

INFORMATION TO USERS

This manuscript has been reproduced from the microfilm master. UMI films the text directly from the original or copy submitted. Thus, some thesis and dissertation copies are in typewriter face, while others may be from any type of computer printer.

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleedthrough, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send UMI a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

Oversize materials (e.g., maps, drawings, charts) are reproduced by sectioning the original, beginning at the upper left-hand corner and continuing from left to right in equal sections with small overlaps.

Photographs included in the original manuscript have been reproduced xerographically in this copy. Higher quality 6" x 9" black and white photographic prints are available for any photographs or illustrations appearing in this copy for an additional charge. Contact UMI directly to order.

ProQuest Information and Learning
300 North Zeeb Road, Ann Arbor, MI 48106-1346 USA
800-521-0600

UMI[®]

Un essai sur la pertinence de l'intervention gouvernementale. Les politiques publiques en matière de transport urbain des personnes.

Sylvain Delisle

Mémoire

présenté

au

Département de sciences politiques

**comme exigence partielle au grade de
maître ès art (M.A)
Université Concordia
Montréal, Québec, Canada**

Novembre 2000

© Sylvain Delisle, 2000



**National Library
of Canada**

**Acquisitions and
Bibliographic Services**

**395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada**

**Bibliothèque nationale
du Canada**

**Acquisitions et
services bibliographiques**

**395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada**

Your file *Votre référence*

Our file *Notre référence*

The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.

The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

0-612-59261-8

Canada

Résumé

Un essai sur la pertinence de l'intervention gouvernementale. Les politiques publiques en matière de transport urbain des personnes.

Sylvain Delisle

Les dernières années, au Québec et au Canada, ont été caractérisées par une lutte acharnée contre les déficits publics. De nombreuses réformes ont été mises en place afin d'atteindre cet objectif. Des arguments comme l'inefficacité, la rigidité et la non-productivité, des interventions gouvernementales, ont été largement utilisés pour justifier ces réformes qui, plus souvent qu'autrement, se sont traduites par un désengagement de l'État. Ces arguments sont mis de l'avant par des idéologues économiques néo-classiques et par plusieurs partis politiques. Même ceux qui ont contribué à l'essor de l'État-providence dans ce pays, de sorte que, la promotion d'une présence gouvernementale active semble aujourd'hui être reléguée à la marginalité. Dans ce mémoire, nous arguons que les principes économiques développés par John Maynard Keynes, demeurent ceux qui permettent de résoudre les différentes problématiques contemporaines comme le chômage et l'exclusion sociale.

Les théories keynésiennes permettent également d'apprécier de façon globale l'étude d'un secteur qui génère plusieurs problématiques complexes, comme celui du transport urbain des personnes. Qu'il s'agisse de l'expansion du réseau routier ou de celui des transports en commun, les décisions prises affecteront inévitablement la collectivité. Qu'il soit question de la qualité de l'environnement, de la perte de temps causée par la congestion routière ou de l'importance du développement économique des villes, l'État demeure l'institution appropriée pour prendre les décisions en ces matières. Ces dernières doivent s'inscrire dans une analyse de biens publics, qui confère un rôle actif à l'État.

C'est par l'entremise d'une méthodologie descriptive et analytique, que nous croyons être en mesure de justifier les interventions gouvernementales, nous permettant ainsi, de s'éloigner du discours habituelle de la droite.

Remerciements

Je tiens à remercier M. Harold Chorney, pour son implication dans le mémoire ainsi que pour le rafraîchissement idéologique, que ces cours d'économie politique procurent. Je tiens également à remercier M. Guy Lachapelle, pour ces conseils ainsi que tous les professeurs du programme d'administration publique et politiques publiques de l'Université Concordia. Merci également à M. Pascal Nédélec pour sa contribution à la révision linguistique.

Je tiens également à remercier Mme Francine Mayer du département d'économie de l'Université du Québec à Montréal, pour sa confiance et ces nombreux conseils toujours judicieux.

Sur une note plus personnelle, je tiens à remercier ma mère, Mme Georgette Coulombe pour son soutien matériel et moral tout au long de mon parcours académique. Par ailleurs, je désire, dédier ce mémoire à ma sœur, Mme Marie-Josée Delisle C.M.A, qui a toujours été un modèle pour moi.

Table des matières

v

Table des matières	v
Liste des graphiques	vii
Liste des tableaux	viii
Introduction	1
Chapitre 1 : Une revue de la littérature	9
1.1 - Du côté droit	9
1.2 - Du côté gauche	12
1.3 - Entre les deux	17
1.4 - Programmes de parti	19
1.5 - En terminant cette revue de la littérature	22
Chapitre 2 : Rôle du gouvernement chez les classiques et les keynésiens	25
2.1 - Rôle du gouvernement chez Keynes	26
2.2 - Rôle du gouvernement chez les néo-classiques	32
2.3 - Le choix de Keynes	32
2.4 - Théorie keynésienne et secteur du transport urbain des personnes	33
2.4.1 – Le multiplicateur	33
2.4.2 – L’effet d’éviction	36
2.4.3 – Les bénéfices des programmes d’infrastructures	39
Chapitre 3 : Le transport urbain des personnes	42
3.1 - Les principaux acteurs du transport urbain des personnes	44
3.2 - La ville	47
3.3 - L’utilisation du sol et l’aménagement du territoire	50
3.4 - À propos des hypothèses auxiliaires de l’économie néo-classique	53
3.4.1 - La fourniture des biens publics	53
3.4.2 - Les effets externes	56
3.5 - L’environnement	59
3.6 - L’offre de transport	64
3.6.1 - L’offre à court terme	64
3.6.2 - L’offre à long terme	67
3.7 - La demande de transport	71

Table des matières (suite)

3.8 - À propos des politiques publiques en matière de transport pour le futur	73
3.9 - Défis du MTQ et de l'AMT	74
3.10 - Les politiques innovatrices	76
En guise de conclusion	79
Bibliographie	81
Annexe : Idéologies macroéconomiques et intervention gouvernementale	89

Liste des graphiques

vii

Graphique 1 : Équilibre macroéconomique selon les classiques et selon Keynes	27
Graphique 2 : Illustration de la « policy ineffectiveness proposition »	31
Graphique 3 : Biens privés versus biens publics	55
Graphique 4 : Équilibre en situation de congestion	65

Liste des tableaux

Tableau 1 : Ventilation du budget du MTQ, 1995-96	45
Tableau 2 : Pourcentage total d'émissions dû au domaine des transports	60
Tableau 3 : Les principaux buts du transport urbain	71
Tableau 4 : Modes de déplacement préférés pour se rendre au travail	72

Introduction

...Il faut simplifier l'appareil de l'État...

-Jean Charest¹

L'intervention gouvernementale est-elle toujours pertinente ? La question est à propos compte tenu des nombreux débats qui ont cours actuellement sur l'interventionnisme gouvernementale dans plusieurs secteurs. Même ceux qui ont généré les grands consensus sociaux, comme la santé et l'éducation, ne sont pas exempts d'appels en faveur du retrait gouvernemental pour laisser une place plus importante au secteur privé.

Les propos de Jean Charest, leader du Parti Libéral du Québec (PLQ), sont particulièrement éloquentes à cet égard. Le PLQ, en pleine redéfinition de son programme politique en vue des prochaines élections provinciales, cible la diminution de l'appareil étatique comme l'un des éléments essentiels de son discours. Ce choix, est tout à fait révélateur de ce que les instances du parti, croient être mobilisateur de votes auprès de l'électorat québécois. Une très bonne indication de la pénétration du discours de droite dans la population. Ce dernier étant caractérisé par la promotion des allocations réalisées par le marché. De manière à optimiser les résultats de la concurrence, les interventions gouvernementales sont proscrites, puisqu'elles introduiraient des déséquilibres et des rigidités, qui entreraient en conflit avec le bon fonctionnement des marchés.

Évidemment, le PLQ n'est pas le seul parti politique qui fait la promotion de la diminution des interventions gouvernementales. L'Alliance Canadienne, le plus récent parti politique

¹Martin Pelchat, *Simplifier l'appareil de l'État*, La Presse, Lundi le 29 mai 2000, p.A4

fédéral, fait de cet élément son message principal. Ce dernier est également relayé sur la scène provinciale par l'Action Démocratique du Québec (ADQ). De nombreux groupes de pressions, comme le Conseil du Patronat et le Simon Fraser Institute sont également impliqués dans la promotion de la réduction de l'intervention gouvernementale.

À l'opposée, les ardents défenseurs de la présence étatique semblent être de plus en plus isolés dans leurs convictions. En effet, le discours de gauche présente les interventions gouvernementales comme étant complémentaires aux allocations du marché, afin de réduire les inégalités sociales qu'elles provoquent. Ce discours semble cependant être moins prisé par les élites économiques et politiques. En conséquence, les nombreuses demandes des syndicats et des groupes sociaux en faveur de la responsabilité gouvernementale semblent être, plus souvent qu'autrement, rejetées du revers de la main. Ces solutions sont souvent perçues comme étant passéistes et donc très peu compatibles avec le vocabulaire contemporain de l'efficacité ou de l'optimalité.

De plus, il est important de mettre en contexte le débat sur la place du gouvernement par des faits qui tendent à démontrer les effets de la déréglementation ou du manque de réglementation, de la part des législateurs. Les nombreuses statistiques concernant les profits des banques sont révélatrices. Pour les six premiers mois de 1997, les 20 premières banques d'affaires au monde ont fait des profits sur la spéculation sur des devises de 4,7 milliards \$, dont 135 millions pour la Banque Royale, 95 millions pour la Banque de Montréal et 92 millions pour la CIBC. Par ailleurs, la spéculation sur la monnaie représente une valeur quotidienne de 1800 milliards \$². Pour plusieurs, les gouvernements pourraient être en

²Richard Farnetti, (1998), *Plutôt 350 traders que 140 000 salariés de l'automobile*, dans : Le Monde

mesure d'intervenir à ce niveau, par le biais de l'instauration d'une *taxe à la Tobin*, par exemple³.

C'est donc en réponse à la pénétration du discours de droite chez nos politiciens ainsi qu'aux répercussions appréhendées (comme celles caractérisant l'industrie des banques) d'une société qui minimiserait l'apport gouvernemental, que nous avons décidé de discuter de la pertinence de l'intervention gouvernementale. Les dernières années ont fourni de nombreux exemples de la prédominance des idées de droite dans les politiques publiques. La lutte systématique à l'élimination des déficits et celle qui semble s'engager face à la dette publique, et ce, à tous les paliers de gouvernement, est probablement l'exemple le plus pertinent. Tout le vocabulaire de l'efficacité et de la productivité n'est plus réservé au secteur privé et épouse maintenant les secteurs d'activités traditionnellement réservés à l'État. Par conséquent, les interventions gouvernementales sont de plus en plus assimilées à des chocs exogènes inefficaces.

