

**P**

**Olivier  
Ducharme**

# **VILLE CONTRE AUTOMOBILES**

**Redonner  
l'espace urbain  
aux piétons**

**écosociété**







**VILLE CONTRE AUTOMOBILES**



# **VILLE CONTRE AUTOMOBILES**

Redonner l'espace urbain aux piétons

OLIVIER DUCHARME

*écosociété*

Coordination éditoriale: David Murray  
Maquette de la couverture: Catherine D'Amours, Nouvelle Administration  
Typographie et mise en page: Yolande Martel

© Les Éditions Écosociété, 2021

ISBN 978-2-89719-678-3

Dépôt légal: 1<sup>er</sup> trimestre 2021

Ce livre est disponible en version numérique.

**Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives nationales  
du Québec et Bibliothèque et Archives Canada**

Titre: Ville contre automobiles: redonner l'espace urbain aux piétons /  
Olivier Ducharme.

Noms: Ducharme, Olivier, auteur.

Collections: Collection Polémos.

Description: Mention de collection: Polémos | Comprend des références  
bibliographiques.

Identifiants: Canadiana 20200092634 | ISBN 9782897196783 (couverture  
souple)

Vedettes-matière: RVM: Zones piétonnières—Aspect social. | RVM:  
Transports urbains—Aspect social. | RVM: Urbanisme durable.

Classification: LCC HE336.P43 D83 2021 | CDD 388.4/1—dc23

Classification: LCC HQ769.G63 2021 | CDD 649/.101—dc23

Les Éditions Écosociété reconnaissent l'appui financier du gouvernement du  
Canada et remercient la Société de développement des entreprises culturelles  
(SODEC) et le Conseil des arts du Canada de leur soutien.

Gouvernement du Québec – Programme de crédit d'impôt pour l'édition de  
livres – Gestion SODEC.



Canada Council  
for the Arts

Conseil des arts  
du Canada



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction</b>	<b>11</b>
---------------------	-----------

## PREMIÈRE PARTIE

### Avant que le piège se referme

<b>1</b>	<b>Le pas perdu de l'homme</b>	<b>29</b>
<b>2</b>	<b>Détruire pour reconstruire</b>	<b>38</b>
<b>3</b>	<b>Le grand coup de balai</b>	<b>45</b>

## DEUXIÈME PARTIE

### Une fois dans le piège

<b>4</b>	<b>On se tire dans le pied 1</b>	<b>57</b>
<b>5</b>	<b>Symphonie de béton... inachevée</b>	<b>64</b>
<b>6</b>	<b>La spirale</b>	<b>75</b>
<b>7</b>	<b>Les caméras tournent, les moteurs grondent</b>	<b>86</b>
<b>8</b>	<b>On se tire dans le pied 2</b>	<b>94</b>
<b>9</b>	<b>La chasse est ouverte</b>	<b>104</b>
<b>10</b>	<b>On montre les dents</b>	<b>111</b>
<b>11</b>	<b>Contre le bien commun</b>	<b>128</b>

TROISIÈME PARTIE

**Le piège se verdit**

<b>12</b>	<b>On se tire dans le pied 3</b>	<b>143</b>
<b>13</b>	<b>Le propre et le sale</b>	<b>151</b>
<b>14</b>	<b>Zéro comme infini</b>	<b>163</b>
<b>15</b>	<b>On tourne en rond</b>	<b>169</b>

ÉPILOGUE

**On se libère du piège**

<b>16</b>	<b>La ville actuelle de demain</b>	<b>183</b>
-----------	------------------------------------	------------

De nos jours, les gens qui aiment les villes  
n'aiment pas l'automobile.

– Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes  
américaines*, 1961

Vous n'ignorez pas à quel point  
j'ai horreur des véhicules dits automobiles.  
Ces requins montés sur roues, puants, bruyants,  
coûtent les yeux et les oreilles ; et puis ils sont  
d'une laideur transcendante.

– Jacques Brault, *Le rouge et le vert*, 1983



## INTRODUCTION

**L**ORSQUE L'ON MARCHE dans une ville aujourd'hui, partout où l'on regarde, il y a une automobile. Si par chance il n'y en a pas, on retrouve tout de même ses traces : des rues asphaltées, des signalisations routières et des trottoirs pour rappeler aux piétons leur place dans le paysage urbain. La ville appartient à l'automobile. Elle en a pris possession en rasant des quartiers et en élargissant des rues. Elle est à la source d'une importante dégradation de la qualité de vie urbaine : nous devons toutes et tous nous accommoder de l'odeur, du bruit et de la dangerosité de ces « requins montés sur roues ».

