'État québécois suit la tendance mondiale représentée par l'OMC, la Banque Mondiale et le FMI. Rappelons que le *déficit zéro* fait partie de cette stratégie d'ordre international.

Malgré tous les défauts du néolibéralisme, on peut remarquer que les courants écologistes modernes seront affectés positivement par ce changement de politique. L'État recherche le consensus entre les acteurs sociaux qui sont concernés par les projets. Il doit donc changer de rôle; de gendarme, l'État passe au rôle d'arbitre des négociations entre

²⁹ Robert Perreault et André Porlier, *Un pont peut en cacher un autre*, Le Devoir, le 10 septembre 2001

les acteurs sociaux. À partir de cette volonté, les discussions auront lieu dans les régions qui sont affectées et tous les acteurs auront leur place à la table, sauf les groupes radicaux qui refusent catégoriquement la concertation et la cogestion. On veut établir une nouvelle façon de faire, basée sur les spécificités de chaque projet. Les groupes écologistes gagnent du pouvoir dans ce changement des mentalités étatiques, car ils sont appelés à jouer un rôle actif au sein des appareils d'État.

Le constat de la première période, de 1978 à 1994, est celui-ci : établir des politiques nationales semble donner des résultats ambigus. La surveillance de l'État, ajoutée aux amendes qu'il émet, n'est qu'une stratégie de réaction qui ne règle pas nos problèmes environnementaux. Le mal est fait et on donne des contraventions après coup. Voilà un modèle complètement dépassé.

Maintenant, « selon leurs intérêts et leur pouvoir, voire leurs représentations des problèmes, les fonctionnaires, les citoyens, les promoteurs, les groupes écologistes et souvent les élus s'engagent dans une *discussion* dont l'issue n'est jamais connue d'avance ni même vraiment prévisible. »³⁰ Plusieurs organismes *nouveaux* vont intervenir dans le débat. Il y a les Conseils régionaux en environnement (CRE). Financés par l'État, ces groupes autonomes ont pour mission de sonder les diverses régions pour connaître l'opinion populaire. Ils doivent également émettre de l'information à cette population et l'intégrer au processus démocratique. Une tâche qui reste, pour l'instant, inachevée. Quoiqu'il en soit, selon certains analystes, « les CRE pourraient devenir de véritables laboratoires pour explorer de nouvelles pistes dans les champs de la résolution de conflits et de l'intégration des différentes rationalités. »³¹ Nous reviendrons plus en détails au sujet des CRE et plus particulièrement à propos du CRE Montréal.

³⁰ Laurent Lepage sous la direction de Pierre P. Tremblay, *L'État administrateur, modes et émergences*, Presse de l'Université du Québec, 1997

Le BAPE (Bureau des audiences publiques sur l'environnement)

Comme nous l'avons dit plus haut, le BAPE a été créé un peu avant que le Ministère de l'environnement du Québec ne soit mis sur pied. C'était en 1978, alors que le Parti québécois était au pouvoir. La volonté qui se cache derrière la création du BAPE est celle-ci : rendre public l'environnement. Les modifications apportées en 1978 à la Loi sur la qualité de l'environnement changent le responsable officiel. Ce sont désormais tous les citoyens qui seront responsables de l'environnement. Ce qui veut dire qu'il y aurait au Québec autant d'inspecteurs en environnement que de citoyens, en théorie.

Le BAPE est un organisme permanent qui possède ses propres bureaux à Québec. Au-dessus de cet organisme, il y a le ministre de l'Environnement. C'est le gouvernement, le Conseil des ministres pour être plus précis, qui détermine les membres officiels du BAPE.

Les projets assujettis à cette procédure sont les routes, les lieux d'enfouissement ou d'élimination des déchets, les équipements de production, de transport et de répartition d'énergie électrique, ainsi que les projets industriels. Le ministre peut également offrir des mandats spéciaux au BAPE tels que l'examen public de la problématique sur les déchets dangereux, sur la protection des forêts ou sur la gestion de l'eau au Québec.

La procédure officielle du gouvernement et le BAPE

Premièrement, le promoteur dépose son projet et avise le ministre de l'Environnement. Ensuite, le ministère doit demander au promoteur toutes les informations nécessaires pour la compréhension du projet, ainsi qu'un plan détaillé des transformations désirées. À ce moment, le ministre de l'Environnement a le choix de faire une enquête et ensuite une médiation avec les différents acteurs sociaux impliqués, ou bien de faire une enquête suivie d'audiences publiques. Le ministère a la

³¹ André Beauchamp, *Environnement et consensus social*, Éditions l'Essentiel

responsabilité d'aviser le public de ses choix. L'information se retrouve dans les pages d'appels d'offres à l'intérieur des journaux de masse.

D'une manière ou d'une autre, le ministère est tenu de suivre le promoteur dans sa démarche. Ce dernier doit réaliser une étude d'impacts qui sera rendue publique. Des centres d'information, tel que la bibliothèque de l'UQÀM, seront à la portée des citoyen-ne-s à la recherche de connaissances.

Deuxièmement, une fois le projet déposé sur la table du gouvernement provincial, le Ministère met à la disposition du public les informations relatives à ce projet. Il fait aussi des séances d'informations dans les villes, quartiers et communautés affectées par les transformations envisagées. C'est pendant cette période que nous pouvons, en tant que citoyen-ne-s, demander des audiences publiques au Ministre responsable. À moins qu'il ne juge celle-ci frivole, le ministre de l'Environnement confie au BAPE un mandat d'enquête et d'audiences publiques.

À partir de ce moment, l'audience durera quatre mois. Elle est séparée en deux parties distinctes. La première partie vise à informer la population et la commission sur le projet du promoteur et la deuxième vise à recueillir l'expression des opinions du public.

Nous étions présents lors de la première séance d'information. Au début, la commission entend les requérant-e-s, c'est-à-dire ceux et celles qui ont demandé au ministre la tenue de l'audience. Ainsi, nous avons pu entendre les motifs qui sont à la base de cette demande. À quelques exceptions près, ce sont les militant-e-s qui ont eu la chance d'étaler leurs craintes concernant le projet du ministère des Transports du Québec. Cette partie de l'audience dure une semaine et c'est l'occasion donnée à la population pour poser des questions aux promoteurs et à la commission en charge des audiences publiques.

Troisièmement, la commission donne 21 jours pour rédiger des mémoires. Les personnes intéressées doivent s'inscrire au préalable.

La deuxième partie de l'audience est réservée exclusivement à la présentation des mémoires. Il est possible de faire une présentation orale sans écrire un mémoire. Vous pouvez déposer un mémoire sans le présenter oralement.

Habituellement, les mémoires contiennent les points suivants : une présentation de l'auteur-e, une explication de son intérêt dans le dossier, son opinion sur l'ensemble du sujet, les répercussions possibles et toutes les suggestions quant à la résolution des problèmes.

Finalement, le BAPE doit déposer son rapport, lequel contient une analyse des points de vue exprimés en audience et fait état des constatations et des conclusions de la commission. Le compte à rebours de soixante jours commence alors pour le ministre de l'Environnement qui doit faire une proposition au Conseil des ministres. Le Conseil des ministres peut rejeter le projet ou l'accepter avec ou sans modification.

Critique du processus

Dans le cas de la modernisation de la rue Notre-Dame, nous avons pu observer le document avec toutes les données du promoteur. Notre première remarque concerne l'incapacité du ministère à informer correctement les citoyens. Ce document contient plus de 400 pages, des illustrations professionnelles et des tableaux comportant plusieurs variables. Il est très technique. Peu de gens pourraient saisir l'ampleur des propositions qu'apporte le dit document. Malgré toutes les données pertinentes que nous avons pu recueillir à l'intérieur de l'étude d'impacts, nous remarquons sa superficialité et sa totale subjectivité. Sans oublier que les meilleures sources que nous avons pour ce travail, celles que nous considérons les plus crédibles, ne proviennent pas de ce document.

Une deuxième chose que nous ne pouvons passer sous silence, c'est l'impossibilité d'obtenir l'étude d'impact gratuitement. Un simple calcul nous démontre

que le document n'est pas à la portée de n'importe qui : 400 pages à 10¢ la photocopie, cela donne 40\$. Voilà le coût astronomique qu'il nous aurait fallu déboursier de nos poches d'étudiant-e-s pauvres. De plus, nous étions dans l'incapacité d'obtenir la même qualité visuelle que celle des documents officiels. Les photocopieuses qui offrent l'impression d'une page de 11 pouces par 17 n'étaient pas disponibles dans la pièce de consultation. Donc, nous avons dû réduire la grandeur pour l'adapter à des feuilles 8,5 pouces par 11. Et nous voilà avec des photocopies de qualité médiocre.

De toutes les étapes du plan structurel élaboré par les bureaucrates de l'État, la période d'audience est la seule qui est limitée dans le temps. L'audience publique est également le seul endroit où la participation de la population est obligatoire et nécessaire. Qu'est-ce que cela veut dire pour la démocratie ? Cela veut dire que la population est le seul groupe social qui n'a pas son droit de *veto* face aux projets. La population ne peut pas faire étendre les procédures en longueur par des examens plus précis, avec des recherches, des comparaisons et des idées à propos de la situation actuelle.

Récapitulatif des étapes bureaucratiques :

1. Dépôt de l'avis de projet.
2. Réalisation de l'étude d'impacts et analyse de la recevabilité de l'étude.
3. Consultation du dossier par le public, médiation ou audience publique.
4. Analyse environnementale du projet.
5. Recommandations du ministre de l'Environnement et décision du Conseil des ministres.
6. Surveillance, contrôle et suivi.

Histoire du mouvement écologiste au Québec

Nous verrons que le mouvement écologiste au Québec a traversé trois phases. La première, c'est l'émergence du mouvement écologiste. La deuxième, c'est l'institutionnalisation du mouvement. La troisième, qui nous intéresse particulièrement, est caractérisée par la diversification et l'éclatement du mouvement.

L'émergence du mouvement écologiste

À l'origine de toutes les transformations sociales à travers l'Histoire, les groupes populaires ont eu un impact non négligeable sur les autorités gouvernementales et leur gestion de l'environnement. Aujourd'hui encore, malgré toutes les différences idéologiques et l'évolution des méthodes en matière de gestion, ces groupes représentent l'avant-garde en écologie sociale. Cependant, l'apport de cette avant-garde a été idéologique, et seulement idéologique, car l'État ne finance que ce qu'il croit l'avantager directement. Il est donc difficile pour des contestataires progressistes d'avancer des expertises sur leurs propres projets d'aménagement du territoire. Notons qu'il y a aussi l'entreprise privée qui se refuse l'honneur de financer des projets vraiment écologistes. À vrai dire, on peut observer une tendance à refuser l'innovation en matière d'écologie chez les institutions traditionnelles tels que l'État et la corporation capitaliste.

