

Mobilité urbaine et justice : évaluation éthique du projet de l'échangeur Turcot
9 Colloque de la Relève VRM
INRS-UCS, Montréal
17-18 mai 2011
Bélanger-Lemay, Fannie
étudiante à la maîtrise
Faculté de philosophie
Université Laval
sous la direction de Patrick Turmel
fannie.belanger-lemay.1@ulaval.ca

Les interfaces de la ville, si on prend le terme dans son sens le plus plat, sont des lieux de rencontre. Qui dit rencontre, dit bien sûr : sortie, déplacement. On ne « rencontre » pas ceux avec qui on réside. L'interface urbaine se module selon les modes de transport, les possibilités de mobilité. Mon travail porte sur les principes de justice s'appliquant aux modes de transport urbains, avec l'objectif de pouvoir évaluer différents systèmes de transport. Il s'agit d'un travail de philosophie politique où l'éthique est centrale. Pour ces rencontres, j'ai choisi de me pencher sur l'immense projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, qui offre une documentation riche de justifications permettant d'en faire une évaluation éthique. C'est en cours de route que j'ai constaté à quel point tenter d'aborder la question de l'éthique en parlant du projet de réfection de l'échangeur Turcot risque la tempête.

Je ne vous révélerai rien en affirmant aujourd'hui que le projet suscite de nombreuses inquiétudes, légitimes, quant au mode de gestion et à la façon dont les contrats seront attribués. La gestion en PPP ou les contrats en conception-construction modifient entièrement le rôle du ministère dans ces grands projets : en outre, l'expertise risque de ne profiter qu'au privé, plutôt qu'au public; nous sommes aussi en droit de craindre que les travaux d'entretien et de réfection ultérieurs se révèlent plus coûteux, etc. Ce sont des questions de politique et d'éthique publique.

De même, la façon dont sont conduites les consultations avec la population et les objectifs de ces consultations, soit de présentation de résultat, soit d'élaboration de solution, invitent à une réflexion sur l'éthique publique et l'éthique de la discussion dans un cadre démocratique. Comment apprécier un projet lorsque les images présentées au public représentent des aménagements qui ne sont pas dans les budgets prévus?

À cela, je pourrais ajouter que le choix même du type d'infrastructure et de son impact sur les résidents périphériques est un enjeu éthique en ce qu'il relève de l'équité sociale. Que penser sérieusement de l'idée d'implanter des jardins communautaires et des parcs pour

enfants sur le talus d'une autoroute? Ce sont encore indéniablement des questions éthiques. Ces quelques premières réflexions ont simplement pour objectif de souligner que là où il y a une décision publique, il y a une question éthique.

Sans mettre en doute aucunement la pertinence de ces questionnements éthiques, je souhaite aujourd'hui traiter d'un sujet plus théorique et peut-être moins explosif : il sera question, dans ma présentation, de la différence entre les valeurs et les principes moraux qui peuvent et doivent guider le processus de décision dans une société libérale et démocratique. Le discours officiel – et par cela, j'entends le discours des décideurs : ministères, gouvernements nationaux et municipaux - accompagnant le projet Turcot s'appuie sur des valeurs qu'il s'agit de promouvoir. Or, j'argumenterai que de telles valeurs communes n'existent pas dans notre société et que leur existence n'est pas souhaitable. Par contre, je proposerai que nous partageons des *principes éthiques* et que nos décideurs doivent s'appuyer sur ceux-ci. En particulier, dans le cadre des transports, quatre principes fondamentaux de justice, fondés dans celui d'égalité, doivent guider nos choix communs. La conjugaison de ces quatre principes (l'accessibilité, la flexibilité, la sécurité et le respect de l'environnement) ne permet pas en ce moment de privilégier l'automobile comme mode de transport dominant. C'est sur cette base principielle, et non pour des questions de valeurs, que le projet Turcot tel qu'élaboré par le MTQ ne répond pas à des normes éthiques justifiables dans une démocratie libérale.