L'arrivée des automobiles dans les villes a été un événement marquant du siècle dernier. De toutes les inventions que le vingtième siècle nous a léguées, l'automobile s'avère la plus dommageable pour la vie humaine. On pourrait facilement rétorquer : que fait-on de la bombe atomique ? Certes, celle-ci a le pouvoir de supprimer toute vie humaine sur Terre, et le triste destin d'Hiroshima et de Nagasaki est là pour nous en convaincre. La bombe atomique reste cependant une menace « circonstancielle », alors que l'automobile s'est incrustée dans le quotidien le plus quotidien et a réussi à transformer le mode de vie de l'ensemble de la population.

Tout le monde a été touché par l'arrivée et l'implantation de l'automobile. Plus personne ne peut ignorer sa présence, pas même ceux et celles qui parviennent à vivre sans, mais qui doivent tout de même vivre tous les jours selon ses règles. Car tous les autres modes de transport doivent maintenant s'adapter aux règles et aux manières de ces bêtes d'acier aux yeux fixes. Il existe aujourd'hui un seul point de référence à tout déplacement urbain : la conduite automobile. Les cyclistes et les piétons doivent se plier aux signalisations et aux normes imposées par la conduite automobile. Le pouvoir appartient à la bête d'acier qui a la puissance d'intimider et même de tuer tout être qui se trouve sur son chemin. Le précepte selon lequel il faut apprendre à « partager la route » est une insulte à tous les piétons, à tous les cyclistes qui ne détiennent pratiquement aucun pouvoir et qui doivent se plier à des règles qui ne devraient pas s'appliquer à eux.

La ville appartient à l'automobile ; et pourtant, elle n'a ni l'espace ni la dimension pour l'accueillir. L'automobile mange tout l'espace qu'elle trouve, elle qui a besoin de vastes espaces pour rouler ; elle qui a besoin de rouler aussi vite que possible pour se montrer utile et exprimer ses potentialités. La ville, en cela, freine son élan. Les feux de circulation, les arrêts aux intersections, les limites de vitesse gênent la conduite urbaine. Pour être utile et efficace, une automobile doit rouler et permettre à son usager de gagner du temps : si la ville ne permet pas cela, il est peut-être temps d'interdire sa présence dans les milieux urbains.

## Trouvons-nous un abri

« Au <sup>xx</sup>e siècle s'est abattue, comme un cataclysme, la masse des véhicules mécaniques – vélos, motos, autos, camions, tramways – avec leurs vitesses inattendues. L'accroissement foudroyant de certaines villes, comme New York par exemple, provoquait un afflux inimaginable de véhicules en certains points déterminés. Il est grand temps de remédier, par des mesures appropriées, à une situation qui tourne au désastre<sup>1</sup>. » Rédigées en 1933, ces lignes de l'urbaniste et architecte Le Corbusier résonnent aujourd'hui avec encore plus de puissance, nous qui connaissons la suite de l'histoire. Le Corbusier ne pouvait imaginer la vague de « rénovations urbaines » qui déferlerait sur les grandes villes nord-américaines et européennes, détruisant des quartiers entiers pour faire place à des autoroutes, des centres commerciaux et des stationnements. Au lieu de remédier au désastre, nous l'avons embrassé.

On a sacrifié la ville pour favoriser la circulation automobile; on a détérioré les conditions de vie urbaine au profit d'une machine mangeuse d'espace, puante et dangereuse. « Une crise d'humanité sévit dans les grandes villes et se répercute sur toute l'étendue des territoires », ajoutait Le Corbusier. « La ville ne répond plus à sa fonction qui est d'abriter les hommes et de les abriter bien<sup>2</sup>. » La ville a-t-elle encore la prétention de servir de lieu d'habitation ou est-elle devenue seulement un centre d'affaires au service de l'économie? Les habitants et les habitantes des villes doivent de plus en plus se défendre pour conserver leur

---

1. Le Corbusier, *La charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit, 1957 [1933], p. 60.

2. *Ibid.*, p. 71.

qualité de vie et, dans le meilleur des mondes, l'améliorer. Pour l'améliorer, ne faudrait-il pas légiférer pour éliminer la circulation automobile ? La « crise d'humanité » décrite par Le Corbusier a pour cause l'automobile et la place excessive qu'elle a prise dans nos milieux urbains ; pour la résoudre, ne faut-il pas s'attaquer à la racine et libérer les villes des automobiles ?

