HEC MONTRÉAL

Le transport en milieux péri-urbains et banlieues : défaire les barrières à la transition

Essai final individuel

Travail présenté au
Professeur Emmanuel Raufflet

Dans le cadre du cours DDRS40429.A2021
Séminaire d'intégration en développement durable et transitions

par
Justine McIntyre
Matricule 11257401

8 décembre 2021

Mise en contexte

Une transition implique par définition le changement d'un état à un autre : la transition de l'enfance à la vie adulte, par exemple. Dans l'organisation sociale on parle de transitions à échelle plus longue: de la société féodale à une république, en passant par la révolution[1]. Notre modèle social actuel, le capitalisme mondialisé, commence à montrer des failles systémiques: l'inégalité des revenus, la dépendance au crédit, et surtout, en ce qui nous concerne de manière urgente, un appétit pour la croissance à l'infini qui met en péril non seulement le système socio-économique, mais risque de franchir d'importantes limites planétaires (Steffen et al., 2015).

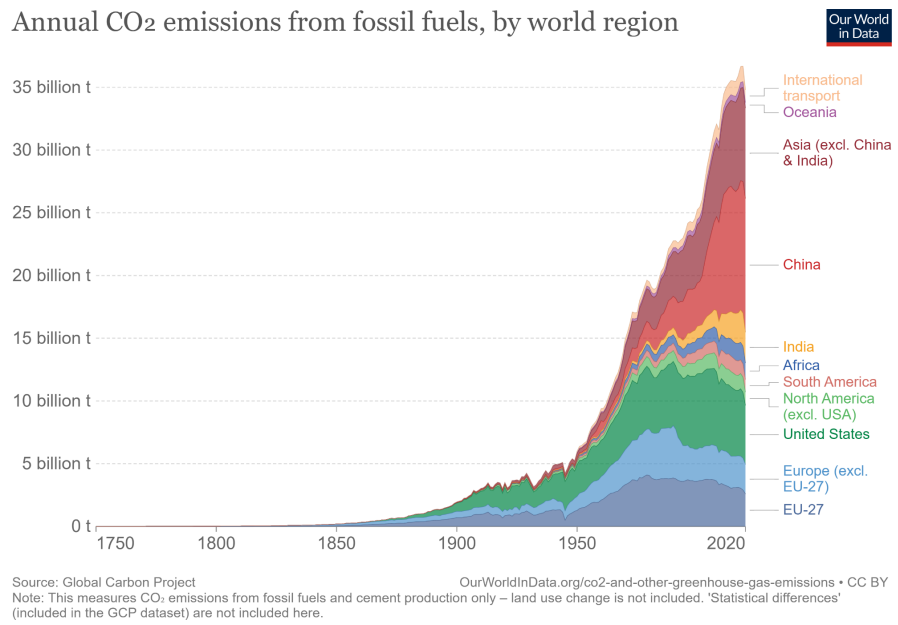
Or, malgré l'existence d'une documentation très solide basée sur des théories scientifiques et confirmée par des observations dans le monde réel nous mettant en garde contre les conséquences désastreuses de poursuivre la trajectoire « business as usual[2] », les changements nécessaires tardent à se manifester. Nous semblons embourbés dans un immobilisme tout de même étonnant en considérant le lourd prix à payer; certains appellent déjà à une 6e extinction de masse (Ceballos et al., 2020) (Naggs, F., 2017).

Après vingt-six Conférences des parties organisées par l'ONU pour le climat, nos émissions de GES sur le plan mondial sont toujours en croissance.

[1] Remarque éditoriale: l'adolescence s'apparente aussi à une sorte de révolution – *la transition est-elle possible sans passer par cette étape cruciale?*

[2] Rappelons que la première Conférence des Nations Unies sur l'environnement a eu lieu à Stockholm en 1972, où le rapport Meadows « Les limites à la croissance » fut présenté, il y a bientôt 50 ans.

Graphique 1 Émissions annuelles de CO2 générées par des combustibles fossiles, par région mondiale. Source: https://ourworldindata.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions



Ce qui est certain est que la transition ne se fera pas sans heurts. Ce qui reste à déterminer est de savoir si nous allons la prendre en charge, ou la subir.

Présentation du problème

J'ai choisi de circonscrire la question large de la faisabilité d'une transition à une question à peine moins complexe, mais quelque peu plus tangible: *Comment changer le comportement « tout-à-l'auto » assez généralisé dans des environnements péri-urbains et banlieues ?*

Dans cet essai, je vais aborder les caractéristiques des macro-systèmes matures et complexes et décrire les différentes barrières à la transition. Enfin, je vais présenter des pistes de solution sous forme de leviers politiques, d'investissement et de marketing qu'on peut mobiliser afin d'influencer une transition du système actuel vers de nouveaux paradigmes comportementaux.

En effet l'automobile, beaucoup plus qu'un simple outil fonctionnel, est un composant d'un grand système technique enraciné et renforcé par des aspects tangibles et intangibles. Du côté

des aspects tangibles il y a l'économie pétrolière, l'économie de manufacture d'automobiles, le réseau routier et le bâti urbain; du côté des aspects intangibles, les politiques et subventions qui soutiennent ces activités économiques, les habitudes de vie et de déplacement, les rites sociaux et la culture populaire associés à la voiture.