Les valeurs du projet Turcot

Il n'y a pas si longtemps, par exemple lorsque le premier échangeur Turcot fut construit, l'automobile comme moyen de transport faisait à peu près l'unanimité : l'automobile présentait la voie du futur, aménager le présent pour qu'elle soit mieux accommodée allait de soi. Or, à mesure que l'unanimité à propos de l'automobile s'effrite, les décideurs publics s'efforcent de justifier leurs choix d'investissement dans ce type de transport. Effort d'autant plus louable que le coût direct des infrastructures automobile est sidérant. Le premier Turcot n'aura pas duré beaucoup plus de 40 ans, une somme de 3G\$ est déjà annoncée pour sa réfection, coûts auxquels il faudrait ajouter les frais d'entretien, les coûts directs du transport automobile pour les propriétaires de celles-ci ainsi que tous les coûts indirects de l'usage de l'automobile sur les populations. Exercice comptable que je vous épargne, l'idée étant ainsi simplement de souligner que les décideurs publics ont de bonnes raisons de justifier des investissements massifs avec notre propre argent.

Pour justifier le choix de reconstruire l'échangeur Turcot, alors que de multiples possibilités s'offraient, le MTQ publie une liste « d'avantages » associés à son projet, sur un site Web qui lui est dédié (www.turcot.gouv.qc.ca). Les sept avantages du projet Turcot nommés sur ce site sont les suivants : transport actif; transport collectif; intégration urbaine; efficacité et sécurité des déplacements; environnement; développement durable; et, finalement, économie.

Si ces avantages semblent de prime abord de bonnes choses à encourager, qu'ils soient ainsi énoncés par un décideur public pose un problème éthique particulier dans une démocratie libérale : ces avantages reposent sur des valeurs dont on ne peut supposer qu'elles sont partagées dans une société pluraliste. Bien au contraire, et c'est d'ailleurs pourquoi nous parlons de « société pluraliste » : nos institutions sociales et politiques sont fondées pour fonctionner malgré la diversité des valeurs en se fondant plutôt sur des principes de justice. L'exemple classique et historique de cet arrangement est la liberté de religion : certains d'entre nous ont peut-être la piété comme valeur fondamentale, d'autres non, mais nous nous entendons sur le principe qu'il s'agit d'un aspect de la vie privé sur laquelle l'État n'a pas à intervenir pour interdire ou imposer un choix de pratique. Le principe de la liberté de conscience prime ici clairement sur la valeur de la piété et ce pour le bien tant de la personne pour qui cette valeur est importante que pour les autres. La neutralité de l'État par rapport aux valeurs des citoyens est un des fondements des démocraties libérales pluralistes. Ce qui ne revient pas exactement à dire que l'État est neutre : il doit être neutre par rapport aux valeurs multiples de citoyens, mais en tant qu'État *démocratique* il est de son devoir d'influencer autant que possible les citoyens pour favoriser la démocratie elle-même (par exemple grâce à l'éducation) et ses objectifs de justice et d'égalité (Sunstein et Thaler, 2003).

Il y a plusieurs problèmes associés à l'usage des valeurs comme justification dans une société pluraliste (Heath, 2003). Deux de ces risques sont particulièrement flagrants dans le projet Turcot : les valeurs sont abstraites au point de ne plus rien signifier et, le second découlant du premier, le discours ainsi réduit à un exercice rhétorique nuit à l'apparence de démocratie.

Un fondement justifié : les principes de justice

Si des valeurs communes ne peuvent servir de fondement aux décisions publiques dans une société pluraliste, comment en arrive-t-on à une entente? Comme je l'ai indiqué

précédemment, la société pluraliste fonctionne car nous pouvons nous accorder sur des principes de justice sur lesquels les décisions publiques peuvent s'appuyer.

