

Chers lecteurs, chères lectrices,

Dans ce numéro du bulletin, vous retrouverez un texte de [Corinne Gendron](#) (p.3) qui explique de manière nuancée la relation entre l'économie sociale et le développement durable.

Par la suite, [Marie-Claude Allard](#) (p.7) vous présente un imposant dossier quant aux impacts du transport sur la santé et l'environnement au Québec et particulièrement dans la métropole.

Finalement, à la page 18, [François Décaray-Gilardeau](#) rend compte de la conférence *Nourrir le monde ou les voitures* à laquelle plusieurs intervenants du Québec, de l'Amérique du sud et de l'Afrique ont participé.

Bonne lecture à tous et à toutes!

Oeconomia Humana

Mai 2008

Éditorial, François Décaray-Gilardeau, rédacteur en chef
Decary-Gilardeau.Francois@uqam.ca

À l'heure des grands enjeux environnementaux et sociaux : Qu'est-ce qu'un problème social?

La politique est une science, d'autres diront un art, l'art de régler des conflits. Des conflits pécuniaires sur la façon de collecter les revenus financiers de l'État (voir le rapport Montmarquette) et de les redistribuer, mais aussi des conflits d'usage, des conflits identitaires, des conflits de valeurs, des conflits de représentations, etc. Ainsi, le rôle du politique et de la politique serait de minimiser les impacts des conflits et, s'il a un peu de vision, de prévenir l'éclosion des plus dommageables. Mais qu'entend-on exactement par conflit? Mieux, qu'est-ce qu'un problème social?

Au moins deux approches sont possibles lorsque l'on veut définir ce qu'est un problème social. La première, on pourrait la qualifier d'objective, semble venir d'elle-même. Par exemple, la pauvreté, l'iniquité ou l'exclusion sont des problèmes que l'on pourrait qualifier de sociaux. On entend alors qu'un problème social est une sorte de dérèglement, de trouble à l'intérieur de nos sociétés. Dans un ouvrage de référence, les sociologues Gelles et Levine (1982) définissent les problèmes sociaux ainsi : « Un problème social est une condition sociale qui a été trouvée comme nocive pour le bien-être de l'individu et/ou de la société»¹. Ce type de définition laisse entendre qu'un problème social peut être défini de façon objective. Lorsque l'on remplit un certain nombre de critères observables, on peut alors déterminer s'il s'agit ou non d'un problème so-

cial. À l'inverse si on ne remplit pas les « conditions », si une situation n'est pas « nocive », elle ne devrait pas être considérée comme un problème social.

Cette première approche est problématique. En effet, on s'aperçoit rapidement que tout problème remplissant ces conditions ne devient pas automatiquement et même devient rarement des problèmes sociaux qui seront pris en compte par le politique. Prenons deux exemples succincts tirés de l'actualité (ou plutôt absents de l'actualité). La récente grève des étudiants qui toucha des dizaines de milliers d'étudiants universitaires. Les étudiants dans la rue avaient beau s'époumoner à réclamer un débat de société face à la marchandisation et au sous-financement des universités, le retour en classe s'est fait – force est de l'avouer – sans gains significatifs, littéralement ignoré des gouvernements. Autre exemple, à l'aube de la semaine d'action contre le racisme qui a lieu chaque année en avril, qui se souvient de la *Consultation sur le racisme et la discrimination* de 2006, véritable vide médiatique et politique (la nouvelle politique alors promise se fait toujours attendre)? Pourtant, le quart des nouveaux arrivants d'origine maghrébine qui ont entre 25 et 45 ans sont sans emploi, et cela, sans considérer une part importante sous-employée. Des chiffres similaires pour les Africains du Sub-Sahara et les Haïtiens quoique légèrement moins élevés qui sont d'ailleurs toutes des com-

munautés francophones. Est-ce qu'il y a anguille sous roche? Ces exemples remplissent bien les critères énumérés ci-haut, car la difficulté de se trouver un emploi valorisant pour ces communautés est définitivement « une condition sociale qui a été trouvée comme nocive » et elle affecte un grand nombre de personnes.

En fait, ces définitions objectives des problèmes sociaux minimisent la nature subjective de ceux-ci². Pourtant, autant les lobbys que les groupes de pression et les mouvements sociaux ont saisi l'importance de faire émerger leurs revendications auprès des médias ou des décideurs. Ils ont compris que la simple existence des problèmes en permet que rarement une véritable prise en charge par la société et ses décideurs. À cet effet, une autre approche des problèmes sociaux que l'on pourrait qualifier de plus subjective allègue qu'un problème social n'existe que parce qu'il est vu comme un problème social.

Cette réflexion sur les problèmes sociaux nous oblige à repenser la dynamique sociale entre les différents acteurs sociaux et *leader d'opinion*. Un de mes vieux professeurs de science politique ne manquait jamais une occasion de nous rappeler que le véritable pouvoir résidait dans les mains de celui (ou ceux) qui contrôle l'agenda politique, donc celui qui arrive à faire reconnaître ses demandes comme légitimes dans la sphère publique. Ce processus de construction et de légitimation peut émerger à différents rythmes. Parfois c'est le fruit d'un long processus (par exemple la lutte aux changements climatiques), alors qu'à d'autres moments, ça émerge de façon spontanée suite à un événement fort et souvent sensationnel (effondrement du viaduc de la Concorde).

Ainsi, on note que le rôle des acteurs est différent d'une approche à l'autre. Selon une perspective

objective des problèmes sociaux, l'accent est mis sur les fonctionnaires et les chercheurs qui doivent identifier les conditions nocives pour l'individu ou la société et reléguer ces informations aux différentes institutions. Quant à l'approche subjective, elle invite le citoyen à construire les enjeux qu'il priorise. Cela ne minimise pas l'importance de la recherche qui occupe alors une place différente et sert plutôt à légitimer les demandes sociales. Cette vision des problèmes sociaux recentre l'attention sur l'acteur, sur le citoyen. Non plus considérés comme une simple accumulation de critères, les problèmes sociaux se dynamisent pour devenir des réclamations : réclamations des groupes environnementaux pour préserver un certain équilibre climatique, réclamations des automobilistes pour circuler de façon sécuritaire sur les ponts et chaussées.

En recentrant l'attention sur la capacité du citoyen à construire les enjeux, on l'invite également à s'identifier et à se réapproprier sa société et non plus à se voir dépassé par un système sur lequel il n'a que peu d'emprise. En d'autres mots, on socialise et même on démocratise l'identification des enjeux de société. Cela nous amène à repenser notre démocratie, mais aussi le rôle des médias et des établissements d'enseignement. Au lieu d'être des porté-étendards d'une pensée unique, ils deviennent des facilitateurs de débats. Avec l'élosion de nouveaux médias ou portail d'information alternative, notamment en environnement (Gaiapresse, Novae, Materre, Vision durable, CMAQ), on peut penser que ces nouveaux couloirs permettront l'émergence d'opinions plus diverses et donc favoriseront d'une certaine manière une démocratie plus participative.

¹ Traduction libre. Cité dans Best, J. 1995. « Images of Issue : Typifying Contemporary Social Problems » Aldine de Gruyter : New York. 362 pages.

² *Idem*

Le site Internet du mois



La Commission de Coopération Environnementale a été créée parallèlement à l'Accord de libre-échange nord-américain dans le but d'assurer que le commerce tel que promu dans ce traité de libre-échange ne se fasse pas au détriment de l'environnement. La CCE vise à favoriser des politiques environnementales et économiques cohérentes, de promouvoir l'application efficace des lois de l'environnement et de se pencher sur les préoccupations environnementales des trois pays. Vous trouverez sur le site une quantité d'information et de publications (178) en relation avec le commerce et l'environnement. Le site contient également quelques immenses bases de données notamment à propos des différents traités internationaux signés par les parties touchant à l'environnement et l'outil « Taking stock » qui compile annuellement les émissions (eau-air-sol) de pollution *in situ* par les entreprises. [HTTP://WWW.CEC.ORG](http://WWW.CEC.ORG)

Le développement durable : entreprises traditionnelles et entreprises d'économie sociale

Par Corinne Gendron, Titulaire de la chaire de responsabilité sociale et de développement durable,
professeure au Département d'organisation et de gestion des ressources humaines,
Ecole des Sciences de la gestion, Université du Québec à Montréal (UQAM).

Au cours des dernières années, le développement durable est devenu plus qu'une tendance, il est passé au rang d'impératif. Sollicitées par les pouvoirs publics, les ONG, les consommateurs et les investisseurs responsables, les entreprises se sont lancées dans des démarches de durabilité en vertu desquelles elles révisent leurs politiques d'achat, déploient des programmes de formation, adoptent des programmes d'efficacité énergétique, etc.

Au sein de cette mouvance, les entreprises d'économie sociale s'estiment les mieux placées pour répondre aux défis que pose le développement durable, et ce pour deux raisons : d'une part, elles intègrent déjà, au cœur de leur mission, le pôle social du développement durable; d'autre part, l'économie sociale compte un secteur entier dédié aux métiers de l'environnement (réutilisation, recyclage, gestion des déchets, etc). L'équation économie sociale = développement durable n'est pourtant pas si simple. En fait, le développement durable suppose des défis organisationnels de taille qui, s'ils se déclinent différemment chez les entreprises traditionnelles et les entreprises d'économie sociale, n'en supposent pas moins des aménagements et des modernisations tout aussi importantes chez les unes que chez les autres.

Le développement durable : un nouveau modèle de développement

Le développement durable est un concept qui demeure flou et malléable, ce qui facilite son approbation par les acteurs sociaux mais conduit du même coup à des divergences d'interprétation. Si l'on doit lui donner un sens dans la foulée du rapport Brundtland qui l'a mis à l'ordre du jour, on peut néanmoins s'entendre sur le fait que le développement durable est un nouveau modèle de développement qui diffère du modèle industriel traditionnel sur plusieurs éléments clefs. D'une part, le développement doit désormais tenir compte de l'environnement en s'assurant de préserver le capital naturel et de maintenir l'impact des activités humaines en deçà de la capacité de charge des écosystèmes.

Il s'agit donc de reconnaître les équilibres écologiques comme paramètres dans les politiques et les projets de développement, que ce soit à travers la

mise en place de législations, une réforme de la fiscalité, ou encore de nouvelles stratégies d'aménagement et d'utilisation du territoire et des ressources. D'autre part, le développement ne peut plus être assimilé à la croissance économique dans la mesure où les indicateurs qui la mesurent ne rendent compte ni des externalités environnementales, ni de la distribution des richesses pourtant au cœur du concept de développement durable. Sans s'y opposer, la croissance économique doit se qualifier en regard du développement durable, c'est-à-dire démontrer sa performance environnementale de même que son efficience sociale (intégration et distribution). Il existe plusieurs stratégies pour mesurer ces caractéristiques désormais essentielles d'une croissance visant un développement durable; on peut vouloir remplacer l'équation traditionnelle du PIB par d'autres indicateurs, tels que l'IDH (Indice de développement humain) proposé par l'ONU alors que certains pays choisissent plutôt la voie des comptes satellites qui complètent l'information fournie par le PIB au chapitre des passifs environnementaux notamment.

Enfin, le développement humain et social doit reprendre son rang d'objectif ultime en regard d'une économie reléguée à un rôle de moyen, et de l'environnement qui s'avère une condition. En d'autres termes, il ne saurait y avoir de développement sans environnement sain, et l'activité économique n'a de pertinence que si elle conduit à un véritable développement des personnes et des collectivités, bref il faut qu'elle améliore leur bien-être et leur qualité de vie.

Deux autres éléments s'ajoutent à ces ruptures fondamentales : l'équité, qui devient un paramètre de décision et n'est plus envisagée dans une logique naturelle de percolation, et le rapport au temps qui suppose qu'on se préoccupe désormais des impacts à long terme plutôt que de faire aveuglément confiance à une technologie salvatrice à venir. Ainsi, on ne se réjouit plus aujourd'hui de l'enrichissement de quelques-uns en assumant que celui-ci profitera à terme au plus grand nombre. On exige de la création de valeur qu'elle ait des retombées sociales et participe à un partage de la richesse.