Ce texte constitue donc un rappel qu'une vision « linéaire » de l'action gouvernementale s'arrime difficilement avec la réalité. D'ailleurs, plusieurs problématiques complexes nécessitent que les gouvernements agissent de façon à gérer le bien-être collectif, invalidant ainsi l'application systématique d'une maxime chère aux protagonistes de droite, à savoir que : *a smaller government is a better government*.

Le débat, sur la pertinence de l'intervention gouvernementale, s'installe souvent dans une argumentation de type idéologique. Plusieurs disciplines offrent des éléments de réponse à la

Diplomatique, no. 525, 45 ième année, octobre 1998, p.20

³ C'est-à-dire une taxe destinée à réduire la spéculation, puisqu'elle amputerait une partie des gains spéculatifs qui seraient distribués aux gouvernements.

question posée en début de texte. La science politique, la sociologie, la démographie et la géopolitique, par exemple, sont tout à fait pertinentes dans un débat comme celui-ci. La science économique offre également une perspective intéressante. Elle l'est d'autant plus en considérant l'importance accordée par nos politiciens à l'argumentation économique dans leurs discours et leurs programmes.

Le chapitre deux est consacré à la place que devrait occuper le gouvernement chez les néo-classiques et les keynésiens. Ces deux idéologies économiques offrent une perspective radicalement différente. Les néo-classiques (plus en vogue en ce moment) sont mus par les lois du marché, s'en remettant aux propos d'Adam Smith et de sa fameuse analogie de la main invisible. Celle-ci stipule que les marchés atteignent l'équilibre automatiquement selon les principes de l'offre et de la demande, ce qui en théorie provoque une allocation équitable des ressources entre les agents économiques. Les interventions gouvernementales ne devant se restreindre qu'au maintien de la loi et de l'ordre, pour éviter une distorsion des marchés. Les néo-classiques ont remis, à l'ordre du jour, les théories de leurs prédécesseurs grâce, notamment, aux nombreux développements concernant l'inclusion de l'information imparfaite, de l'incertitude et de la théorie des jeux dans leurs analyses.

D'autre part, il y a tous les développements introduits par John Maynard Keynes, qui ont contribué à l'essor de l'interventionnisme gouvernemental dans les pays occidentaux. Sont apparus en ce sens, le «New Deal» aux États-Unis et la création du filet social canadien. L'approche keynésienne, s'appuie sur la stimulation des composantes de la demande agrégée. Le gouvernement est amené à les stimuler de façon directe, par l'intermédiaire de ces dépenses gouvernementales, mais aussi indirectement en favorisant une meilleure

répartition des richesses qui aura notamment pour effet de hausser la consommation totale. Dans ce texte, nous pensons qu'une approche de type keynésienne est beaucoup mieux adaptée à la réalité. L'équilibre automatique et simultané des marchés reposent sur des hypothèses de base qui ne semblent pas rencontrer le test de la réalité des consommateurs et des producteurs. L'annexe 1, présente une discussion complète des modèles d'inspirations classiques et keynésiennes. Les raisons pour lesquelles nous avons décidé de privilégier une approche keynésienne seront détaillées.

D'autre part, le débat sur la pertinence de l'intervention gouvernementale peut s'apprécier de façon beaucoup plus pratique par l'intermédiaire de problèmes concrets auxquels nos dirigeants politiques doivent répondre. Il a déjà été question des secteurs comme ceux de la santé et l'éducation qui accaparent une bonne partie du budget total du gouvernement québécois. Dans ce texte, nous traiterons et analyserons le transport urbain des personnes. Il s'agit d'un secteur qui génère différentes problématiques complexes qui trouvent leurs solutions dans l'action gouvernementale.

En effet, qu'il s'agisse de l'expansion du réseau routier ou de celui des transports en commun, les choix effectués affecteront inévitablement les comportements des individus et des entreprises. Mais pourquoi le gouvernement est-il le mieux placé pour décider ? Il existe plusieurs éléments de réponses qui seront développés dans cette étude. Par exemple, une discussion sur le transport urbain ne saurait être complète sans aborder les nombreuses conséquences de l'utilisation de la voiture en milieu urbain comme la congestion, la pollution, le bruit ou la perte de temps. Tous des exemples d'externalités négatives qui s'arriment difficilement avec une analyse économique de concurrence pure et parfaite de

base. Ces allocations doivent être modifiées par l'action gouvernementale par le biais du régime de taxation ou par d'autres types d'interventions, comme par exemple par le recours aux permis.

La pléthore des intervenants dans le secteur des transports urbains des personnes est une autre caractéristique du secteur. Les nombreux gouvernements municipaux, les MRC, les sociétés de transports en commun ou les associations de citoyens ont tous des points de vues qui ne convergent pas nécessairement. En vertu de ses compétences constitutionnelles le gouvernement provincial a juridiction sur les affaires municipales, si bien qu'il doit agir en conciliateur et en « gardien » du bien-être public. Il est le mieux placé pour le faire puisque les enjeux dépassent les frontières municipales.

À l'opposé, le secteur privé a pour objectif la satisfaction des besoins de ses clients et de ses actionnaires, qui ne coïncident pas en tout point avec l'intérêt collectif. Autrement dit, le « shareholder » est plus important que le « stakeholder ».

Une étude récente de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) stipule que pour garder le niveau de congestion actuel, il faudra vraisemblablement construire 4 ponts supplémentaires reliant Montréal et ses rives nord et sud, d'ici 2011. Cette annonce peut sembler anodine, cependant elle entraînerait plusieurs débats de fond qui souligneraient la pertinence de l'intervention gouvernementale dans ce secteur. En d'autres mots, une telle expansion du réseau routier aurait des conséquences importantes sur l'utilisation du sol et de l'aménagement du territoire. Compte tenu de la situation actuelle de la ville de Montréal, caractérisée par l'étalement urbain et la dégradation de son centre, seul les gouvernements qui sont responsables des biens publics et du bien-être collectif sont à même d'avoir la

distance nécessaire pour prendre les décisions qui s'imposent.

Or, ces décisions ne peuvent être prises seulement à l'aide des instruments privilégiés dans le secteur privé, comme les analyses avantages-coûts. Les élus doivent prendre des décisions dans un contexte d'arbitrages multiples et simultanés. L'éradication du chômage et le contrôle de la pollution par exemple, ne nécessitent pas nécessairement des politiques publiques similaires ou complémentaires, ce qui rend les choix publics d'autant plus complexes. C'est pourquoi, à l'analyse microéconomique privilégiée dans le secteur privé, doit s'ajouter une multitude d'autres critères, et ce, dans un contexte de transparence que peuvent fournir les autorités publiques.

Bien que l'analyse de la problématique du transport urbain des personnes peut s'étudier strictement d'un point de vue économique néo-classique, l'adoption d'une approche keynésienne donne à l'étude une ampleur différente et compatible avec les arbitrages mentionnés. En effet, aux bienfaits microéconomiques des investissements en infrastructure par exemple, s'ajoutent la dimension macroéconomique des interventions gouvernementales. Les appels, de plus en plus répandus en faveur de la diminution de l'interventionnisme étatique, peuvent donc être balisés de façon assez convaincante par des problématiques complexes, comme celles véhiculées par le transport urbain des personnes.

Méthodologiquement, nous avons décidé d'adopter une approche descriptive et analytique. Il nous est apparu qu'il s'agissait de la meilleure méthode, afin de broser un profil des acteurs impliqués, ainsi que des enjeux dérivant de l'implication gouvernementale dans le secteur des transports urbains des personnes. Plusieurs théories seront invoquées dans ce texte, sans pour autant qu'elles ne soient jumelées, à chaque occasion, à une approbation quantitative de

type économétrique. Les théories utilisées sont généralement connues et largement étudiées. Ainsi, lorsque que la situation l'exige, nous n'omettrons pas de souligner les faiblesses ou lacunes théoriques. Le traitement que nous faisons du multiplicateur est un bon exemple. Plusieurs études empiriques ont en effet montré la disparité entre les bienfaits purement théoriques et ceux effectivement observés. Nous avons donc balisé les résultats théoriques en discutant des effets pervers de la lenteur bureaucratique ou par l'existence des fuites (« leakages ») qui réduisent la portée pratique du multiplicateur.

Ce mémoire se divise en trois parties. La première sera consacrée à une revue de la littérature concernant la place que devrait occuper le gouvernement dans l'économie selon divers points de vues. Elle saura mettre en contexte la discussion et les différents intervenants. Le deuxième chapitre traitera de l'appréciation du choix de l'approche keynésienne, ainsi que de sa compatibilité avec une étude sur le transport urbain des personnes. Une présentation des différents acteurs, ainsi que des différentes problématiques en matière de transport urbain des personnes, constituera la dernière partie de ce mémoire.

Chapitre 1

Une revue de la littérature

Ce chapitre est consacré à la recension de quelques textes qui traitent de la place du gouvernement dans l'économie. Nous avons ventilé le résultat de la recherche par tendances idéologiques. De cette façon, la familiarisation avec les rhétoriques de droite, de gauche et de celles qui oscillent entre les deux, sera facilitée. Cela permettra également de mettre en situation les discussions qui vont suivre.

1.1-Du côté droit

Milton Friedman est celui qui a remis les principes économiques classiques, à jour. L'introduction de son livre *Capitalism and Freedom* est assez révélatrice sur la doctrine qu'il défend et sur le rôle que devrait jouer le gouvernement dans l'économie⁴. Il base ces théories sur la préservation des libertés individuelles et ne croit pas qu'un contexte interventionniste s'y prête. Il adhère donc au libéralisme de la fin du 18^{ième} et début du 19^{ième} siècle, qui se caractérise, notamment de la façon suivante: les individus (leurs intérêts, leurs objectifs) sont au centre de la société, le laissez-faire sur le plan économique, le libre-échange, la diminution des pouvoirs de l'État et la protection des droits civils⁵.

⁴Milton Friedman, *Capitalism and Freedom*, introduction, Chicago, the University of Chicago press, dans Dostaler Gilles, *Histoire de la pensée économique 2, Recueil de textes*, Montréal, Université du Québec À Montréal, édition Guérin, pp. 259-269.

⁵Idem, p.5.

