

Article paru dans *Le Devoir*, 5 août 2010

## **Des autos, des autoroutes et des politiciens de bien mauvaise foi**

Richard Bergeron - Chef de Projet Montréal 5 août 2010 Consommation



Photo : Jacques Nadeau - *Le Devoir*

Mises bout à bout, les 43 000 autos qui s'ajoutent annuellement en région montréalaise forment une file longue de 258 kilomètres.

Nous sommes à l'ère du développement durable, de Kyoto et même de l'après-Kyoto, de la lutte contre l'étalement urbain, de l'amorce d'une sortie ordonnée de l'ère du pétrole, de la promotion des transports actifs et collectifs et d'autres politiques officielles toutes plus vertueuses les une que les autres. Mais derrière ce paravent chatoyant, que trouve-t-on?

Le parc automobile du Québec croît deux fois plus vite que sa population. Entre la signature du protocole de Kyoto en décembre 2007 et aujourd'hui, 1 million d'automobiles se sont ajoutées sur les routes du Québec. Vous avez bien lu: 1 million d'autos supplémentaires, en 12 années, soit une croissance moyenne de 85 000 véhicules par année, dont la moitié dans le Grand Montréal. C'est ce que nous apprend le «Dossier statistique 2009» de la Société de l'assurance automobile du Québec, publié la semaine dernière.

Les transports routiers produisent 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec, 50 % en région métropolitaine de Montréal, 60 % sur l'île de Montréal. Comment pourrait-on parler d'environnement sans parler de l'auto?

L'auto et le pétrole ont entraîné un déficit sectoriel de la balance du commerce extérieur du Québec de 20 milliards en 2009. Ce qu'il faut en exporter du bois d'oeuvre, du papier journal, de la viande de porc, des lingots d'aluminium et des avions pour compenser

pareil déficit! De fait, nous n'en exportons pas assez, si bien que notre balance commerciale globale est devenue structurellement déficitaire. Comment pourrait-on parler d'économie sans parler de l'auto?

L'auto est l'instrument qui permet le développement extensif des villes du Québec, faisant chaque année disparaître jusqu'à 100 kilomètres carrés de terres agricoles, de boisés et de zones humides. Comment pourrait-on parler d'urbanisme sans parler de l'auto?

Or, nos décideurs publics réussissent année après année à réaliser cette prouesse de parler d'environnement, d'économie ou d'urbanisme sans parler de l'auto.

C'est qu'avec un parc automobile comptant 4,7 millions de véhicules, 80 % des Québécois âgés de 18 à 80 ans possèdent une auto. Quel politicien est prêt à déplaire à 80 % de l'électorat, voire à en être simplement mal compris?

#### **De nouvelles autoroutes**

Mises bout à bout, les 43 000 autos qui s'ajoutent annuellement en région montréalaise forment une file longue de 258 kilomètres. Pour leur fournir l'espace dont elles ont besoin pour circuler, le gouvernement du Québec a donc entrepris l'agrandissement du réseau autoroutier.

Autour de Montréal, quatre projets majeurs totalisant 80 kilomètres de nouvelles autoroutes sont en cours de réalisation:

-le prolongement de l'A-25 du boulevard Henri-Bourassa à l'A-440, à Laval, au coût de 501 millions;

-le prolongement de l'A-19 entre l'A-440 et l'A-640, à Bois-des-Filion, annoncé récemment, au coût de 320 millions;

-le mégaprojet de l'A-30, de Candiac à Vaudreuil, au coût de 1635 millions;

-la transformation de l'A-20 en véritable autoroute à l'Île-Perrot et à Vaudreuil, au coût de 550 millions.

Ce sont ainsi plus de 3 milliards de dollars que Québec investit pour soutenir le développement des banlieues entourant l'île de Montréal.

Il ne serait pas sage de développer le réseau autoroutier périphérique sans en développer

aussi le coeur, situé sur l'île de Montréal. Ainsi, Québec entreprend d'abord une série de «petites» interventions représentant tout de même un investissement global de 500 millions: rond-point l'Acadie, échangeurs Dorval, Décarie Nord et île des Soeurs, rue Souigny.

Mais c'est surtout par le biais des mégaprojets Turcot et Notre-Dame Est, d'une valeur totale de 3 milliards de dollars, qu'il compte rehausser la capacité autoroutière sur l'île de Montréal. Qu'il comptait, devrais-je dire. Car il a rencontré sur son chemin une Ville de Montréal plus avertie, désormais, des effets pernicioeux de ce type de projets sur son avenir.

L'urbaniste que je suis ne peut manquer de ressentir un pincement au coeur devant ce déluge d'argent destiné à soutenir l'élan de motorisation de la population montréalaise. Je me souviens de la cabale contre le métro de Laval, «un gaspillage éhonté de 750 millions», s'il fallait en croire les gros titres. Actuellement, ce ne sont pas moins de 6,5 milliards de dollars que Québec investit dans le réseau autoroutier métropolitain — dans l'indifférence générale.

### **Rattrapage avec les États-Unis**

Les Québécois sont prisonniers d'une sorte «d'idéologie du rattrapage» avec les États-Unis: tout ce qui nous distingue de ce pays serait l'illustration de notre retard sur ce pays. En 1960, le Québec disposait de moins de 200 véhicules automobiles par tranche de 1000 habitants, quand les États-Unis avaient déjà franchi la barre des 350: il nous fallait réagir avec force! Au moment de la signature du protocole de Kyoto, nous atteignons enfin le plateau des 500 véhicules pour 1000... mais les États-Unis en étaient rendus à 750. Douze ans et 1 million d'autos supplémentaires plus tard, nous approchons les 600 véhicules pour 1000 habitants. La cible s'est toutefois encore déplacée puisqu'aux États-Unis, le ratio est désormais de 800 pour 1000 habitants.

L'Institut de la statistique du Québec prévoit 1 million d'habitants de plus d'ici 2031. Si le Québec a alors rejoint le taux américain de motorisation de 2010, 2,5 millions d'automobiles supplémentaires circuleront sur nos routes, dont 1,2 million dans la région métropolitaine de Montréal.

La projection peut paraître extravagante, mais elle ne l'est nullement. Nous qui avons acquis 1 million de véhicules supplémentaires en 12 ans dans la plus parfaite inconscience pourrons très bien en ajouter encore 2,5 millions en 22 ans sans nous en apercevoir. Pour peu, faut-il préciser, que les autorités politiques à Québec continuent, en façade, de parler de développement durable, de lutte contre les changements climatiques, de promotion du transport collectif et d'autres sujets rose bonbon — tout en

continuant par derrière à investir massivement dans les infrastructures routières et le maldéveloppement urbain.

Si c'est ça le plan d'avenir du Québec et de sa métropole en ce début de XXIe siècle, qu'on ait le courage de le dire!

\* \* \*

Richard Bergeron - Chef de Projet Montréal