

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Réduire le parc automobile de moitié

Chronique du 11 septembre 2023

Le ministre Pierre Fitzgibbon n'a pas manqué de surprendre à la mi-août. Reçu au micro de Paul Arcand pour une discussion sur les gargantuesques besoins électriques futurs du Québec, il a tenu ces propos :

*« On regarde comment on peut réduire la demande (d'électricité...). L'enjeu est de consommer mieux et moins (...) **Ce qu'il faut faire au Québec, c'est couper les voitures en deux. Deux fois moins de voitures et des voitures électriques** ».*

Émission Puisqu'il faut se lever, 14 août 2023

Un tel propos ne surprendrait pas dans la bouche d'un environnementaliste... ou dans celle de cet urbaniste connu pour avoir écrit ***Le livre noir de l'automobile***. Mais sortant de celle du ministre de l'Économie du Québec, homme fort s'il en est un du gouvernement de François Legault, on se demande quelle mouche a bien pu le piquer. D'autant que le surlendemain, il en rajoutait :

*« Ce n'est pas de la provocation, c'est la réalité (...) Il faut que les gens prennent conscience qu'il faut changer nos habitudes ».*

Journal de Montréal, 17 août 2023

Je crois qu'effectivement, Pierre Fitzgibbon est sérieux, qu'il a parfaitement conscience de ce qu'il avance. Mais pas pour les raisons qu'il donne.

### Raisons données par le ministre

Pierre Fitzgibbon a essentiellement invoqué deux raisons pour expliquer son propos.

Il aurait d'abord fait allusion au **rapport du professeur Pierre-Olivier Pineau**, de HEC Montréal, qui concluait que le Québec est « en état d'ébriété énergétique ». Ce qui a fait dire au premier ministre Legault, quelque peu sarcastique : « *Pierre, il a lu beaucoup de rapports sur les environnementalistes cet été* ».

Dans la foulée, il a évoqué l'objectif de la **neutralité carbone du Québec d'ici 2050**, ce qui, selon lui, exclurait qu'il y ait à ce moment 5 millions de véhicules en circulation (il y en a 5,4 présentement), même s'ils devaient tous être à motorisation électrique.

Plus récemment, M. Fitzgibbon a avancé que même sans mesures coercitives du gouvernement, le parc automobile du Québec va diminuer, au motif que les nouvelles générations sont beaucoup moins intéressées à l'auto que ne le furent les précédentes :

*« Ça va arriver. Vos enfants, ils n'auront pas deux voitures par famille. Alors, on peut dire ce qu'on veut, mais la réduction du parc, elle est inévitable ».*

Journal de Montréal, 4 septembre 2023

J'sais pas pour vous, mais j'imagine mal Pierre Fitzgibbon se passionner pour les ouvrages vulgaires ou même savants des écologistes. Quant au supposé désintérêt des nouvelles générations pour l'automobile, j'ai procédé à une vérification de tendance, par le biais de deux indicateurs du rapport des « jeunes » à l'automobile.

### Évolution sur deux cycles de 15 années chacun de deux indicateurs du rapport à l'automobile des « jeunes » du Québec

	Taux de possession d'un permis de conduire			Taux de possession d'un véhicule léger (auto ou VUS)			
	1991	2006	2021	1991	2006	2021	
16 à 24 ans	65%	55%	54%	16 à 24 ans	30%	35%	38%
25 à 34 ans	83%	78%	79%	25 à 34 ans	59%	60%	67%

Source : SAAQ, Dossiers statistiques annuels

Deux constats s'imposent :

- Les plus jeunes sont certes moins pressés de se procurer un **permis de conduire** (écart de 11 % de 1991 à 2021), mais deux sur trois de ceux qui n'en avaient pas s'empressent d'en obtenir un la décennie suivante (écart réduit à 4 %);
- Pour ce qui est du taux de propriété d'un véhicule chez les jeunes, il poursuit plus que jamais sa progression, et ce, dans les deux classes d'âge.

Ainsi, pour l'heure, rien ne soutient l'hypothèse que l'on pourrait assister dans les prochaines décennies à un **renoncement volontaire à l'automobile**, que ce soit au sein de la population en général ou chez les familles. Comme de surcroît la population du Québec augmentera, le parc de voitures est appelé à augmenter lui aussi.

**Seul l'usage de la contrainte** permettrait de faire diminuer le parc automobile. François Legault et Pierre Fitzgibbon nous assurent qu'ils n'y recourront pas. En fait, ils n'auront pas à le faire : l'industrie automobile a déjà commencé à s'en charger.