Dans cette optique, les pouvoirs de l'État sont limités à favoriser les activités des entreprises privées et à préserver la loi et l'ordre. Tout en acceptant que le gouvernement doive, à l'occasion, être le fournisseur de biens et services, Friedman mentionne que cela se fait toujours, aux dépens d'une certaine liberté. C'est pour cela qu'il croit que les institutions étatiques doivent être le plus décentralisées possibles, afin de permettre aux individus mécontents, des acteurs locaux, de se déplacer ailleurs, où leurs objectifs individuels seront mieux rencontrés. Ces comportements deviennent impossibles, lorsque les pouvoirs sont concentrés dans la capitale nationale, à moins de changer de pays.

Cette vision est toujours présente dans les milieux conservateurs d'aujourd'hui. Elle rend incompatible un arbitrage potentiel entre la liberté et l'égalité des individus, puisque les actions de l'État sont perçues comme étant des freins aux libertés individuelles.

En utilisant une argumentation moins idéologique, Thomas Mayer dans *The structure of monetarism*, montre pourquoi l'action gouvernementale n'est pas nécessaire⁶. Un des fondements du monétarisme se situe dans la croyance dans la théorie quantitative de la monnaie qui établit une relation directe entre le niveau des prix et l'offre de monnaie en circulation. Le plein emploi étant atteint automatiquement par la force des marchés, le gouvernement devrait s'en tenir à des politiques visant à contrôler l'offre de la monnaie. Cela engendre les implications suivantes:

1-pas besoin de politiques fiscales contre-cycliques;

2-comme le niveau des prix est indépendant des actions politiques dans des industries dites

⁶Thomas Mayer, *The structure of monetarism*, *Kredit und Kapital*, 8,1978, pp. 191-215, 292-313, dans Brian Snowdon, Howard R. Vane, *A macroeconomic reader*, London, New York édition Routledge, 1997 pp.180-215.

stratégiques, l'action des gouvernements n'est pas nécessaire;

3-les monétaristes ne croient pas en la courbe de Phillips, ce qui exclut la formulation de politiques concernant l'arbitrage inflation/chômage;

4-si l'inflation est contrôlée, plus besoin d'établir des politiques de contrôle de prix et de salaires;

5-la croissance des dépenses gouvernementales est moins grande lorsqu'il y a moins d'inflation;

6-le financement des déficits par monétisation, cause de l'inflation.

Il est intéressant à ce stade-ci, de constater que les prescriptions de droite reposent sur la théorie quantitative de la monnaie. Cette dernière rejoint la vision plus idéologique de Friedman, dans le texte précédent.

Robert Dutrisac, dans son article *Charles Sirois l'utopiste*, décrit très bien comment pourrait se traduire, de façon pratique, l'adoption extrême des principes néo-libéraux, en citant certains passages du livre du président de Téléystème⁷. En plus de souligner la dépendance des individus face à l'État, que provoque le système actuel, M. Sirois offre sa solution pour le réseau d'éducation post-secondaire québécois. Selon lui, les étudiants devraient payer le coût réel de leurs formations ce qui permettrait de cesser le financement public des universités.

La relation étudiant / université épouserait donc, le modèle consommateur / client.

La réélection de Mike Harris, en juin 1999, au poste de Premier ministre de l'Ontario, a généré de nombreux commentaires de la part des «columnist» politiques. L'éditorial du *Globe and Mail*, rapporté par Antoine Robitaille fait référence à la diminution de la taille du

⁷Robert Dutrisac, *Charles Sirois, l'utopiste*, Le Devoir, le 7 avril 1999, p.A1.

gouvernement imposée par M. Harris⁸:

« Un État discipliné agit en tant que partenaire respectueux de la société civile, garantissant le maintien de conditions favorables à la prospérité, à la liberté et à la justice sociale ».

Les valeurs de la droite sont particulièrement bien formulées ici : premièrement l'importance de la société civile comme substitut au gouvernement, deuxièmement le respect des lois du marché et finalement la prépondérance des libertés individuelles. Quant à la justice sociale, on ne s'aventure pas à la définir, après tout l'allocation équitable des ressources, n'est pas une composante majeure de la théorie quantitative de la monnaie.

1.2-Du côté gauche

Dans *Growth, Welfare and the size of government*⁹, Todd A. Knoop s'attarde à une maxime chère aux penseurs néo-classiques, à savoir que : « *a smaller government is a better government* ». L'auteur le fait de façon intéressante en utilisant les outils privilégiés des conservateurs, c'est-à-dire par l'intermédiaire de l'économétrie. Il diffère de ces derniers cependant, puisque son modèle de croissance inclut des dépenses publiques qui affectent les fonctions d'utilités des ménages ainsi que le comportement des firmes. Nous devons donc comprendre que dans les modèles purement néo-classiques cet état de choses est ignoré et que seulement les coûts de l'intervention gouvernementale sont pris en compte, en omettant les bénéfices. Les résultats sont d'ailleurs radicalement différents de ceux qui nous sont habituellement présentés par les protagonistes de droite. En effet, l'auteur trouve à partir de

⁸ Antoine Robitaille, *Pour un Harris plus gentil*, Le Devoir, le 5 juin 1999, p.A10.

⁹ Todd A. Knoop, *Growth, Welfare, and the size of government*, Economic Inquiry, 1997 volume 37,

son modèle, qu'une réduction dans le fardeau fiscal va vraisemblablement affecter positivement la croissance. Cependant, lorsque cette réduction est combiné à une baisse dans les dépenses publiques cet effet devient plutôt marginal¹⁰. Par ailleurs les coupes de dépenses «*across the board*» ne semblent guère avoir l'effet escompté¹¹. Voilà des résultats qui ne concordent pas avec la rhétorique habituelle. Est-ce une étude marginale ? Nous pouvons probablement la qualifier de telle puisqu'elle inclut une modélisation des effets bénéfiques des dépenses publiques et des coûts liés à la réduction de la taille du gouvernement.

Pour plusieurs, le démantèlement des programmes sociaux au Canada et, dans la plupart des pays occidentaux, résulte de l'application des méthodes de gestion privé aux affaires publiques. Alan Sears, dans *The «lean» state and capitalist restructuring : Towards a theoretical account*¹², va encore plus loin. Selon lui, ces méthodes de gestion privée s'accompagnent d'une théorie sociale qui a des répercussions dans tous les aspects de notre vie, tant professionnelle que personnelle. Il débute son article en rappelant que l'État-providence était accompagné d'une théorie de la citoyenneté inclusive caractérisée, par la nécessité de fournir des alternatives aux marchés pour combler les besoins. Au début des

numéro 1, Janvier 1999.

¹⁰Idem, p.109. Il s'agit d'un modèle basé sur l'hypothèse d'un budget équilibré, ce qui signifie qu'une réduction de la taille de l'État se traduit par une baisse conséquente du niveau des taxes. L'auteur conclut qu'une réduction dans les investissements publics a des effets négatifs sur la croissance de l'ordre 0.14% et sur le bien-être, de 3%.

¹¹Idem, p.111. Une réduction de 10% des dépenses *across the board* a été testée et a mené à une réduction de la croissance et du bien-être.

¹²Alan Sears. (1999). *The «lean» state and capitalist restructuring : Towards a theoretical account*, Studies in political economy, 59, Été 1999, pp.91-109.

années 70, la crise de rentabilité, a été l'excuse parfaite du secteur privé, pour adopter des méthodes de gestion développées au Japon, après la seconde guerre mondiale. Nous y retrouvons tout le vocabulaire très populaire en ce moment (et qui forme ce qu'il a nommé le «lean production») comme¹³ : la production «just in time» (ou plus récemment encore la production «just for you»), la hausse de la productivité par le biais des nouvelles technologies, l'élimination du gaspillage, la flexibilité des travailleurs, l'utilisation des formes précaires d'emploi comme le temps partiel ou la sous-traitance et l'abolition des «rigidités» sur le marché du travail comme les syndicats ou les différentes législations du travail (par exemple les salaires minimums).

Pour l'auteur, il ne fait aucun doute que cette théorie sociale a envahi le champ des politiques publiques et a créé les conditions nécessaires à l'établissement du «lean state». Ce qui a mené aux différentes coupures dans les programmes sociaux au Canada et à l'utilisation par les différents paliers de gouvernement, de ces objectifs privés. M. Sears note que la stratégie inclusive associée à la citoyenneté sociale (avec un bémol en ce qui a trait à la situation de la femme) qui accompagnait l'État-providence, a été remplacée par une nouvelle politique d'exclusion envers les pauvres et les immigrants : les plus vulnérables dans notre société. Pourquoi ? Parce que cette nouvelle idéologie s'accompagne d'un vocabulaire acerbe vis-à-vis ces derniers, les assimilant la plupart du temps à des fraudeurs, des paresseux, des gens qui ne peuvent pas prendre leurs distances vis-à-vis à l'État. Ces personnes vulnérables peuvent même être soumis à un État disciplinaire, pour écarter ceux qui empêcheraient le marché, de fonctionner adéquatement. À titre d'exemple, nous pouvons citer l'établissement

¹³Idem, pp.92-93.

de «boot camp» pour les adolescents en difficultés ou les resserrements des critères d'admissibilité de l'immigration.

La relation entre l'État et ces travailleurs est aussi modifiée, selon les critères du «lean state».

Nous y retrouvons le vocabulaire habituel des négociations collectives dans le secteur public au Québec (au niveau de la flexibilité des fonctionnaires surtout). La campagne présidentielle américaine est aussi une source de confirmation de la pénétration du «lean state». Qui n'a pas entendu dire Georges W. Bush, candidat républicain à la présidence, qu'il fallait redonner aux Églises et aux organismes de charité une place plus importante dans le traitement des problèmes sociaux ?

Ricardo Petrella, dans la préface de « *À qui profite le démantèlement de l'État* », fait écho au texte précédent¹⁴. Il le fait, cependant, en constatant que la fin du «welfare state» provient d'une « auto-dépossession » des valeurs qui l'accompagnaient. Cela proviendrait du fait que les idéologues néo-classiques ont réussi, en quelques sortes, à faire adopter une série de «nouvelles» valeurs favorables à l'entreprise privée. L'auteur nous présente trois familles de critiques en rapport avec l'État-providence¹⁵ :

1- tout d'abord, celle qui attaque l'État-providence par des arguments d'ordre moraux comme par exemple la dé-responsabilisation des individus et par la rhétorique de l'efficacité ;

2-deuxièmement la mondialisation des marchés; plusieurs disent qu'il n'y a plus d'avenir pour un État national puisque l'activité économique est « dé-territorialisée », facilitée par les accords de libre-échange. L'État doit donc se contenter de créer des conditions pour que les

¹⁴Martin Poirier, François Patenaude, Martin Petit, Gino Lambert, *À qui profite le démantèlement de l'État*, Montréal, Chaire d'études socio-économique de l'UQAM, 1998, 306 pages.

