

Fragilité de l'hypothèse Fitzgibbon

Chronique du 2 octobre 2024

Commençons par rappeler la déclaration choc de l'ancien ministre Pierre Fitzgibbon :

« Ce qu'il faut faire au Québec, c'est couper les voitures en deux. Deux fois moins de voitures et des voitures électriques » (14 août 2023).

C'est à cette idée que le parc automobile pourrait dans un futur indéterminé être réduit de moitié que je donne ici le nom d'**hypothèse Fitzgibbon**.

Comme je le disais dans ma chronique du 10 janvier dernier – **Auto autonome, un nouveau seuil franchi** – j'estime cette hypothèse fondée, c'est-à-dire que j'ai la conviction que Pierre Fitzgibbon n'a pas parlé à travers son chapeau. Je fonde cette conviction sur le fait que l'auto autonome correspond à l'évolution technologique en cours, mais encore et surtout aux intérêts bien compris des Grands de l'industrie automobile¹;

- Ma propre hypothèse, concernant la déclaration de Pierre Fitzgibbon, est qu'au terme de deux années passées à côtoyer les hautes directions des Grands de l'automobile, il a été informé de leurs orientations stratégiques à moyen et long terme, orientations qu'il a estimées crédibles. Bref, ce ne serait pas à la légère qu'il aurait engagé 3 G\$ d'argent public dans la filière batteries du Québec.

Les auditeurs pourront se demander pourquoi l'urbaniste que je suis accorde tant d'importance à cette révolution possible du monde de l'automobile, pourquoi même je parais tant la souhaiter. J'y répondrai en première partie de cette chronique.

Je souhaite cette révolution, tout en craignant qu'elle nous échappe ou soit reportée aux calendes grecques. Ce sont ces inquiétudes que j'aborderai en seconde partie.

Auto autonome et urbanisme

C'est en tant qu'urbaniste que je me suis intéressé à l'automobile, allant jusqu'à publier mon **Livre Noir de l'automobile** (1999).

L'automobile de masse a été l'arme de destruction massive de la ville :

- Elle en a **détruit le principe**, lequel est la primauté du collectif sur l'individuel. Elle a remplacé le NOUS par une juxtaposition infinie de JE;
- L'automobile a également **détruit physiquement** la ville. Qu'il suffise de rappeler l'état lamentable dans lequel s'est retrouvé le cœur de Montréal au tournant 1975.

¹ Je vous renvoie à cet égard à ma chronique du 25 février 2020, portant sur l'article **Reinventing wheel – Autonomous vehicles** du magazine The Economist, édition du 3 mars 2018.

Les deux photos qui suivent, présentant l'**Avenue de l'Opéra** à Paris en 1898 puis 2020, illustrent mon propos;



Nous faisons depuis une quinzaine d'années de louables efforts pour amoindrir les effets négatifs qu'a eu l'automobile de masse sur Montréal. Les résultats obtenus à ce jour sont déjà remarquables. Que l'on pense à :

- La démolition de l'autoroute Bonaventure dans le Faubourg aux Récollections, remplacée par le magnifique boulevard-parc Robert Bourassa;
- La démolition des échangeurs Parc – Des Pins et Côte-des-Neiges – Remembrance, qui nous ont permis de redécouvrir de magnifiques perspectives sur notre ville;
- Le réaménagement convivial de quantité de nos rues, devenues toutes plus belles l'une que l'autre, Sainte-Catherine, Saint-Paul, Saint-Hubert, Ontario, Peel et Des Pins, pour se limiter à quelques exemples;
- La quasi-généralisation des rues piétonnes durant toute la durée de la saison estivale;
- La création du plus vaste réseau cyclable d'Amérique du Nord.

Ce que nous pouvons faire pour nous réapproprier notre ville, nous le faisons et le faisons bien. Il y a toutefois des limites à ce que l'état actuel de la technologie automobile permet d'envisager. Prenons un exemple :

- Nous sommes nombreux à souhaiter que l'horrible **autoroute Métropolitaine** soit purement et simplement démolie, plutôt que rénovée à coût de dizaines de millions de dollars, comme le MTQ s'apprête à en lancer le chantier. Dans ce cas, la densité inouïe de circulation sur cette artère vitale non seulement pour notre ville mais pour le Québec entier ne nous laisse pas d'autre choix.



- Ce qui n'est toutefois pas envisageable aujourd'hui le sera peut-être dans une trentaine d'années. En 2050 ou 2060, on démolira la Métropolitaine et, si cela nous chante, on creusera en lieu et place une rivière, comme cela fut fait à Séoul avec l'autoroute devenue rivière Cheonggyecheon.