De plus, le progrès ne se résume pas aux avancées d'une science potentiellement porteuse de risques inédits. Enfin, comme l'illustre la problématique des changements climatiques, les décisions d'aujourd'hui sont jugées en fonction de leurs répercussions non seulement à court terme, mais à moyen et à long termes. Comme on le voit, le développement durable dépasse largement les préoccupations d'une entreprise en ce qu'il interpelle la société tout entière. Par conséquent, ce sont d'abord les pouvoirs publics qui peuvent aménager des institutions et des politiques propices à sa concrétisation, car les actions des organisations comme des individus continueront d'être modulées par les grands paramètres que sont l'aménagement du territoire, les infrastructures ou les systèmes fiscal et comptable, tous du ressort de l'Etat. Cela ne signifie pas pour autant que les organisations doivent être tenues à l'écart du processus de modernisation nécessité par le développement durable, bien au contraire. Par leurs innovations, ce sont d'ailleurs souvent elles qui esquisSENT la voie à suivre pour moderniser le cadre institutionnel. Il faut garder à l'esprit toutefois qu'elles n'ont pas le mandat explicite de réaliser le développement durable : plutôt, elles sont appelées à y contribuer, que ce soit par leur cœur de métier ou leur mode de gestion.

En matière de développement durable, toutes les entreprises ne partent pas sur un pied d'égalité. Une entreprise du secteur primaire doit relever d'importants défis environnementaux, sans compter qu'il lui faut souvent conclure un véritable pacte social avec la communauté locale qui l'accueille. L'entreprise de service, en revanche, pourra, avec des investissements proportionnellement très modestes, faire bonne figure aux niveaux tant social qu'environnemental.

D'entrée de jeu, il faut reconnaître que l'activité même de certaines entreprises consiste à exploiter les ressources, et la seule limite qu'elles sont en mesure de s'imposer demeure la demande à laquelle elles cherchent à répondre. Les autres limites doivent être imposées du dehors, par l'Etat ou les contestations citoyennes. La contribution de ces entreprises au développement durable se limitera essentiellement à l'optimisation des ressources exploitées et à la minimisation des impacts environnementaux grâce à une modernisation des processus de production, auxquelles viendra s'ajouter une feuille de route impeccable sur les variables sociales de la gestion (équité, insertion, sécurité, formation etc). Une entreprise comme Alcan-Rio Tinto par exemple, leader mondial de l'aluminium, n'a de cesse d'améliorer ses procédés pour minimiser les intrants (matière, énergie, eau) par volume de production. Elle déploie simultanément des efforts

considérables pour dynamiser un tissu social dont elle est presque la trame dans certaines régions où toute l'activité économique se déploie autour des métiers de l'aluminium.

Le cœur de métier des entreprises traditionnelles, et donc leur secteur d'activité, n'en reste pas moins le point de départ d'une véritable contribution au développement durable¹. Mais les entreprises préféreront bien souvent mettre l'accent sur la modernisation des processus de gestion sur lesquels elles ont prise, en commençant par la gestion environnementale pour s'acheminer vers un dialogue avec les acteurs sociaux et une gestion avant-gardiste des ressources humaines. Au chapitre de ces modernisations organisationnelles figure en premier lieu l'engagement formel de la haute direction vis-à-vis des nouveaux enjeux sociaux et environnementaux portés par le concept de développement durable, et la reconnaissance corollaire de nouveaux domaines de performance s'ajoutant à la rentabilité financière : l'environnement, la contribution à l'emploi, le lien avec les consommateurs et la relation avec les communautés et la société dans son ensemble. Ces éléments nécessitent des aménagements organisationnels, qu'il s'agisse de créer une fonction ou un département de développement durable dans l'entreprise, de nommer une équipe ou un responsable, ou encore de mettre sur pied un comité plus transversal permettant de décliner les questions de développement durable à travers toute l'entreprise. L'expérience montre que ces comités impulsés par la stratégie de développement durable se révèlent bien souvent de véritables lieux d'innovation en créant des dialogues inhabituels entre des fonctions cloisonnées de l'entreprise, comme par exemple le marketing et les ressources humaines. Ils permettent d'identifier des synergies insoupçonnées allant au delà des enjeux de développement durable pour toucher à d'autres éléments de la gestion de l'entreprise, et d'identifier des solutions a priori improbables.

L'adhésion aux principes du développement durable incitera également une organisation à réviser certaines de ses politiques, tout spécialement en matière d'approvisionnement de manière à ajouter des critères sociaux et environnementaux aux impératifs de prix et de qualité, mais aussi d'investissements (investissements responsables) et de communication. De par ses principes fondamentaux, le développement durable en appelle d'ailleurs à une gouvernance susceptible d'ouvrir certaines décisions de l'entreprise aux préoccupations des parties intéressées. La communication devient dès lors stratégique, non seulement pour mettre en oeuvre cette gouvernance, mais aussi pour rendre compte des nouveaux domaines de performance corollaires à un engagement vis-à-vis du développement durable. Enfin, si la motivation des

employés est généralement au rendez-vous lorsqu'il s'agit d'implanter une stratégie de développement durable en entreprise, la formation pose en revanche certains défis, ne serait-ce que pour identifier les éléments pertinents en fonction des catégories de personnel, sans compter le sujet du développement durable lui-même, qui n'est pas facile à cerner, comme nous l'évoquions au départ.

Si ces différents volets de modernisation peuvent se traduire par d'importants remaniements et une toute nouvelle culture organisationnelle, ils restent néanmoins envisagés dans une perspective utilitaire, c'est-à-dire qu'ils sont justifiés par les organisations en regard des impératifs financiers qu'imposent les actionnaires et le marché boursier. Ainsi, de bonnes relations avec le voisinage et la société en général minimisent le risque et procurent une plus grande marge de manœuvre lorsqu'il s'agit de mettre de l'avant de nouveaux projets. De la même façon, les pratiques innovantes de gestion des ressources humaines sont proposées dans un but de recrutement, de rétention et de productivité, tout spécialement dans le cadre d'une conjoncture démographique qui impose de leur accorder une attention toute stratégique.

Dans ces circonstances, une question demeure qui interpelle non plus seulement l'entreprise dans ses processus de gestion et son cœur de métier, mais bien l'entreprise comme institution capitaliste : une entreprise à but lucratif est-elle compatible avec le développement durable? Cette question interpelle principalement deux éléments, qui dépassent largement le cadre de l'organisation car ils dépendent de la configuration du système économique : les conventions à la base du calcul de la rentabilité d'une part, et celles concernant le partage des richesses entre les travailleurs et les capitalistes d'autre part. En d'autres termes, le caractère lucratif d'une entreprise pourrait entraver sa contribution au développement durable si le système économique rétribue les comportements nuisibles à l'environnement et consacre la prédominance de la rémunération du capital au détriment de celle du travail. Bref, la contribution d'une entreprise traditionnelle au développement durable ne pourra être optimale que dans un système économique dont les règles de fonctionnement traduisent les impératifs écologiques et les visées sociales du développement durable à travers l'internalisation des coûts environnementaux d'une part, et une comptabilisation de la richesse qui intègre sur un même pied profits et salaires. C'est une limite qui ne s'applique pas à l'entreprise d'économie sociale dont le propre est d'être émancipée d'une logique de profitabilité.

Les entreprises d'économie sociale et le développement durable

Au fur et à mesure que le développement durable a

gagné en notoriété et en popularité, les organisations de l'économie sociale se sont peu à peu appropriées son vocabulaire et ses principes, convaincues qu'elles étaient les mieux outillées pour relever ses défis : d'une part, elles sont entièrement dédiées à son pôle social et à l'équité; d'autre part, nombre d'entre elles oeuvrent dans le secteur de l'environnement. Si l'argument est séduisant de prime abord, il nécessite pourtant des nuances dont la conscience permettrait sans nul doute au secteur de l'économie sociale d'optimiser sa contribution à ce grand objectif de société. En premier lieu, il importe de distinguer les paramètres de rattachement à la grande famille de l'économie sociale pour juger d'une contribution intrinsèque au pôle social du développement durable. Alors que certaines entreprises d'économie sociale se qualifient en raison de leur modalités de gouvernance (coopératives, mutuelles, ...), d'autres s'y rattachent de par les objectifs poursuivis (insertion, soins aux démunis). Dans les deux cas cependant, le pôle social du développement durable n'est que partiellement couvert, et interpelle par conséquent au moins dans une de ses dimensions les entreprises d'économie sociale au même titre que les entreprises traditionnelles.

Il n'en demeure pas moins que pour l'économie sociale dans son ensemble, l'économie est un moyen à mettre au service des usagers ou des travailleurs, et qu'à cet égard, l'économie sociale est totalement en phase avec l'instrumentalisation de l'économie que suppose le développement durable.

Le rapport de l'économie sociale avec la dimension écologique du développement durable est plus problématique. Interpellé sur la question, le secteur met de l'avant les entreprises qui oeuvrent directement dans le secteur de l'environnement, le plus souvent comme recycleurs ou gestionnaires de déchets. Pourtant, avoir pour mission une activité bénéfique pour l'environnement ne garantit pas que les procédés de production et de gestion soient écologiques; on peut imaginer des bureaux et des installations inefficients sur le plan énergétique par exemple. Par ailleurs, la préoccupation de certaines entreprises du secteur de l'économie sociale ne répond pas d'une performance écologique pour l'ensemble du secteur. Or, à l'instar des PME traditionnelles, les entreprises d'économie sociale sont encore peu familières avec la gestion environnementale et n'intègrent que rarement des paramètres écologiques à leurs opérations. La modernisation plus spécifiquement écologique qu'impose une contribution accrue au développement durable reste donc à faire dans les entreprises d'économie sociale; encore faut-il qu'elles en aient conscience, et que soit nuancé le discours voulant que l'économie sociale s'inscrive d'emblée dans un modèle de développement du-

rable.

Bref, les entreprises d'économie sociale ont certes une longueur d'avance si on envisage leur contribution au développement durable sous l'angle du pôle social, mais elles ont encore du chemin à faire en regard de la dimension environnementale. On peut supposer néanmoins que, désireuses de faire leurs les principes du développement durable, elles pourront s'engager dans une démarche de modernisation sans devoir souscrire à une justification exogène. Les entreprises traditionnelles pour leur part, condamnées à inscrire leur contribution au développement durable au sein d'une logique de rentabilité demeureront infiniment tributaires, pour leur contribution au développement durable, du cadre institutionnel qui

fixe les conditions de leur rentabilité et les paramètres de distribution de la plus value qu'elles génèrent.

¹ C'est un élément que négligent bien souvent les agences de notation qui proposent des classements destinés aux investisseurs responsables, pour la bonne et simple raison qu'une réduction de l'univers d'investissement équivaut généralement à un accroissement du risque et que, par conséquent, elles répugnent à écarter des secteurs entiers de l'activité économique dans ce type d'exercice. La concordance entre la mission principale de l'entreprise et le développement durable est pourtant incontournable, comme l'illustre le tollé qu'avait suscité l'excellent classement d'un fabricant de tabac par une agence canadienne de notation il y a quelques années.



Le thème proposé pour ce 3ème Colloque International sur le Commerce Equitable est celui de l'expansion sans précédent du commerce équitable, de ses implications et des défis qu'elle pose à l'ensemble de ses acteurs.

Confiné jusqu'à la fin des années 1990 à un marché limité et un nombre restreint d'acteurs économiques, de produits et de points de vente spécialisés, le commerce équitable a depuis lors connu une croissance ininterrompue et exponentielle, tant au niveau des ventes que de sa notoriété publique dans tous les pays du Nord. Les produits et les acteurs se diversifient, les systèmes de garantie se multiplient, la définition même du commerce équitable tend à s'élargir.