¹⁵Idem, pp.20-23.

entreprises s'épanouissent dans cet environnement ;

3-Finalement, l'auteur utilise les nouveaux «modes d'organisation des transactions interpersonnelles et des liens sociaux», permis par l'avancement de la technologie (par exemple le cyberspace), comme explication de l' « auto-dépossession » de l'État. Il semble que ces nouveaux modes de communications se prêtent bien à la rhétorique de droite, notamment au niveau de la flexibilité, l'efficacité et l'auto-régulation (responsabilisation des individus).

Toujours selon l'auteur, ces nouvelles valeurs ont pavé la voie au discours actuel de partenariat entre le privé et le public, qui en fait se trouve à être l'adoption pure et simple des modes de gestion privée dans le secteur public.

Cette dernière situation est parfaitement reflétée par le changement dramatique des «valeurs» économiques et politiques de la Nouvelle-Zélande, depuis 1984. Serge Halimi, dans son article intitulé *De l'État-providence à la société de marché. La Nouvelle-Zélande, éprouvette du capitalisme total*, invoque bien les conséquences sur les politiques publique, de l'adoption des principes chers aux économistes de l'école de Chicago¹⁶. Bien que ce pays est reconnu pour être le berceau de l'État-providence et de la protection environnementale, comment a-t-il pu se tourner radicalement du côté des politiques néo-libérales ? Cette situation est survenu à l'arrivée du parti travailliste au pouvoir en 1984. Les conservateurs de l'époque, n'avaient pas la même pensée politique que les Reagan et les Thatchers, puisqu'ils ont maintes et maintes fois appuyés l'interventionnisme étatique. Le problème est que le gouvernement du Premier ministre conservateur, Robert Muldoon, (au pouvoir comme

¹⁶Serge Halimi, *De l'État-providence à la société de marché. La Nouvelle-Zélande éprouvette du*

ministre des finances puis Premier ministre depuis 1975) était considéré comme autoritaire. Une grande coalition que l'on qualifierait ici, d'arc-en-ciel (syndicats, travailliste, vert etc.), s'est mobilisée pour battre ce gouvernement en 1984. La composante néo-libérale a eu un ascendant majeur dans cette coalition, occupant ainsi les postes clefs au niveau économique. Cela s'est traduit de la façon suivante : arrêt des subventions aux agriculteurs, privatisation des télécommunications, des banques, des chemins de fer, des forêts, modifications des lois du travail pour s'arrimer avec les lois du marché, démantèlement de la fonction publique, réduction des jours de droit de grève, diminution des prestations sociales (de 5 à 27% selon les cas) etc. Toutes ces modifications ont été faites sous l'hypothèse que la société s'adapterait au modèle économique de droite. Plusieurs enthousiastes de la réforme soulignent que les taux de croissance de l'économie ont été de 4.6%, 6.3% et 3.5% pour les années 1993, 94 et 95, validant ainsi le démantèlement de l'État. L'auteur rappelle toutefois, que le PIB par habitant a reculé de 10%, par rapport à la moyenne des pays de l'OCDE, dans les dix dernières années.

1.3-Entre les deux ?

La redéfinition de l'intervention de l'État, que certaines personnes croient nécessaire, génère des coalitions que l'on pourrait qualifier de non-conventionnelles. Un exemple frappant se situe dans les nombreuses discussions sur «le modèle québécois». Qui aurait cru qu'un ancien président de la CSN, clamerait haut et fort la nécessité de modifier l'approche

gouvernementale québécoise¹⁷ ? Gérald Larose se trouve donc en compagnie de l'ancien chef du Parti conservateur canadien et des nombreux représentants du patronat, dans la « lutte contre la bureaucratie et la centralisation ». Ce commentaire rappelle de façon très paradoxale les paroles de Milton Friedman. Évidemment, différentes raisons animent ces personnes. M. Larose n'est certes pas d'accord avec les modifications du *Code du travail*, demandées par les délégués du Parti libéral, afin de faire face aux nouvelles réalités du marché.¹⁸

Ce débat semble être une bonne réflexion de ce que Petrella nomme l'« auto-dépossession » de l'État avec le vocabulaire de la modernité, de la performance, de l'efficacité et de la responsabilisation des individus. Le concept de la société civile semble être un parfait caméléon servant de prétexte tant aux critiques de gauche que de droite. L'ex-président de la CSN l'utilise, apparemment, dans une perspective de consensus en voulant inclure toutes les composantes de cette société, dans la prise de décision (femmes, minorités ethniques, consommateurs, producteurs, représentant des secteurs de la santé, de l'éducation etc.), tandis qu'à droite, les lois du marché sont évoquées comme étant plus efficaces, dans un contexte de délocalisation des pouvoirs.

Que la forme d'intervention gouvernementale actuelle soit mise en doute, est tout à fait normal, surtout après les nombreuses réformes qu'ont causé la lutte au déficit. Qu'elle se fasse de surcroît, tant de la gauche que de la droite, est un signe qu'un débat public sur le sujet est urgent. Ce qui surprend cependant c'est l'utilisation de certains concepts clés, mis

¹⁷François Norman, *Larose est prêt à revoir le « modèle québécois »*, Le Devoir, le 13 mai 1999, pp. A1 et A8.

¹⁸Pierre O'Neill, *Charest lance une redéfinition du « modèle québécois »*, Le Devoir, le 31 mai 1999, pp. A1 et A10.

de l'avant par les économistes néo-classiques (gestion privé, valorisation de la société civile) par certains gros « canons » de la gauche.

1.4-Programmes de parti

Les programmes de partis politiques sont tout à fait pertinents, dans une étude comme celle-ci, puisqu'ils constituent une bonne appréciation de ce que l'élite politique croit être des concepts « mobilisateurs » de votes auprès de l'électorat. Le degré de pénétration de certaines idées est donc éloquent dans ces documents. Nous n'avons pas entrepris de faire une recension complète des programmes économiques de tous les partis politiques québécois et canadiens. Nous avons plutôt décidé d'adopter une approche représentative. Un exercice de plus en plus difficile compte tenu de la convergence du contenu des programmes économiques des partis politiques (par exemple la réduction ou élimination des déficits, la réduction des impôts et taxes etc.). Il sera donc question de trois partis politiques ayant des vues assez différentes sur le rôle de l'État dans l'économie soit : l'Action démocratique du Québec (ADQ), le Parti néo-démocrate fédéral (NPD,) et finalement le Parti québécois (PQ); la scène provinciale n'offre plus de parti véritablement de gauche.

Le programme économique de l'ADQ est la plus fidèle représentation politique de l'idéologie néo-classique sur la scène québécoise¹⁹. Il en emprunte plusieurs idées comme : le fardeau de la dette accumulée aux générations futures, la bureaucratie d'un État trop interventionniste et que la hausse de l'activité économique ne peut se faire autrement que par la baisse des taxes et des impôts. Le rôle de l'État, sous une administration adéquate serait

¹⁹*L'ADQ et le Québec du prochain millénaire. Résumé du programme de l'Action démocratique du Québec*

limité à la «facilitation» par opposition à un État initiateur. Cela se refléterait par l'élimination de la «paperasse», des différentes règles et normes, d'une diminution des taxes et impôts et d'une réduction considérable de la fonction publique (25%)²⁰ et de ces conditions de travail.

Le comportement des entreprises privées est donc au centre du développement économique, et ce, même dans les champs réservés à l'intervention publique jusqu'à maintenant. La fourniture de biens et services par l'intermédiaire de l'activité étatique, y compris les sociétés d'État, doivent être minimisées, à ceux qui présentent un «avantage net» par rapport au secteur privé²¹. Ce qui ouvre la porte des secteurs de la santé, de l'éducation ou de l'environnement, aux entrepreneurs à la recherche de profit. Ce qui cadre bien avec la devise de l'ADQ en matière d'attitude étatique c'est-à-dire : «we mean business» (p.2).

Contrairement aux adéquistes, les néo-démocrates canadiens sont convaincus que l'État, par son action, peut contribuer à la croissance économique et à la réduction du chômage²². Le discours de gauche est habituellement caractérisé par la diminution des inégalités entre les individus, l'esprit communautaire et la responsabilité environnementale. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement est, selon eux, essentiel. Voici une ventilation de ces principaux rôles : la création d'emplois directs (embauche dans la fonction publique), l'investissement dans les infrastructures, la fixation de cibles au niveau de la création de l'emploi et du taux

(version internet). Adresse du site : <http://www.adq.qc.ca/adq/programme/resume.htm>.

²⁰ Ibid.

²¹ À noter que l'expression avantage net, n'est pas définie dans le document.

²² Nouveau Parti démocratique. *Cadre fiscal social démocrate au sein d'un environnement mondial. Documents de discussion* (version internet). Adresse du site: <http://www.ndp.ca/discussion/fiscal/>.

d'inflation, le réinvestissement dans les programmes sociaux et l'application d'un impôt progressif, afin d'améliorer l'équité fiscale entre les canadiens. Nous constatons que cette approche tranche avec les idéaux en vogue, en ce moment. Les détracteurs de la gauche pointeront inévitablement les possibles déficits budgétaires que ces politiques pourraient entraîner. Les néo-démocrates sont d'avis que l'équilibre budgétaire doit être fait au cours du cycle économique. Ce qui laisse la possibilité d'un déficit, tout en gardant à l'esprit, qu'un surplus du même niveau devrait être accompli dans des temps plus prospères.

Cependant, la convergence des programmes politiques, invoquée plus tôt, a également affecté le NPD. En effet, le congrès de ce parti qui a eu lieu du 27 au 29 août 1999 a été le théâtre d'une tentative de la part de l'exécutif, d'amener les politiques du parti un peu plus vers le centre. Une preuve que les considérations électorales ont un poids certain.

Nous avons choisi de discuter du programme économique du Parti québécois, étant donné l'historique social-démocrate de cette formation et de la nouvelle voie qu'il tente vouloir adopter²³. L'innovation dans ce parti se situe dans la mise en place de structures favorisant le développement de l'économie sociale. Cette discipline (qui a pour ancêtre tous les développements en matière de coopération) est née d'un constat d'échec des politiques keynésiennes et de celles proposées par les néo-classiques. Elle vise à combattre l'exclusion sociale provoquée par la pauvreté en favorisant la participation active des individus dans leurs réinsertions sociales, par le biais de projets qui doivent avoir les caractéristiques suivantes²⁴ :

²³Programme du Parti Québécois (version internet), *Chapitre 3: Le développement durable des richesses collectives. A-Le développement économique*. Adresse du site: <http://www.pq.org/prog03A.html>.