Avant même qu'il n'existe un discours environnementaliste au sein du gouvernement, on retrouvait un mouvement écologiste au Québec. Ce n'est pas l'État qui a amorcé le débat de société sur l'écologie sociale. Certain-e-s analystes s'entendent pour dire que les groupes sociaux sont le moteur du changement et qu'ils se penchent sur les contradictions générées par le système. Bénévoles pour la plupart, les militant-e-s ne proviennent généralement pas des cercles du pouvoir, malgré quelques exceptions. Si nous prenons l'exemple du mouvement écologiste au Québec, nous remarquons qu'il existait déjà un bon nombre de groupe dans les années 60. Il y a eu les conservationnistes au Québec bien avant que le mouvement entre dans sa phase *moderne*. C'est dans les

années révoltées (1968-1975) que le mouvement écologiste prend son essor au Québec, alors que les mesures gouvernementales concrètes sont presque inexistantes. Au début, ce sont des groupes marxistes qui contrôlent le domaine à l'aide de leur expérience d'agitation. Ils voient la possibilité d'élargir leur pôle de mobilisation, car l'environnement est un sujet rassembleur et les marxistes le savent très bien. Leurs interrogations étaient louables. En voici un exemple typique:

« (...) mais en fait, les revendications écologiques ne posent-elles pas un problème gigantesque au capitalisme, particulièrement dans la conjoncture de crise structurelle actuelle du système (modernisation, dépenses, recyclage, etc.) ? Jusqu'à quel point la problématique écologique ne constitue-t-elle pas ces années-ci un front privilégié pour affaiblir le capitalisme ? D'autre part, en jonction avec des organisations inscrites dans une lutte sociale plus globale (syndicale et politique), le mouvement écologique ne pourrait-il pas apporter aux militants syndicaux et politiques une vision nouvelle plus large de la société à construire ? Une société dans laquelle la conservation de la vie, la qualité de la vie ne seraient pas des expressions creuses, une société critique face au productivisme, à l'idéologie de la croissance. »³²

Ces groupes sociaux construisent un rapport de force dans la rue pour arriver à leurs fins. Souvent, leur but est simplement de bloquer un projet provenant des hautes sphères politico-sociales et qui est considéré destructeur. Plusieurs mobilisations ont eu lieu au Québec pour la protection du fleuve et des eaux, contre l'idéologie productiviste et la surconsommation, contre le nucléaire, etc. Ces luttes ont mené à des résultats concrets. Minimalement, on peut affirmer sans se tromper qu'elles ont gravé la conscience collective d'une vision écologiste, de par la couverture médiatique et leur présence sur le terrain des *Grands*.

L'institutionnalisation du mouvement écologiste

À la fin des années 70, le mouvement écologiste entre dans sa nouvelle phase, l'institutionnalisation. Peu à peu, le mouvement des *années révoltées* se transforme en mouvement de groupes communautaires gouvernementaux financés presque entièrement par l'État. Perdant ainsi leur autonomie qui faisait toute leur force d'autrefois, ces groupes communautaires mènent désormais des campagnes de lobby et d'information timides alors qu'avant, ils tentaient de mobiliser la population dans les rues.

« In the progress of achieving such success a movement typically loses momentum : It's organizations evolve into formalized interest groups staffed by activist-turned-bureaucrats, many of its leaders are co-opted by the government to staff the new agencies or simply tire of battle, and support dwindles as the media turn to newer issues and the public assumes the problematic conditions are being taken care of by government. »³³

Cette citation expose un autre aspect important de notre étude de cas, la question médiatique. Nous y reviendrons. Voilà que les groupes écologistes sont à la remorque des projets privés et des audiences publiques, qui formalisent et appauvrissent leurs liens avec la population.

La diversification du mouvement écologiste

Aujourd'hui, nous sommes dans une phase ambiguë pour les groupes sociaux. Ambiguë, parce que nous ne pouvons être assurés de l'effectivité de cette nouvelle phase qui est marquée par la diversification et l'explosion des discours en matière d'environnement. Tout de même, les groupes écologistes sont de plus en plus nombreux.

³² Marielle Désy, Marc Ferland, Benoît Lévesque, Yves Vaillancourt, *la Conjoncture au Québec au début des années 80 : les enjeux pour le mouvement ouvrier et populaire*, Librairie socialiste de l'Est du Québec, 1980

Dans cette augmentation de groupes, on retrouve très peu d'union, de point central, d'intérêts rassembleurs, etc. Du modéré à l'extrémiste, les groupes travaillent séparément et c'est ce que nous avons pu observer lors de notre recherche d'informations sur le terrain. Certes, ces groupes se connaissent, mais leurs idéaux se buttent à la possibilité d'une lutte commune. C'est très naturel, parce que il est vrai que tous les groupes ne sont pas analogues.

Désormais, la tendance est au *lobbying*. Nous pourrions revenir plus en détail sur cette question dans le chapitre des groupes qui mènent actuellement la lutte contre le projet d'autoroute et de pont.

Quelques comités se rencontrent pour parvenir à élaborer des plans d'action. Nous avons pu assister à leur réunion à propos du projet d'autoroute. Malheureusement, c'est toujours pour réagir aux projets qui sont sur la table du gouvernement que ces organisations se rassemblent. On ne construit pas une opposition solide aux discours des corporations en réagissant continuellement à leurs projets destructeurs. On ne fait que bloquer ou ralentir le processus décisionnel. L'exercice est valable et nécessaire, mais incomplet dans une perspective écosystémique. À cette vitesse, quand aurons-nous un plan d'aménagement crédible aux yeux invisibles de notre biosphère? Quand pourrions-nous choisir entre le désastre et la vie? Nul ne peut répondre à ces questions, surtout pas SNC-Lavalin ou le MTQ. Une chose est pourtant certaine, les groupes écologistes tentent, jour après jour, de développer la conscience collective. À notre avis, ce sont les moyens de diffusion qui semblent manquer. Peut-être est-ce l'essentiel du problème: le fait que beaucoup d'individus sont ignorants face aux problèmes parce qu'ils manquent d'information. L'information est essentielle pour réaliser une conquête de l'appui populaire et la participation active de la population. La diversification des groupes répondra-t-elle à cette nécessité? Seul l'avenir s'aura répondre à ces questions.

³³ Riley E. Dunlap, Angela G. Mertig, *The evolution of the U.S. Environmental Movement from 1970 to 1990: An Overview*, Washington State University

IMPACTS ÉCOLOGIQUES DU TRANSPORT MOTORISÉ³⁴

Dans son étude d'impact sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, SNC-Lavallin, expert-conseil du Ministère des Transports du Québec, ne prévoit qu'un seul impact négatif : une certaine augmentation du bruit sur la rue d'Iberville. Cette analyse ne peut se révéler exacte que dans la mesure où l'on tient compte exclusivement des impacts *locaux immédiatement perceptibles*.

Or, le quartier Hochelaga-Maisonneuve n'est pas isolé du reste de la planète; cet environnement n'est pas un système hermétique, fermé sur lui-même. Au contraire, il est inscrit dans l'écosystème bio-régional, qui a son tour est inscrit dans l'écosystème planétaire. L'étude d'impact de SNC-Lavallin ignore donc les impacts globaux et beaucoup plus subtils, mais potentiellement catastrophiques à long terme, du projet de modernisation de la Rue Notre-Dame, de même que le projet d'un nouveau pont entre Montréal et la Rive-Sud, et le prolongement de l'autoroute 25. (Ces trois projets sont complémentaires dans leurs buts et il nous semble que leur tronçonnage ne sert qu'à faciliter l'occultation de leurs impacts globaux.)

Si le gouvernement soutenait de ces projets alors même que des alternatives plus responsables et parfaitement viables existent déjà (et dont il sera question plus loin), cela trahirait une politique publique qui privilégie, favorise et assure le financement de l'automobile particulière comme moyen de transport des passagers et le camion comme moyen de transport des marchandises.

Une telle politique publique de la part du gouvernement est toujours regrettable parce que l'automobile et le camion sont, dans leurs domaines respectifs, les moyens de transport les plus nuisibles pour l'environnement et la société.

³⁴ Par « transport motorisé », nous entendons automobile et camion.

Impacts environnementaux de l'automobile et du camion

Sur la santé humaine

Dans les pays membres de l'O.C.D.E., 75% du monoxyde de carbone (CO), 48% des oxydes d'azote (NO, NO₂), 40% des hydrocarbures imbrûlés et 13% des particules dues à une mauvaise combustion sont produits par le transport motorisé³⁵. Ces polluants, surtout lorsqu'ils interagissent entre eux et avec les anhydrides sulfureux et les composés organiques volatiles émis dans l'atmosphère par l'activité industrielle, sont une menace sérieuse pour la santé humaine. Ces polluants causent une diminution des fonctions pulmonaires, qui cause et aggrave des maladies respiratoires telles que l'asthme, la bronchite chronique et le cancer du poumon. Cette augmentation des maladies respiratoires entraîne une augmentation des hospitalisations et des cas de mort précoce. On estime que 8% des morts non-violentes au Canada sont dues à la pollution atmosphérique. Cela représente 16 000 morts par année, auxquels il faut encore ajouter des dizaines de milliers d'autres canadiens qui souffrent chroniquement de maladies respiratoires dues à ou aggravées par la pollution atmosphérique.

Les pluies acides

En France, pays membre de l'O.C.D.E., 13 % du dioxyde de soufre (SO₂) est émis par le transport motorisé utilisant le Diesel. Or, le dioxyde de soufre est la principale cause des pluies acides. Les pluies acides sont une menace sérieuse pour les écosystèmes. Elles acidifient les lacs, ce qui les rend moins propices à soutenir la vie. Les lacs acidifiés perdent de leur biodiversité et finissent par être envahis par des mousses, des algues et des mouches noires formant des écosystèmes pauvres. Les pluies acides acidifient également le sol des forêts, détruisant les nutriments essentiels qu'il contient. Les arbres, n'arrivant plus à puiser dans le sol les nutriments nécessaires à leur vie,

³⁵ Renner, 1988.

croissent plus lentement ou cessent tout simplement de croître. La forêt régresse et perd de sa vitalité. Les arbres affectés par les pluies acides perdent plus facilement leurs feuilles et résistent moins bien aux maladies, aux sécheresses et aux hivers froids. Et malgré les progrès accomplis ces dernières années dans la réduction des émissions de dioxyde de soufre, Environnement Canada avoue que «les dernières études scientifiques montrent que le rétablissement des écosystèmes naturels est beaucoup plus lent qu'on ne l'avait prévu et que les mesures prises jusqu'à maintenant ne suffiront pas pour protéger nos lacs et forêts les plus vulnérables»³⁶.