Ce possible changement d'échelle constitue un défi pour les acteurs historiques du commerce équitable et suscite des débats sur le devenir de ce mouvement. Les évolutions constatées remettent-elles en cause le projet initial ou au contraire le renforcent-elles ? Quel est l'impact réel du commerce équitable par rapport aux objectifs qu'il entend atteindre ? La multiplication des systèmes de garantie menace-t-elle la crédibilité du mouvement et rend-elle nécessaire une régulation publique ? Ces questions interpellent aussi bien les opérateurs du mouvement que les chercheurs, en particulier en sciences sociales (économie, gestion, sociologie, sciences politiques, géographie, droit), dont les travaux sur ces questions se sont multipliés ces dernières années.

Le 3ème Colloque International sur le Commerce Equitable réunira pendant trois jours, sur le campus de Montpellier SupAgro, chercheurs et acteurs travaillant sur le commerce équitable ou s'y intéressent, et souhaitant échanger et partager leurs points de vue et expériences sur ces questions. Son objectif est de faire le point sur les avancées scientifiques récentes sur le sujet, d'échanger sur les pistes de recherche future et confronter les regards sur les perspectives d'évolution du commerce équitable.

Le colloque se déroulera en français, anglais et espagnol avec traduction simultanée. Il s'organisera au travers de séances plénières, ateliers thématiques parallèles, séances poster et tables rondes avec des professionnels.

La tenue du colloque aura lieu du 14 au 16 mai à Montpellier (France).
Renseignements : <http://www.ftis2008.org/accueil>

ENJEUX DES TRANSPORTS À MONTRÉAL

Par Marie-Claude Allard, étudiante chercheure à la CSRDD¹

En février dernier, la ministre des Transports, Julie Boulet, annonçait des investissements de 2,7 milliards pour l'année 2008-2009 pour améliorer le réseau routier du Québec. De cette somme, Montréal récupère 402 millions qui serviront à réparer et entretenir les infrastructures du réseau ainsi qu'à développer de nouvelles infrastructures sur l'île. Parmi les grands projets annoncés : la réfection de l'échangeur Turcot (51,4 millions), le prolongement de l'autoroute 25 (122,6 millions) et la construction d'une autoroute sur l'actuelle rue Notre-Dame (68,3 millions).

Plusieurs pensent que les projets de développement annoncés par le gouvernement augmenteront la dépendance à l'automobile dans la région de Montréal et auront des conséquences importantes à court et à long terme sur le bien-être de la population. En effet, le transport routier fait les manchettes depuis plusieurs mois. En janvier dernier, se sont les effets de la pollution atmosphérique associée au transport routier sur la santé des personnes qui ont été soulevés par la Direction de la santé publique. Au même moment, de nombreux groupes environnementaux mettaient le gouvernement en garde contre des mesures qui favoriseraient l'augmentation de l'utilisation de la voiture et, conséquemment, des gaz à effet de serre. Plus récemment, c'est la hausse du prix du pétrole – ressource encore essentielle à l'utilisation de la voiture – qui fait la manchette.

Plusieurs enjeux sont donc associés à l'utilisation de la voiture. Cet article a pour but de rassembler trois différentes perspectives sur les transports et leurs enjeux pour faire réfléchir les Québécois et les Montréalais sur leur dépendance à la voiture ainsi que sur les conditions de leur vie à venir.

1. Le transport en quelques chiffres

La région métropolitaine de Montréal est composée de l'île de Montréal, Laval, Longueuil et les couronnes nord et sud. Elle couvre un vaste territoire de 3 900 km² et est peuplée d'environ 3,4 millions de personnes, dont un peu plus de 50% habitent l'île de Montréal qui a une superficie de 500 km². La balance de la population est partagée à peu près équitablement sur les territoires avoisinants.

En 2006, le Québec cumulait une flotte de plus de 3,8 millions de véhicules (automobiles et camions légers) personnels, à laquelle, il faut ajouter 1,5 millions de véhicules commerciaux, (taxis, autobus et camions). Parmi ceux-ci, on compte 118 268 ca-

mions³. À elle seule, l'île de Montréal compte 850 000 véhicules (immatriculés) en circulation – soit un peu plus de 22% des voitures de la région métropolitaine.

Au cours des dernières années, la croissance des automobiles et de la circulation a été vertigineuse. D'abord, entre 1998 et 2003, le nombre de voitures a augmenté de 10% alors que la population n'augmentait que de 3%. Aujourd'hui, les déplacements de personnes dans la région métropolitaine se chiffrent à 8 millions, auxquels s'ajoutent 110 000 déplacements de marchandises. À noter qu'environ le tiers de ces derniers s'effectue pendant la période de pointe du matin. Les personnes se déplacent principalement pour aller au travail (32%), pour étudier (18%), pour magasiner (17%) et pour se divertir (15%), toujours selon le ministère des Transports (MTQ).

À l'heure actuelle, 5,5 millions de ces déplacements sont fait en voiture, alors que 1,2 millions sont fait en transports en commun (train, métro, autobus) sur l'île de Montréal. Plus de la moitié des déplacements vers le centre-ville se fait en transports en commun et plus on habite près du Centre, plus on utilise ces services (32% des résidents de l'île utilisent ce mode de transport)⁴. En fait, il existe une relation directe entre l'usage des transports en commun et la distance du centre-ville. Toutefois, l'achalandage actuel du métro de Laval – qui est 20% plus élevé que ce qui était attendu – démontre l'intérêt de la population des banlieues pour les transports collectifs lorsque ceux-ci sont disponibles et efficaces. Le nombre de déplacements anticipés était de 34 000 par jour, mais se situe aujourd'hui plutôt à 60 000 déplacements par jour, voir même 80 000. Selon les experts, il serait même possible d'atteindre les 100 000 déplacements par jour si l'offre de services était augmentée.

Les études prévisionnelles réalisées par le MTQ démontrent que les déplacements dans l'agglomération de Montréal augmenteront de 25% d'ici 2016. L'île de Montréal resterait le principal centre d'attraction avec plus d'un million de déplacements qui s'y dirigeront.

Le MTQ croit que la majorité de ces déplacements sera réalisée en voiture, une vision qui s'oppose à deux tendances actuelles : celle de plusieurs grandes métropoles de réduire la pro-

portion de déplacements réalisés en automobile par rapport aux autres transports, et celle de la demande des populations qui utilisent d'avantage les transports actifs et les transports en commun lorsque ceux-ci sont disponibles. Entre 1998 et 2003, l'usage des transports collectifs a augmenté dans l'ensemble de la région Métropolitaine et s'est traduit par une hausse de 6% du nombre de déplacements en transports en commun pour les résidents de l'île, de 13% pour les résidents de Laval et de 2% pour la Rive-Sud, et une hausse relative de 29% et 31% de l'usage des transports en commun pour la couronne nord et sud respectivement⁵. D'ailleurs, l'achalandage actuel du métro de Laval – qui est 20% plus élevé que ce que le MTQ avait prévu est un bon exemple de ce 'conservatisme' ressenti à l'égard de l'usage des TC.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de déplacements en voiture sur l'île de Montréal que prévoit le plan du gouvernement soulève de vives inquiétudes qui seront abordées plus bas. Quel impact ces déplacements auront-ils sur la santé des Montréalais et sur l'environnement ? L'air sera-t-il toujours respirable en 2016? À quoi ressemblera la ville? Laisserons-nous « la vie en ville » au profit des banlieues plus 'saines' ? Quels sont les coûts futurs de tels investissements dans les infrastructures routières?

1.1 Risque pour la santé

Le lien entre le transport – plus précisément, le transport motorisé – et les effets sur l'environnement n'est plus à démontrer. En effet, les émanations issues des transports sont une source incontestable de particules fines et d'autres polluants volatiles qui ont des effets nocifs sur notre santé, en plus d'être une cause importante de gaz à effet de serre.

A) Qualité de l'air à Montréal

L'an dernier, à Montréal, la qualité de l'air a été jugée mauvaise une journée sur cinq. Le transport routier est une source importante de plusieurs polluants atmosphériques dans la région de Montréal, dont les particules fines, l'ozone troposphérique et le benzène. Les particules fines, appelées ainsi parce qu'elles pénètrent dans les alvéoles de moins de 2,5 millimètres, sont issues de la combustion de combustibles fossiles et sont les principales responsables de la détérioration de la qualité de l'air à Montréal⁶. Les véhicules à moteur sont une grande source de particules fines. L'objectif provincial provisoire de la qualité de l'air est de 25 µg/m³ sur 24 heures. Or, malgré certains efforts, cet objectif a été dépassé plusieurs fois l'an dernier.

L'ozone troposphérique est le résultat d'une réaction atmosphérique entre plusieurs composés tels que les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et la lumière du soleil. La norme d'ozone

recommandée par l'organisation mondiale de la santé (OMS) est de 50 parties par milliards sur 8 heures, alors que la norme canadienne est de 65 (parties par milliards sur 8 heures)⁷. Cette norme est fréquemment dépassée à Montréal. Selon Environnement Canada « on a décelé de façon certaine l'existence de relations entre les variations journalières des concentrations ambiantes d'ozone généralement mesurées au Canada et leurs effets aigus sur la santé. Ces effets vont de faibles changements de la fonction pulmonaire jusqu'à l'accroissement du nombre d'hospitalisations en passant par l'augmentation des symptômes de malaises respiratoires, de l'usage de médicaments et du nombre de visites chez les médecins et aux services d'urgence des hôpitaux »⁸.

Les particules fines et l'ozone sont deux constituants majeurs du smog qui est un cocktail de polluants atmosphériques et que l'on distingue par son apparence d'une brume jaunâtre. Selon le réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), les résidents de la métropole ont droit en moyenne à 15 à 20 épisodes de smog par année. En 2006, le RSQA n'a enregistré qu'un seul épisode, cette diminution étant attribuable aux conditions météorologiques (été frais et pluvieux), qui ont été peu propices à la formation de smog⁹.

Le benzène (également appelé benzol) est quant à lui un liquide incolore, très volatile et très mobile qui contribue largement à la pollution de l'air à Montréal. L'utilisation de l'automobile est une source principale de benzène, car celui-ci est libéré dans l'air lors de la fabrication, de la distribution et de la consommation de l'essence. Le benzène est toxique et pose des risques graves pour la santé en cas d'exposition prolongée, tels que des problèmes sanguins, des dommages au système immunitaire ainsi qu'au système de reproduction. C'est d'ailleurs un cancérigène reconnu par le Department of Health and Human Services et le International Agency for Cancer Research. Le benzène a également des effets sur la faune et la flore, provoquant une réduction de la croissance ou la mort de la végétation et est particulièrement toxique pour les milieux aquatiques¹⁰.

Pour toutes ces raisons, les gens qui habitent près des secteurs industriels, des raffineries, des stations-service et des autoroutes sont exposés à de plus haut taux de benzène – les secteurs de l'est de Montréal en sont des exemples : la concentration annuelle de benzène se situait à 3,55 ug/m³ à la station Jean-Baptiste dans l'est de Montréal, en 2006. Même si ce niveau était en baisse par rapport à 2005, c'est le niveau le plus élevé enregistré au Canada.

Bref, il faut comprendre que le transport et, conséquemment, l'utilisation de la voiture, est une ques-

tion de santé. En fait, selon la Direction de la santé publique de Montréal, le transport urbain constitue « un enjeu important et complexe de santé publique » en raison des « impacts sanitaires négatifs associés qui sont importants et nombreux : morbidité et mortalité cardiorespiratoires causées par l'émission de polluants, traumatismes, épidémie d'obésité dans une population qui a délaissé le transport actif »¹¹.

B) Mort prématurée et mortalités cardiorespiratoires

« Chaque jour, environ 20 000 litres d'air transitent par nos voies respiratoires, soit assez pour gonfler 600 ballons de plage »¹². Cette réalité physiologique de l'humain peut être tragique lorsque l'air est contaminé par de trop nombreux polluants. En 2005, le Ontario Medical Association (OMA) estimait que 5 800 décès prématurés étaient dû à la pollution atmosphérique en Ontario seulement. Dans le même souffle, l'OMA évalue à 10 000 le nombre de décès prématurés par an en 2026 si rien n'est fait pour améliorer la qualité de l'air¹³.