²⁴Louis Favreau, Carol Saucier. *Économie sociale et développement économique communautaire*. Économie

1-favoriser une approche intégrée entre l'économique et le social (avoir des objectifs dans les deux domaines) ;

2-favoriser une approche territorialisée, pour faciliter l'évaluation des besoins et la participation ;

3-inclure plusieurs partenaires afin d'impliquer tous les intéressés.

Cette nouvelle façon de voir le comportement du gouvernement dans l'économie, n'est pas sans critiques. Plusieurs voient dans l'économie sociale une façon détournée de faire passer la pilule du désengagement de l'État et de paver la voie aux théories néo-classiques²⁵. Il demeure, toutefois, difficile de porter un jugement adéquat sur les effets de l'économie sociale, étant donné la nouveauté relative de ces prescriptions.

Pour le Parti québécois, cette théorie lui permet de faire accepter ces coupures associées à l'État-providence, tout en gardant une rhétorique sociale de plein-emploi et d'éradication de la pauvreté.

1.5-En terminant cette revue de la littérature

Finalement, il nous apparaissait important d'inclure dans cette revue de littérature, un texte discutant de la pertinence de l'utilisation des écrits économiques passés. C'est précisément ce que fait Donald A. Walker dans *The relevance for present economic theory of economic theory written in the past*²⁶. D'une part, plusieurs intervenants dans le monde économique

et solidarités. Vol. 28, no.1, 1996.

²⁵Louise Boivin, Mark Fortier (sous la direction de) *L'économie sociale. L'avenir d'une illusion*, Montréal édition Fides, 1998, 229 pages.

²⁶Donald A. Walker, *The relevance for present economic theory of economic theory written in the past*,

qui utilisent, par exemple, les écrits de John Maynard Keynes, pour justifier certaines politiques, sont écartés *de facto* du débat parce qu'ils sont jugés passésistes. D'autre part, la diminution de la présence des cours d'histoire de la pensée économique dans les curriculums des programmes d'économie, est également une source de préoccupation pour l'auteur. Il réfute l'hypothèse faite par certaines personnes, à savoir que les nouvelles théories ont inclus ce qui étaient valables dans les écrits passés. Si cela était vrai, il y aurait une théorie courante d'économie, ralliant tout le monde, d'un côté, et l'histoire de la pensée, bien passive, de l'autre. Cette situation peut être contredite de deux façons :

1-la diversité en matière d'allégeance macroéconomique est un bien bel exemple. Il y a des keynésiens, post-keynésiens, néo-keynésiens, néo-classiques, des monétaristes etc. Ces gens s'appuient tous sur des théories passées et ne sont pas tous convaincus de la pertinence des plus récentes théories de l'offre, par exemple la « real business cycles » ;

2-une théorie de nature générale, par opposition à des théories très spécifiques liés à l'économétrie par exemple, évoquée dans le passé, a pu être écartée pour de bonnes raisons, mais cela n'empêche pas qu'elle puisse redevenir pertinente un jour. L'auteur donne l'exemple des travaux de Cournot publiés en 1838 qui ont été en quelques sortes « redécouverts » par les travaux de Marshall (1890) et de Walras (1900). La même situation est survenue quant à la relecture qu'a fait Keynes de la théorie de la surproduction de Malthus, pourtant rejetée du revers de la main par Ricardo²⁷.

Il nous semble imprudent de rejeter une théorie économique définitivement. C'est ainsi, qu'il

Journal of the history of economic thought, vol. 21, no.1, pp.7-25, 1999

²⁷Idem, p.17.

nous apparaît important de bien mettre en contexte la lecture d'une situation économique. Il pourrait s'avérer qu'une théorie soit infaillible sur le plan théorique, mais bien mal s'arrimer avec la réalité. Des idées mises de l'avant dans le passé pourrait bien être utiles à ce moment. Ce chapitre aura été l'occasion de situer les différents intervenants dans le débat concernant la pertinence de l'intervention gouvernementale dans l'économie. Le prochain chapitre présente le rôle du gouvernement dans les idéologies économiques keynésienne et néo-classique. Après avoir justifié notre préférence pour une analyse de type keynésienne, il sera question de l'arrimage intéressant qu'elle procure avec le secteur du transport urbain des personnes.

Chapitre 2

Rôle du gouvernement chez les classiques et les keynésiens.

Comme nous avons mentionné en introduction, certains éléments qui nous permettent de juger les différentes positions existantes en matière d'intervention gouvernementale, résident dans l'étude des hypothèses de bases des idéologies économiques concurrentes.

Dans ce texte, nous arguons qu'une approche macroéconomique d'inspiration keynésienne procure une lecture adéquate de la réalité, soulignant ainsi son habileté à fournir des solutions pertinentes aux différents problèmes économiques contemporains. La promotion de l'intervention active du gouvernement, dans l'économie, est l'une d'elles.

Comme plusieurs concepts qui dérivent de ce débat idéologique seront invoqués plus loin, il est opportun à ce moment-ci de justifier notre choix d'une approche keynésienne par rapport à la théorie néo-classique, plus en vogue en ce moment.

L'annexe 1 présente une discussion plus complète de ce débat, en examinant les tenants et les aboutissants des hypothèses de base, ainsi que les prescriptions des différentes idéologies. Elle démontre également comment les représentations contemporaines des idéologies classique et keynésienne ont été influencé par les moutures originales.

Dans ce chapitre, il sera question du rôle que devrait jouer le gouvernement dans l'économie selon les classiques et les keynésiens. Deuxièmement, nous traiterons de l'arrimage intéressant que procure la théorie keynésienne avec les problématiques du transport urbain des personnes, par une étude du multiplicateur et par la réfutation de l'effet d'éviction.

Finalement nous terminerons ce chapitre par une discussion des bienfaits qui résultent des programmes gouvernementaux d'investissements en infrastructure. Ces derniers étant une représentation très pratique de la théorie keynésienne.

2.1- Rôle du gouvernement chez Keynes

John Maynard Keynes est probablement l'économiste qui a eu le plus d'influence au vingtième siècle, tant au niveau de la théorie économique que de la formulation de politiques publiques²⁸. Sa *Théorie générale de l'emploi et de la monnaie* (1936) a, en quelque sorte, révolutionné la façon de comprendre les problèmes économiques. Keynes a été précédé par une longue histoire économique qui faisait du marché le parfait mécanisme de régulation des échanges, conformément à la *Théorie de la main invisible* d'Adam Smith. L'intervention gouvernementale n'étant reléguée qu'au maintien de la loi et de l'ordre.

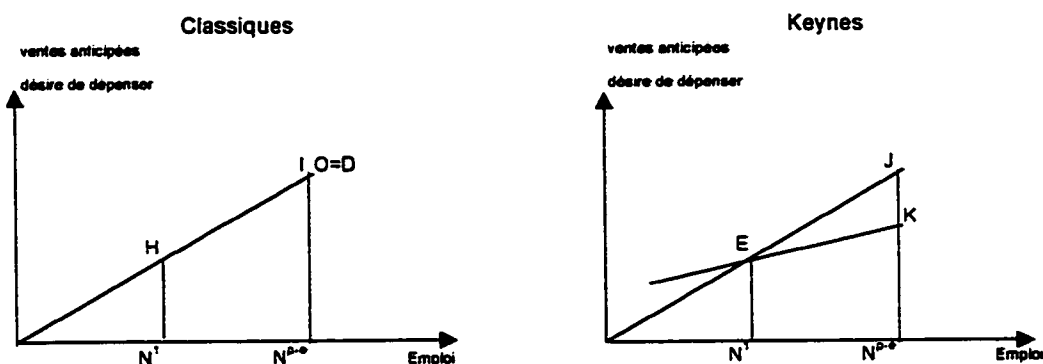
À la suite des différents problèmes économiques qu'a subit la Grande-Bretagne, lors de la dépression de 1929, Keynes s'est employé à développer une attaque contre l'orthodoxie classique : la *Théorie générale* est l'aboutissement de sa vision.

Voyons maintenant les principaux concepts clés qui permettront de baliser l'intervention gouvernementale de type keynésienne :

1- Dans la *Théorie Générale*, Keynes a développé une analyse d'offre et de demande agrégées qui démontre la possibilité de chômage involontaire et qui souligne l'importance qui doit être apportée à la demande effective. Le graphique 1 présente l'équilibre macro-économique selon les classiques et selon Keynes. Ce dernier met en relation les ventes

anticipées (pour l'offre agrégée - de façon positive-) et le désir de dépenser (pour la demande agrégée - de façon positive-) avec le niveau de l'emploi²⁹. On constate facilement que suivant la Loi de Say, les courbes d'offre et demande coïncident en tout point, puisque l'offre crée toujours sa demande. Il n'y a donc pas d'obstacles à l'atteinte du plein-emploi. Si l'on est au point H, il suffit de hausser l'output à I pour atteindre ce niveau (N^{P-c}).

Graphique 1
Équilibre macroéconomique selon les classiques et selon Keynes.



Cependant dans l'analyse keynésienne, les deux courbes s'intersectent seulement en un point (E), celui de la demande effective. Il est probable que l'on ne se situe pas au plein-emploi, ce qui est le cas dans l'exemple à N^1 . La différence entre le niveau d'emploi idéal et le niveau d'emploi effectif représente le chômage involontaire, c'est-à-dire $N^{P-c} - N^1$. De même, la différence entre les points J et K représente la déficience de la demande effective. Nous pouvons donc conclure, et il s'agit d'un point essentiel de la théorie keynésienne, que les niveaux de l'output, de l'emploi et du salaire réel ne sont pas déterminés sur le marché du

²⁸Il ne faut cependant pas apposer le qualificatif keynésien à tous les développements dérivant de l'État-providence.

²⁹Paul Davidson, (1984), *Reviving Keynes's revolution* dans, Journal of Post-Keynesian Economics, 6(4), 561-75.

travail, comme chez les classiques, mais par la demande effective pour les biens et services³⁰.