Les milieux péri-urbains, aussi appelés « frange urbaine », et banlieues font référence à des lieux de développement et d'habitation se situant en périphérie des centres urbains. À Montréal, comme dans d'autres grandes villes nord-américaines, les banlieues se sont développées au début du 20e siècle, largement grâce au transport par tramway qui reliait les quartiers résidentiels au centre d'activité économique de la ville (Bussière, 1989). Les milieux péri-urbains se situent plus loin encore des centre-villes et n'ont fait leur apparition qu'avec la domination du transport automobile quelques décennies plus tard (Parenteau, 1980). Il y a donc une distinction à faire entre les deux territoires, tant au niveau de leur ancienneté qu'au niveau de leur morphologie. De manière générale, plus on s'éloigne du centre-ville, plus le territoire est développé en raison et de manière à favoriser l'automobile, moins les transports collectifs sont efficaces et par conséquent, plus l'utilisation de l'automobile est marquée, telle que démontrent les Enquêtes origine-destination de l'Autorité régionale de transport métropolitain[3].

Graphique 2 Plus on s'éloigne du centre-ville, plus la voiture est présente dans les ménages.
Source: ARTM, Enquête Origine-Destination 2018

AUTOMOBILE PAR MÉNAGE SELON LA RÉGION DE DOMICILE						
	Région	Montréal	Longueuil	Laval	Couronne nord	Couronne sud
Territoire complet						
2018	1,38	1,01	1,43	1,62	1,78	1,79

Le macro-système

Les macro-systèmes techniques matures[4] englobent des aspects sociotechniques et comprennent des interdépendances complexes entre les différents éléments qui les composent. Ces systèmes ont la capacité de structurer la vie sociale et même les conceptions du temps et de l'espace. Ils

[3] Ces enquêtes sont publiées aux cinq ans, et offrent un portrait des déplacements réalisés par les résidents de la région métropolitaine de Montréal lors d'un jour « moyen » de la semaine.
[4] Mature Large technical systems (LTS) (Sovacool, B. et al., 2018)

sont orientés vers un but, normalement l'accomplissement d'une tâche, et – élément essentiel à notre analyse – développent des mécanismes de résistance au changement (Sovacool, B. et al., 2018). Le macro-système technique de l'automobile présente toutes ces caractéristiques. Depuis son introduction, l'automobile a contribué à transformer le paysage ainsi que notre conception du temps et de l'espace en fonction des nouvelles possibilités de déplacement offertes par l'automobile. Cette nouvelle conception et ce paysage adapté à l'automobile ont donné lieu à de nouvelles formes de planification et de modes de vie: par exemple, l'heure de pointe, les « 5 à 7[5] », les quartiers-dortoir, le service au volant *(drive-thru)* et finalement le navetteur lui-même.

D'un point de vue purement d'analyse de modèle, le macro-système de l'automobile est une réussite éclatante. Si on regarde les chiffres du Grand Montréal[6], le nombre de véhicules en circulation est passé de 1 453 000 en 2001 à 1 984 000 en 2019[7], une augmentation de 36,5%, soit plus de deux fois celle de la population pour la même période (17%)[8]. Le budget d'infrastructures 2019-2029 du gouvernement du Québec propose d'investir 5,3 milliards $ dans le réseau routier (comparativement à 1,6 milliards $ sur la bonification du transport collectif) et le budget de 2020 de la Ville de Montréal prévoyait des dépenses de 506 millions $ pour la réfection des infrastructures routières – ce chiffre a presque doublé depuis cinq ans. Pendant ce temps, le gouvernement propose de construire un tunnel pour les automobilistes reliant la ville de Québec à Lévis. Ces investissements sont significatifs, parce qu'ils contribuent à la pérennité du macro-système de l'automobile, en entretenant les infrastructures nécessaires à sa conduite.

Il n'est pas étonnant alors de constater la résistance au changement de ce macro-système réussi et ayant développé des systèmes durables de rétroaction auto renforçants.

---

[5] Je fais référence ici à l'expression québécoise qui réfère au moment de prendre un verre entre collègues, entre la fin de la journée de travail et l'arrivée à la maison et non pas à l'expression française qui signifie une toute autre chose!

[6] Selon la définition de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Grand Montréal comprend 82 municipalités regroupées en cinq secteurs: l'agglomération de Montréal, la Ville de Laval, l'agglomération de Longueuil, ainsi que les couronnes Nord et Sud.

[7] Il est intéressant de noter que les camions légers (VUS, minifourgonnettes et pick-ups) représentent la majeure partie de cette croissance, leur nombre ayant augmenté de 168% pendant cette période.