Les personnes les plus vulnérables aux maladies cardiorespiratoires sont les personnes âgées et les personnes souffrant de maladies respiratoires comme l'asthme et les maladies cardiaques. Les jeunes enfants ainsi que les sportifs et les gens qui travaillent à l'extérieur, donc qui sont exposés aux polluants sont aussi à risque, particulièrement les hommes. En effet, une étude réalisée par l'Institut national de la santé publique du Québec révèle une augmentation de la mortalité par l'appareil respiratoire dont les maladies pulmonaires obstructives associées à la hausse des concentrations d'ozone dans l'air, notamment chez les hommes de 25 à 44 ans dans la région de Montréal entre les années 1990 et 1999¹⁴.

Évidemment, plus on est exposé aux polluants de façon régulière, plus on est vulnérable. Sachant que l'une des principales sources d'émissions de polluants au Québec et à Montréal est l'automobile, les populations vivant à proximité des voies à grand débit comme les autoroutes sont plus à risque. Des études démontrent d'ailleurs que dans ces populations, la fréquence d'infarctus, de problèmes respiratoires et d'otites est plus élevée de 21%¹⁵. De plus, une étude réalisée par le Dr. Généreux montre que les femmes enceintes exposées aux polluants atmosphériques de manière prolongée ont de 17 à 20% plus de risques d'avoir un bébé prématuré ou de petit poids¹⁶. Selon une étude réalisée par l'IN-SERM, il existe un lien entre la naissance prématurée d'un enfant et le risque de déficiences motrices, sensorielles ou cognitives¹⁷.

Les automobilistes aussi doivent se questionner sur leur exposition aux polluants, puisqu'une partie des gaz polluants se retrouve dans l'habitacle de la voiture, particulièrement lors d'embouteillages. Plu-

sieurs études démontrent que l'exposition de l'automobiliste à certains gaz comme le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde d'azote (NO₂) et le benzène est de deux à trois fois plus élevée par rapport à un cycliste¹⁸.

C) Traumatismes et blessures

Une autre conséquence sanitaire associée aux transports motorisés est le nombre de victimes d'accidents de la route. Le nombre de blessés de la route augmente depuis 1998 à Montréal et au Québec. En 2006, 33 163 personnes ont été blessées (légèrement, gravement ou mortellement) sur les routes du Québec, dont un peu plus de 24% dans la région de Montréal. Parmi celles-ci, 2 973 personnes ont subi des blessures graves et 717 personnes sont décédées¹⁹.

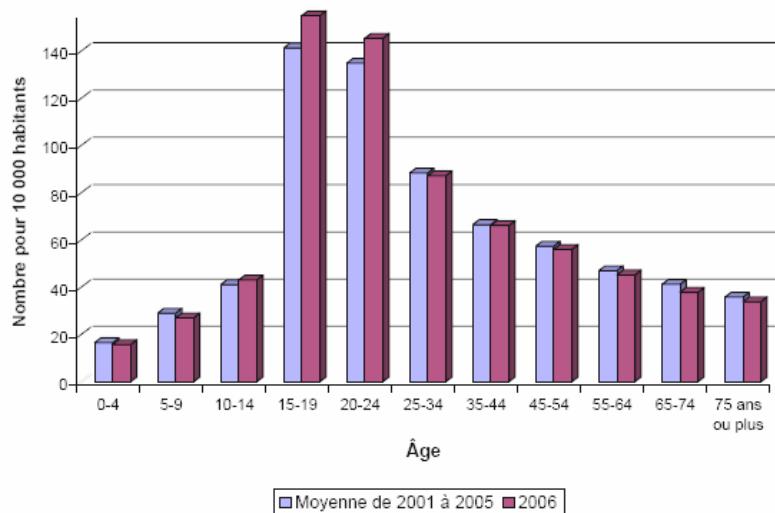
En 2006, 1 543 piétons ont subi des blessures suite à une collision avec un véhicule motorisé sur l'île de Montréal, alors que les cyclistes victimes d'un accident avec une voiture étaient au nombre de 762²⁰. Bien qu'ils ne représentent qu'environ 14% des blessés sur les routes, ils constituent près de 50% des accidents mortels – bilan inquiétant lorsque l'on constate que près du quart de ces blessés sont des jeunes de moins de 18 ans. Les mineurs représentent d'ailleurs le groupe d'âge qui marche le plus. Ils effectuent presque 30% de leurs déplacements à pieds à l'heure de pointe le matin²¹.

L'interaction dangereuse entre les piétons, les cyclistes et les automobiles en dissuade plusieurs d'utiliser la marche et la bicyclette comme moyens de transports. Le lien de cause à effet n'est pas difficile à faire : plus il y a de véhicules qui circulent en ville, là où il y a des gens, plus il y a de blessés graves et de morts. À Montréal, se sont les arrondissements Ville-Marie, Villeray, Hochelaga-Maisonneuve, Ahuntsic, Rosemont, Côte-des-neiges qui ont le plus grand nombre de blessés, et se sont aussi les arrondissements dans lesquels la présence automobile est la plus grande²².

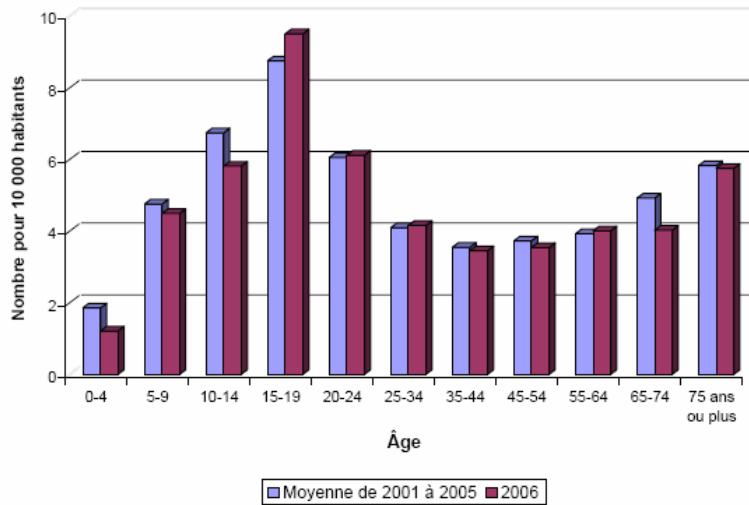
La croissance du nombre de blessés et de blessés graves suite à un accident avec des voitures sur l'île de Montréal envoie un message clair aux autorités qui doivent prendre les mesures nécessaires pour contenir ce fléau (voir graphiques à la page suivante).

D) L'inactivité physique

L'inactivité physique, dont l'obésité est sa principale expression, est également très associée à l'augmentation de l'utilisation de la voiture pour effectuer les déplacements. Selon la DSP, le nombre d'obèses a presque doublé entre 1987 et 2003 au Québec.

Ensemble des victimes selon l'âge, moyenne de 2001 à 2005 et 2006

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, 2006

Ensemble des victimes piétons selon l'âge, moyenne de 2001 à 2005 et 2006

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, 2006

À Montréal, 44% des adultes souffrent d'embonpoint²³. Or, l'obésité favorise le développement d'autres maladies mortelles comme le diabète et l'hypertension ainsi que des maladies causant des complications comme les problèmes musculo-squelettiques et le trouble du sommeil.

Ce n'est pas sorcier de dire que l'activité physique, comme la marche, réduit la probabilité d'être obèse. Des recherches scientifiques démontrent que « chaque kilomètre de marche par jour est associé à une diminution de 5% de la probabilité d'être obèse, alors que chaque heure passée quotidiennement dans la voiture est associée à une augmentation de 6% de la probabilité d'être obèse»²⁴. Ces études démontrent que les individus qui dépendent de l'automobile pour le transport ont plus de problèmes de santé reliés au poids que les individus qui utilisent le transports en commun et le transport actif. Les résultats de recherches américaines vont dans le même sens et démontrent que les utilisateurs du transports en commun marchent en moyenne 24 minutes par jour et réduisent ainsi la probabilité d'être obèse²⁵.

E) Chaleur accablante, canicule et îlots de chaleur

Les épisodes de chaleur accablante en milieu urbain sont des phénomènes de plus en plus préoccupants. Ces épisodes de canicule sont associés à une hausse de température, évidemment, mais qui est amplifiée par la présence d'îlots de chaleur. Un îlot de chaleur se définit comme étant « une zone urbanisée caractérisée par des températures estivales plus élevées que l'environnement immédiat ». À Montréal, pendant l'été, la température peut varier jusqu'à 10 degrés entre un quartier et un autre lors d'une canicule. Les zones les plus chaudes sont celles où il y a de grands espaces « minéralisés » comme les surfaces asphaltées, cimentées ou de brique, donc qu'il y a peu ou pas de végétation. Ces matériaux absorbent bien la chaleur pendant la journée et la restituent pendant la nuit. La circulation automobile et l'activité industrielle contribuent également de façon significative à l'augmentation des températures dans les zones urbaines et au développement d'îlots de chaleur. Par exemple, l'axe de l'autoroute 40 apparaît comme une des zones les plus « chaudes » de Montréal en

raison du flux de voitures et de sa grande surface asphaltée²⁶.

Les problèmes de santé associés à l'augmentation de la chaleur en ville sont nombreux et si les périodes de canicule sont pénibles pour la population en général, celles-ci posent un risque important pour les malades, les personnes âgées et les jeunes enfants. Pendant un épisode de canicule, la Direction de la santé publique (DSP) a dénombré entre 30 et 60 décès supplémentaires par jour sur une période de 2 à 3 jours. On se souvient également de la canicule de l'été 2003 qui été à l'origine de 70 000 décès en Europe, dont 19 490 en France et 20 089 en Italie²⁷.

Même si le Québec n'a pas subi de canicule de cette envergure à ce jour, on peut s'attendre à ce que le nombre de morts associé à la hausse de la température augmente²⁸. D'une part, on s'attend à ce que les périodes de canicule deviennent de plus en plus fréquentes et de plus en plus longues. D'autre part, le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans – et donc de personnes plus fragiles lors des canicules - constitueront 50% de la population au Québec d'ici 25 ans. D'autre part, force est de constater que le couvert végétal est en constante diminution dans la région métropolitaine. Entre 1998 et 2005, celui-ci a diminué de 18% sur le territoire la région de Montréal, soit l'équivalent de 310 hectares boisés. La préservation des espaces verts est donc une priorité en zone urbaine.

1.2 Impacts environnementaux

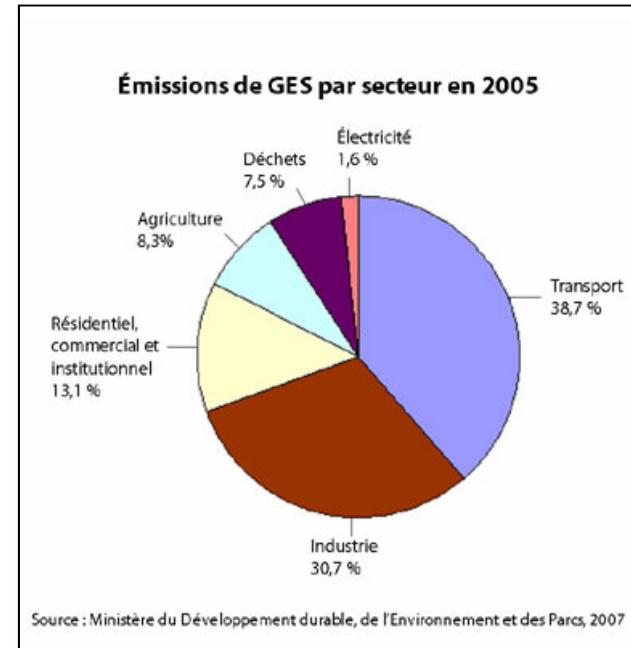
A) Gaz à effet de serre et réchauffement climatique

Le principal impact environnemental associé au transport routier est la production de gaz à effet de serre (GES). Les GES sont des gaz qui « retiennent dans les basses couches de l'atmosphère une partie du rayonnement infrarouge émis vers l'espace par la surface de la Terre, réchauffée par le Soleil »²⁹. Ces gaz (le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), et les oxydes d'azote (NO_x), sont naturellement présents dans l'atmosphère et jouent le rôle de « régulateur » de la température de la planète. Toutefois, l'activité humaine modifie la concentration des gaz déjà présents et en produit d'autres comme les hydrofluocarbones (HFC), les perfluorocarbones (PFC) et l'hexafluorure de souffre (SF₆).