Le réchauffement de la planète

Le transport motorisé assure une part importante de la pollution atmosphérique dans le monde. 30% du dioxyde de carbone (CO₂) produit par l'activité économique dans un pays membre de l'O.C.D.E. comme la France sont émis par les transports motorisés. Depuis les débuts de la seconde révolution industrielle, vers les années 1860, le taux de dioxyde de carbone dans l'atmosphère terrestre a augmenté de 30%. Le dioxyde de carbone d'origine industrielle contribue aujourd'hui pour environ 50% du réchauffement planétaire dû à l'activité humaine.

Le réchauffement de la planète est un phénomène extrêmement inquiétant parce qu'une augmentation de la température globale d'à peine quelques degrés Celsius, comme le prévoit la communauté scientifique internationale pour les prochaines décennies, devrait entraîner un dérèglement systématique des climats suivant une pente fatale. Le réchauffement de la planète causera l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des vagues de chaleurs, qui rendront le climat de certaines régions habitées plus hostile à la vie humaine. Des vagues de chaleurs anormalement intenses et longues entraîneront une augmentation du nombre de morts par épuisement dû à la chaleur et du nombre d'incendies de forêt, et ces phénomènes devraient s'étendre à des latitudes plus élevées qu'aujourd'hui. Ces vagues de chaleurs anormales entraîneront à leur tour une

³⁶ Environnement Canada, 1998: http://www.msc-smc.ec.gc.ca/cd/factsheets/acidrain/index_f.cfm.

augmentation de la fréquence et de la gravité des sécheresses, qui menaceront sérieusement la sécurité alimentaire des peuples et entraîneront une augmentation des famines dans le monde. L'on prévoit que la production céréalière des Prairies canadiennes pourrait diminuer de 30% dans les prochaines années, à cause du déclin du niveau des eaux de surface et souterraines. De plus, le réchauffement de la planète est déjà en train de causer la fonte des glaciers alpins et des calottes polaires. Cette fonte augmente graduellement le niveau des océans, qui engloutiront certaines régions côtières et îles peuplées de millions d'êtres humains. Cette augmentation du niveau des océans, aggravée par le dérèglement des cycles de la pluie également dû au réchauffement de la planète, devrait causer une augmentation des tempêtes violentes et des inondations. Ces inondations plus nombreuses causeront des milliers de morts supplémentaires, détruiront les habitats humains et les récoltes et favoriseront, après coup, des épidémies de choléra et d'autres maladies mortelles dues à des conditions insalubres. Avec le réchauffement de la planète, il faut également prévoir un accroissement de l'étendue géographique des insectes porteurs de maladies (telles que la malaria, la dengue et plusieurs types d'encéphalites virales) et d'autres parasites, bactéries et virus jusque-là inconnus des régions tempérées. Tous ces fléaux naturels, qui seront vraisemblablement accompagnés d'une plus grande instabilité politique due aux migrations massives de populations entières vers des régions moins hostiles à la vie humaine, diminueront dramatiquement la qualité de vie et la sécurité des êtres humains, sans parler des dommages incalculables qu'ils causeront aux écosystèmes terrestres et marins.

Des automobiles non-polluantes ?

Soucieux de la santé des écosystèmes et des êtres humains, des fabricants d'automobiles ont produit des véhicules à moteur hybride pour contribuer à la diminution de la pollution automobile. Toyota a produit la Prius et Honda la Insight. Cependant, les deux fabricants ne prévoient pas vendre des masses de ces automobiles, parce que les coûts de fabrication élevés rend leur prix non-compétitif sur le marché.³⁷

³⁷ La Presse

Évidemment, même ces automobiles à moteur hybride sont polluantes. La pollution automobile ne se limite pas à la combustion de produits pétroliers. Les procédés de recyclage et d'élimination des automobiles sont aussi extrêmement polluants parce qu'ils libèrent du mercure dans l'environnement. Le mercure est un métal lourd si toxique qu'une demi-goutte suffit pour contaminer tous les poissons d'un plan d'eau de 25 hectares. Or, le recyclage et l'élimination des automobiles est la 4^e source de pollution par le mercure sur le continent américain. Les automobiles actuellement en circulation sur le continent contiennent à elles seules quelques 175 à 200 tonnes métriques de mercure qui attendent d'être libérées dans l'environnement.³⁸

Impacts sociaux de l'automobile et du camion

La pollution sonore

L'automobile et le camion contribuent en grande partie à la pollution sonore dans les milieux urbanisés. Si le bruit provenant d'une rue calme sans circulation, le jour, atteint le seuil confortable de 50 décibels (dBA), une rue commerciale très animée, le jour, atteint un volume de 30 décibels supérieurs. Or, 30 décibels de plus représentent en fait 4 fois plus de volume sonore (les dBA sont une mesure dont l'échelle est logarithmique). Ce genre d'assaut sonore est nocif pour l'organisme humain. Un niveau élevé de bruit provoque une augmentation du stress, qui se traduit entre autres par de la nervosité, de l'impatience, et de l'agressivité. Bien que peu d'études aient été faites sur les liens entre le stress dû à la pollution sonore et les comportements agressifs en milieux urbains, nous pouvons deviner qu'un environnement stressant favorise ce genre de comportements dangereux pour la santé et la sécurité humaine. La pollution sonore et le stress qu'elle cause engendrent ou aggravent d'autres problèmes de santé, tels que :

- la diminution de la qualité du sommeil et de la vigilance en général;

³⁸ La Presse

- l'usure précoce de l'organisme;
- l'affaiblissement du système immunitaire;
- l'augmentation du rythme cardiaque et de la pression artérielle, pouvant mener à des problèmes cardiaques mortels;
- le dérèglement de la digestion;
- la tension musculaire;
- un malaise général dû à tous ces problèmes.

Une distance suffisante entre le quartier résidentiel et la route doit faire place à des zones boisées ou commerciales où les arbres et les bâtiments se transformeront en écrans antibruit. Les plans de la *modernisation de la rue Notre-Dame* tiennent peu compte de ces préoccupations de la population locale. Le test est facile à faire: placez-vous en arrière d'un mur anti-bruit et vérifiez si vous êtes capable d'imaginer le silence durant la nuit? Le maximum est de 70dBA sur la rue Notre-Dame, mais certaines études nous démontrent que le maximum n'est pas respecté aujourd'hui même. Elle ne donne aucune véritable réduction du bruit. Par contre, l'aménagement d'une forêt dense de 30 à 60 mètres pourrait contribuer à une réduction du bruit de près de 5 à 10 dBA en plus de dépolluer un peu l'air ambiant.³⁹

L'étalement urbain

La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec insiste clairement sur la promotion des transports en commun afin de réduire la consommation énergétique. Cependant, le MTQ propose la construction de nouvelles autoroutes afin de régler les problèmes de congestion dans la région métropolitaine de Montréal. Cela ne règle pas les problèmes de congestion puisque les autoroutes stimulent fortement l'étalement urbain. Par exemple, le plan de transport du gouvernement actuel néglige totalement tous les enjeux à moyen à long terme. Il néglige le caractère structurant des autoroutes. La *modernisation de la rue Notre-Dame*, le projet d'un nouveau pont entre la

³⁹ Mieux s'entendre avec le bruit routier

Rive-Sud et Montréal, et le nouveau projet du prolongement de l'autoroute 25 n'offrent aucune évaluation des développements résidentiels, industriels ou commerciaux qui se feront le long des nouvelles infrastructures. Les projections, sur la circulation automobile future dans les endroits ciblés, ne tiennent pas compte des impacts des infrastructures sur la consommation d'énergie et sur la pollution atmosphérique.

Selon certaines études, les automobilistes recevront les deux tiers des subventions accordées par les investissements de Québec, et les usagers du transport en commun devront se contenter du reste. La majeure partie est donc destinée aux banlieues. Montréal-centre a obtenu 8,4% des investissements dans les dernières années comparativement à 91,6% pour la périphérie. En ce qui concerne le transport en commun, les solutions les moins coûteuses (tramways électriques, trains de surface) sont toujours écartées des plans sous prétexte qu'elles nuisent à la circulation automobile. Le développement du métro souterrain donne le monopole de la surface aux automobiles.

La construction de la nouvelle autoroute, tout en augmentant les émissions de dioxyde de carbone et en accentuant le mauvais état du réseau routier, entraîne plusieurs conséquences sociales néfastes. Selon Gabriel Richard, le mauvais état des routes coûterait pas moins de 600 millions aux conducteurs. Rappelons-nous que l'ex-ministre délégué aux Transports, Robert Middelmiss, a affirmé ouvertement que le gouvernement québécois n'a pas assez d'argent pour entretenir nos routes. Comment planifie-t-on de financer la construction de la nouvelle autoroute? Même le ministre Denis de Belleval, en 1979, rejetait la construction d'autoroutes urbaines affirmant que celle-ci entraînerait des conséquences de plus en plus indésirables. Tous semblaient d'accord pour affirmer que l'extension du système de transport en commun s'avère être une solution de loin moins coûteuse et moins dommageable pour l'environnement que les autoroutes.

Le transport en commun est un mode de transport qui favorise la concentration des activités. Or, le projet du pont et l'autoroute Notre-Dame favoriseront l'utilisation de l'automobile en stimulant la dispersion urbaine dans les terres récemment dézonnées. La majorité des banlieusards font preuves d'un *je-m'en-foutisme* total envers la

surconsommation d'énergie et les émissions de CO₂. Ils désirent seulement accroître leur vitesse de déplacement et la valeur de leurs maisons. Ces projets populaires aux yeux des autorités impliqueront des compressions budgétaires douloureuses et impopulaires à long terme. Finalement, tout cela nous démontre clairement que les projets en question vont à l'encontre de la politique environnementale du ministre des Transports.

Entre 1986 et 1990, ce sont généralement les zones les plus éloignées de la CUM qui démontrent le plus de dynamisme démographique, jusqu'à 4,2% d'accroissement de la population. Cependant, depuis quelques temps, il y a un nombre croissant de villes adjacentes au territoire de la CUM qui craignent les conséquences de l'étalement urbain. Le «trou» dans le «beigne» s'agrandit et Montréal n'est plus seule à le subir. Mais à quoi est due cette accélération de l'étalement?

Le premier facteur est la philosophie du gouvernement québécois, qui s'inspire depuis 1986 de la politique néolibérale du laisser-faire. Cette philosophie consiste à faciliter les forces du marché urbain au lieu de les orienter, même si cette dernière option n'est pas meilleure. Par exemple, à partir de 1986, le gouvernement québécois a favorisé le dézonage agricole dans la région de Montréal en rendant inopérante sa propre loi de protection des sols agricoles. De plus, le plan de transport régional annoncé par Québec en 1988 accorde beaucoup d'importance à la reprise de la construction autoroutière dans le territoire métropolitain, ce que le gouvernement est toujours en train de promouvoir. Donc, l'étalement urbain n'est plus considéré par Québec comme un processus économiquement et écologiquement dangereux, mais comme une tendance soutenue par le marché ainsi que par les politiques économiques. Cette contradiction n'a aucune importance aux yeux de certains.