2- L'atteinte du plein-emploi est donc possible dans la mesure où la demande effective est stimulée. Pour ce faire, l'État doit intervenir dans l'économie pour agir sur les composantes de cette dernière, que voici³¹ :

i-La consommation (C). Nous pouvons agir sur celle-ci de plusieurs façons, notamment par la redistribution de la richesse par l'intermédiaire du gouvernement. En effet, comme la propension marginale à consommer est plus faible chez les riches, une redistribution de leurs richesses vers les pauvres (qui eux dépenseront) fera en sorte d'augmenter la consommation totale. D'autres politiques publiques peuvent être envisagées, comme la réduction de l'impôt sur le revenu ou des programmes de protection du revenu comme l'assurance-chômage ou les allocations familiales.

ii-Les investissements (I). Ils sont déterminés par l'efficacité marginale du capital. Des mesures comme la baisse des taux d'intérêt, ou de l'aide à la recherche, peuvent bénéficier à cette composante.

iii-Les dépenses publiques (G). Keynes croit que le gouvernement peut stimuler les investissements privés en y allant lui-même de programmes de travaux publics. Il ne croit pas que ces investissements directs entrent en compétition avec ceux du secteur privé, créant ainsi, ce que les détracteurs de Keynes nomme, l'effet d'éviction.

³⁰John F. Brothwell (1986), *The General Theory after fifty years: why are we not all keynesian now?*, dans, Journal of post-keynesian economics, 8(4), Été, p.539.

³¹Ruth Rose, Op. cit., pp.5-6.

iv- La balance commerciale ($X-M$). Un surplus de cette dernière provoquera une hausse de la demande globale. Les politiques qui stimulent les exportations sont donc de mises.

On peut résumer le lien entre ces composantes et le PIB à l'aide de cette équation :

$$Y = C + I + G + (X - M) \quad (1)$$

2.2- Rôle du gouvernement chez les néo-classiques

Pour plusieurs raisons, les théories keynésiennes ont subi des attaques importantes qui ont pavé la voie au retour des idées classiques. L'apparition de la stagflation ainsi que certaines confusions incluses dans la *Théorie générale*, en font parti.

L'attitude préconisée, en ce qui a trait à l'interventionnisme gouvernemental, tranche évidemment avec celle prônée par Keynes. Il s'agit en fait d'un retour au concept classique de la main invisible. Cependant, il est accompagné par les plus récents développements en théorie économique, ainsi qu'en mathématique.

Les néo-classiques proposent un modèle d'équilibre («clearing market») avec toute la flexibilité que cela suppose (prix, salaires et mobilité). Cependant, contrairement au modèle classique, l'interprétation plus récente se base sur un modèle dynamique. Cela devient possible grâce à l'introduction de l'information imparfaite dans l'étude. En effet, les tenants de la nouvelle macroéconomie classique croient que les agents économiques sont prêts à utiliser toutes les informations à leurs dispositions, étant donné que les erreurs au niveau du choix entre le loisir et le travail sont coûteuses.

La méthode des anticipations rationnelles a été développée pour effectuer des choix dans un

tel contexte³². Cela implique l'utilisation de toute l'information disponible. Par exemple, la connaissance du salaire nominal au temps t peut être utilisée pour prévoir le niveau des prix à ce même temps, basé sur les relations passées entre les deux variables. Il semble effectivement probable que, toutes choses étant égales par ailleurs, cette relation au temps t soit semblable à celle qui s'est produite au temps $t-n$. Une façon concrète d'exprimer ce que suppose l'utilisation des anticipations rationnelles est de faire l'hypothèse que les gens connaissent le vrai modèle économique qui régule les marchés et que leurs prévisions seront en accord avec ce que le modèle prédit³³.

Chez les néo-classiques, il n'y a pas d'arbitrage entre le chômage et l'inflation. Ils ont introduit une courbe de Phillips verticale. Cela implique que toutes tentatives de diminution du chômage par des politiques inflationnistes, auront pour conséquence de hausser le niveau des prix, puisque l'économie subit un taux naturel de chômage. Il faut donc, selon eux, s'appliquer à garder un taux d'inflation très bas puisqu'une hausse de ce dernier ne provoquera pas de baisse du nombre de sans-emplois.

Qu'advient-il de la problématique du chômage ? Comme le chômage involontaire est inexistant dans le modèle, un mauvais contrôle de l'inflation par le gouvernement pourrait être la cause du chômage (par le biais d'une offre de monnaie excédentaire). Il ne reste plus qu'à tenter de réduire le fameux taux naturel du chômage par des mesures de «supply side», en d'autres termes, par une plus grande flexibilité sur le marché du travail (moins de

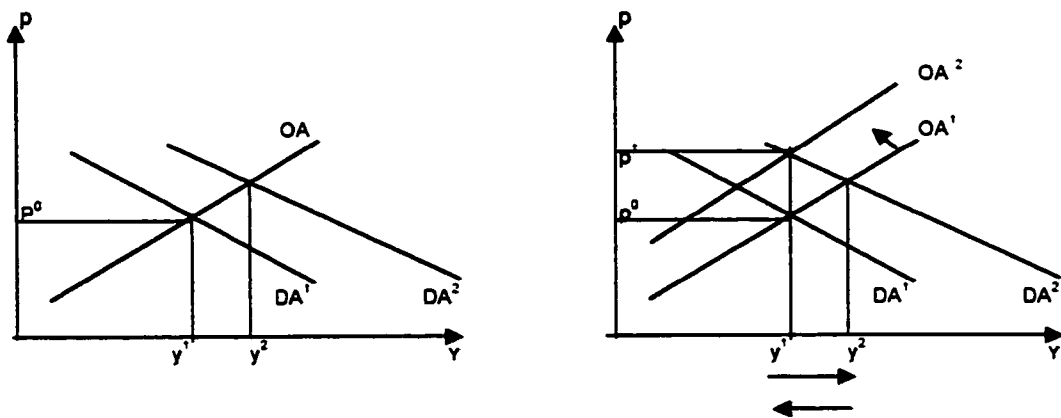
³² Il ne s'agit pas de la seule forme d'anticipations. Il existe notamment les anticipations adaptatives ou visions parfaites.

³³ Voici l'expression mathématique d'une anticipation rationnelle : $E(X_t / I_{t-1})$ qui représente l'espérance conditionnelle de X étant donné l'information disponible en $t-1$. L'erreur de prévision est donc représentée par $\mu_t = X_t - E(X_t / I_{t-1})$. Sheffrin M. Stevens (1996). *Rational expectation*, Cambridge university press, second edition.

syndicats, moins de normes etc.).

Qu'en est-il alors du rôle du gouvernement dans le modèle néo-classique ? Nous nous en doutons, un rôle actif dans la résolution des différentes problématiques économiques est proscrit. Cela est démontré par Sheffrin en utilisant ce qu'il nomme la «policy ineffectiveness proposition». Elle stipule que toutes les tentatives de stimulation de la demande agrégée sont triviales, puisque les agents économiques vont les anticiper et modifieront en conséquence leurs choix, en raison de l'hypothèse des anticipations rationnelles³⁴. Le graphique 2 simule une tentative de stimulation de l'économie par une politique monétaire (seule possible, étant donné la forme de la demande agrégée - voir la note de bas de page).

Graphique 2
Illustration de la « policy ineffectiveness proposition ».



Il y a donc une hausse de la demande agrégée par le biais d'une hausse du stock de monnaie, ce qui a pour effet de faire bouger la courbe de demande agrégée de DA^1 à DA^2 . Cependant,

³⁴La représentation de la demande agrégée chez les néo-classiques, dérive de la théorie quantitative de la monnaie : $y_t = m_t + v_t - p_t$. Il s'agit simplement de l'équation de la théorie quantitative de la monnaie mise sous forme logarithmique. On se rappelle que v_t est constant. Sheffrin, pp.42-43.

la population sait que les prix ne resteront pas à P^0 . Les modifications dans leurs anticipations des prix futurs feront en sorte de faire bouger la courbe d'offre agrégée de OA^1 à OA^2 . Nous nous retrouvons donc avec une hausse du niveau des prix (de P^0 à P^1) sans que les niveaux de l'emploi et de l'output soient modifiés.

Nous pouvons donc résumer le rôle du gouvernement dans cette idéologie, par les 4 points suivants³⁵ :

- 1- que le taux annuel de croissance de la masse monétaire soit stable et connu ;
- 2- que le taux de dépense du gouvernement ne varie pas avec les cycles ;
- 3- que la politique fiscale mène à un budget équilibré ;
- 4- que les gouvernements n'interviennent pas dans les négociations privées entre les entreprises et les travailleurs (ce qui invalideraient les législations du travail, comme le salaire minimum).

2.3- Le choix de Keynes

Le réalisme, derrière la démarche de Keynes, se reflète évidemment dans les hypothèses de base de son modèle. Bien que la mécanique néo-classique semble, à plusieurs égards, être implacable, il demeure difficile d'accepter certains éléments clés de cette idéologie, comme par exemple les anticipations rationnelles pour tous les agents économiques et l'équilibre simultanée des différents marchés qu'elles procurent.

L'acceptation des incertitudes, ainsi que des déséquilibres sur les marchés, montrent que Keynes est beaucoup plus préoccupé par la représentation de la réalité que par le

³⁵Stevens M. Sheffrin, Op. Cit., pp.34-39.

développement d'une mécanique sans faille.

Évidemment, les écrits de Keynes ne sont pas parfaits et exempts d'erreurs ou de confusions. L'annexe I relate bien comment les successeurs de Keynes, réunis sous la bannière post-keynésienne, ont remédié à certaines d'entre elles. Notamment, par le remplacement de la base microéconomique de la macroéconomie substituant à la théorie marginaliste les conclusions de la concurrence monopolistique.³⁶

2.4- Théorie keynésienne et secteur des transports urbains des personnes

Nous avons souligné, en introduction, l'arrimage intéressant que procure les défis liés au transport urbain des personnes et la théorie keynésienne. Cette section est consacrée à l'étude de concepts qui permettent de faire un tel lien. Il sera, tout d'abord, question du multiplicateur keynésien, ensuite de l'effet d'éviction pour terminer par une appréciation de l'apport des programmes d'investissement en infrastructure.

2.4.1- Le multiplicateur

Le principe du multiplicateur est primordial dans l'analyse keynésienne. Il s'agit d'ailleurs d'un des rares développements mathématiques que Keynes a popularisé (il a tenté d'en minimiser le rôle dans la *Théorie générale* en particulier). Il est basé sur la propension marginale à consommer³⁷. L'idée est la suivante : une hausse des dépenses gouvernementales

³⁶ La base microéconomique est très importante puisqu'elle touche l'arbitrage inflation/chômage, primordiale dans l'analyse de la pertinence de l'intervention étatique.