Les gaz à effet de serre se chiffraient à 92 millions de tonnes au Québec, soit 12,3 tonnes par habitant. Ceci représente une augmentation de 2 millions de tonnes de GES par rapport à 2003. Le transport (routier, maritime, aérien et ferroviaire) génère 38,7% des émissions totales, le grand coupable étant le transport routier avec 32,1 % des émissions totales de GES du Québec³⁰. Les Québécois participent à l'émission de ces gaz en produi-

sant environ 4,5 tonnes de GES³¹ annuellement seulement en utilisant la voiture pour effectuer leurs déplacements.

Les gaz à effet de serre sont les principaux responsables du réchauffement climatique. Selon le Ministère du développement durable et des parcs (MDDP), l'augmentation des GES pourrait se traduire d'ici quarante ans par une hausse de 5 à 9 degrés de la température, notamment en hiver, ainsi qu'une augmentation des précipitations donnant lieu à des pluies diluviales. Ces change-



ments auraient de nombreux impacts sur la faune et la flore, mais aussi sur l'économie et le bien-être des populations en général. Pour la santé des humains, le réchauffement climatique se traduit par des canicules plus fréquentes qui représentent peut être le plus grand danger imminent.

B) Les pluies acides

Les pluies acides sont en fait le dépôt humide de polluants dans l'air tels que le dioxyde de soufre (SO₂) et d'oxydes d'azote (NO_x)³², tous deux associés aux transports. Les oxydes d'azote se créent principalement lors de la combustion de gaz, alors que le SO₂ se constitue durant les processus de combustion et de raffinage. Les dommages causés par les pluies acides sur les lacs et les cours d'eau sont bien connus, mais les pluies acides ont également des effets néfastes sur l'ensemble de la flore et la faune.

Dans l'est du Canada, comme au Québec par exemple, les pluies acides sont particulièrement problématiques pour les cours d'eau et le sol parce que celui-ci est peu alcalin et donc ne peut pas

neutraliser naturellement l'acide. Les polluants acides cumulés dans la neige produit, entre autres, la mortalité massive de poissons lors de la fonte des neiges qui entraîne ces polluants dans les cours d'eau.

Quant aux autres effets des pluies acides, celles-ci accélèrent la corrosion du calcaire, grès, mortier et différents métaux utilisés dans la construction et accélèrent la détérioration des édifices anciens et des monuments.

1.3 Coûts du transport

Quels sont les coûts associés au transport routier ? Le plan de transport du MTQ annonce des investissements de 2,7 milliards pour 2008 et 2009, une somme destinée à entretenir et à développer les infrastructures routières (ponts, routes, autoroutes). Toutefois, cet aspect ne représente qu'une part de la réalité. Deux autres éléments viennent à l'esprit : le coût de l'automobile et les dépenses qui y sont associées pour les ménages ainsi que les coûts associés à la santé.

A) Coûts des infrastructures

Des centaines de millions de dollars sont dépensées chaque année pour entretenir et développer le réseau routier du Québec. Le MTQ a annoncé en février dernier des investissements annuels moyens de 2 milliards de dollars. Des 2,7 milliards que le gouvernement prévoit investir en 2008-2009, plus de 195 millions seront attribués au maintien des actifs et 774 millions iront au développement du réseau routier³³. De ces sommes, plus de 402 millions seront investis à Montréal. Trois des principaux chantiers prévus étant ceux de l'échangeur Turcot, de l'autoroute 25 et de la rue Notre-Dame.

Ces projets sont justifiés par la hausse attendue du nombre de déplacements sur l'île de Montréal. Les investissements annoncés par le MTQ n'incluent pas les sommes nécessaires pour le développement de nouveaux stationnements.

B) Coûts des transports pour les ménages

Selon l'Institut national de statistique, les ménages Québécois ont dépensé en moyenne 6 396\$ en transport privé (incluant l'achat d'une automobile, d'accessoires pour la voiture, l'essence, l'entretien, le stationnement et les assurances) en 2006³⁴, ce qui représente 12,1% de l'ensemble de leurs dépenses. Ces dépenses varient évidemment selon l'usage qui est fait de la voiture et la part que représentent d'autres modes de transport. Équiterre évalue à 18 413\$/an les dépenses d'un ménage de deux adultes vivant en banlieue dans la région de Montréal et qui utilisent chacun leur voiture³⁵. Cet estimé inclut la dépréciation des véhicules, le financement, les intérêts, les assurances et les permis et immatriculation ainsi qu'une évaluation des frais

variables tels que carburant et huile, entretien, pneus et stationnement.

Fait intéressant à noter, les dépenses de carburant représentent plus de 17% de l'ensemble des coûts associés à l'usage de l'automobile. Or, la hausse du prix du carburant (le prix du baril est passé de 10\$ à plus de 115\$ aujourd'hui) pourrait très bien faire augmenter la part du carburant dans les dépenses des Québécois. Selon les experts, le prix du litre d'essence ne risque pas de descendre mais plutôt d'augmenter, pouvant même atteindre 1,50\$ dans certaines régions du Canada au cours des prochains mois³⁶.

De ce point de vue, la disponibilité et « l'accessibilité » de la ressource placerait les Québécois dans une situation précaire s'ils ne réduisent pas leurs dépendances reliées à l'automobile.

C) Coûts du transport associé à la santé

Les coûts sociaux et économiques engendrés par les blessures associées aux accidents de la route, aux collisions entre les piétons et les cyclistes avec les automobiles sont élevés dans la mesure où ces accidents causent souvent des incapacités chez les victimes. En 2006, la SAAQ estimait que plus d'un milliard de dollars a été payé aux victimes d'accidents routiers.

Mais il y a plus. Les coûts directs et indirects de la pollution atmosphérique sur la santé des Canadiens se chiffrent à plusieurs milliards de dollars. D'une part, les décès prématurés et les maladies occasionnés par l'exposition aux polluants atmosphériques engendrent des coûts directs sur le système de santé. D'autre part, l'augmentation de ces maladies ainsi que les décès prématurés affectent la productivité de l'économie canadienne. L'OMA estime que la pollution atmosphérique a coûté près de 1,5 milliard de dollars à l'Ontario; perte de productivité et absences professionnelles (374 millions), coûts directs liés aux soins de santé (507 millions), souffrance et douleurs dues aux maladies non mortelles (537 millions) et perte d'aide sociale en raison de décès prématurés (6,4 millions)³⁷.

La pollution a également des conséquences directes sur la productivité de certaines industries, telles que la foresterie, l'agriculture, les pêches et le tourisme. Les pertes agricoles causées par des niveaux d'ozone élevés ont été évaluées à près 70 millions de dollars en Ontario et à 9 millions de dollars dans la vallée inférieure du Fraser, en Colombie-Britannique³⁸. Réduire la pollution représente évidemment des coûts importants, mais selon Environnement Canada « le coût de la lutte à la pollution atmosphérique est inférieur aux gains à long terme : « malgré les coûts parfois élevés de la réduction de la pollution atmosphérique, les études coûts-avantages les plus récentes (...) démontrent

qu'aux niveaux de pollution actuels, les avantages de la réduction de la pollution atmosphérique dont profiteraient les Canadiens compenseraient largement les coûts de cette réduction »³⁹.

Conclusion

Il y a des signes économiques qui sont inquiétants pour l'avenir. Entre autres choses, le Québec affiche depuis quatre ans une diminution de sa balance commerciale et affiche aujourd'hui un déficit de plus de 11 milliards de dollars. La balance commerciale « constitue l'état du commerce de biens (marchandises) et de services d'un pays. Elle comprend le commerce de produits comme des biens manufacturés, des matières premières et des produits agricoles, ainsi que les voyages et le transport. La balance commerciale est la différence entre la valeur des biens et services qu'un pays exporte et la valeur des biens et services qu'il importe »⁴⁰. Une balance commerciale déficitaire signifie donc que la valeur des importations dépasse celle des exportations.

Cette situation attire ces derniers jours l'attention des économistes. Quoique différents facteurs puissent expliquer la balance déficitaire du Québec (la force du dollar canadien pourrait expliquer à la fois la hausse des importations et la baisse des exportations), la dépendance du Québec à l'automobile et au pétrole est pointée du doigt. En effet, si les exportations du Québec ont généralement augmentées (elles sont passées de 64 à 70 milliards entre 2003 et 2007) malgré les difficultés de certains secteurs comme la foresterie, la valeur des importations – et principalement celle du pétrole – a augmenté à une vitesse affolante au cours des dernières années. En effet, le Québec ne produit ni voitures ni carburant ce qui signifie que la majeure partie des dépenses associées à l'utilisation de l'automobile augmentent la valeur des importations de l'étranger.

Entre janvier et septembre 2007, la valeur des importations d'automobiles (et châssis) atteignait 7,5 milliards, une augmentation de 16% par rapport à la même période en 2006. La valeur de l'importation de carburant atteignait 5,3 milliards⁴¹ pour cette même période et frôlait les 14 milliards pour l'année. Dans de telles circonstances, il semble qu'il y ait lieu de se questionner sur la conséquence de l'augmentation des coûts du pétrole et de la hausse des achats d'automobiles sur l'économie québécoise. Claude Piché dresse d'ailleurs, dans la Presse du 26 avril dernier, un portrait peu enthousiasmant pour l'avenir du Québec si la dépendance au pétrole n'est pas réduite, car si en 2007 le baril valait en moyenne 79\$, il vaut maintenant 119\$, ce qui signifie un déficit commercial qui pourrait rejoindre les 20 milliards. En d'autres termes, se sont 2,3 millions de dollars par minute qui quittent

le Québec pour être dépensés ailleurs. L'équation selon laquelle « automobiles et camions = développement économique » est par conséquent le 'résidu' d'un rêve américain d'une autre époque et est beaucoup trop facile et trop simple pour décrire la réalité d'aujourd'hui.

Un autre indice inquiétant renvoie à la durée de vie utile des infrastructures telles que ponts, routes et autoroutes, qui est de 28 ans. Selon Statistiques Canada, le trois quart des composantes de l'infrastructure publique au Canada avait dépassé la moitié de leur durée de vie utile en 2003. Parmi celles-ci, les ponts avaient atteint 49% de leur durée de vie utile alors que les routes et les autoroutes avaient atteint 59% de leur vie utile. Or, la durée de vie utile des infrastructures routières se trouve influencée, entre autres, par le nombre de véhicules qui y transitent ainsi que la pollution. Il apparaît plus que probable, dans ces circonstances, qu'une trop grande augmentation du nombre de véhicules sur les routes, jumelée à des degrés de pollution déjà élevés diminuent la vie de ces infrastructures. Nous pourrions donc prévoir dès aujourd'hui, du moins en partie, les sommes nécessaires dans une vingtaine d'années pour entretenir le réseau routier existant ainsi que les développements annoncés par le gouvernement. Sachez que la moitié de la population aura atteint l'âge de 65 ans au Québec au cours des 25 prochaines années, ces prévisions devraient soulever quelques inquiétudes quant à la richesse future des Québécois.

Un choix de société s'impose donc si nous voulons réduire notre dépendance à l'automobile. Il est nécessaire de réfléchir sur les conséquences de nos investissements actuels pour demain afin de prévenir, plutôt que de subir, la diminution de la disponibilité du pétrole, la hausse des coûts en santé, l'obsolescence des infrastructures ainsi que de réduire les impacts sur l'environnement.

¹ Merci à Sébastien Foiret et à François Décaray-Gilardeau pour leurs précieux commentaires et idées

² Chambre de Commerce de Montréal Métropolitain. 2004. Transport en commun : un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal. 35 pages.

³ Société de l'assurance automobile du Québec. 2006. Données et statistiques 2006. 30 pages

⁴ Chambre de Commerce de Montréal Métropolitain. 2004. Transport en commun : un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal. 35 pages.