Le deuxième facteur relève de la conjoncture économique. Des hauts taux d'intérêt et la seconde crise du pétrole au début des années 80 ont fini par provoquer une importante récession en 1981-82. Après ce léger repos de l'étalement urbain, il a repris de plus belle. Les conditions économiques d'une reprise de la déconcentration des ménages à revenus moyens de la CUM vers les zones suburbaines étaient de nouveau réunies.

Le troisième facteur est d'ordre socio-démographique. Le vieillissement des "baby-boomers", qui ont aujourd'hui entre 35 et 55 ans, qui font partie de la classe moyenne, qui préfèrent les banlieues des Couronnes comme lieu de résidence et qui utilisent l'automobile pour leurs déplacements-travail vers la CUM. Leur choix est encouragé par des politiques du gouvernement québécois favorable à la suburbanisation. Ces ménages ne paient pas les vrais coûts de la pollution et de la congestion routière qu'ils produisent sur le territoire de la CUM par l'utilisation de l'automobile. Or, les coûts externes de l'utilisation de l'automobile sont élevés.

Les réflexions sur les coûts de l'étalement urbain sont nombreuses. L. Mumford est arrivé à la conclusion que la ville existe non pas pour le constant passage des véhicules mais bien pour le soin et la culture des humains. Christopher Tunnard et Boris Pushkarev⁴⁰ ont écrit que le processus de l'étalement urbain provoque un développement urbain spatialement discontinu, accroît le coût des infrastructures, rend la population dépendante de l'utilisation de l'automobile pour ses déplacements quotidiens, et corollairement, empêche les agences de transport en commun d'offrir un service efficace dans les zones suburbaines. Dans leur étude, *The Costs of Sprawl*, Tunnard et Pushkarev constatent que «pour un bon nombre fixe de ménages, l'étalement est le modèle de développement résidentiel le plus cher en termes des coûts économiques, de la consommation de ressources naturelles, et de plusieurs types de dépenses supportées directement par les ménages»⁴¹. Selon Benjamin Chinitz, économiste urbain, prône une gestion locale du développement suburbain: «les communautés qui sont protégées par une politique de contrôle de leur développement constituent des lieux de vie plus souhaitables»⁴². Tous ces auteurs sont d'accord pour affirmer que les automobilistes des banlieues qui se servent du réseau routier de la ville centrale n'assument pas les coûts de la congestion et de la pollution qu'ils font subir à la ville centrale.

⁴⁰ *Man-Made America: Chaos or Control?*, 1963, New Haven, Yale University Press

⁴¹ *The costs of sprawl, Literature Review and Bibliography*, 1974, Washington, DC, Real Estate Research Corporation, p-3.

⁴² *Growth management. Good for the Town, Bad for the Nation?* Journal of the american planning association, 56, hiver 1990, p. 3-8

K.T Jackson va plus loin. Il affirme que le dernier facteur de la suburbanisation relève du système capitaliste lui-même. Il affirme qu'on n'a pas besoin d'être marxiste pour constater que la suburbanisation en Amérique du Nord coïncide avec la montée du capitalisme industriel et la séparation spatiale des ménages entre catégories extrêmes de richesse et de pauvreté. La suburbanisation amène un degré de déstructuration avancée à la grande ville centrale : prolifération des automobiles, bâtiments affectés par la pollution, résidences abandonnées, déchets sur les rues, etc..

Les conséquences pourraient être dramatiques à moyen terme pour l'économie du centre-ville de Montréal si le rythme d'étalement urbain devait se poursuivre. Il existe déjà plusieurs problèmes sociaux et économiques dans les milieux urbains centraux, tels que la hausse de la concentration de la pauvreté et le dépérissement du centre-ville. Une fois qu'ils ont atteint un seuil critique, ces problèmes se développent selon une dynamique propre et deviennent quasiment impossibles à contrer. Le développement des « couronnes » de Montréal a toujours été la préoccupation première des politiciens qui veulent seulement se faire réélire et qui répondent par une surdité totale aux préoccupations de la ville centrale.

L'impact social majeur de l'étalement urbain est la concentration des pauvres et des personnes âgées dans certains quartiers de la ville centrale. Ceci accentue les besoins sociaux alors même que les ressources de cette ville chutent dramatiquement du fait de la pauvreté de ses contribuables. L'exemple parfait de l'absurdité de ce phénomène est le fait que 80% des policiers de la CUM résident à l'extérieur du territoire de la CUM. Comment veulent-ils être proche de leurs concitoyen-ne-s et les comprendre ? Ainsi, le développement de poches de pauvreté et de ghettos ethniques, et la répression barbare qui s'ensuit découlant des préjugés des forces de l'ordre, est indéniablement la source d'un nombre grandissant de problèmes sociaux.

Entre autres, au Québec, l'exode vers les banlieues implique une énorme majorité de francophones de la classe moyenne. Sont-ils tous des adeptes des niaiseries de CKOI?

Ce n'est sûrement pas la cause première de leur aliénation collective. Un effet pervers de ce phénomène est la création de ghettos linguistiques à Montréal et des difficultés de plus en plus grandes à intégrer les immigrants, qui deviennent la cible de la propagande ignorante des groupes néo-nazis. Guy Chevrette n'a pas à chercher trop loin pour comprendre cela. Le même type qui chante « auto-bungalow-banlieue » ne comprend pas l'accentuation des problèmes sociaux et environnementaux que cela entraîne. Assumer ces coûts signifie pour le gouvernement qu'il doit négliger d'autres secteurs, tels que l'éducation, la santé et l'environnement afin de continuer à offrir des services aux banlieusards et aux automobilistes.

La gentrification

La racine étymologique de *gentrie* signifie: personne de naissance noble, qui appartient à la classe moyenne et dirigeante. Le processus de gentrification débute avec l'arrivée progressive de ménages à statut social élevé dans des quartiers à population moins favorisée. La valeur des logements de la ville centrale se met à augmenter, l'étau se resserre autour des ménages pauvres. Cette hausse de valeur résidentielle et la transformation des logements en condos entraîne des hausses de loyer et déplace par la force des choses les ménages à faibles revenus, souvent composés de personnes âgées.

On pourrait aussi résumer ce processus comme l'embourgeoisement des quartiers centraux. Ainsi, la gentrification est attribuable à la remise en état de vieux logements dans les quartiers centraux des grandes villes par des individus visant le profit rapide. En fait, il y aurait un intérêt grandissant pour la vie en ville chez une certaine classe moyenne porteuse d'une nouvelle pseudo-culture snob (phénomène des « bourgeois bohêmes » du Plateau Mont-Royal).

Le processus de gentrification comporte 4 stades. Premièrement, un petit groupe de ménages cherche une localisation avantageuse à faible prix pour y entreprendre des rénovations. Deuxièmement, le phénomène devient plus visible et amène des petits

spéculateurs à s'y intéresser. Les loyers augmentent, ce qui a comme effet le délogement. Troisièmement, le délogement devient un problème qui s'accroît lorsque les gros promoteurs immobiliers et les institutions financières s'imposent comme maîtres du destin du quartier. La municipalité, elle, pense seulement à tirer profit de l'assiette fiscale. La tension monte entre les nouveaux résidents et les anciens à cause des modes de vie et de consommation différents. Le snobisme arrogant caractérise les nouveaux résidents du quartier. Finalement, les nouveaux résidents expulsent tout indésirable par pression économique. Or, les spéculateurs commencent à vendre et se gonflent les poches. Il y a aussi d'autres causes au phénomène de gentrification, comme la tertiarisation, la dénatalité, les subventions de l'État, les politiques et programmes gouvernementaux, et les événements conjoncturels.

Cependant, la gentrification des quartiers centraux n'empêche pas la croissance de la banlieue puisque la fondation d'une famille pousse souvent les snobs en banlieue. La population augmente, et la classe moyenne a décidé de régler son problème de logement en envahissant massivement les quartiers pauvres où les coûts des récents condos sont bas tandis que les logements accessibles aux pauvres se font de plus en plus rares. La gentrification n'est pas le mouvement contraire de l'étalement urbain. La gentrification sert plutôt à exiler les pauvres vers des banlieues-ghettos loin du centre pour cacher aux touristes et aux riches la réalité sociale de Montréal.

Critique globale de l'automobile

Système de transport centré sur l'automobile

Le transport centré sur l'automobile est un système ayant des impacts majeurs sur la politique publique, l'usage des terres, les modèles culturels, les relations sociales, la communauté, les ressources naturelles, la qualité de l'environnement et la mobilité spatiale des individus. C'est aussi l'expression de comment la société a construit un système de consommation individualiste qui utilise beaucoup d'énergie et exploite les ressources intensivement, d'une façon qui n'est pas viable à long terme. En fait, ce mode

de consommation individuel a une affinité avec l'économie politique du capitalisme avancé. Il est le mode de transport dominant qui marginalise tous les autres modes de transport. Mais il n'est pas le seul responsable. L'urbanisme du 20^e siècle a toujours favorisé les infrastructures adaptées à l'automobile. L'automobile est en position de domination.

La violence automobile

Si la violence automobile comprenait simplement le nombre d'êtres humains morts dans des accidents d'automobile, on pourrait dire que la situation s'est améliorée depuis 1970 au Québec. Cependant, elle comporte d'autres aspects. En ce qui concerne les blessures causées par les accidents de voitures, rien n'a changé: il y a toujours environ 50 000 blessé-e-s par année au Québec. Le parc automobile et le kilométrage annuel moyen ont connu une croissance. Richard Bergeron affirme que « selon l'indicateur du nombre annuel de nouveaux handicapés à vie, la situation est pire aujourd'hui qu'elle n'a jamais été »⁴³. Enfin, la violence automobile comprend aussi l'intimidation, affectant surtout les piétons, causée par l'augmentation de la densité du trafic automobile. Ceci fait violence à notre ville.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), il y aurait eu jusqu'à 142 799 morts par accidents de voiture dans 40 pays en 1988. Aux États-Unis, en 1989, on a compté jusqu'à 192 morts pour 100 000 personnes. Les accidents de voiture sont la première cause de mortalité chez les 5 à 43 ans aux États-Unis, dépassant même, en nombre de morts, les neuf autres causes majeures de mortalité réunies. Aux États-Unis, en 1991, 6490 individus (non-automobilistes) ont été tués par un automobiliste. L'auteur, Peter Freund, cite cette statistique du National Safety Council des É.U.: « 5.6 million motor vehicle related injuries in 1990, resulting in an economic loss of \$95,9 billion ».⁴⁴

⁴³ BERGERON, Richard, *Le livre NOIR de l'automobile*, 1999, Montréal, éd. Hypothèse, p-2

⁴⁴ Ibid, p-37

Bergeron rapporte qu'on compte, chaque année au Québec, plus de 1 000 morts par accidents d'auto, 2 000 nouveaux handicapés à vie, 48 000 blessés. Il y a environ 175 000 accidents à chaque année, c'est-à-dire un accident à toutes les trois minutes. L'automobile est un des moyens de transport les plus dangereux dans le monde. En 1992, aux É-U, il y a eu 42 621 morts par accidents de voitures, et en France, 9 083 morts. Au Québec, 1 personne sur 20 a été blessée dans un accident de voiture. Entre 1960 et 1995, il y a eu 1,75 millions de personnes blessées par l'automobile, en plus des 50 000 qui ont été tués. Notons que toutes ces statistiques ne prennent pas en compte le nombre de gens blessés ou tués dans des situations de rage au volant.