³⁷ Un facteur psychologique chez Keynes qui stipule que la propension marginale à consommer diminue lorsque le revenu augmente.

va provoquer une hausse plus importante dans le revenu national puisqu'elle engendrera de multiples rondes de dépenses³⁸. Plus la propension marginale à consommer est importante (tend vers 1), plus l'effet multiplicateur le sera. Voyons un exemple :

Supposons que le gouvernement transfère directement à la population 100\$ par personne et que la propension marginale à consommer est de 0.8. Les premières personnes récipiendaires des fonds, dépenseront 80\$ et en épargneront 20\$. À leurs tours, ceux qui recevront le 80\$ en dépenseront 64\$ (80\$*0.8) et, ainsi de suite. Au bout du compte, l'injection initiale de 100\$ sera multipliée par 5 (aura donc une valeur de 500\$).

À partir de l'équation 1, présentée plus tôt, nous pouvons dériver le multiplicateur des dépenses gouvernementales, qui a la forme suivante :

$$\Delta Y = (1 / 1-c) \Delta G, \quad (2)$$

Le « c », étant la propension marginale à consommer et le « Δ » représentant une variation. On peut donc conclure, en accord avec la théorie, qu'une variation dans les dépenses gouvernementales provoquera une variation plus élevée dans le revenu national, si c est entre 0 et 1. Ce qui est le cas de la propension marginale à consommer. À noter que les dépenses gouvernementales ne sont pas les seules à bénéficier d'un effet multiplicateur. Il est possible d'en dériver un, pour toutes les composantes du revenu national (équation 1).

Le secteur des transports urbains des personnes nécessite un apport considérable d'investissements publics, de façon à « produire » des routes ou des infrastructures de transport en commun. Le principe keynésien du multiplicateur vient ainsi renforcer l'idée, que les investissements publics ont un effet qui dépasse l'injection initiale de fond. Créant ainsi, des répercussions positives non seulement dans les industries et les travailleurs

³⁸Michael Stewart, *Keynes*, Paris, Édition du Seuil, série Économie, 1969, p.90.

œuvrant dans les transports, mais aussi chez ceux qui sont touchés de façon «secondaire», par l'intermédiaire des nombreuses rondes de dépenses.

Cependant, il faut noter que malgré la logique que propose l'étude du multiplicateur, il y a certaines critiques qui doivent être prises en compte. En effet, plusieurs ont invoqué l'idée que le multiplicateur des dépenses gouvernementales n'est pas aussi efficace que la théorie le laisse entendre, compte tenu de la lenteur inhérente à la prise de décision publique³⁹. Il faut donc s'assurer que les interventions gouvernementales soient bien synchronisées avec les cycles économiques, tout en reconnaissant qu'il ne s'agit pas là d'une mince commande. De plus, le multiplicateur n'est pas constant dans le temps et dans l'espace puisque la propension marginale à consommer est affectée par les cycles économiques et par les lieux géographiques⁴⁰. La littérature économique fait aussi état de «fuites» qui ont pour conséquence de réduire l'effet bénéfique que peut procurer une politique gouvernementale stabilisatrice⁴¹. Prenons, pour exemple, une politique expansionniste ayant pour effet de hausser les revenus des particuliers. Dans une économie ouverte, comme le Canada, cela aura pour conséquence de hausser les importations qui se substitueront à la production domestique réduisant ainsi, l'effet bénéfique de la politique expansionniste. La valeur du multiplicateur sera, donc, réduite par rapport à une situation d'économie fermée.

Au Canada, plusieurs modélisations économétriques ont évalué le multiplicateur canadien

³⁹Robin Bade, Michael Parkin, Louis Phaneuf, *Introduction à la macroéconomie moderne*, Montréal, Édition du renouveau pédagogique, 1992, p. 239.

⁴⁰ Jane Jacobs, *The nature of economies*, Toronto, Random house Canada, 2000, p.51.

⁴¹ Musgrave, Musgrave. Bird, *Public finance in theory and practice*, Toronto, Première édition canadienne, McGraw Hill Ryerson, 1987, pp.539-540.

(c'est-à-dire, la somme des composantes de la demande), et les résultats varient de 0.96 à 1,87 selon les hypothèses⁴². À noter que ces recherches tendent à démontrer que depuis le début des années 80, la valeur du multiplicateur canadien diminue, à cause de l'importance relative plus grande de la propension marginale à importer.

2.4.2- L'effet d'éviction

Dans la présentation des composantes de la demande (équation 1), nous avons mentionné que lorsqu'il était question des dépenses gouvernementales, l'effet d'éviction n'était pas un problème pour Keynes. Qu'est-ce que l'effet d'éviction ? Il s'agit d'une théorie, admise par plusieurs, qui stipule que les dépenses gouvernementales se substituent aux dépenses du secteur privé ne créant pas ainsi une richesse supplémentaire⁴³. Il y a effet d'éviction complet lorsque cette substitution est totale et partielle quand les investissements gouvernementaux n'en remplacent qu'une partie.

À vrai dire, la position de Keynes sur ce concept est beaucoup plus nuancée. Il a lui-même invoqué la possibilité de son existence, sous certaines conditions⁴⁴ :

« The method of financing the policy and the increased working cash, required by the increased employment and the associated rise of prices, may have the effect of increasing the role of interest and so retarding investment in other directions, unless the monetary authority takes steps to the contrary ... »

⁴²Robin Bade, Michael Parkin, Louis Phaneuf, Op. cit., p. 253

⁴³Phillip Arestis, *Is there any crowding-out of private expenditures by fiscal actions ? dans Post keynesian economic theory. A challenge to neo-classical economics*, sous la direction de Arestis Philip et Thanos Skouras, édition Wheatsheaf books, p.100

⁴⁴Idem, pp.103-104

Il s'agit d'une confirmation supplémentaire de l'importance de la monnaie dans la théorie keynésienne. En fait, pour qu'il n'y ait pas d'effet d'éviction, il faut que les autorités monétaires haussent la quantité de monnaie dans l'économie, en même temps que les dépenses gouvernementales, afin d'apprécier le revenu national.

Les théories d'inspirations classiques n'offrent pas le même raisonnement et justifient, notamment, par ce concept, l'inefficacité des interventions gouvernementales. Pour expliquer cette situation, nous devons discuter de la vision du marché monétaire, dans les deux camps.

Chez les classiques, il y a équilibre sur ce marché lorsque:

Épargne = Investissement

Ce qui implique, que ce qui est effectivement épargné est effectivement investi et que l'épargne de l'un est l'investissement de l'autre. Selon cette vision, l'effet d'éviction est possible, étant donné que le gouvernement pigerait dans un bassin d'épargne directement accessible aux entreprises privant ainsi, ces derniers de capitaux⁴⁵. Or, selon Keynes, il y a équilibre lorsque:

Épargne désirée = Investissement désiré

Nous reconnaissons ici l'importance des facteurs psychologiques, chez l'économiste anglais. Il ne conteste donc pas que ce qui est effectivement investi est égale à ce qui est effectivement épargné. Il ne s'agit tout simplement pas de la situation d'équilibre. Nous comprenons, par cette façon de voir les choses, que lorsque l'épargne désirée est plus élevée que l'investissement désiré, l'intervention gouvernementale ne provoque pas d'effet d'éviction, puisque le gouvernement puise des fonds, dans un bassin inutilisé par le secteur

⁴⁵Michael Stewart, Op. cit., p.89

privé, par exemple par l'intermédiaire de l'omission d'obligation.⁴⁶

Conceptuellement, il est aussi possible d'admettre plus facilement l'existence de l'effet d'éviction lorsque l'économie est au plein-emploi (tous les facteurs de production sont utilisés). Les ressources (capital et travail) devraient être déplacées, d'activités productives privées vers des initiatives gouvernementales. Cependant, lorsque ce n'est pas le cas, ces ressources inutilisées peuvent être exploitées par des dépenses de l'État. Par contre, selon certains économistes, comme Tobin, même en situation de plein-emploi les investissements publics ne provoquent pas d'effet d'éviction⁴⁷.

Qu'en est-il de la vérification empirique ? Arestis a recensé plusieurs études à ce sujet et conclut qu'il y a beaucoup de différences selon le type de financement des dépenses gouvernementales, mais qu'il n'y a jamais à court terme d'effet d'éviction complet⁴⁸, c'est-à-dire que les bienfaits d'une hausse des dépenses publiques sur le revenu national ne sont pas annulés par une baisse des investissements privés et ce, de façon complète (il peut y avoir un effet partiel). À long terme, l'auteur mentionne qu'il est possible d'avoir un effet complet, mais la définition du long terme est plutôt floue.

L'existence de l'effet d'éviction est une composante importante de la rhétorique néo-classique, au sujet de la pertinence et à la validité de l'intervention étatique dans l'économie. Nous avons vu que la théorie keynésienne et la vérification empirique ne permettent pas de conclure à son existence, du moins à court terme et de façon complète.

⁴⁶Idem

⁴⁷Phillip Arestis, Op. cit., p. 109

⁴⁸Idem, p. 122. Nous pouvons financer des dépenses gouvernementales par l'intermédiaire de l'émission d'obligations d'épargne, par monétisation ou par déficit, par exemple.

2.4.3- Les bénéfices des programmes d'infrastructures

Comme l'a démontré l'étude du multiplicateur et de l'effet d'éviction, les programmes d'infrastructures sont des éléments majeurs (et compatibles) au niveau de la stimulation économique, dans le cadre d'une analyse keynésienne. D'ailleurs, rappelons que selon plusieurs, la leçon la plus importante et radicale de la *Théorie générale* a été de démontrer que pour atteindre le plein-emploi, le gouvernement devait intervenir pour réguler les forces du marché⁴⁹. Ce qui a déjà amené Keynes a mentionné qu'il suffisait d'enterrer des «notes bancaires» et de payer des gens pour les déterrer ! Cette quasi-boutade ne regroupe cependant pas tous les effets bénéfiques que peut apporter un programme d'infrastructure, disons plus traditionnel. Nous pouvons les décomposer de plusieurs façons⁵⁰. Au niveau macroéconomique, il contribue à la croissance (comme l'a démontré l'étude du multiplicateur) alors, qu'à l'échelle microéconomique, il a pour effet de diminuer les coûts de production (par exemple la diminution de l'attente sur les routes), de hausser la qualité des services et permet une diversification de l'économie et des possibilités de production. Comme politique contre-cyclique, les investissements en infrastructure génèrent de l'emploi et une croissance de la demande tant à court terme qu'à long terme⁵¹.