⁵ Enquête origine-destination 2003, la mobilité des personnes dans la région de Montréal

⁶ Réseau de surveillance de la qualité de l'air. URL : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4537.7191101&_dad=portal&_schema=PORTAL, consulté le 25 avril 2008

⁷ Normes nationales de qualité de l'air ambiant : proposition de décisions concernant les particules en suspension dans l'air et l'ozone, Environnement Canada, URL :

http://www.ec.gc.ca/pdb/can_us/qual/groundf.html, consulté le 26 avril 2008

⁸ Environnement Canada, Normes nationales de qualité de l'air ambiant : proposition de décisions concernant les particules en suspension dans l'air et l'ozone, URL : http://www.ec.gc.ca/pdb/can_us/qual/groundf.html

⁹ Gagnon, C., Bessette C., Garneau Y., Mallet R. et Paquette P. 2006. Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2006, Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement et du développement durable, Planification et suivi environnemental, RSQA, 8 p.

¹⁰ Réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal. URL : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4537,7191101&_dad=portal&_schema=PORTAL, consulté le 25 avril 2008.

¹¹ Direction de la santé publique. 2008. Moderniser la mobilité: mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Agence des services sociaux et de la santé de Montréal, p.5

¹² Environnement Canada, Région du Québec. URL : http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/Branche_sur_l'air_pur-Regions/Region_du_Quebec-WS49C57AFB-1_Fr.htm, consulté le 26 avril 2008

¹³ Ontario Medical Association (OMA). 2005. The Illness Costs of Air Pollution: 2005-2026 Health & Economic Damage Estimates: 13.

¹⁴ Doyon, B., Bélanger, D. et Gosselin, P. (2006). Effets du climat sur la mortalité au Québec méridional de 1981 à 1999 et simulations pour des scénarios climatiques futurs. INSPQ. 95 p.

¹⁵ Direction de la santé publique. 2008. Moderniser la mobilité: mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Direction de la santé publique: 46.

¹⁶ Idem

¹⁷ 2008. Prématurés déficients. Science et Avenir. Avril: 44.

¹⁸ Parmi ces études, celle du hollandais Van Wijner qui a mesuré l'inhalation de polluants par des cyclistes et des automobilistes sur différentes routes. Celui-ci constate que la concentration des gaz inhalés par les cyclistes (CO : 2670 µg /m³, NO₂ : 156 µg /m³, benzène : 23 µg /m³) est trois fois moins importante que par les automobilistes (CO : 6730 µg /m³, NO₂ : 277 µg /m³, benzène : 138 µg /m³). Source : Van Wijnen JH, Verhoeff AP, Jans HWA, Van Bruggen M. 1995. "The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutants", Int Arch Occup Environ Health 67 : 187-193.

¹⁹ Société de l'assurance automobile du Québec. 2006. Données et statistiques 2006. 27 pages

²⁰ Société de l'assurance automobile du Québec. 2007. 2006 : accidents, parc automobile et permis de conduire. Direction des études et des stratégies en sécurité routière: 211

²¹ Drouin, L., P. Morency, et al. 2007. Mémoire sur le projet de révision du réseau artériel. Environnement urbain et santé, Direction de la santé publique, Agence des services sociaux et de la santé de Montréal, p.14

²² Direction de la santé publique. 2005. Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements

²³ Direction de la santé publique. 2008. Moderniser la mobilité: mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Direction de la santé publique: 46.

²⁴ Idem

²⁵ Morency, P. Thérien, F. King, N..2007. Mémoire sur le projet de révision du réseau artériel, déposé à la Commission permanente du Conseil municipal sur le transport, la

gestion des infrastructures et l'environnement, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Direction de la santé publique, secteur Environnement urbain et santé, 22 pages

²⁶ Guay, F. et Baudoin, Y. 2005. Portrait des îlots de chaleur urbains à Montréal, FrancVert, automne, vol.2 No.3

²⁷ Le bilan a été réalisé par le projet européen CANI-CULE (Union européenne, Inserm (Institut national de la santé et de la recherche médicale)

²⁸ Beauchemin, M. 2006. « La voiture néfaste pour la santé ». La Presse, mercredi 24 mai. URL : <http://www.cyberpresse.ca/article/20060524/CPACTUALITES/605240694/1074/CPACTUALITES>, consulté le 29 avril 2008

²⁹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, URL : <http://www.menv.gouv.qc.ca/air/questce-ges.htm>, consulté le 1 mai 2008

³⁰ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, URL : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm>, consulté le 24 avril 2008

³¹ On estime la consommation de carburant à partir de la consommation moyenne de carburant d'un véhicule qui circule prioritairement en ville (55 % des kilomètres effectués) et sur la route (45 %). Le facteur de conversion utilisé pour le CO₂ est 2,4 kilogrammes pour chaque litre d'essence. Source : Option Transport Durable, URL : <http://www.transportdurable.qc.ca/ges-transport.htm>, consulté le 24 avril 2008.

³² Le transport était responsable de 53% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) au Canada en 2005. Source : Environnement Canada

³³ Ministère du transport du Québec, Exercice financier 2008-2009, investissements, 4 pages.

³⁴ Statistiques Québec, dépenses ménages selon le revenu en 2006

³⁵ EQuiterre, Calculateur de coûts de transport : <http://www.equiterre.org/transport/calculateur/index.php>

³⁶ La Presse Canadienne, Vancouver, 3 avril 2008 : <http://www.cyberpresse.ca/article/20080403/CPACTUALITES/8040334>, consulté le 24 avril 2008

³⁷ Ontario Medical Association. 2006. The Illness Costs of Air Pollution: 2005-2026 Health & Economic Damage Estimates: 13

³⁸ Réseau de surveillance de la qualité de l'air. URL : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4537,7191247&_dad=portal&_schema=PORTAL, consulté le 30 avril 2008.

³⁹ Environnement Canada, La santé, l'environnement et l'économie, URL : <http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/>, consulté le 23 avril 2008

⁴⁰ Gouvernement du Canada, Définitions de concepts économiques, <http://www.canadianeconomy.gc.ca/francais/economy/balance.html>, consulté le 30 avril 2008.

⁴¹ Gamache, C. 2008. « Le commerce extérieur au Québec ». Bulletin économique du transport, Mars, no.41, p.7



CHAIRE
de responsabilité
sociale et de
développement durable
ESG UQÀM

LE CONGRÈS NORD-AMÉRICAIN SUR LA RECHERCHE EN COMPTABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE 2008 (1^{ère} École d'été CSEAR en Amérique du Nord)

Du 7 au 9 juillet 2008, JMSB, Université Concordia, Montréal (Québec), Canada

Le congrès se tiendra dans la ville de Montréal (Québec), Canada, du 7 au 9 juillet 2008.

Le Centre for Social and Environmental Accounting Research (CSEAR) organise un congrès annuel (aussi appelé École d'été) au Royaume-Uni depuis près de 20 ans.

Dans un format similaire à celui de l'École d'été britannique, le congrès nord-américain se veut délibérément un rassemblement informel de chercheurs, enseignants, étudiants et praticiens intéressés par la comptabilité sociale et environnementale au sens large. Limitant le nombre de participants à une soixantaine, le congrès met l'accent sur un haut niveau d'interaction, de discussions et de débat dans une atmosphère amicale, constructive et détendue. Les universitaires, praticiens et étudiants de tous niveaux d'expérience confondus qui sont intéressés aux multiples facettes de la théorie, de la divulgation et de la pratique de la comptabilité sociale, environnementale et durable sont invités à y prendre part.

CONFÉRECIERS INVITÉS

Professeur Roc Gray, professeur de comptabilité sociale et environnementale à l'École de gestion de l'Université de St-Andrews et directeur du Centre for Social and Environmental Accounting Research.

Mr. Dan Rubenstein, CA, MA, Président, Scales of Governance, Chercheur associé à l'Institut international de développement durable et retraité du Bureau du vérificateur général du Canada, où il agissait à titre de directeur principal.

Mr. Alan Willis, CA, consultant indépendant, œuvre depuis plus de 15 ans à titre de chercheur et d'auteur spécialisé des questions de comptabilité, de divulgation et de mesure de la performance environnementale et de développement durable. Membre fondateur du Comité de direction de la Global Reporting Initiative (GRI), il participe au développement des lignes directrices de la GRI depuis leur début en 1997 par le biais de nombreux groupes de travail sur le sujet.

Pour plus de renseignements, veuillez consulter le site internet à l'adresse suivante :
http://johnmolson.concordia.ca/csear_na_2008/fr/

**1er au 15
MAI**

**Québec 2008
Programme**

CRSDD

CRSDD

La Quinzaine du COMMERCE ÉQUITABLE

Activités permanentes

3-15 Mai	<i>.Exposition photo</i>	Québec	<i>Café-Bar l'Agitée, 251 Dorchester, PQ</i>	Vernissage : <i>3 Mai - 17 h</i>
1-15 Mai	<i>.Info kiosque sur le commerce équitable</i>	Trois-Rivières	<i>CEGEP de Trois-Rivières, 3500 rue de Courval, PQ</i>	9 h - 16 h

Activités

1er Mai	<i>.Conférence sur la laine équitable avec Punku Peru</i>	Montréal	<i>Boutique Dix mille villages Pointe-Claire</i>	19 h
	<i>.Cocktail dinatoire</i>	Québec	<i>Observatoire de la Capitale, 1037 de la Chevrotière</i>	17 h - 19 h
	<i>.Conférence de presse sur le commerce équitable</i>	Saint-Jérôme	<i>CEGEP de Saint-Jérôme</i>	19 h - 20 h
2 Mai	<i>.Info kiosque sur le commerce équitable</i>	Saint-Jérôme	<i>CSN-Laurentides 289, rue De Villemure</i>	
3 Mai	<i>.Foire de commerce équitable</i>	Montréal	<i>Relais Mont-Royal, 500A ave Mont-Royal Est, PQ</i>	10 h - 17 h
	<i>.Dégustation de produit certifié équitable</i>	Lévis	<i>Aux petits oignons, 45 Begin, PQ</i>	11 h - 15 h
	<i>.Foire de commerce équitable</i>	Wakefield	<i>Livres Solstice Books</i>	10 h - 13 h
	<i>.Musique de commerce équitable</i>	Wakefield	<i>Mouton Noir</i>	14 h - 17 h
	<i>.Fiesta de commerce équitable</i>	Québec	<i>Café-Bar l'Agitée, 251 Dorchester, PQ</i>	19 h - 22 h
4 Mai	<i>.Circuit de ville équitable</i>	Québec	<i>Les commerçants qui participent sont : Dix Milles Villages, Brûlerie de café de Québec, Séraphin, Boutique Equimonde, MEC, Maison de thé Camilia Sinensis, Alpaqa, Café Nagua</i>	13 h - 17 h

6 Mai	<i>.Soirée documentaire Dix mille Villages</i>	Montréal	<i>Boutique Dix mille villages Pointe-Claire</i>	19h
	<i>.Conférence sur le commerce équitable</i>	Québec	<i>Chez Temporel, 25 Couillard Street, PQ</i>	19 h 30 - 21 h 30
7 Mai	<i>.Projection documentaire</i>	Québec	<i>Cinéma Le Clap, 2360 chemin Ste-Foy, QC</i>	19 h 10
8 Mai	<i>. Conférence de l'organisme Équiterre sur le commerce équitable - outil de développement durable!</i>	Montréal	<i>Boutique Dix mille villages Pointe-Claire</i>	19h
	<i>.Lancement des nouveaux produits cosmétiques Thémis une gamme bio et équitable pour le corps et la conscience</i>	Montréal	<i>Boutique Planète Monde, 65 Fairmount ouest</i>	17h - 19h
	<i>.Dégustation de produits certifié équitable</i>	Sainte-Marie	<i>L'Infusion Café, 104-1083 boulevard Vachon nord</i>	17 h - 19 h
9 Mai	<i>.Dégustation de produit certifié équitable</i>	Québec	<i>Café Nagua, 990 1st Avenue, QC</i>	19 h 30
10 Mai	<i>.Foire de commerce équitable</i>	Montréal	<i>Parc près de la Boutique Dix mille villages Pointe-Claire</i>	10h - 17h
Journée mondiale du commerce équitable	<i>.Info kiosque sur le commerce équitable</i>	Joliette	<i>Coopérative au tour de la terre, 100 rue St-Paul</i>	10 h - 17 h 30
	<i>.Foire de commerce équitable</i>	Québec	<i>L'église St-Jean-Baptiste, 480 St-Jean Street, PQ</i>	12 h - 16 h
	<i>.Souper et conférence avec les productrices de beurre de Karité</i>	Québec	<i>Café Nagua, 990 1st Avenue, QC</i>	18 h 30
	<i>.Info kiosque sur le commerce équitable</i>	Val-Morin	<i>Théâtre du Vieux-Marais</i>	19 h - 21 h
11 Mai	<i>.Atelier de fabrication de savon avec le beurre de Karité</i>	Québec	<i>Café Nagua, 990 1st Avenue, QC</i>	14 h - 17 h
12 Mai	<i>.Match de Football équitable!</i>	Québec	<i>Patro Roc-Amadour, 2301 1st Avenue, PQ</i>	18 h 15
15 Mai	<i>.Conférence sur les vins Équitables et spectacle du groupe You & me.</i>	Montréal	<i>Boutique Dix mille villages Pointe-Claire</i>	19h

Compte-rendu : Nourrir le monde ou les voitures ?