Selon un modèle de mortalité automobile développé par R. Bergeron, on aurait atteint le cap de 20 001 517 morts par accident de voitures à minuit le 24 décembre 1999. Il se permet de dire que, sauf pour la période de la guerre totale, les accidents de voitures causent plus de morts que la guerre, le sida, le suicide et le tabac. Le gouvernement du Canada, qui est si fier de ses mesures coercitives contre les compagnies de tabac, n'est même pas capable de s'opposer aux vraies causes de mortalité. Personne n'est à l'abri des accidents de voiture. Tout ceci démontre l'irresponsabilité de notre système politique. Bergeron nous apprend qu'au Québec, il y a un kilomètre d'asphalte pour 4 000 habitants, tandis qu'en Ontario et en Colombie-Britannique, on compte un kilomètre pour 7 000 habitants.

Les sources de R. Bergeron comprennent plusieurs organismes reconnus mondialement. On y retrouve les *annuaires de statistiques sanitaires mondiales* publiés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les *statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord* publiées par l'Organisation des Nations-Unies (ONU), des données de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et des données de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Économique (OCDE).

Camions

Il reste la question des camions sur nos routes. Les camions sont les véhicules qui dégradent le plus les routes du Québec. Avec le temps, la pression qu'exercent les camions sur les routes finit par les détériorer complètement. Cependant, ce sont toujours les citoyens qui payent pour refaire les routes. Où est la responsabilité des entreprises ? Où est la responsabilité de ceux et celles qui soutiennent ces politiques ? De plus, les camionneurs consomment plusieurs drogues (stimulants) pour rester éveillées. L'augmentation du nombre de camions contribue à la congestion des routes et à augmenter le taux d'accidents.

Les médias

Le symbolisme culturel de l'automobile: liberté, pouvoir et individualité. Nous sommes dépendants d'un produit manufacturé par l'industrie automobile. Le discours médiatique et certains « experts » traitent les accidents de voitures comme des fautes individuelles, mais en réalité, la « faute » est construite socialement. La campagne publicitaire sur l'alcool au volant a été conçue pour évacuer le débat public sur les voitures plus sécuritaires et le danger de la consommation de drogue pour rester éveillé. Enfin, la publicité pour les automobiles abrutit les gens. Prenons l'exemple d'une publicité pour la Volkswagen Golf GTI, qui demande: « Êtes-vous fait pour dominer ? »⁴⁵. Cette publicité s'adresse aux banlieusards qui n'ont rien à faire d'autre dans le trafic que de conquérir l'espace urbain.

La barbarie consiste à montrer le « développement » comme le geste de tout détruire pour construire des stationnements. Des statistiques dévoilées plus loin montreront les mensonges derrière les propos lénifiants de ceux qui ont des intérêts personnels investis dans l'automobile. La publicité cache le fait que l'automobile tue et mutilé. En effet, la publicité diffuse l'univers symbolique dictant les règles de la civilisation.

⁴⁵ cité par Bergeron

Le mode de production capitaliste

Le mode de production capitaliste est porteur d'une contradiction entre l'activité rationnelle des corporations (et leur recherche du profit) et ce qui est rationnel pour l'économie et la société comme un tout. Les automobiles nous rendent psychologiquement et physiquement dépendants de ce mode de transport. L'auteur Peter Freund rapporte le fait que « le trafic automobile dans les rues du centre de Londres avance plus lentement aujourd'hui que les chariots tirés par des chevaux ne le faisaient au milieu du 19^e siècle »⁴⁶. Cette comparaison nous montre un aspect caché du progrès de la technologie, qui peut aussi être un facteur de régression. L'innovation visant à accroître la performance de l'automobile permet seulement l'accroissement de la congestion et du temps d'attente.

Il y a beaucoup de groupes dans la société qui sont désavantagés par le système de transport centré sur l'automobile, qui réduit le choix de ces personnes. En somme, les automobiles sont conçues pour une sorte de personnes. Comme le note l'auteur Edward Reph: "Modern landscapes seem to be designed for forty year old healthy males driving cars".⁴⁷ Parmi les exclus, on compte les jeunes, les vieilles personnes, les handicapés, une grande partie des femmes et les pauvres. Ceci montre l'anti-démocratie du système de transport centré sur l'automobile. Selon des recherches citées par Freund, plus de 49% des individus qui n'avaient pas de voiture aux É-U en 1970. L'auteur mentionne aussi que ce pourcentage se maintient toujours au-dessus de 40%. L'ex-Allemagne de l'Ouest comptait jusqu'à 50 % d'individus sans voitures. En 1984, aux É-U, les citoyens gagnant moins de 10 000\$ par année (25% de la population totale) formaient jusqu'à 40% des individus qui prenaient le transport en commun. Seulement 51,6% des gens de cette

⁴⁶ "Auto traffic in central London streets moves more slowly today than horse-drawn carriages did in the mid-nineteenth century" : FREUND, Peter and MARTIN, George, *The ecology of the automobile*, 1993, Montréal, Black Rose Books, p-7, *Inégalité sociale de transport centré sur l'automobile*

⁴⁷ REPH, Edward, *Rational landscapes and humanistic geography*, 1981, London, Croom Helm, 196p.

**FREUND, Peter and MARTIN, George, *The ecology of the automobile*, 1993, Montréal, Black Rose Books, 213p.

classe possédaient une voiture, ce qui n'encourage pas une recherche d'emploi pour une personne au chômage.

Or, le transport en commun rapide dessert toujours les secteurs où vit la classe moyenne. De plus, Freund explique que « les ménages pauvres et des minorités ont une exposition à la pollution de l'air plus élevée que la moyenne parce que, dans beaucoup de nations, ils sont concentrés de manière disproportionnée dans (...) des zones où le trafic est le plus élevé »⁴⁸. Les données du British Office of Population Censuses and Surveys de 1970-72 nous apprennent que la mortalité des piétons par accidents d'automobile présente un taux de 6 fois plus élevé chez les pauvres que chez les plus riches.

Idéologie sociale des véhicules privés

L'idéologie sociale des véhicules privés rassemble plusieurs caractéristiques. Elle encourage la compétition et l'agressivité. Les coûts environnementaux et sur la santé sont extériorisés. De plus, ce mode de transport s'inscrit dans le modèle global du développement économique. Cette dernière caractéristique montre le triomphe de la production capitaliste. En effet, cette idéologie individualiste et axée sur la consommation a occulté les problèmes engendrés par l'hégémonie de l'automobile et a écarté les alternatives. Les politiques de nos élus mènent le plus souvent à ce cercle vicieux:

- il existe une congestion sur les autoroutes;
- on construit des nouvelles autoroutes;
- l'étalement urbain augmente les distances à parcourir;
- le nombre et l'utilisation des voitures augmentent;
- ce qui mène à un accroissement de la congestion sur les autoroutes, qui était le problème déclencheur.

L'idéologie des véhicules privés cultive plusieurs fausses croyances. L'une d'entre elles est que les ressources sont illimitées. Une autre est que les conséquences du système sur l'environnement ne peuvent pas être corrigées par la technologie, mais plutôt par des injections stratégiques d'argent. Le problème, c'est que le système de transport est homogénéisé. La crise écologique trouve sa cause dans notre style de vie. L'utilisation massive de l'automobile a contribué à la pollution de l'air par des substances toxiques, à la pollution sonore et à la pollution visuelle, qui ont des effets nocifs sur la santé. De plus, l'utilisation de l'automobile et la sédentarité qu'elle induit font en sorte que la vaste majorité de la population manque d'exercice et a plus de chances de développer une maladie du cœur.

L'hégémonie mondiale de l'automobile

La diffusion de l'automobile connaît une ampleur globale. L'auteur Freund affirme que le nombre d'automobiles produites quotidiennement approchait, en 1993, le nombre de bébés naissant à chaque jour. Aux É-U, en 1991, il y avait jusqu'à 145 millions d'automobiles sur les routes, 1 voiture pour 1,7 personne. Comment l'industrie automobile a-t-elle consolidé son hégémonie? De deux façons. D'abord par l'application de la méthode *tayloriste* par Henry Ford. Cette combinaison de la technologie avec la division du travail est aussi appelée, par certains techno-industriels, la *gestion scientifique*. Le taylorisme consiste à diviser les tâches de la production en leurs composantes dernières : de simples opérations routinières et standardisées visant la performance optimale des travailleurs et travailleuses. Ensuite, par le marketing, développé par Alfred P. Sloan chez GM. Sa stratégie de vente, dans le domaine de l'industrie de l'automobile, comprend un changement de style annuel, et un produit spécifique pour un public cible. L'évolution de cette stratégie a provoqué une chute de la technologie utile, une chute de la durabilité et une amélioration du design extérieur de l'automobile. Le marketing techno-industriel consiste aussi à financer plusieurs magazines, journaux et autres médias pour dominer la pensée individuelle. Le capitalisme

⁴⁸ "Poor and minority households have higher than average exposure to air pollution because in many nations they are disproportionately concentrated in... areas where traffic is most dense" : FREUND, Peter

est entré dans une phase d'implantation des corporations multinationales (de l'automobile entre autres) au sommet de la pyramide sociale globale. Le lien entre les États des pays dits « développés » et les corporations d'automobiles devient visible de par le fait que les foyers d'accueils nationaux pour ces corporations sont la France, l'Italie, la Suède, la Grande-Bretagne, le Japon, l'Allemagne et les États-Unis. Cependant, les corporations multinationales de l'automobile possèdent plusieurs industries dans les pays moins « développés », « pour profiter des conditions de production locales pour maximiser les profits à l'échelle mondiale »⁴⁹. L'automobile représente dans les pays du Tiers-Monde l'icône de la modernité, mais elle est aussi un signe de la barbarie qui engendre des crises fiscales continuelles.

Comment déconstruire l'hégémonie de l'automobile?