[8] Chiffres du *Grand Montréal en statistiques*, consulté sur le site de la Communauté métropolitaine de Montréal: http://observatoire.cmm.qc.ca/observatoire-grand-montreal/outils-statistiques-interactifs/

Résistance psychologique au changement

La vie moderne est complexe et difficile à naviguer. Nous sommes confrontés quotidiennement à des milliers de choix, allant des plus banals: *Quelle café boire au déjeuner? Quels vêtements porter? Quel chemin emprunter? Saluer ou non ce collègue désagréable?* – au plus complexes: *Rester en couple ou changer de partenaire? Devenir parent ou non? Comment prendre soin de mes parents vieillissants? Qu'est-ce que je fais dans la vie? Est-ce que Dieu existe?*

Si, à chaque fois, on devait faire l'analyse approfondie des enjeux afin de prendre une décision éclairée, on serait littéralement tétanisés en permanence, surchargées d'informations et incapables d'agir. L'heuristique est un mécanisme psychologique qui permet de court-circuiter une analyse détaillée d'un problème complexe afin de prendre une décision rapide basée sur des informations incomplètes; en bref, il nous permet d'agir sans trop s'encombrer d'analyses.

Cette manière d'agir a le mérite de permettre de surpasser « l'analyse-paralyse » mais aussi la fâcheuse tendance de perpétuer des comportements habituels, notre évaluation de risque (tout changement implique un risque) étant teinté de nos biais cognitifs (Cadet, B. et al, 1995). Dit autrement, il est plus simple de continuer à emprunter son auto chaque matin que de faire l'évaluation des conséquences de ce geste et de remettre en question l'entièreté d'un système complexe qui le sous-tend.

Une difficulté supplémentaire réside dans le fait que l'automobile est perçue comme une extension de nous-même (Peterson, 2018). Ce n'est qu'en présence d'une panne – un « bris du système » – que nous sommes obligés de considérer l'automobile en dehors du service qu'elle nous procure. Seule une crise ou panne rend visible le réseau de dépendances autrement invisible car habituellement caché de notre conscience, et soulève des questions inconfortables sur notre capacité à contrôler notre situation.

Une étude de Gardner et Abraham (2007) sur la motivation des automobilistes d'une petite ville anglaise à emprunter la voiture plutôt que d'autres méthodes de transport disponibles classe les réponses selon deux grandes catégories : utilitaire et affective. Or, l'étude dévoile que cette

catégorisation est artificielle, car les motivations sont en réalité beaucoup plus complexes et moins conscientes; en effet, les automobilistes ont tendance à mobiliser des justifications utilitaires pour un comportement qui, au fond, est motivé par des pulsions irrationnelles, des biais cognitifs et réponses émotives à des expériences réelles et imaginées.

Dans l'objectif de stimuler une transition, il n'est pas suffisant de comprendre le comportement des individus dans le choix de l'automobile plutôt que d'autres options de transport. Pour que la recherche soit applicable, c'est plutôt l'analyse des étapes menant à un changement de comportement qui serait le nouveau champ d'intérêt pour celles et ceux qui s'intéressent à la transition (Laviolette, 2020)

Leviers du changement

L'analyse macro-systémique démontre la robustesse du système de l'automobile, qui se traduit dans l'observation des comportements par une normalisation, *une naturalisation* même, de l'automobile dans la vie, les habitudes et les paysages de l'expérience humaine.

Je propose, pour accélérer la transition de la voiture à des modes de transport collectifs et actifs, de *dénormaliser l'automobile* en mobilisant trois leviers de changement:

1 - La dénormalisation de la voiture par les investissements en infrastructure
2 - La dénormalisation de la voiture par la réglementation
3 - La dénormalisation de la voiture par sa représentation

Cette dénormalisation tripartite vise à rendre visible les éléments jusqu'ici invisibles du macro-système de l'automobile, de déranger les habitudes et automatismes associés au mode de transport par automobile, et de remplacer l'idée même de l'automobile par de nouvelles conceptions du transport, du territoire, du temps et de l'espace.

Levier 1 – La dénormalisation de la voiture par les investissements en infrastructure

Depuis au moins les sept dernières décennies, la voiture domine la voie publique au détriment des autres usagers, laissant peu de place aux vélos et piétons. En banlieues et milieux péri-urbains il est encore d'usage de construire des routes sans trottoirs, même quand ceux-ci sont recommandés par la coroner après la mort d'un enfant.[9] Quand une administration propose une redistribution plus équitable de l'espace public entre les différents usagers de la route, cette proposition est perçue comme un affront aux droits des automobilistes et engendre de vives polémiques entre les factions[10]. En effet, il est plus facile de donner un privilège que de le retirer!

Graphique 3 Commentaire sarcastique de Tom Flood, militant pro-vélo qui souligne l'attachement aux privilèges d'accès automobile à l'espace public. Source: Twitter @tomflood1, 8 décembre, 2021.