### La stratégie de l'industrie automobile

Ces dernières années, à la faveur de ses efforts pour créer à Bécancour une filière batteries au Québec, Pierre Fitzgibbon a beaucoup côtoyé les hautes sphères du gotha de l'industrie automobile, Ford, GM, Tesla, Volkswagen et autres. S'agissant d'investissements industriels pouvant pour chaque projet dépasser le milliard de dollars, dont plusieurs centaines de millions en subventions de Québec, l'industrie et le gouvernement déploient forcément une stratégie à long terme.

Quelle est donc cette stratégie ? Il y a ce que l'on en connaît déjà et ce que l'on peut raisonnablement supposer sur l'horizon évoqué par Pierre Fitzgibbon, 2050.

## 1) Stratégie de l'industrie, ce que l'on connaît déjà

Dans ma chronique du 23 février dernier, j'ai démontré que presque tous les véhicules d'entrée de gamme des constructeurs automobiles avaient été retirés du marché : exit les Kia Rio, Honda Fit, Ford Fiesta, Chevrolet Spark, Hyundai Accent, et autres.

Je démontrerais également que les prix des véhicules neufs connaissent depuis quelques années une véritable explosion. Laquelle se poursuit de plus belle :

- Le prix de vente moyen de l'année 2022, 48 525 \$, était déjà passé à 52 643 \$ en juin de cette année, une hausse de 8,5 %... en à peine six mois;
- En ajoutant les taxes, le prix moyen se situe présentement à **60 540 \$**.

### Prix moyen des véhicules automobiles vendus au pays en juin 2023

	Sans taxes		TPS et TVQ incluses	
	Canada	Québec	Canada	Québec
Voitures	42 965 \$	42 370 \$	49 410 \$	48 726 \$
SUV	55 705 \$	55 044 \$	64 061 \$	63 301 \$
Total	53 533 \$	52 643 \$	61 563 \$	60 540 \$

Source : Statistique Canada, Tableau 20-10-0001-01.

Je concluais en février que l'industrie automobile avait à l'évidence décidé que le Québec ne serait plus un marché « **premium** », où tout le monde roule en auto neuve, remplacée aux trois ans :

- Désormais, le marché du neuf serait réservé à ceux qui ont le moyen de payer;
- Le commun des mortels devra quant à lui se satisfaire du marché de l'occasion.

Chacun sait que les prix ont également explosé dans le marché de l'occasion. Et l'on n'a encore rien vu : dans quelques années, quand les Fit, Accent et Yaris usagées vont être mises à la casse, ce sont les dispendieux VUS du marché du neuf actuel qui vont nourrir le marché de l'occasion, à des prix très élevés.

Bref, ce sont des strates entières de la population qui vont devoir renoncer à la possession d'un véhicule automobile, neuf dès aujourd'hui, d'occasion bientôt.

## 2) Stratégie de l'industrie, horizon 2050

Il y a plus de 3 ans, le 25 février 2020 pour être exact, j'ai commis la chronique intitulée **L'auto autonome - Horizon 2050**. Je m'inspirais principalement d'un dossier de la revue **The Economist** publié en 2018. Les auteurs affirmaient :

- Que l'industrie automobile pourrait multiplier par 5 son chiffre d'affaires en se transformant de simples constructeurs de véhicules en prestataires de services de mobilité à la demande;
- Il s'ensuivrait une diminution drastique de la taille du parc automobile, au minimum de 50 %, mais pouvant aller jusqu'à 75 %;

- Dès lors, seuls quelques riches originaux demeureraient propriétaires de leur véhicule, les autres s'abonnant au service de mobilité d'un constructeur.

En tant qu'urbaniste et critique de longue date de notre dépendance séculaire à l'automobile, je ne vois que des avantages à une telle évolution. Pour en connaître les raisons, téléchargez la version rédigée de cette chronique, disponible sur [URBA2050.com](http://URBA2050.com).

## **Mot de la fin**

Monsieur Fitzgibbon, qu'est-ce qui vous rend si confiant que le parc automobile puisse être réduit de moitié d'ici 2050 ? En d'autres mots, au fil de toutes ces rencontres que vous venez d'avoir avec les décideurs de l'industrie automobile, qu'avez-vous appris quant à la stratégie de croissance que déploiera cette industrie au fil des prochaines décennies ?