Par François Décary-Gilardeau, Adjoint de recherche,
Chaire de responsabilité sociale et de développement durable, UQAM

C'est devant près d'une centaine de personnes, le premier mai 2008, que se déroulait à Montréal le forum public sur les agrocarburants. Cette conférence avait comme toile de fond la crise alimentaire qui a pris une envergure internationale et qui s'apparente aujourd'hui à une tragédie humaine.

Dans son mot d'ouverture, **Benoit Girouard**, porte-parole de l'Union paysanne, rappelle que cette conférence fait partie d'une tournée pancanadienne et que des conférences similaires ont eu lieu au total dans six grandes villes. La conférence de Montréal était organisée par l'Union paysanne et Greenpeace. La tournée, quant à elle, était l'œuvre d'une diversité d'acteurs sociaux provenant autant des milieux écologiques que sociaux et regroupait des intervenants des quatre coins du monde. Finalement, M. Girouard appelle à la prudence face à ce qui à la base semblait être une réponse écologique à notre dépendance aux produits pétroliers et qui devient plutôt un enjeu complexe avec des impacts écologiques, sociaux et de droits humains pervers.

Le premier locuteur était Monsieur **Devlin Kuyek** du bureau de Montréal de l'organisation internationale GRAIN (www.grain.org). M. Kuyek est notamment l'auteur du livre *Good Crop/Bad Crop : Seed Politics and the Future of Food in Canada*. Il débute par mentionner que les agrocarburants sont parfaitement adaptés pour nos politiciens. En effet, c'est une solution simpliste à plusieurs défis contemporains qui ne demande pas une remise en question profonde de nos sociétés. Les agrocarburants semblent à première vue être bénéfiques pour la sécurité énergétique, pour le revenu des producteurs et pour leur contribution dans la lutte au changement climatique.

Pour M. Kuyek, il est clair que l'engouement pour les agrocarburants est le fruit d'un choix politique qui favorise et permet le développement de cette filière. En effet, on n'a qu'à penser aux subventions massives et aux politiques européennes, canadiennes et américaines fixant un taux minimal d'agrocarburants¹. Pour M. Kuyek, ces politiques et subventions ne bénéficient pas aux populations, mais plutôt à certaines grandes corporations transnationales comme Cargill, ADM, etc. qui ont vu leurs bénéfices nets monter en flèche durant le premier trimestre de 2008 et cela en pleine crise alimentaire. M. Kuyek observe aussi l'arrivée de nouveaux joueurs tels que

les pétrolières BP et Shell qui s'intéressent aussi aux agrocarburants et qui devraient accentuer la pression sur les cours des commodités et sur les prix des terres. En fait, c'est l'intégration de plus en plus forte de l'ensemble du secteur agroalimentaire qui préoccupe M. Kuyek avec seulement quelques grands joueurs économiques qui contrôlent sous brevets les semences, les enzymes, mais aussi les terres et qui ont une influence significative sur les gouvernements. Le tout se faisant au détriment des petits producteurs et ultimately des consommateurs, surtout les plus démunis.

Le deuxième conférencier, M. **Alberto Gomez**, de Via Campesina – Mexique et de la UNORCA (www.unorca.org.mx) une organisation nationale de paysans, nous a invités à voir le monde autrement. Il nous informe de l'important mouvement de mobilisation qui avait lieu aujourd'hui à Mexico contre l'augmentation des prix alimentaires et pour la souveraineté alimentaire et énergétique. M. Gomez dénonce la position de son gouvernement qui prétend contribuer au développement du Mexique par des politiques d'exportation d'agrocarburants. Il voit plutôt ce dernier comme un business qui dépend des subventions gouvernementales et du capital spéculatif.

Pour M. Gomez, il est inacceptable de détourner des terres à vocation alimentaire vers des cultures énergétiques. Il mentionne l'étude d'un lobby pro-agrocarburant qui estime à 400 millions d'hectares les terres disponibles en Afrique et il s'en inquiète étant donné les difficultés de nombreux pays de ce continent à bien nourrir leur population. En fait, notre planète compte une quantité limitée de terres cultivables et celles-ci doivent être destinées avant tout à l'alimentation, la déforestation n'est pas non plus une alternative viable.

En fait, c'est le modèle qui ne marche pas. L'agriculture doit s'inspirer de l'agroécologie paysanne et non pas de l'agriculture industrielle. Dans le même ordre d'idées, la logique de la mondialisation ne fait pas de sens quand un pays n'arrive même pas à subvenir aux besoins de sa population et que les dernières années et décennies nous ont démontré que le modèle néolibéraliste

ne profitait pas aux populations. Sur une note positive, M. Gomez termine en disant que les paysans ne sont pas une espèce en voie de disparition, que malgré les efforts, les marchés internationaux ne transigent que 10% de la nourriture globale, que c'est possible de changer le monde, de protéger la terre et les semences. Bref... Qu'un autre monde est possible.

La troisième et émouvante conférence portait sur les luttes des Afro-Colombiens face à l'extension des cultures de palmier à huile sur leurs territoires. Mme **Marilyn Machade**, travailleuse sociale pour le *Proceso de Comunidades Negras* (www.renacientes.org), nous livre un témoignage concret de l'impact des politiques occidentales sur les paysans et les communautés afro-descendantes en Colombie. Elle commence par nous dresser la situation dans son pays qui compte une des plus riches biodiversités dans le monde avec la forêt amazonienne. La Colombie compte une très grande communauté de descendance africaine qui, depuis la fin des années 1990, a intensifié ses luttes pour obtenir une reconnaissance officielle et des droits sur leurs terres. Après des luttes difficiles, en 2000, l'Etat donne aux peuples certains territoires convoités. Malheureusement, depuis le « Plan Colombie » et l'avènement des agrocarburants, la pression est devenue forte pour l'implantation de palmiers à huile (utilisés dans la production du biodiesel). C'est ainsi que la compagnie Urapalma a procédé à la plantation de palmiers à huile sur les territoires afrocolombiens sans leur permission. Les plantations de palmiers à huile connaissent en Colombie une croissance très forte. En 2003 on estimait l'étendue de ces plantations à 110 000 hectares, en 2005 à 300 000 et pour 2010 on prévoit que ce seront un million d'hectares qui seront cultivés.

La Colombie offre des incitatifs financiers pour les projets liés à la production de culture énergétique (à petite ou grande échelle). Mme Machade dénonce cette pratique alors qu'il n'existe aucune subvention pour les agriculteurs qui produisent des cultures vivrières et qui contribuent ainsi à la sécurité alimentaire du pays. Pourtant, en plus d'entrer en compétition avec l'alimentation locale, les cultures énergétiques diminuent la biodiversité et utilisent des ressources primordiales pour les populations, dont l'eau. Ce qui fait conclure à Mme Machade que la Colombie se préoccupe plus de mettre en place des politiques économiques favorisant les compagnies que du bien-être de sa population, grandement associée à son environnement.

Le quatrième conférencier, provenant du Mali, est venu nous raconter l'histoire récente de la Jatropha, plus spécifiquement de la *Jatropha curcas* communément appelée la pourghère. Le conférencier, M. **Ousmane Samake**, qui est de l'Institut de recherche et de promotion des alternatives en développe-

ment, mentionne que la Jatropha n'est pas comestible et ne sert aucunement à l'alimentation du bétail. Historiquement, cette plante était cultivée en bordure de jardins maraîchers pour ses vertus thérapeutiques et pour son huile qui était transformée en différents produits comme des chandelles, savons ou tout simplement brûlée, le tout de manière principalement artisanale. Cette plante à l'origine était perçue comme une production permettant de dégager des revenus supplémentaires est maintenant cultivée de manière intensive, destinée à la production d'agrocarburant.

En effet, le Mali vient de se doter d'une nouvelle politique énergétique visant à diminuer de 20% les besoins en hydrocarbures dans le but noble de rendre accessible l'énergie à la population à faible coût. Cependant, dans la réalité et sur le terrain, le bilan de cette politique n'est pas si positif. On constate que plusieurs terres ont été retirées des paysans et sont maintenant entre les mains d'étrangers qui les utilisent pour la production d'agrocarburants. De plus, on remarque l'apparition de nouvelles cultures industrielles au Mali, telles que la canne à sucre, entraînant une diminution de la biodiversité et une diminution de l'accèsibilité de l'eau. Cette nouvelle réalité quant à la disponibilité de l'eau et des terres a entraîné des conflits entre les différentes communautés maliennes. En fait, pour M. Samake, cette politique énergétique a augmenté la dépendance alimentaire des populations maliennes et du même coup leur vulnérabilité face à des crises comme celle que nous vivons. Comme les autres conférenciers, M. Samake insiste sur l'importance de répondre au vrai besoin, l'alimentation, et pas de se concentrer sur les profits. Il nous appelle à repenser le système et non pas seulement trouver des solutions artificielles. Selon lui, il faut repenser nos modes de vie axés sur la « mégaconsommation ».

Finalement, le Dr **Peter Rosset**, du *Land Research Action Network* (www.acctiontierra.org) avait la difficile tâche de conclure. Il débute par demander : « Pourquoi sommes-nous dans cette situation ? » Selon lui, la réponse se trouve du côté du néolibéralisme qui, au-delà de considérations humaines et réelles, n'est tourné que sur lui-même et sur la création de capital. Dr Rosset nous explique que les années 1970 ont vu le capitalisme passer d'un mode industriel à financier. Ce dernier repose sur la spéculation, les grandes acquisitions et sur les bulles et les crises, loin du capitalisme industriel qui reposait sur des actifs. Pour Dr Rosset, nous sommes dans une ère de l'économie casino et il donne l'exemple des biotechnologies pour le démontrer. En effet, la valeur des sociétés comme Cargill ou Monsanto sur les marchés n'a aucune relation avec sa valeur réelle.

Elle repose sur la spéculation des valeurs potentielles de ses brevets.

Pour le Dr Rosset, le capitalisme financier et les spéculateurs sont les principaux responsables de la crise alimentaire aujourd'hui. Il cite en exemple Cargill qui avec deux autres entreprises transnationales monopolisent le marché de la *tortilla* au Mexique. Alors que les prix du maïs augmentaient au Mexique, ces entreprises ont retenu leurs marchandises et les prix ont explosé permettant à Cargill de revendre son maïs à un niveau supérieur de 200 à 300 % à son coût d'achat. Il faut mentionner que les politiques libérales des dernières années avaient provoqué une forte chute dans la production de maïs mexicain qui n'arrivait pas à concurrencer le maïs américain et que les réserves gouvernementales de grain avaient été liquidées. À ce propos, Dr Rosset, croit que les États devraient reconstituer des réserves nationales pour se prémunir de la spé-

culation et des fluctuations du marché qui affectent principalement les plus démunis.