Les urbanistes et décideurs doivent passer au-delà de cette résistance afin de mettre en place les infrastructures nécessaires pour sécuriser l'utilisation de la route par les vélos, les piétons et autres usagers non-motorisés. Une fois les aménagements en place, l'utilisation s'adapte aux nouvelles infrastructures, et la population s'y habitue aussi – la grogne se calme. C'est le cas du Réseau express vélo à Montréal qui, malgré une opposition vive lors de la phase de construction, connaît un vif succès un an après son inauguration, avec plus d'un million de passages[11]. La ville de Strasbourg en France, une des premières grandes villes françaises à (re)piétonniser son centre-ville, est également un exemple de ce renversement d'une opposition forte au départ, la piétonisation devenant largement acceptée avec le temps et enfin célébrée comme un emblème

[9] Ce fut le cas à Saint-Flavien, où le projet de construction d'un trottoir a finalement été rejeté car estimé trop coûteux par les résidents.
https://www.lapresse.ca/actualites/2021-09-13/rejet-de-la-construction-d-un-trottoir-a-saint-flavien/combien-vaut-une-vie.php

[10] Ce fut notamment le cas du Réseau express vélo ou « REV », devenu un enjeu électoral lors des élections municipales montréalaises de 2021.
https://www.rad.ca/dossier/actualite/393/reseau-express-velo-une-piste-cyclable-qui-souleve-les-passions

[11] Laplante, C., La Presse, 23 octobre, 2021 : *Achalandage sur le REV St-Denis: Les cyclistes se rassemblent pour célébrer.*
https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2021-10-23/achalandage-sur-le-rev-saint-denis/des-cyclistes-se-rassemblent-pour-celebrer.php

fort de la ville. Cette transition s'est effectuée grâce à la témérité et la persévérance de la maire Catherine Trautmann (1989-1997) qui a maintenue sa vision d'un centre-ville piéton contre le tollé populaire et même des menaces très sérieuses contre sa personne, sachant que le plus difficile serait de franchir l'étape de changement[12].

En ré-assignant des voies de circulation à des voies rapides pour bus et voies cyclables, les automobilistes pris dans les bouchons de circulation se voient dépassés par les autobus et cyclistes aux heures de pointe. En plus de la redistribution plus équitable de l'espace public, il y a une occasion de lancer un signal visuel fort aux automobilistes par rapport à leur choix de mode de déplacement. La STM a saisi l'occasion pour afficher sur ses autobus le message: un autobus = 50 autos de moins sur la route (graphique 4). Or, ce message pourrait, paradoxalement, générer un comportement inverse (effet Jevons), servant de justification aux automobilistes sur la route par la logique que « d'autres » prennent l'autobus.

Graphique 4 Panneau d'autobus de la Société de transport de Montréal. Source: stm.info

Un message plus pertinent se trouve sur ce panneau publicitaire de Translink en Irlande du nord (graphique 5), qui sert à rappeler aux automobilistes que c'est eux-mêmes et non pas « d'autres » qui créent les problèmes de circulation qu'ils subissent.

[12] Raso, A. France Bleu, 30 août, 2021. Comment en 50 ans Strasbourg a chassé la voiture de son centre-ville. https://www.francebleu.fr/infos/transports/video-comment-en-50-ans-strasbourg-a-chasse-la-voiture-de-son-centre-ville-1629986572

Graphique 5 Panneau publicitaire de Translink, NIRailways. Source: ©Albert Bridge (cc-by-sa/2.0)

En présence d'une offre riche en options de transport collectif et actif, et la diminution des espaces allouées à la voiture, une pression directe est créée sur le choix de l'automobile, contribuant à dénormaliser sa place dans l'espace public. D'autres signaux visuels d'aménagements structurants comme des saillies de trottoirs, des stations Bixi, des trottoirs élargis et terrasses empiétant sur la chaussée, contribuent au message que d'autres usages de la voie publique sont priorisés.

Levier 2 – La dénormalisation de la voiture par la réglementation

Tout en laissant aux individus la liberté de choisir le comportement visé, la réglementation crée une pression négative sur ce choix, agissant comme dissuasif pour une partie de la population qui pourrait autrement être portée à l'adopter. Un exemple de réglementation dissuasive est l'ensemble de règlements sur le tabac. Une panoplie d'instruments sont mobilisés afin de décourager le tabagisme avec le résultat que depuis 2003, le taux de tabagisme a chuté de 10 points de pourcentage au Canada[13].

[13] Le pourcentage de fumeurs au Canada selon Statistique Canada était de 23% en 2003 et de 12,9% en 2019. Il est à noter que le Canada est devenu signataire de la Convention-cadre de l'OMS pour la lutte anti-tabac en février 2005. Sources:
De 2003 à 2014 : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, tableau 13-10-0451-01, indicateurs de la santé, estimations annuelles, 2003 - 2014.
https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1310045101
De 2015 à 2019 : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, tableau 13-10-0096-01, caractéristiques de la santé, estimations annuelles.
https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1310009601

D'autres instruments réglementaires visent à inciter des comportements bénéfiques pour la société. Par exemple, le programme « Chauffez vert » d'Hydo-Québec offre une aide financière pour remplacer un système de chauffage au mazout ou au propane par un système fonctionnant à l'électricité[14]. Les promotions de crédit hivernal et de tarification dynamique incitent les clients à une utilisation énergétique efficace en offrant des crédits ou des tarifs réduits en période hors-pointe[15].