L'idéologie de l'automobile

La croyance à la liberté et à la mobilité qu'offre l'automobile soutient le rôle dominant du système de transport centré sur l'automobile. L'idéologie opère efficacement lorsque nous acceptons ces aspects comme des nécessités de la vie sociale. Par exemple, les rapports quotidiens de trafic à la radio conditionnent les individus à croire que cela est normal puisqu'on s'y habitue. Un autre exemple de cette idéologie qui lie automobile et liberté se retrouve dans des affirmations absurdes faisant de l'automobile « la plus grande force en mouvement pour la liberté dans les démocraties riches » et le libérateur de la femme et des ouvriers⁵⁰. Nous devons affirmer que le degré de motorisation n'est pas une mesure de la démocratisation d'une société et que l'absurdité de ce genre d'affirmations est une mesure fiable du crétinisme de certains individus.

and MARTIN, George, *The ecology of the automobile*, 1993, Montréal, Black Rose Books, 213p.

⁴⁹ "to take advantage of local production conditions to maximise worldwide profits" cité par Freund, Norman J. Glickman, *Cities and the International Division of Labor*

⁵⁰ "the greatest mobile force for freedom in the rich democracies" cité par Freund, *The Economist*, *The Unfinished Revolution*, January 25, 1986, pp.12-13

D'où provient cette idéologie? Certains vous répondront qu'elle provient du régime fasciste d'Hitler qui faisait la promotion de l'*autobahn* et de la démocratisation de la Volkswagen, qui répondait au principe du "folkright" occidental, selon lequel le petit peuple a le droit de posséder une voiture. L'*interstate highway system* aux É-U est une copie parfaite de l'*autobahn* nazi. De plus, notre cher Henry Ford n'est pas au-dessus de tous soupçons. C'est bien lui qui disait ouvertement que « nous résoudrons le problème de la ville en quittant la ville »⁵¹. Cependant, l'idéologie de l'automobile masque l'histoire en réduisant la liberté politique à la mobilité spatiale. Par exemple, la première chose que nous apercevons en entrant dans une autoroute américaine est l'inscription "freeway", comme si on était libre du simple fait de nous trouver sur une autoroute !

Bergeron compare l'idéologie de l'automobile au « sacrifice humain (qui) a constitué l'offrande suprême à ses dieux dans un nombre de religions archaïques »⁵². Cette idéologie possède sa propre trilogie divine à prétention universelle: Marché-Consommation-Automobile. Les politiques totalitaires s'instaurent dans tous les domaines sociaux pour enfin contrôler tous les aspects de la civilisation. Pourquoi parlons-nous de totalitarisme? Parce que la production de masse engendre la concentration du pouvoir. Les économistes, dans leur économisme apolitique, ne s'inquiètent pas de savoir qui détient le pouvoir. Il est complètement faux de penser que les investissements accordés aux domaines reliés à l'automobile sont profitables au bien-être collectif parce qu'ils sont profitables à l'économie. La croissance économique n'est, en vérité, profitable qu'à l'élite techno-industrielle et aux institutions qui la financent !

L'alliance stratégique entre les gouvernements et l'industrie automobile

Certaines données recueillies par Bergeron nous montrent qu'en 1994, 4 milliards de dollars sont pris dans la poche des automobilistes par le gouvernement. En 1999, ce chiffre est monté à près de 6 milliards. L'automobile alimente les coffres du gouvernement. L'alliance stratégique entre les gouvernements et l'industrie automobile

⁵¹ "We shall solve the city problem by leaving the city": cité par Freund, p.83.

⁵² BERGERON, Richard, *Le livre NOIR de l'automobile*, 1999, Montréal, éd. Hypothèse, p-23

peut aussi être vérifiée grâce à l'exemple classique du Japon. Comment explique-t-on que le Japon soit devenu un des premiers compétiteurs mondiaux après sa défaite tragique durant la Deuxième Guerre Mondiale? La réponse se trouve dans l'implantation des techniques de production de masse dans la fabrication d'automobile. Les pays « développés » possèdent souvent un oligopole automobile. L'alliance est aussi visible lorsque l'État permet l'emprise des médias par l'industrie automobile. Les médias se mettent alors au service de l'industrie automobile. Les médias offrent une image positive de l'automobile. Les annonces parlent de « jungle urbaine », de sensualité, d'économies, de performance, d'évasion et de puissance. Les médias nous offrent aussi une image très péjorative du transport en commun pour s'assurer que la population préfère l'automobile. Finalement, le rôle de l'État en matière de transport se résume à libérer la voie pour le saccage de la ville par les automobilistes, et il en est fier!

Contrôle social sur l'individualité

Le contrôle social nous affecte tous, puisqu'en définissant l'espace urbain, l'État contraint et soumet les gens à ses déterminismes. L'automobile a privé les citoyens du droit de marcher dans la rue sans risquer de se faire heurter. L'évolution de la vie sociale nous a montré comment l'automobile a acquis le monopole de la rue. Bergeron rapporte cette phrase écrite dans un article : « Aujourd'hui, la rue a été donnée aux bêtes dangereuses et les citoyens en ont été évincés »⁵³. Plusieurs experts croient que le trafic peut être amélioré en contrôlant les piétons. Cette absurdité donne toute sa légitimité au mouvement «Reclaim the Street».

Pourquoi présume-t-on que l'automobile est l'expression de l'individualité? Parce que l'automobile est conçue pour une utilisation individuelle. L'expression « *ma* voiture » trahit un esprit de propriété privée conforme à la superstructure idéologique de notre système économique basé sur la propriété privée. L'individualisme prôné par l'industrie automobile est en vérité une contrainte sociale pour la grande majorité de la population. Par contre, les médias (financés par l'industrie automobile) dévalorisent le transport en

⁵³ Cristian Huot, *Redonner la rue aux piétons*, La Presse, 3 janvier 1997

commun pour préserver cette idéologie. Freund arrive même à comparer l'automobile privée comme luxe à une plage privée; certains en profitent aux dépens des autres.

Quelques remarques

Le transport en commun n'est pas nécessairement un outil partagé entre le gouvernement et le secteur privé. Il peut devenir une richesse collective pour une communauté qui décide de mettre en place un système de transport autonome et d'entraide. Si nous pouvons produire ici même les produits que nous désirons, il n'y a pas de raison valable pour aller les chercher ailleurs. En fait, nous devrions nous adapter à notre écosystème et privilégier une économie locale à petite échelle. Dans une telle économie, les autoroutes seraient moins achalandées (au mieux, reconceptualisées) et l'écosystème moins pollué. La force du marché, défendue par nos élus, est en réalité le complexe industriel cherchant du profit. En fin de compte, il est crucial de rechercher des alternatives.

Critique générale de la politique publique du gouvernement en matière de transport

En considérant tous les désavantages sociaux et environnementaux de l'automobile, nous devons considérer que l'étude d'impact déposée par SNC-Lavallin est irrecevable. S'il s'avère exact, dans les premiers mois suivant la modernisation de la Rue Notre-Dame, que le seul impact négatif du projet est une certaine augmentation du bruit sur la rue d'Iberville, il est faux de croire que cet impact négatif sera le seul à plus long terme. En approuvant ce projet qui favorise le transport motorisé au détriment d'alternatives plus écologiques et socialement responsables, le gouvernement nourrit la tendance mondiale à l'accroissement de la construction et de l'utilisation de véhicules motorisés et des infrastructures routières nécessaires. Cet accroissement contribuera, à son tour, à l'accroissement global de la pollution, qui a son tour contribuera à la dégradation générale du milieu social et de l'environnement, desquels le quartier Hochelaga-Maisonneuve fait partie. L'anomie, l'inégalité sociale, les maladies respiratoires, le réchauffement de la planète, la destruction de l'écosystème Terre: tous

ces fléaux n'épargneront pas les habitants du quartier, qui ne vivent pas sous une cloche de verre hermétique et auto-suffisante.

Aussi, en faisant preuve de favoritisme envers l'utilisation généralisée de l'automobile et du camion, le gouvernement évacue toute possibilité de débat politique sérieux sur la question du transport. À travers le BAPE, le gouvernement donne une voix à la contestation. Mais en fin de compte, c'est lui qui tranche, et non le peuple. La question du transport ne relève donc plus d'un choix de société, mais bien d'intérêts purement économiques.

En effet, ceux qui profiteront le plus du projet d'agrandissement de la Rue Notre-Dame ne sont pas les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve, ni même les Montréalais en général. Ceux qui profiteront de ces quelques projets sont, directement, les bâtisseurs d'infrastructures routières (comme SNC-Lavallin) et l'État et, indirectement, la classe à laquelle appartiennent ces premiers, c'est-à-dire la bourgeoisie. Bertrand Pinard, ministre libéral de la Voirie au gouvernement provincial en 1972, a déclaré, en: « outre cette faculté de l'automobile de financer ses propres investissements, il faut mettre en évidence les gains réalisés par la société grâce aux économies de temps permises dans tous les déplacements à l'intérieur d'une ville ». Cette affirmation trahit l'idéologie bourgeoise de ce ministre en ce qu'elle dénote une vision du monde économiste et antisociale. Vision économiste parce qu'elle mesure les bénéfices et les coûts en termes purement monétaires (le temps, c'est aussi de l'argent!), alors même que les coûts les plus lourds dus à l'automobile sont sociaux et environnementaux, donc inquantifiables ou incalculables. Vision également antisociale, parce qu'elle se désintéresse totalement des implications sociales de l'automobile, le social étant réduit à l'économique dans l'idéologie libérale de la bourgeoisie. Vision antisociale, encore, parce qu'elle trahit les intérêts de classe que ce ministre représente. Les bénéfices dont il est question sont d'abord économiques. Or, ceux qui profitent de la croissance économique, dans un système de propriété privée des moyens de production et d'échange, sont toujours les propriétaires et les gestionnaires professionnels qu'ils emploient pour gérer une économie à l'échelle inhumaine de la nation et, de plus en plus, du marché mondial.

Par contre, les coûts dont il est question sont sociaux et environnementaux, comme nous venons de le dire. Or, les premiers à souffrir des problèmes sociaux et des catastrophes écologiques sont toujours les plus pauvres, c'est-à-dire : les autres, du point de vue du bourgeois, et dans le contexte du projet de modernisation de la Rue Notre-Dame: les pauvres du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Ainsi, l'esprit derrière la lettre de l'affirmation du ministre Pinard nous semble être celui-ci: « l'automobile est profitable... pour NOUS ». Cela, bien sûr, uniquement à moyen terme si nous considérons que la dégradation de l'environnement social et naturel et l'instabilité politique qu'elle entraînera finiront par rattraper même les mieux nantis.

La politique publique du gouvernement en matière de transport ne sert donc pas les intérêts du peuple, ni même les intérêts à long terme de la bourgeoisie. Elle ne sert que les intérêts à court terme de l'élite techno-industrielle, qui exigent une croissance économique à tout prix. D'un point de vue écologique global, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est peu avisé, et l'étude d'impact intéressée produite par SNC-Lavallin est irrecevable.