### Une superpuissance verte

Ce que ne pouvait prévoir Le Corbusier, toutefois, c'est que la crise s'étende à l'ensemble de l'environnement naturel dans lequel nous vivons. La crise ne serait plus seulement attribuable à l'occupation des villes, elle s'appliquerait aussi à l'occupation et à l'aménagement des territoires eux-mêmes. On sait qu'en ce moment, au Québec, ce sont les automobiles qui causent le plus de tort à l'environnement par leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) et par leur présence de plus en plus nombreuse sur les routes. Au Québec, depuis 1990, le transport routier a vu ses émissions de GES augmenter de 49,6 %, tandis que les émissions totales de tous les autres secteurs d'activité ont diminué de 8,7 % durant la même période<sup>3</sup>.

---

3. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 et leur évolution depuis 1990*, Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2019, p. 8 et 16. Le même scénario se joue dans plusieurs pays de l'Union européenne. En France, par exemple, depuis 1990, le secteur des transports a vu ses émissions de GES augmenter de 13 % tandis que les émissions totales de tous les autres secteurs d'activité ont diminué de 15 %. Le transport routier compte à lui seul pour plus de 75 % des émissions de GES pour le secteur des transports (<<https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-des-transports>>).



À l'instar de l'ensemble des sociétés occidentales, la société québécoise n'a pas encore emboîté le pas vers une véritable transition écologique. On entend parler davantage, depuis quelque temps, de « transition écologique », mais aucune action significative n'a été entreprise en ce sens jusqu'ici. Au détour d'une conversation, on entend même parler quelquefois de « décroissance », sans y accorder trop d'importance et sans croire réellement qu'elle est souhaitable et même possible.

À l'automne 2018 naissait le Pacte pour la transition, à la fois pétition et mouvement citoyen lancé à l'instigation du metteur en scène Dominic Champagne qui avait amassé près de 300 000 signatures au moment de sa dissolution deux ans plus tard. Le Pacte exigeait un Québec « sobre en carbone » et revendiquait « une transition écologique de notre économie, notamment par une transition énergétique ». Il encourageait chacun et chacune d'entre nous à diminuer son utilisation de l'automobile et à choisir « un véhicule écoénergétique ». Cependant, à aucun endroit dans le manifeste du Pacte il n'était fait explicitement mention d'une réduction importante du nombre d'automobiles sur les routes.

En misant sur l'« efficacité énergétique et l'électrification » des transports, le Pacte ne faisait que répéter les grandes lignes de la *Politique énergétique 2030*, du *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020* et de la *Politique de mobilité durable 2030* proposées par le gouvernement libéral et reprises par la Coalition avenir Québec (CAQ), qui en a fait le cœur de son *Plan pour une économie verte 2030*. Il y a plusieurs années déjà que Québec parle de « transition énergétique » et qu'il aspire, comme le Pacte, à ce que l'on devienne « un leader et une inspiration pour le monde entier » dans ce domaine.

L'électrification des transports a-t-elle le pouvoir de résoudre la crise environnementale qui nous menace ? Symbole de changement, l'automobile électrique n'a pas seulement le soutien du gouvernement québécois, qui accorde une subvention à ceux et celles qui s'en procurent une, mais elle représente un avenir possible où nous pourrions toutes et tous rouler (selon la légende) sans émettre de GES et ainsi sans avoir la mauvaise conscience de détruire la planète. Le plan de « transition énergétique » du gouvernement québécois a comme objectif principal d'intensifier la croissance économique du Québec. Le marché de l'automobile électrique fait saliver le gouvernement québécois qui y voit une importante opportunité d'affaires. En plus d'augmenter la production d'énergie hydroélectrique, il vise également l'exploitation du minerai de lithium (que l'on retrouve dans la fabrication des batteries des voitures électriques) présent sur le territoire. La transition énergétique, pour les gouvernements, est principalement une opportunité d'affaires recouverte d'un vernis vert; vert, couleur de l'acceptabilité sociale et de la bonne conscience.

Dans son discours inaugural à l'Assemblée nationale en novembre 2018, le premier ministre François Legault voyait le Québec devenir « la batterie du nord-est de l'Amérique ». Le gouvernement de la CAQ perçoit la transition énergétique comme l'occasion d'augmenter substantiellement l'exportation de l'hydroélectricité vers les provinces canadiennes et les États américains situés à proximité du Québec.