Les politiques réglementaires peuvent aussi avoir des impacts pervers et des interactions inattendues. Par exemple, un taux de taxation trop élevé peut stimuler la création d'un marché noir; des réglements visant différents objectifs peuvent s'annuler. Le concept d'un ensemble de politiques réglementaires *(Policy mix concept)* propose de porter attention à l'ensemble de mesures et de processus qui sont appliqués, ainsi qu'à l'interaction entre les différents outils (Rogge, K. et Reichardt, K. 2016). Ce processus doit aussi être dynamique pour tenir compte de l'évolution de l'environnement et l'adaptation des comportements.

En ce qui a trait à la conduite automobile, les différents outils disponibles aux décideurs nécessitent une connaissance fine des motifs du comportement. Différentes études effectuées auprès des conducteurs démontrent que ceux-ci peuvent être segmentés selon le raisonnement qui sous-tend leur choix de conduire, allant des conducteurs convaincus et réfractaires au changement jusqu'aux conducteurs sensibilisés et prêts à adopter un changement, avec entre les deux, d'autres groupes qui sont soit indifférents, soit non-sensibilisés ou enfin prisonniers faute de choix (Laviolette, 2021). Il est important d'ajuster les politiques réglementaires selon les spécificités des différentes catégories de conducteurs, au risque de déployer des efforts en vain ou, pire, de provoquer un repli et une posture défensive.

Selon la segmentation, certains groupes de conducteurs seront sensibles aux mesures dissuasives comme une augmentation de la taxe sur l'essence, ou une tarification kilométrique; d'autres pourront changer de mode de transport si l'offre en transport collectif est bonifié, ou si un crédit est offert pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, par exemple.

---

[14] Source: https://www.hydroquebec.com/residentiel/mieux-consommer/offres/autres.html
[15] Source: https://www.hydroquebec.com/residentiel/espace-clients/tarifs/tarification-dynamique.html

Les politiques réglementaires doivent être déployées de manière cohérente avec d'autres politiques, notamment de développement du territoire et des infrastructures. Par exemple, en 2016 l'arrondissement de Pierrefonds, après avoir mandaté un plan d'urbanisme définissant un secteur central à développer en favorisant le transport actif[16], a ensuite procédé à l'octroi d'un permis de construction d'un concessionnaire automobile dans une zone limitrophe. En outrepassant leur propre règlement de zonage, le conseil de cet arrondissement a exposé la futilité du processus de planification pour une transition si celui-ci n'est pas accompagné d'une volonté politique de mettre en œuvre les décisions cohérentes qui en découlent.

Pour tout décideur politique[17], il y aura toujours des arbitrages à faire. Son élection dépend de sa popularité auprès de l'électorat, et le budget dont il dispose dépend de l'assiette fiscale[18]. Il est donc fortement incité à vouloir promouvoir le développement du territoire qu'il contrôle, et réticent à proposer des changements qui risquent de provoquer son rejet aux prochaines élections. Ceci fait en sorte que le palier politique agit souvent en barrière plutôt qu'en facilitateur à la transition. Afin de réduire la résistance au changement du palier politique, il faut faire la démonstration de l'appui populaire à une transition. En se manifestant publiquement dans les médias, dans les rues et dans les lieux décisionnels, les acteurs du changement peuvent convaincre les décideurs de prendre des mesures audacieuses, les rassurant d'avoir un appui populaire.

---

[16] Il s'agit du Projet particulier d'urbanisme de l'îlot St-Jean, qui visait à créer un pôle civique à l'intersection des boulevards St-Jean et Pierrefonds. Source: http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PIR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU_ILOT_ST_JEAN.PDF

[17] J'emploi la forme masculine mais le constat s'applique également aux deux sexes.

[18] À Montréal en 2021, 64,7% des revenus de la Ville provenaient des taxes foncières. Source: https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/budget_2021_pdi_2021-2030_sommaire_executif_fr.pdf

Graphique 6 Manifestation pour le climat, Montréal, 27 septembre 2019.
Photo: La Presse Canadienne / Graham Hughes

Levier 3 – La dénormalisation de la voiture par la représentation

Pour effectuer un changement de paradigme, il ne suffit pas d'offrir différentes options et laisser au consommateur (dans ce cas, le consommateur du service « transport ») le loisir de faire son choix, encore faut-il rendre le choix souhaitable intéressant par différents moyens. L'adhésion à une transition ne sera jamais aussi forte si elle est imposée plutôt que suggérée et adoptée par le citoyen qui a l'impression d'avoir le libre choix. Ici nous entrons dans le domaine du marketing.

Suggérer un changement de comportement était la spécialité d'Edward Bernays, ce pionnier des relations publiques. En 1929, Bernays avait marqué un grand coup pour l'industrie de la cigarette en créant un lien entre l'affranchissement des femmes et l'acte de fumer. Dans sa campagne « les torches de la liberté » Bernays avait payé de jeunes femmes pour qu'elles fument des cigarettes devant spectateurs et caméras des journalistes, lors du défilé de Pâques à New York, créant instantanément une nouvelle mode – et ouvrant un nouveau marché pour son client.