En cette nouvelle ère de l'auto autonome, la très grande majorité de la population ne sera plus propriétaire de son véhicule mais abonnée au service de mobilité offert par l'un ou l'autre des actuels Grands de l'automobile. Plutôt que d'être stationné 95 % du temps, les véhicules autonomes passeront continuellement d'un abonné à l'autre, comme le font aujourd'hui les taxis. C'est ce qui permettra de réduire de moitié, au minimum, le nombre de véhicules en circulation. Pour peu qu'en parallèle des transports collectifs attractifs et performants aient été massivement développés, afin d'absorber la demande de mobilité en périodes de pointe, quantité d'infrastructures routières actuelles – à commencer par les surlargeurs de rues affectées au stationnement – pourront accueillir d'autres usages allant dans le sens du développement urbain durable.

On comprendra à l'exposé qui précède que l'auto autonome en elle-même n'est pas un sujet qui m'intéresse tant que cela. C'est la possibilité pour les populations de se réapproprier de pans entiers de leurs villes qui fait saliver l'urbaniste en moi.

Fragilité de ce scénario

Pierre Fitzgibbon n'a évoqué aucun horizon temporel pour la réduction du parc automobile de moitié. Pour ma part, je m'y suis déjà risqué; rappelez-vous :

- **2035** pour l'arrivée à pleine maturité de la technologie, permettant à des centaines de milliers de véhicules autonomes de circuler simultanément et en toute sécurité sur nos routes et dans nos villes;
- **2050** pour que l'auto autonome soit devenue nettement majoritaire sur nos routes et dans nos villes;
- **2060** pour que la conduite automobile soit interdite sur voies publiques², les amateurs ne pouvant plus exercer leur talent que sur pistes privées.

Il faut avoir mon âge pour savoir que 2035, 2050 ou 2060, cela va venir beaucoup plus vite que l'on pourrait spontanément le penser. Or, c'est à la lumière de cet « échancier serré » que des doutes me sont venus, sous deux angles.

² La sécurité quasi absolue de l'auto autonome fera que tôt ou tard, sur 100 décès occasionnés par l'automobile, 99 seront imputables à des véhicules avec conducteurs. De ces 99 décès, 50 et plus seront des occupants d'autos autonomes, plus les 20 % actuels de piétons et cyclistes. C'est le poids politique de ces deux groupes – les abonnés aux services d'auto autonome et les piétons et cyclistes – qui forcera l'abolition de la conduite sur voies publiques.

Les difficultés et l'attitude de l'industrie

Par les temps qui courent, l'on ne capte plus que des signaux négatifs en provenance de l'industrie automobile. Le passage à l'électrique se fait difficilement, les étoiles de cette industrie que sont Mercedes et BMW voient leurs ventes diminuer, Volkswagen serait plus que tout autre en mauvaise posture, tous ceux que j'appelle les Grands de l'automobile ont en un rien de temps vu leur valeur en bourse réduite de moitié.

- Ceci sans parler des incertitudes entourant la filière batteries, notamment la nôtre, la québécoise, à laquelle je consacrerai prochainement une chronique.

Outre ces difficultés, il y a l'attitude de l'industrie, à tout le moins de sa composante nord-américaine aujourd'hui réduite à GM et Ford. Les deux semblent déterminés à poursuivre indéfiniment une course à la taille, au poids, à la puissance et au potentiel de performance des véhicules qu'ils commercialisent :

- Comment concilier ces excès avec l'ultra-rationalité que suppose une démarche résolue vers aujourd'hui les véhicules électriques, bientôt les véhicules autonomes.

L'attitude des consommateurs

Même ici, au Québec, ultime foyer nord-américain de résistance, les consommateurs ont tourné le dos aux véhicules « raisonnables » pour passer massivement aux VUS, chaque fois au VUS le plus massif, lourd et puissant que l'on puisse financièrement se permettre.

Par ailleurs, le tableau qui suit montre que les Québécois se motorisent présentement au rythme effarant de 705 nouveaux véhicules par tranche de 1 000 nouveaux habitants.

Croissance annuelle moyenne des 5 dernières années
(2018-2022)

Population		Motorisation	
Montréal	10 000	Montréal	6 000
Couronnes	39 000	Couronnes	27 000
Le Québec	78 000	Le Québec	55 000

Source : SAAQ

Toujours plus de véhicules automobiles, des véhicules toujours plus massifs, lourds et puissants, voilà donc ce qu'est le choix des Québécois et Québécoises.

Conclusion

En tant qu'urbaniste, mais aussi en tant qu'être humain soucieux de faire des choix raisonnables, tout en espérant que mes concitoyens fassent de même, je souhaite l'avènement et la généralisation de l'auto autonome. Je commence toutefois à craindre de partir avant qu'elle n'ait ne serait-ce que commencé à montrer le bout de son nez.