J'ai aussi commencé à faire la promotion de notre projet d'alliance énergétique avec les autres provinces. Il faut convaincre les États de la Nouvelle-Angleterre et les États

du Nord-Est américain de profiter de l'énergie verte abondante et abordable au Québec. Tous nos voisins sont aux prises avec des défis d'approvisionnement en électricité et des défis aussi de réduire les gaz à effet de serre. Donc, dans ce contexte, il faut voir le Québec comme la batterie du Nord-Est de l'Amérique. Le Québec a le potentiel de devenir une superpuissance énergétique. Nous pouvons aider nos voisins à réduire leurs coûts d'approvisionnement et nous pouvons remplacer le charbon, le gaz et le nucléaire par une énergie propre. Avec notre électricité, nous avons le potentiel de contribuer à faire du Nord-Est américain une région plus compétitive et plus verte. C'est gagnant-gagnant pour le Québec et pour nos voisins<sup>4</sup>.

Québec cherche à devenir une nouvelle Alberta «verte» en exploitant jusqu'à plus soif son propre territoire. L'hydro-électricité doit servir d'attrait «pour les investissements privés» et les entreprises étrangères qui cherchent à réduire leur dépense en énergie. Il est indéniable que la «transition énergétique» amorcée par le gouvernement du Québec a plus à voir avec le développement économique qu'avec une «transition écologique». L'idée qu'il faut toujours augmenter la production d'hydroélectricité et viser de nouveaux marchés économiques est au cœur même de la logique capitaliste. Nous sommes en présence d'un des exemples les plus probants de «capitalisme vert». Paré d'une auréole «verte», le gouvernement se donne comme mission de devenir une «superpuissance énergétique» sans remettre en question le mode de production avec lequel il cherche à intensifier et accélérer la production d'énergie.

---

4. [assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/42-1/journal-debats/20181128/230623.html](http://assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/42-1/journal-debats/20181128/230623.html).

### Transition vers l'infini

Pour réussir, la transition écologique doit s'attaquer à la véritable cause de la crise environnementale : le capitalisme. Dans une critique du Pacte pour la transition, le professeur de sociologie à HEC Montréal Yves-Marie Abraham déplorait l'absence, dans le manifeste, de toute trace d'une critique du mode de production et de consommation capitaliste et surtout de l'« incompatibilité fondamentale<sup>5</sup> » entre ce mode de production et la préservation de la vie sur Terre. Depuis bientôt 50 ans, nous savons qu'une économie fondée sur la croissance infinie est vouée à l'échec. Pire, elle est vouée à détruire la vie humaine. Déjà en 1972, le rapport Meadows (*Halte à la croissance ? Rapport sur les limites de la croissance*) sonnait l'alarme. Il faisait « le procès de la croissance anarchique, du gaspillage, de l'injustice » et craignait de voir « l'expansion exponentielle [mener] le système global jusqu'aux limites de la Terre et à l'effondrement final<sup>6</sup> ».

À la même époque, d'autres feront remarquer, dont l'économiste Nicholas Georgescu-Roegen, que les lois de l'économie fondée sur la croissance infinie sont soumises à la « limitation de lois naturelles<sup>7</sup> ». Nous préférons faire fi de cette vérité en utilisant les ressources énergétiques comme si elles étaient renouvelables à l'infini, comme si on pouvait « réutiliser l'énergie d'un morceau de charbon à volonté, en le transformant en chaleur, cette chaleur en

---

5. Yves-Marie Abraham, « Lutte écologique et lutte contre l'injustice sociale », *Le Devoir*, 10 novembre 2018.

6. *Halte à la croissance ? Enquête sur le Club de Rome*, trad. J. Delaunay, Paris, Fayard, 1972, p. 17 et 287.

7. Nicholas Georgescu-Roegen, *Demain la décroissance*, trad. I. Rens et J. Grinevald, Lausanne, Pierre-Marcel Favre, 1979, p. 62.

Faites circuler nos livres.  
Discutez-en avec d'autres personnes.  
Si vous avez des commentaires,  
n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

# *écosociété*

ÉDITIONS ÉCOSOCIÉTÉ

C.P. 32 052, comptoir Saint-André  
Montréal (Québec) H2L 4Y5  
ecosociete@ecosociete.org

**[www.ecosociete.org](http://www.ecosociete.org)**

DIFFUSION ET DISTRIBUTION

Au Canada : Diffusion Dimedia  
En Europe : Harmonia Mundi Livre