Les départements de marketing des manufacturiers d'automobiles déploient un arsenal de stratégies qui visent les mêmes pulsions que celles exploitées par Bernays (et étudiées par son oncle, Dr. Sigmund Freud): la liberté, la puissance, le désir sexuel, le succès. Les publicités automobiles font appel à ces besoins psychologiques profonds, et ont l'art de s'ajuster au zeitgeist : dans les dernières années, la tendance est au « greenwashing », soit la

déculpabilisation via des messages publicitaires d'un comportement hautement nocif pour l'environnement.

Pour ce qui est de la capacité d'influencer les décisions, ce n'est pas uniquement le consommateur qui est visé par des publicités; rappelons que la plus grande délégation à la conférence sur le climat COP26 à Glasgow venait de l'industrie pétrolière, plus de 500 lobbyistes des combustibles fossiles représentant les intérêts des plus grands géants mondiaux du pétrole et du gaz.

En plus des publicités, il y a aussi la place de la voiture dans la culture populaire et notamment les films et les séries télévisées, qui sert de renforcement comportemental. Considérant que les abonnés de Netflix passent 2 heures par jour en moyenne à regarder le contenu de ce géant de la diffusion[19], il n'est pas exagéré de penser que les films et séries visionnés contribuent à façonner une certaine « normalité » sociale. Spontanément quand on pense à la représentation de l'automobile dans les films, on peut évoquer plusieurs exemples où la voiture est traité comme un personnage à part entière dans le scénario: dans les séries James Bond et Fast & Furious, ou encore des films « classiques » comme Taxi Driver (1976), Grease (1978), Thelma & Louise (1991). Dans ces exemples et bien d'autres, beaucoup plus qu'un accessoire, l'automobile fait l'objet d'un lien affectif avec des personnages du film en plus de jouer un rôle symbolique important pour représenter la puissance, la liberté et l'autonomie.

Jamais ou presque on ne voit l'automobile représentée comme un encombrant, un problème, une source de pollution. Le plus souvent, dans les films qui ne sont pas centrés sur l'automobile, il fait partie du paysage urbain représenté dans le film, sans regard critique sur sa présence et contribuant à sa normalisation. On ne trouve pas non plus de contrepoids à toutes ces images publicitaires de l'automobile, sauf dans les groupes déjà sensibilisés à l'impact sur l'environnement du transport par automobile.

Pour changer les comportements, il faut créer un précédent dans l'imaginaire des individus, ouvrir le « champ des possibles » en modélisant d'autres comportements. Une manière de le faire

[19] Chiffre de 2019; on peut présumer qu'avec la pandémie ce chiffre a augmenté de manière significative.

serait de marquer l'imaginaire du public, comme Bernays avec les « torches de la liberté », en semant une nouvelle manière de concevoir les transports. S'il est difficile d'imaginer James Bond sur la plateforme de métro, c'est que les icônes de la culture individualiste et de la société de consommation de luxe n'attachent que peu de valeur aux infrastructures collectives. C'est leur cohérence avec les valeurs capitalistes et individualistes qui explique l'attrait des voitures électriques comme solution aux problèmes environnementaux générés par la conduite automobile.

L'objectif de la propagande soviétique était justement de porter un contrepoids à l'attrait de la société de consommation et d'établir une culture basée sur des valeurs socialistes. Sans cautionner les fins visées par le régime soviétique, il serait tout de même intéressant de voir l'état, de manière proactive, faire la promotion de valeurs sociales et environnementales via des messages visant à créer une culture autour de ces valeurs collectives, créant ainsi un contrepoids à la propagande capitaliste autrement appelé le marketing. Une segmentation selon le profil psychologique permettrait de mieux cibler les messages (Laviolette, 2021). Cette action proactive devrait s'accompagner d'un encadrement strict de la publicité automobile, comme il s'est fait pour les cigarettes[20].

Graphique 7 Affiche soviétique de 1931, collection de la bibliothèque d'État de la Russie à Moscou. Source: Fine Art Images/Heritage Images/Getty Images www.pbs.org

[20] La plupart des formes de publicité, de promotion et de parrainage du tabac sont interdites, à quelques exceptions près. https://www.tobaccocontrollaws.org/legislation/country/canada/summary

Conclusion

Nous sommes dans une période de transition. Les événements climatiques tels que les inondations et les feux de forêt sont de plus en plus chaotiques, dévastateurs et fréquents. D'autres défis nous attendent dans un proche avenir à mesure que les conséquences de nos actions passées et présentes se répercutent. La pandémie actuelle a comme impact de nous isoler les uns des autres pour des raisons sanitaires à un moment où nous devons justement développer une plus grande solidarité.