Or, il semble que l'une des conséquences du développement exceptionnellement rapide de la mobilité – tant dans la multiplication des possibilités de déplacements que par leur fréquence – est que nous n'avons pas eu la possibilité, comme société, de formuler explicitement ces principes de justice pour les transports. Mon travail actuel dans le cadre de la maîtrise en philosophie consiste en l'élucidation de ces principes, en espérant qu'un jour une discussion publique aura lieu à leur sujet. Les quatre principes identifiés jusqu'à maintenant sont : la sécurité, l'accessibilité, la flexibilité et le respect de l'environnement. Chacun de ces critères est fondé dans l'idée d'équité : le respect de chacun des critères signifie donc que chacun des citoyens pourra s'attendre à bénéficier également de chacun des critères.

1 – La sécurité : Un système de transport qui serait relativement sécuritaire pour les passagers mais qui poserait un risque important pour les non-usagers est inacceptable par ce principe : les non-usagers se feraient imposer un risque non-équitable. Puisque le risque zéro ne peut exister, le critère de sécurité physique doit surtout servir à rejeter les moyens de transports comportant un risque disproportionné par rapport aux autres moyens technologiquement disponibles.

2 - Le critère d'accessibilité exige simplement que le transport urbain soit également accessible à tous les citoyens autonomes, peu importe leur âge, condition familiale, sociale et physique ou leur lieu de résidence. Le respect de ce critère devrait amener à rejeter un système de mobilité urbaine qui limiterait les déplacements des personnes selon ces caractéristiques.

3 - Une flexibilité plus égalitaire signifierait que le choix du moment du déplacement et le choix de destinations ne seraient pas conditionnels au lieu de résidence et à la richesse. L'autonomie des citoyens ne devrait pas être contingente à la classe sociale. Il se distingue de l'accessibilité en intégrant la notion de destination mais aussi par son rapport temporel à l'accès au mode de mobilité.

4 – Le respect de l'environnement

Ce dernier principe, encore à préciser dans mon travail, se veut comme garant des milieux de vie, idée essentielle à la continuité de nos sociétés mais idée mise en danger par nos pratiques actuelles, surtout en transport. Ce principe ne peut se résumer au verdissement des parcelles urbaines, le respect de l'environnement humain signifie à la fois la préservation des conditions vitales (pollution atmosphérique, niveau sonore) et de lieux urbains propices

au développement humain. La difficulté sera de définir un principe environnemental sans directement faire appel aux valeurs.

En appliquant ces quatre principes au projet Turcot, l'évidence apparaît d'elle-même : le projet Turcot est d'abord un projet d'infrastructure autoroutière favorisant le transport individuel en automobile et le transport de marchandises par camion. Or un système de transport urbain et trans-urbain fondé sur l'usage de l'automobile ne respecte pas la combinaison des quatre principes : l'automobile est un des modes de transport les moins sécuritaires, en particulier pour les non-automobilistes; l'accessibilité à l'automobile est limitée par l'âge et le statut socio-économique; le bilan environnemental de l'automobile n'est plus à faire, il est négatif; quant à la flexibilité de l'automobile, elle est excellente pour ceux qui y ont accès, mais l'automobile n'offre aucune flexibilité à ceux qui n'y ont pas accès et le caractère hégémonique du transport automobile (Nadeau et Blanchard, 2007) nuit à la flexibilité des modes de transports alternatifs. Ainsi, il ne serait pas possible de justifier la décision d'investir massivement dans une nouvelle infrastructure visant à augmenter le flux automobile à Montréal si l'on se basait sur des principes de justice tels que ceux que j'ai énoncés.

BIBLIOGRAPHIE sommaire

Blanchard, M. et C. NADEAU, *Cul-de-sac, l'impasse de la voiture en milieu urbain*, Montréal, HélioTropé, 2007.

Heath, J., « The Myth of Shared Values in Canada », Canadian Centre for Management Development, 2003.

Sunstein, C.R. et R. H. Thaler, « Libertarian Paternalism is Not an Oxymoron », *The University of Chicago Law Review*, vol. 70, n.4 (automne 2003), pp. 1159-1202.

Site Web officiel du projet de réfection de l'échangeur Turcot : www.turcot.gouv.qc.ca

BAPE, Rapport 262, 9 novembre 2009, Publications du Québec.