PRÉSENTATION DES ALTERNATIVES CONCERNANT LE PROJET DE « Modernisation de la rue Notre-Dame »

Tout d'abord, il est important de noter que les travaux de la Commission Nicolet sont suspendus pour l'instant. On soupçonne que la raison en arrière de cela est de mieux faire digérer le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame au grand public. Nous invitons la population à inspecter les plans du projet pour noter toute possibilité d'un espace réservé à un futur pont. Donc, le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame, tel que présenté par le Ministère des Transports, est celui d'une autoroute en tranchée, 3 voies pour chaque direction, plus 2 voies de service, pour un total de dix voies. Est-ce que d'autres logements vont être détruits dans ce processus, alors même que Montréal

traverse une période où il est difficile de se trouver un logement? Est-ce que nous voulons vraiment un monstre de type « Décarie » qui nous barrera une fois pour toutes l'accès au fleuve St-Laurent? Le vrai problème est qu'il n'y a pas, de la part de notre gouvernement et toute la série des gouvernements passés, de plan global pour régler le problème de congestion.

Nous croyons fermement à l'hypothèse que le gouvernement tronçonne son projet pour que la population ne se rende pas de compte toute suite des impacts négatifs, mais seulement lorsqu'il sera trop tard. Nos preuves sont simples et claires. Premièrement, le MTQ vient de déposer son nouveau projet (séparément, comme si de rien n'était) du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. En plus, ce projet nécessite la destruction de boisés à Anjou et à Rivière-des-Prairies, et la pollution de la rivière souterraine (traversant St-Léonard, Anjou et Rivière-des-Prairies) qui débouche sur la Rivière des Prairies. Ceci permettra aux automobilistes banlieusards de la Rive-Nord de se rendre plus vite au centre-ville. Le MTQ fait des choix non-collectifs en privilégiant son fief (Rive-Nord). La construction du pont devant relier Montréal à la Rive-Sud est suspendue, mais pour combien de temps encore?

EXEMPLES TIRÉS D'AUTRES VILLES

À l'instar de plusieurs villes européennes qui ont développé avec succès un réseau de transport de surface sur rail (Grenoble, Strasbourg, Amsterdam, etc.), Montréal pourrait avoir son propre réseau. Barcelone a géré le problème de congestion en créant un tunnel d'une voie réservé aux autobus et au covoiturage de plus de deux personnes. Ceci favorise le transport en commun et le covoiturage dans les centres urbains. Amsterdam présente un centre urbain où les cyclistes ont la priorité sur les automobiles. Or, son système de tramway est aussi très bien organisé, desservant toutes les grandes artères de la ville. Rome, par ailleurs, est un exemple parfait de prévention de la dégradation des bâtiments par la pollution automobile. Tout son quartier historique et archéologique est

fermé à la circulation d'automobile, sauf pour le transport en commun et la circulation locale.

UNE NOUVELLE PERSPECTIVE

Nous partageons les idées proposées et les plans d'aménagement urbains élaborés par le Groupe de recherche en urbanisme (GRU).

La vision du GRU-HM

Suite aux critiques des projets de nouveaux liens autoroutiers sur l'île de Montréal et surtout du projet d'un nouveau pont vers Laval, le GRU-HM considère que ni une nouvelle autoroute sur l'île de Montréal, ni un pont pour le transport routier entre Montréal et Laval ou Longueuil ne devrait prendre forme. La position du GRU-HM est que l'amélioration du transport collectif est définitivement l'avenue à retenir dans le contexte actuel.

Une conscience sociale et démocratique doit être adoptée à tous les paliers de gouvernements en matière de transport et d'aménagement durable. Le GRU-HM propose qu'un moratoire soit décrété pour toutes les nouvelles constructions d'autoroutes et de ponts sortant de l'île de Montréal. Il affirme que la réalisation de ces infrastructures a toujours impliqué la charcuterie du stock de bâtisses, résultant en des ruines urbaines telles que l'autoroute Ville-Marie, qui demeure en tête de la critique depuis 1968.

Donc, le GRU-HM trouve essentiel qu'un bon réseau de transport collectif soit établi, reliant tous les pôles régionaux du grand Montréal, afin de recevoir les nombreux embranchements en provenance des régions péri-urbaines. De plus, la ville de Montréal connaît aujourd'hui une croissance exceptionnelle de nouvelles technologies développées par nos propres industries tel que Bombardier ou Alstom. Considérant nos ressources immenses d'énergie hydroélectrique, le GRU-HM recommande aussi l'électrification et

uniformisation de tous les équipements du réseau de trains urbains et SLR (Système léger sur rails) sur l'ensemble des lignes de banlieues.

Voici, selon le GRU-HM, les trois niveaux d'équipements de transport qui seraient souhaitables pour optimiser l'efficacité du transport dans la région métropolitaine. Premièrement, un programme pro-actif pour favoriser l'épanouissement des réseaux collectifs de distribution et pour compléter le service d'autobus (et de SLR) dans les quartiers. Deuxièmement, le prolongement du Métro pour agir comme lien effectif dans les quartiers et les sous-régions de la métropole. Finalement, la mise en place d'un réseau de trains urbains rapides (SLRR) reliant toutes les régions du grand Montréal.

Il propose une intégration efficace de tous ces réseaux pour que le fort achalandage des voies urbaines devienne chose du passé. Bref, les débits de circulation sur la rue Notre-Dame et sur le pont Jacques-Cartier redeviendraient conformes à ces types d'équipements. Selon leurs chiffres, ce nombre qui est de 80 000 véhicules par jour sur la rue Notre-Dame pourrait passer à 40 000. Pour le pont, le débit passerait de 113 000 véhicules à 60 000.

Il semble que l'aménagement d'un réseau de Système Léger sur rails (SLR), tel que proposé par le GRU, serait une alternative viable à poursuivre. On apprend qu'un investissement comparable à celui de la construction de l'autoroute Ville-Marie dans l'est de l'île pourrait non seulement servir à construire une ligne entre Pointe-aux-Trembles et le Centre-Ville (Place Ville-Marie) via les boulevards René Lévesque, Notre-Dame et Souigny (emprise CN), mais pourrait en plus inclure jusqu'à trois axes nord-sud tels que: une ligne sur l'avenue du Parc, une ligne sur Pie-IX, une ligne sur la rue De Lorimier reliant le SLR du pont Jacques-Cartier aux réseaux urbains, une ligne reliant la station St-Michel aux Galeries d'Anjou, une ligne reliant la station Radisson à la ligne de SLR sur l'avenue Souigny.

Le prolongement du métro pourrait se faire à quatre endroits : le prolongement de la ligne 2 vers Laval; de la ligne 2 vers la rue Bois-Franc à Ville St-Laurent; de la ligne 5 vers la ville d'Anjou; de la ligne 4 à Longueuil.

En ce qui concerne les projets de trains urbains, le GRU considère plusieurs possibilités pour des trains en milieu urbain (le bouclage de l'anneau de fer et les raccords vers l'Est). Pour raccorder tous les centres régionaux avec celui de Montréal, le GRU propose de veiller à l'aménagement d'un réseau efficace de trains urbains. Par contre, étant donné qu'il ne reste plus d'emprises pour aménager des axes de trains urbains dans la partie Est de l'île de Montréal, le GRU entrevoit la possibilité d'entreprendre un projet de recherche pour intégrer ce type d'équipement dans les emprises autoroutières existantes ou dans les emprises ferroviaires réservées au transport des marchandises.

Présentement, Montréal est doté d'un réseau ferroviaire de marchandises relativement performant qui alimente la plupart des zones industrielles. Ce réseau, qui se referme sur l'anneau de fer du CP en partant des cours de triage de Côte-Saint-Luc, alimente le port de Montréal. De plus, le centre-ville y est raccordé dans l'axe nord-sud par un lien ferroviaire pour passagers qui aboutit aux Places Bonaventure et Ville-Marie. Par contre, l'axe est-ouest souffre d'une grande lacune. Le GRU propose que la récupération de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie pourrait être la solution. La boucle de l'anneau de fer se refermerait.

Les projets de trains urbains vers les couronnes offrent plusieurs possibilités de liens selon le GRU. Les possibilités de transport collectif vers les couronnes sont nombreuses et sont présentement sous-utilisées. Le GRU a présenté des scénarios alternatifs, discutés lors de la première rencontre thématique de la Commission Nicolet, pour raccorder Montréal et la Rive-Sud. Le premier scénario consistait en la réservation d'une voie au transport collectif dans le pont tunnel Louis Hyppolite Lafontaine plus l'aménagement d'un Système sur Rail Léger (SLR) dans le tube central. Le second scénario consiste en la réservation d'une voie au transport collectif sur le pont Jacques-

Cartier et le boulevard Taschereau. Le troisième scénario consiste en la mise en service à plus haute fréquence du train de banlieue vers St. Hilaire. Le quatrième scénario consiste en l'aménagement d'un SLR(R) sur l'estacade du pont vers Brossard. Le cinquième scénario consiste en la mise en service d'un train de banlieue vers Delson via le pont St. Laurent, parallèle au pont Mercier.

En plus de généraliser l'électrification des trains urbains, le GRU-HM propose le raccordement des lignes de Blainville (3) et Deux-Montagnes (2) au nord du Mont-Royal. Ainsi, elles seraient contiguës avec les lignes de St. Hilaire (4) et Brossard (5) en passant par le tunnel sous le Mont-Royal. Dans l'est, pour accommoder un SLR(R) vers Terrebonne et Mascouche, la bande médiane de l'autoroute 25 actuelle, en provenance de l'autoroute 40, pourrait être mise à profit et être prolongée jusqu'à Laval pour desservir la couronne nord-est avec son train de banlieue. Pour le train urbain vers Repentigny, un SLR pourrait être envisagé sur la voie du CN au sud de la ville, à partir de la rue Viau dans le quartier Maisonneuve traversant celui de Mercier et de Pointe-aux-Trembles jusqu'au pont le Gardeur. Par contre, dans le Port de Montréal, entre les rues Moreau et Viau, on peut considérer un partage des chemins de fer pour permettre le passage de trains urbains sur le territoire. Ainsi, les lignes de l'est (7,8,9) seraient intégrés aux lignes de banlieues de Dorion (1) et Delson (6).

Pour conclure, ces possibilités de développement sont réalistes et réalisables. Des artères achalandées, comme le boulevard Pie-IX ou la rue Papineau, pourraient avoir un SLR. On pourrait également envisager l'implantation d'un SLR dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie actuelle et poursuivre son développement sur la rue Notre-Dame jusqu'à Pointe-aux-Trembles afin de diminuer la tentation de toujours vouloir améliorer la fluidité en augmentant la capacité de la chaussée. Réduire l'achalandage de 80 000 à 40 000 véhicules par jour sur la rue Notre-Dame et de 113 000 à 60 000 sur le pont Jacques-Cartier serait un meilleur objectif que de toujours vouloir augmenter le débit de la circulation. C'est l'objectif du GRU-HM. Pour concrétiser ce projet, il faudrait cesser d'investir dans le développement très coûteux de grandes infrastructures routières et réaffecter ces fonds au développement d'un réseau de SLR. Cela est devenu une priorité

pour le GRU car il faut réagir au changement climatique, mettre fin à l'autodestruction de l'humanité causée, entre autre, par la prolifération des automobiles et appliquer des solutions novatrices qui ont déjà fait leurs preuves ailleurs.