En ce qui concerne la conduite automobile, la situation sanitaire a malheureusement servi de validation de l'automobile comme mode de transport individuel, car moins à risque que le transport collectif. D'autres facteurs sont venus influencer le comportement en sens contraire. Il y a eu nettement moins de déplacements pour le travail en raison des directives de télétravail, qui semble s'installer comme mode durable avec plusieurs personnes choisissant de continuer à travailler à partir de la maison ou en mode mixte[21]. Durant le confinement, la population a profité des nombreux parcs et installations récréatives de la ville; dans les banlieues, on pouvait observer un grand nombre de personnes prendre des marches dans les quartiers résidentiels, question de « prendre l'air » durant le confinement. Or, la première étape à l'implication civique est de se sentir concerné, sentiment qui ne se développe pas à l'intérieur d'un habitacle de voiture mais qui nécessite d'interagir avec son environnement. Ces promenades ayant permis à plus de personnes d'expérimenter leur quartier en tant que piéton, on peut espérer une plus grande sensibilité par rapport à son aménagement.

Confronté à un problème à l'échelle planétaire, nous devons développer l'empathie entre humains et la connexion à nos quartiers et à l'environnement de manière générale. Des récits populaires qui glorifient un comportement survivaliste purement égoïste sont à déplorer et à dénoncer[22]. Le métavers proposé par Meta (nouveau nom de Facebook) propose d'abandonner le

---

[21] Selon Statistique Canada, 30% des employés âgés de 15 à 64 ans ont fait la plupart de leurs heures de travail à domicile d'avril 2020 à juin 2021, par rapport à seulement 4% en 2016.
Source: https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210804/dq210804b-fra.htm

[22] Le film « Greenland » (2020) est un exemple effrayant de ce type de récit.
https://www.youtube.com/watch?v=vz-gdEL_ae8

monde réel pour évoluer dans un monde virtuel de plus en plus riche et stimulant, faisant appel à notre désir de confort, de sécurité et d'individualisme[23]. Notre meilleure chance de réussir une transition est d'abandonner ce récit qui valorise l'éthique de la domination de l'individu, et de viser ce qui est atteignable et raisonnable pour tous[24]. L'automobile en tant que système de déplacement individuel par excellence fait partie de l'éthique à proscrire, puisqu'elle nous garde sur la trajectoire d'une accélération de l'urgence climatique et d'une désensibilisation par rapport à ses impacts sur la collectivité.

Nous devons commencer dès aujourd'hui à découdre les mauvais choix qui ont mené à l'étalement urbain en réduisant, limitant et enfin en éliminant tout ce qui favorise la pérennité du modèle pour faire place à de nouveaux paradigmes. Or, le moment le plus propice à adopter un nouveau comportement est quand on vit déjà une rupture du quotidien. L'arrivée d'un nouveau système de train léger électrique et autonome (le REM, ou réseau express métropolitain) dans les banlieues de la ville représente une telle occasion de rupture. Nous avons la possibilité de faire du REM l'occasion d'introduire une transformation totale des transports dans les banlieues de la ville de Montréal.

Un cocktail des trois leviers proposés: investissements en infrastructure, adoption d'une politique d'outils réglementaires adaptés[25], et campagne de communication pourrait être mis en œuvre pour cette transition. Il y a ici une occasion de rallier la communauté en invitant le public à participer au grand projet de transformation, un projet porteur et rassembleur.

---

[23] Meta (2021), "The metaverse and how we'll build it together" : https://youtu.be/Uvufun6xer8

[24] Il y a matière à explorer dans des stratégies comme l'équilibre de Nash et la stratégie évolutivement stable, qui sont des approches sociales à la théorie des jeux qui visent à maximiser le résultat du groupe plutôt que le résultat de l'individu.

[25] Par exemple, règlements d'urbanisme visant à créer des rues commerciales à l'échelle du piéton et du vélo avec entrée sur le trottoir; interdiction de créer des parcs de stationnement à l'entrée des immeubles; ajout de pistes cyclables et voies réservées pour autobus; limitation des permis pour concessionnaires automobile / drive-thru, etc.

Bibliographie

Autorité régionale de transport métropolitaine (2018). Enquête origine-destination. Téléchargée à partir du site Web: https://www.artm.quebec/a-propos-de-l-artm/enquetes-et-panel/

Béland, G. (2021). « *Combien vaut une vie ?* » Rejet de la construction d'un trottoir à Saint-Flavien. La Presse, 13 septembre, 2021. https://www.lapresse.ca/actualites/2021-09-13/rejet-de-la-construction-d-un-trottoir-a-saint-flavien/combien-vaut-une-vie.php

Bussière, Y. (1989). L'automobile et l'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001. Urban History Review / Revue d'histoire urbaine, 18(2), 159–165. https://doi.org/10.7202/1017753ar

Cadet, B., Chossière Jacqueline, Berthelier, I., & Écolasse Martine. (1995). Heuristiques et effets cognitifs dans l'évaluation du risque. Canadian Journal of Experimental Psychology/Revue Canadienne de Psychologie Expérimentale, 49(1), 61–79. https://doi.org/10.1037/1196-1961.49.1.61

Ceballos, G., Ehrlich, P.R., Raven, P. H. (2020). Vertebrates on the brink as indicators of biological annihilation and the sixth mass extinction. Proceedings of the National Academy of Sciences Jun 2020, 117 (24) 13596-13602; DOI: 10.1073/pnas.1922686117 Consulté sur: https://www.pnas.org/content/117/24/13596

Communauté métropolitaine de Montréal (2021). Grand Montréal en statistiques. Consulté le 3 décembre 2021 sur: http://observatoire.cmm.qc.ca/observatoire-grand-montreal/outils-statistiques-interactifs/grand-montreal-en-statistiques/

Curtis, Adam (réalisateur). (2002). *The Century of the Self – Part 1 Happiness Machines* (documentaire). BBC.