Pour le Dr Rosset, la solution passe par la souveraineté alimentaire, soit le pouvoir économique et politique d'un pays sur son agriculture et l'alimentation de sa population. Le tout pour balancer les fluctuations du marché, donc protéger les paysans face aux prix trop bas occasionnés par des surplus et des subventions des pays riches et pour protéger les consommateurs lors de crises alimentaires, comme celle-ci, où la nourriture est présente, mais le peuple ne peut pas se la permettre.

¹ Pour plus d'information sur les politiques gouvernementales sur les agrocarburants et sur les tendances mondiales voir : Décaray-Gilardeau, François. 2007. « Une réflexion globale sur les biocarburants » (page 10 à 14) <http://www.crsdd.uqam.ca/Pages/docs/pdfBulletinsOH/OeconomiaHumanaOct07.pdf>



ASSOCIATION SCIENCE TECHNOLOGIE SOCIETE

Terre en tête 2008 - 5e Biennale de l'environnement pour un développement durable se tiendra sur le site du parc de la Bergère, à Bobigny (Seine-Saint-Denis), du jeudi 25 au dimanche 28 septembre 2008. Dans un climat convivial et festif, ces quatre jours de forums, d'expositions, d'animations et de spectacles permettent à tous de prendre part aux débats et à la construction des grands chantiers de l'écologie urbaine et du développement durable. La précédente édition avait accueilli près de 200 partenaires et 50 000 visiteurs en 2006.

Quatre jours festifs et conviviaux de débats, d'expositions, de spectacles...

Conçue comme un outil participatif de démocratie écologique et d'éducation populaire au service de la citoyenneté, **Terre en tête** a pour ambition de renforcer la participation des citoyennes et citoyens et de l'ensemble des acteurs à l'élaboration et la mise en oeuvre des politiques d'écologie urbaine et de développement durable. Les associations, entreprises, collectivités territoriales, organismes de recherche et institutions internationales partenaires de **Terre en tête** offrent, par leur diversité, une plateforme unique d'information et d'échanges, un lieu de concertation et de confrontation des approches où peuvent être mis en débat et en construction, à toutes les échelles, les grands chantiers de l'écologie urbaine et du développement durable.

Des débats, des spectacles, des animations pédagogiques, culturelles et sportives, des expositions, un marché fermier, un restaurant solidaire, une librairie, un espace emploi et formation, une grande halle réunissant plus de 200 partenaires font de **Terre en tête** un espace original, convivial et festif de sensibilisation et d'éducation, permettant à tous d'appréhender pleinement les enjeux et les thématiques majeures du développement durable: climat, eau, air, terre, énergie, déchets, transports, biodiversité, santé, alimentation, agriculture, responsabilité sociale des entreprises, croissance et décroissance, démocratie, solidarité internationale, diversité culturelle...

En coopération avec le Conseil général de la Seine-Saint-Denis et en lien avec l'ensemble des partenaires, l'ASTS participe à la construction de **Terre en tête**, à l'élaboration et l'organisation des forums, à l'accueil des publics, notamment scolaires. L'ASTS coordonne également la participation des organismes de recherche et institutions internationales.

Pour plus de renseignements :

ASTS - ASSOCIATION SCIENCE TECHNOLOGIE SOCIÉTÉ
Paris Tél.: 01.44.89.82.82
Mail: le_lien@asts.asso.fr

Évènement à ne pas manquer...

Production et consommation durables : de la gouvernance au consommateur-citoyen

COLLOQUE INTERNATIONAL

18-19-20 septembre 2008

Colloque organisé par le Centre d'études en droit économique

Nos partenaires



Vise à soutenir la recherche et la recherche appliquée dans les domaines de l'administration et de l'économie.



Conseil canadien de recherches en sciences humaines

Social Sciences and Humanities Research Council of Canada

Canada



Chaire de recherche du Canada en droit de l'environnement

À l'occasion des activités du 400^e anniversaire de la ville de Québec, un colloque d'envergure internationale portant sur la production et la consommation durables aura lieu les 18-19 et 20 septembre prochains à la Salle Hydro-Québec du pavillon Alphonse-Desjardins de l'Université Laval.

Organisé par le Centre d'études en droit économique (CÉDÉ) de la Faculté de droit de l'Université Laval, ce colloque de trois jours attirera tout près de 50 conférenciers provenant de l'Amérique de Nord, de l'Europe et de l'Afrique. L'événement sera une occasion unique de rencontrer des industriels, chercheurs universitaires, organisations non gouvernementales et représentants gouvernementaux canadiens et étrangers en vue de faire le point et de stimuler la réflexion multidisciplinaire sur des questions liées à la gouvernance des entreprises, les modes de production durables et la protection de l'environnement.

De plus, le comité organisateur est fier d'accueillir deux présidents d'honneur prestigieux, soit Mme Sheila Watt-Cloutier et M^e Pierre-Marc Johnson. En nomination pour le prix Nobel de la Paix 2007, Mme Watt-Cloutier est une femme inuite engagée qui s'est distinguée sur la scène internationale en tant que pionnière de la défense d'enjeux actuels cruciaux, tels que le développement durable, le savoir écologique traditionnel et la protection de l'environnement arctique et de ses communautés. Ex-premier ministre du Québec, Me Johnson est un avocat, conseiller et conférencier qui s'intéresse aux politiques publiques et aux effets de la mondialisation. Il participe notamment à des négociations commerciales internationales dans des secteurs variés et agit à titre de négociateur et de médiateur auprès d'institutions reliées à l'Organisation des Nations Unies.

Pour plus d'information sur ce Colloque ou pour vous inscrire en ligne, n'hésitez pas à consulter le site Internet www.colloque2008cede.fd.ulaval.ca.

ERRATUM

Veuillez prendre note qu'une erreur s'est glissée dans le bulletin du mois d'avril 2008. L'article intitulé **FAUT-IL SE DÉFAIRE DE LA RESPONSABILITÉ SOCIALE POUR FAIRE ENTRER LA RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE EN DÉMOCRATIE?** était bel et bien écrit seulement par Marie-Andrée Caron, professeur à l'UQÀM. Toutes nos excuses à l'auteure.

CHAIRE de responsabilité sociale et de développement durable
ESG UQÀM



APPEL À COMMUNICATIONS

Conférence internationale sur la Responsabilité Sociale des Entreprises

Conférence organisée conjointement par
la CRSDD, le RIODD, le CEREGMIA et l'ISIAM
du 26 au 28 février 2009 à Agadir

<http://www.crsdd.uqam.ca/Pages/agadir2009.aspx>
Agadir2009@uqam.ca

La Chaire de Responsabilité Sociale et de Développement Durable (CRSDD) de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM (ESG UQAM), le Réseau International de Recherche sur les Organisations et le Développement Durable (RIODD), le Centre d'Étude et de Recherche en Économie, Gestion, Modélisation et Informatique Appliquée, Université des Antilles et de la Guyane (CEREGMIA) et l'Institut Supérieur d'Informatique Appliquée et de Management (ISIAM) organisent conjointement une conférence internationale regroupant le plus grand réseau de chercheurs francophones en responsabilité sociale des entreprises (RSE) à Agadir du 26 au 28 février 2009. D'autres laboratoires et chaires collaborent à la réussite de cet événement : l'Institut interdisciplinaire d'éthique et des droits de l'homme (Université de Fribourg), l'Unité de recherche EGID (Études sur le Genre et la Diversité en Gestion de l'École de gestion de l'Université de Liège), le PRISME (Pôle de Recherche Interdisciplinaire sur les Systèmes Managériaux et Économiques) de l'Université La Sagesse de Beyrouth, le CLERH (Conseil Libanais des Experts en Ressources Humaines), et l'Union Méditerranéenne des Confédérations d'Entreprises(UMCE-BUSINESSMED).

Dans la continuité des diverses manifestations et colloques scientifiques ayant récemment eu lieu sur le thème de la RSE, cette conférence se veut le lieu d'intégration des différentes pistes identifiées dans ces précédentes rencontres et ce, en vue de faire avancer le débat francophone sur la RSE, sa (ses) définition(s), ses acteurs, ses évaluations, les modalités pour s'assurer de son application et enfin la portée réelle de cette nouvelle composante de la stratégie des entreprises. Au-delà de privilégier la participation de chercheurs de renom, de jeunes chercheurs et de doctorants, cette conférence se veut une plate-forme où ceux-ci pourront partager leurs réflexions et résultats de recherche avec les acteurs de terrain.

Les thématiques privilégiées pour cette conférence sont :

- Les difficultés méthodologiques de conceptualisation de la RSE ;
- La contextualisation géopolitique de la RSE (notamment dans les pays du Sud) ;
- Les évaluations de la RSE : limites et portée ;
- Les acteurs de la RSE : confrontations, dialogue, partenariats ;
- RSE : vœux pieux ou implication réelle des entreprises ?
- La RSE et les performances des entreprises : financière, sociétale, environnementale...
- La RSE : cultures et éthiques sociales
- La RSE dans les rapports Nord-Sud : normalisations et nouveaux modes de régulation ;
- La responsabilité des FMN et leurs exigences à l'égard de leurs filiales et des sources d'approvisionnement (certifications, labels...).

Sans se restreindre à ces thématiques, le comité scientifique étudiera l'admissibilité de toute intention de participation et le cas échéant proposera des ajustements pour favoriser l'admissibilité des propositions ayant un potentiel intéressant pouvant contribuer à l'atteinte des objectifs de cette conférence.

À noter que le français est la langue de communication pour cette conférence, mais que les lettres d'intentions peuvent être soumises en toute autre langue.

Types de contribution

Le comité scientifique priviliege deux principaux types de contribution: **communications** et **tables rondes**.

Les **communications** visent à présenter des résultats de recherches empiriques et/ou théoriques. Elles apportent une contribution d'ordre théorique, conceptuel, méthodologique ou épistémologique, compte tenu de l'état actuel des connaissances. Afin de permettre la meilleure programmation des communications, il est demandé aux auteurs d'envoyer une lettre d'intention de communication n'excédant pas 2 pages résumant le projet de communication qui doit énoncer la question de recherche, résumer succinctement la méthodologie et présenter brièvement les résultats lorsque disponibles.

Quant aux **tables rondes**, elles réunissent des chercheurs (et, parfois, des praticiens) reconnus pour leur expertise dans un domaine particulier. Les intervenants qui en font partie livrent leurs réflexions, idées ou analyses en lien avec l'objet de la table ronde, avant d'en débattre avec l'auditoire. Cette proposition n'excédant pas deux pages présentera l'objectif et l'intérêt de cette table ronde, de même que les questions précises qui y seront abordées ainsi que le nom des participants, leurs coordonnées et quelques informations attestant de leur expertise sur le sujet.

Toutefois toute proposition d'une autre activité qui permettrait d'enrichir le débat ou de mieux comprendre la RSE sera accueillie favorablement (à titre d'exemple, les études de cas).

La date limite pour la soumission d'une lettre d'intention de communication est le **30 juin 2008** ; celle d'une table ronde ou de toute autre activité est le **15 septembre 2008**.

TOUTES LES PROPOSITIONS DOIVENT ÊTRE ENVOYÉES À L'ADRESSE SUIVANTE :
Agadir2009@uqam.ca

Voici la page du colloque
<http://www.crsdd.uqam.ca/Pages/agadir2009.aspx>

**CHAIRE de responsabilité
sociale et de
développement durable**
ESG UQÀM

École des sciences de la gestion
Université du Québec à Montréal
Case postale 8888
Succursale Centre-Ville
Montréal (Québec) H3C 3P8

Téléphone : 514.987.3000
poste 6972#

Télécopieur : 514.987.3372

Courriel: crsdd@uqam.ca

Visitez notre site Internet
www.crsdd.uqam.ca

Inscrivez-vous à notre liste d'envoi électronique
crsdd@uqam.ca

Bulletin de la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable

Rédacteur en chef : François Décarie-Gilardeau

Rédactrice-adjointe : Sophie Lévesque

Collaborateurs : Marie-Claude Allard et Corinne Gendron

Pour soumettre un article, prière de consulter le site web www.crsdd.uqam.ca.