Notre alternative

Notre alternative est, selon nous, une solution radicale aux problèmes contemporains de l'automobile, de la congestion, de la pollution et de l'institutionnalisation de la volonté de domination au sein de l'appareil étatique. La première étape vers une société plus écologique ne passe pas par une interdiction de circuler en automobile. La prise de conscience devra se faire par des actions concrètes constructives et par l'éducation participative et antiautoritaire.

Notre solution est la suivante: enlever du béton! Prenons l'exemple sur un quartier résidentiel comme Hochelaga-Maisonneuve. Nous proposons de garder le béton sur les rues principales. Le reste des rues devra être nettoyé et les déchets de béton devront être recyclés ou bien déchargés dans les quartiers réactionnaires qui rêvent d'un monde-béton. Le nettoyage nous permettra de garder quatre mètres de béton au milieu pour la réalisation d'une piste cyclable et d'un trottoir large permettant la circulation de tous et toutes les piétonNes. Ce qui restera de l'ancienne surface de béton aura été repris par la nature, contribuant ainsi à la revitalisation naturelle du quartier.

Par la suite, on passera au deuxième stade, la restructuration des rues. Les routes restantes seront desservies par des autobus et des tramways. Une rue commerciale, comme Sainte-Catherine, pourra offrir un service efficace de tramway, contribuant à la revitalisation urbaine. D'autres rues plus larges et résidentielles pourront combiner l'autobus et le tramway si nécessaire. Par ailleurs, à cause de nos hivers assez rudes, le prolongement du métro devra desservir tous les endroits à haute densité de population pour permettre un plus grand confort aux habitants de la ville. À cet effet, les habitants de la ville et ceux de la banlieue seront reliés par les trains de banlieue et SLR. Enfin, notre plan comprend une réappropriation de tous les espaces vacants pour les collectiviser et

les transformer en espaces verts. Ceux-ci seront consacrés aux loisirs et au repos ou en jardins communautaires. Finalement, notre plan propose la construction d'une piste cyclable traversant tout Montréal.

Notre alternative consiste bien évidemment en un changement total du système de transport sur l'île de Montréal. Nous prôtons un service de transport en commun autonome et décentralisé. Décentraliser pour que les décisions reviennent aux communautés participant au service, plutôt qu'au secteur privé et au gouvernement, qui n'auraient plus aucun pouvoir de décision. Chaque communauté assignera des ouvriers et des ouvrières temporaires et révocables aux stations pour assurer le bon fonctionnement du système de transport en commun. Il n'y aura pas de hiérarchie entre les ouvrières et les ouvriers, et tous se réuniraient (inter-communauté ou inter-quartier) pour débattre et discuter sur les questions soulevées par la population. Ils et elles seraient reconnus par leur communauté. L'échange des services se ferait automatiquement puisque l'entraide est un facteur d'évolution.

Si on augmente l'efficacité et l'accessibilité du système de transport, les gens choisiraient le transport en commun. En observant la carte de l'île de Montréal, on s'aperçoit que l'urbanisme de la ville permet l'implantation d'un réseau de transport de surface dont toutes les stations seraient situées à moins de 5 minutes à pieds de toutes les zones habitées. Avec le développement du tramway au centre-ville, du métro sur l'île, et d'un réseau d'autobus pour compléter le tout, l'île de Montréal sera la ville parfaite pour réaliser le projet d'une île sans voitures. Le développement du SLR, du train de banlieue et du viabus dans les futurs « villages urbains » (semblable aux conceptions de l'AMT) favoriserait le déplacement inter-rives. On pourrait également développer une agence publique de location de voitures abordables pour tous ceux qui veulent quitter temporairement la ville.

Il est important de garder à l'esprit que l'évolution vers un tel système révolutionnaire devra se faire par étapes, et que la population devra prendre en main sa propre destinée pour sauver sa propre vie et celle de l'écosystème planétaire.

CONCLUSION

Pour être conséquent avec nos idées (et les traités internationaux sur l'environnement), il faut que nous changions nos modes de vies. La philosophie de l'écologie sociale nous offre la vision d'une société plus libertaire et écologique. Nous remettons en cause le mode de production capitaliste, basée sur la propriété privée. De plus, la production industrielle de biens culturels de masse, basée sur l'exploitation et l'aliénation du travail contribue à l'abrutissement de la population. Gardés dans l'ignorance par l'ordre social actuel, les gens sont incapables de faire des choix éclairés. Cet ordre social est défendu par l'État et ses fonctionnaires qui se préoccupent plus de sauvegarder leurs emplois que d'encourager des alternatives reflétant le bien-être de la population.

Par contre, nos modes individuels de consommation sont aussi à blâmer. Nous vivons dans une société régie par des principes de surconsommation individualiste créant la surproduction de déchets. La planète n'est plus capable d'absorber notre pollution. Nous prônons donc une consommation responsable guidée par le principe de « minimum irréductible » qui consiste à prendre dans la nature ce dont nous avons besoin pour vivre mais sans s'approprier ni surexploiter celle-ci. La consommation doit respecter le plus possible les choix offerts par notre écosystème et par la production de nos communautés.

Deux conditions nécessaires au fonctionnement harmonieux de nos communautés dans le respect de l'écosystème sont la liberté de chacun et la pratique de la démocratie directe dans les assemblées de quartiers, de villages, de communes et de communautés. Une confédération ne pourra être créée que lorsque les communautés seront totalement libres et lorsqu'on pourra s'entraider entre communautés partageant les mêmes affinités. L'objectif d'une assemblée est d'informer et de conscientiser les gens, non de leur

imposer une façon de faire, d'agir, et de penser. Donc, pratiquons l'autogestion, et laissons la question de la mobilité à travers Montréal et inter-rives à ceux et celles qui résidents sur le territoire concerné. Les discours d'experts existent que pour mystifier la conception, et de là, la compréhension du public au vrai problème environnementale et sociale. Les réformistes-technocrates ont décidé de jouer dans les paramètres de l'État. Le peuple, lui, doit se défaire de l'attitude passive instaurée par la conscience technocratique, et commencer à agir selon sa propre volonté.

Bibliographie

Adresse Internet :

Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM)
<http://www.cremtl.qc.ca>

Groupe de recherche urbaine d'Hochelaga-Maisonneuve (GRUH-M)
<http://gruhm.org/>

Atelier du patrimoine urbain de Montréal (APUM)
<http://www.amidesruines.net/>

À propos de Roger Nicolet
www.cex.gouv.qc.ca/ordre/98/98_11.htm

Commission Nicolet :
<http://www.mobilite-mtl-rsud.gouv.qc.ca/activites.htm>

SNC-Lavalin :
www.snc-lavalin.com/f/f-index.asp

Le ministère des Transports du Québec :
www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm
www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/investissements.htm

Journaux et communiqués :

Communiqué de presse de la TAQH-M, 17 octobre 2001, disponible au <http://gruhm.org/>

BISSON, Bruno, La commission Nicolet fait preuve d'une partialité inacceptable, *La Presse*, 30 août 2001

Robert Perreault et André Porlier, Un pont peut en cacher un autre, *Le Devoir*, 10 septembre 2001

CARDINAL, François, Tremblay s'oppose au réaménagement de la rue Notre-Dame, *Le Devoir*, 23 octobre 2001

BOHÉMIER, Jean-Jacques, Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à nos attentes, *Cyber Presse*, 5 décembre 2001

http://www.cyberpresse.ca/reseau/editorial/0112/edi_101120043141.html

BRETON, Pascal, Première phase : 50 millions investis, *La Presse*, 03 août 2001

ANCTIL, Pierre, *La Presse*, 8 septembre 2001

BISSON, B. Que sera le Montréal du XXI^e siècle? *La Presse*, 22 mai 2001,

www.cyberpresse.ca/reseau/politique/xp/pol_pl057595.html.

COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD. Le Président rend public le mandat de la Commission. *Communiqué*, 21 février 2001, <http://www.mobilite-mtl-rsud.gouv.qc.ca/activites.htm>

COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD. Allocution du Président de la Commission ; Monsieur Roger Nicolet. ING. *Conférence de presse ; annonce du programme de travail*, 26 mars 2001, <http://www.mobilite-mtl-rsud.gouv.qc.ca/activites.htm>

BRISSON, B. Des promoteurs reviennent à la charge. *La Presse*, 13 juin 2001,

www.cyberpresse.ca

HUOT, Cristian, Redonner la rue aux piétons, *La Presse*, 3 janvier 1997

ANCTIL.P. Pas seulement un pont! *La Presse*, 8 septembre 2001, www.cyberpresse.ca

Ouvrages :

The costs of sprawl, Literature Review and Bibliography, 1974 Washington, DC, Real Estate Research Corporation, p-3.

Man-Made America : Chaos or Control?, Yale University Press, 1963 New Haven

Marielle Désy, Marc Ferland, Benoît Lévesque, Yves Vaillancourt, *la Conjoncture au Québec au début des années 80 : les enjeux pour le mouvement ouvrier et populaire, Librairie socialiste de l'Est du Québec, 1980*

FREUND, Peter and MARTIN, George, *The ecology of the automobile, 1993, Montreal, Black Rose Books, 213p.*

REPH, Edward, *Rational landscapes and humanistic geography, 1981, London, Croom Helm, 196p.*

Norman J. Glickman, *Cities and the International Division of Labor*

Growth management. Good for the Town, Bad for the Nation? *Journal of the american planning association*, 56, hiver 1990

BERGERON, Richard, Le livre NOIR de l'automobile, 1999, Montréal, éd. *Hypothèse*, 435p.

Agence Métropolitaine de Transport (AMT), Vision Rive-Sud 2021, Projet alternatif à la construction d'un nouveau pont sur la Rive-Sud, présenté au *Conseil Régional de l'Environnement*, juin 2001, 30p.

BEAUCHAMPS, André, Environnement et consensus social, *Éditions l'Essentiel*, 1996

Rivest, R.L. et Thomas, M.A., La loi sur la qualité de l'environnement et sa réglementation annotées, *Les éditions Yvon Blais*, Cowansville, 1995

LEPAGE, Laurent, sous la direction de Pierre P. Tremblay, L'État administrateur, modes et émergences, *Presse de l'Université du Québec*, 1997

Document de référence pour la rédaction des mémoires concernant le projet Notre-Dame, *Conseil régional de l'environnement de Montréal*, décembre 2001

PINARD, Bernard, ancien ministre de la Voirie, Encore une autoroute à Montréal ! Pourquoi ?, 1972