Chemins de transition. (2021). Ensemble pour un futur souhaitable. Défi territoire, étape 1: Diagnostic prospectif. *Comment habiter le territoire québécois de façon sobre et résiliente dans un contexte de transition écologique ?* Espace pour la vie & l'Université de Montréal.

Gardner, B. & Abraham, C. (2007). What drives car use? A grounded theory analysis of commuters' reasons for driving. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 10. 187-200. 10.1016/j.trf.2006.09.004.

Gouvernement du Québec, Plan québécois des infrastructures 2019-2029 / Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2019-2020 Dépôt légal − Mars 2019 Bibliothèque et Archives nationales du Québec ISBN : 978-2-550-83599-8 (imprimé) ISBN : 978-2-550-83600-1 (en ligne). Consulté sur: https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/19-20/fr/8-Infrastructures_publiques_Quebec.pdf

Lamoureux, J. (2020). *Réseau express vélo : Une piste cyclable qui soulève les passions.* Radio-Canada, 13 novembre, 2020. https://www.rad.ca/dossier/actualite/393/reseau-express-velo-une-piste-cyclable-qui-soulleve-les-passions

Laviolette, J. (2020). Rapport final de Recherche, partie I. L'État de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences. Jalon Montréal. Consulté sur: https://jalonmtl.org/wp-content/uploads/2020/04/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf

Laviolette, J. (2020). Rapport final de recherche, partie II. Mobilité et psychologie : Comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement. Jalon Montréal. Consulté sur: https://jalonmtl.org/wp-content/uploads/2020/04/RAPPORT-Mobilite%CC%81-et-psychologie-comprendre-et-agir-pour-soutenir-les-changements-de-comportement.pdf

Lee, Edmund. (2020). *Everyone You Know Just Signed Up for Netflix.* New York Times, April 21, 2020. https://www.nytimes.com/2020/04/21/business/media/netflix-q1-2020-earnings-nflx.html

Naggs, F. (2017). Saving living diversity in the face of the unstoppable 6th mass extinction: a call for urgent international action. The Journal of Population and Sustainability. ISSN 2398-5496 Vol. 1, No. 2. (Spring 2017) pp.67-81

Papineau, P. (2017). *140 Millions d'heures d'écoute chaque jour sur Netflix en 2017*. Le Devoir, 12 décembre, 2017. Consulté sur: https://www.ledevoir.com/culture/ecrans/515210/140-millions-d-heures-ecoutees-sur-netflix-chaque-jour-en-2017

Parenteau, R. (1980). Le milieu péri-urbain : l'exemple montréalais. Cahiers de géographie du Québec, 24(62), 249–276. https://doi.org/10.7202/021472ar

Peterson, J. (2018) 12 Rules for Life : An antidote to Chaos. *Rule 10, Be precise in your speech.* p. 263–266

Radio-Canada, 11 mars, 2019. *Les abonnés de Netflix regardent ses contenus en moyenne 2 h par jour.* Consulté sur: https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1157778/abonnes-moyenne-2-heures-jour-netflix

Raso, A. (2021). VIDÉO : *Comment en 50 ans Strasbourg a chassé la voiture de son centre-ville*. France Bleu, 30 août, 2021. https://www.francebleu.fr/infos/transports/video-comment-en-50-ans-strasbourg-a-chasse-la-voiture-de-son-centre-ville-1629986572

Rogge, K., Reichardt, K. (2016). Policy mixes for sustainability transitions: An extended concept and framework for analysis. Research Policy, Volume 45, Issue 8, 2016. Pages 1620-1635. ISSN 0048-7333. https://doi.org/10.1016/j.respol.2016.04.004.

Société de transport de Montréal (2019). Rapport d'activité 2018. Dépôt légal, Bibliothèque et archives nationales du Québec. Consultué sur: https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/ra2018.pdf

Sovacool BK, Lovell K, Ting MB. (2018). Reconfiguration, Contestation, and Decline: Conceptualizing Mature Large Technical Systems. *Science, Technology, & Human Values*. (p.1066-1097).

Statistique Canada (2017). Recensement en bref: Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement. Recensement de la population, 2016. No 98-200-X2016029 au catalogue ISBN 978-0-660-23764-0 Consulté sur: https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016029/98-200-x2016029-fra.cfm

Steffen et al. (2015). Planetary Boundaries: Guiding human development on a changing planet. Science, 16 January, 2015. https://www.science.org/doi/10.1126/science.1259855