Le gouvernement canadien a d'ailleurs reconnu cette situation en mettant sur pied, en 1993, un vaste programme d'infrastructures (PIC) visant à créer de l'emploi dans une économie

⁴⁹Idem , p.120

⁵⁰Christine Kessedes, (1993). *The contribution of infrastructure to economic development, A review of experience and policy implication*. World Bank discussion papers, no.213, p.xi

⁵¹Idem.

anémique. Le parti Libéral du Canada a d'ailleurs fait de cette promesse, un enjeu majeur de la campagne électorale qui a précédé la mise sur pied du programme. Ce dernier n'a cessé d'être renouvelé depuis. À noter que la revitalisation des infrastructures municipales, dont plusieurs ont trait au domaine des transports, est un des objectifs du programme.

De façon à justifier les sommes investies, le gouvernement a commandé une étude pour évaluer le PIC. Voici les principales conclusions⁵² :

- 1-les infrastructures municipales ont effectivement été améliorées;
- 2-des emplois ont été créés et ce sont des gens au chômage qui en ont profités;
- 3-à court terme, les variations du PIB et de l'investissement total sont élevés. À long terme la réduction de la dette à des avantages comparables. N'oublions pas que selon Keynes, le court terme est ce qu'il y a de plus important;
- 4-de janvier 1995 à mars 1999, le programme d'infrastructure aura créé plus de 125 000 emplois

Voilà des résultats très positifs qui ne manquent pas de souligner l'arrimage significatif de la théorie keynésienne et des investissements en infrastructures. Ceux qui seront proposés, dans le cadre de l'étude du secteur des transports urbains des personnes un peu plus loin, bénéficieront de ces conclusions.

Évidemment, tous les investissements publics doivent être assujettis à un contrôle serré des choix d'investissements pour optimiser ces répercussions. Les récents déboires du Ministère du Développement et Ressources Humaines du Canada et de sa ministre, madame Jane Stewart, sont éloquent quant à l'opportunité de faire des choix éclairés. D'ailleurs, Keynes

⁵²Richard Soberman, (1996), *Bilan, examen du programme d'infrastructure Canada*, Conseil du Trésor du

fait toujours l'hypothèse que les décisions publiques sont prises par des gens intelligents et honnêtes.

Les récents événements de Walkerton, en Ontario, (contamination de l'eau potable à l'E-coli) ainsi que l'effondrement du Viaduc sur l'autoroute 15 au Québec sont des exemples frappant de la nécessité de l'apport gouvernemental dans le secteur des infrastructures. Les législations, plus ou moins laxistes, en matière d'eau potable dans la contrée de Mike Harris, sont une preuve que l'intervention étatique ne peut être bradée, au nom d'une sacro-sainte réduction de la présence gouvernementale. Les répercussions tragiques, que ces événements ont provoqué, doivent rappeler que seul les gouvernements peuvent s'assurer, par le biais de normes et de réglementations, de la qualité d'un bien public aussi important, que l'eau potable. La même logique s'applique également dans la construction des infrastructures routières.

La progression est donc claire jusqu'à maintenant dans ma présentation d'arguments visant à justifier l'intervention gouvernementale. Une analyse économique de type keynésienne suppose une intervention significative de l'État dans l'économie. Une de ces représentations les plus efficace est la mise en place de programmes d'infrastructures qui, comme on vient tout juste de voir, ont un potentiel très satisfaisant du point de vue de la croissance et de la réduction du chômage. Voyons maintenant de plus près les enjeux d'un secteur stratégique d'intervention publique : celui du transport urbain des personnes.

Chapitre 3

Le transport urbain des personnes.

La dernière campagne électorale provinciale a été fidèle à l'habitude. Outre, les nombreuses promesses et discussions habituelles sur l'avenir politique et constitutionnelle du Québec, il a été question du secteur des transports. Non pas qu'il s'agisse d'un sujet bien original, puisque traditionnellement les promesses de construction d'autoroutes et d'asphaltages font légion. C'est l'importance et l'ampleur des annonces, qui sortent de l'ordinaire. En effet, le gouvernement a confirmé le prolongement du métro souterrain vers la ville de Laval et la mise en oeuvre d'études de faisabilité, pour une éventuelle construction d'un métro de surface vers les banlieues Est de l'île de Montréal (Montréal-nord, St-Léonard et Anjou) et vers celles de la rive-sud (Brossard, Châteauguay etc.).

D'autres projets, comme l'élargissement de l'autoroute métropolitaine, la construction d'un nouveau pont vers Laval et la possible fusion des trois sociétés de transport en commun de la grande région de Montréal (STCUM, STL et STRSM), ont aussi été abordés, mais à un stade beaucoup moins avancé. La dichotomie, dans le sens et les objectifs de ces projets est plutôt frappante. D'un côté, nous retrouvons les mesures favorisant le transport en commun, et de l'autre, celles qui facilitent les déplacements par voiture. Évidemment, les décideurs politiques doivent plaire à plus de gens possibles et faire face à des problématiques qui nécessitent parfois des décisions contradictoires, comme par exemple le chômage et la pollution.

Tous ces projets reflètent l'importance de l'intervention gouvernementales dans l'économie.

Certes, l'entreprise privé ne se ferait pas prier pour prendre la barre de la gestion des routes, mais à quel prix ?

Les sommes d'argent qui sont consacrées à la construction ou l'entretien des infrastructures de transport sont considérables. Comme on l'a vu précédemment, il sont nombreux à mettre en doute la validité et la pertinence de l'intervention de l'État. Le secteur des transports urbains des personnes servira d'application pratique à la démonstration que nous tentons de faire.

De façon à justifier la présence de l'État dans le domaine des transports, nous invoquerons certains concepts néo-classiques, comme les externalités et la théorie des biens publics⁵³.

D'autres sources de justification se trouvent aussi dans :

- 1- l'étude de l'unité économique que représente la ville, à cause de l'importance d'une cité comme Montréal dans la structure économique du Québec ;
- 2- l'importance du transport dans le développement économique ;
- 3- l'étude de l'offre et de la demande du transport ;
- 4- la préservation de l'environnement.

Le deuxième volet, de ce chapitre, consiste à mettre en lumière les objectifs et les défis des deux acteurs principaux : le Ministère des transports du Québec et de l'Agence métropolitaine des transports (AMT). De plus, à l'aide de ce qui se fait à travers le monde, une revue des politiques publiques en matière de transport urbain, nous aidera à fournir des pistes de solution pour l'avenir, étant donné les enjeux qui auront été développés

⁵³ Ces hypothèses vont dans le sens de la nécessité de l'intervention gouvernementale pour contrer l'allocation initiale des ressources. Elles ne sont donc pas en contradiction avec une approche d'inspiration keynésienne.

précédemment.

3.1 -Les principaux acteurs du transport urbain des personnes

Tout au long de ce travail, différentes statistiques concernant la situation du transport urbain des personnes, dans la région de Montréal, seront mentionnées. Afin de pouvoir mettre en contexte ces informations, discutons brièvement des principaux acteurs dans la gestion des transports urbains :

1-L'Agence métropolitaine de transport (AMT), créée en 1996 est maintenant sous la responsabilité du ministère d'État à la métropole⁵⁴. Son territoire est celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) 1996, qui inclut 94 municipalités (plus la réserve amérindienne de Kahnawake). Il s'agit d'un organisme régional ayant pour but de favoriser la concertation entre tous les acteurs impliqués dans le domaine des transports. Tâche pour le moins compliquée puisque cette recherche du consensus implique en plus des conseils de ville des 94 municipalités, 3 organismes publics de transport (STCUM, STL, STRSM) et 18 organismes municipaux ou inter-municipaux de transport (OMIT). À titre d'exemple, il y a 365 tarifs différents et 15 façons de catégoriser le statut d'étudiant dans la juridiction de l'AMT.

L'AMT a des sources de financement autonome qu'elle distribue par la suite de façon à favoriser le développement des transports en commun⁵⁵. Elles consistent en, une taxe sur l'essence (1,5¢ le litre dans la région de Montréal), les recettes des droits d'immatriculation

⁵⁴Agence métropolitaine de transport (1997). *L'AMT c'est ...*, documents internet, adresse du site: <http://www.amt.qc.ca/AMTp01.html>.

⁵⁵Idem.

(30\$ par automobiliste de la région de Montréal) et du fond d'immobilisation constitué par les contributions des 94 municipalités (1¢ du 100\$ d'évaluation foncière uniformisée en 1998).

2- Évidemment, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du Ministère des transports, est l'autre acteur important. Même si le gouvernement s'est désengagé partiellement, depuis 1991, du financement du transport en commun. En effet, de 1983 à 1991, il contribuait jusqu'à 40% des coûts totaux, comparativement à 21% pour les municipalités. Aujourd'hui cette répartition est de 19% pour le gouvernement et de 40% pour les municipalités, le reste étant supporté par les usagers et les automobilistes⁵⁶.

La ventilation des investissements du ministère des Transports du Québec vous donnera une idée de l'importance qu'accorde le gouvernement du Québec à cette problématique. Donc, pour 1995-96⁵⁷:

Tableau 1: Ventilation du budget du MTQ 1995-96.

Postes budgétaires	Millions \$	Part du budget en %
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures	978 798	50
Transport scolaire	429 161	22
Système de transport terrestre	357 765	18

⁵⁶ Agence métropolitaine de transport (1997). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, p.8, document internet, adresse du site : <http://www.amt.qc.ca>.

⁵⁷ Ministère des transports du Québec, *Rapport annuel 1995-96*, pp.12-13.

Gestion interne	101 214	5
Transport maritime et aérien.	53 508	3
Comptes à fins déterminées	24 922	1
CTQ	10 031	0.5
Total	1 955 399	100

La construction et l'entretien des réseaux routiers est le poste budgétaire qui accapare le plus de ressources, ce qui est tout à fait normal, étant donné la superficie de la province. Le budget de ce ministère représente 4.5% du budget total du gouvernement et a subi une baisse de 6.5% par rapport à l'année précédente. Le ministère des Transports affecte à la direction générale des transports de la région de Montréal, 35% de son budget⁵⁸. De ce montant, 32% est attribué à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport. N'oublions pas qu'à ces montants, nous devons ajouter les sommes recueillies et distribuées par l'AMT.

3-De nouveaux acteurs bientôt ? Les derniers mois ont été fertile dans le domaine des nouvelles structures administratives pour la gestion de la grande région de Montréal. Il a été question de la Communauté Métropolitaine de Montréal et des divers scénarios de réorganisation des municipalités sur l'île de Montréal (une île une ville, arrondissements, rapport Bernard, entres autres). Peu importe, le scénario qui sera retenu par le gouvernement du Québec, la CUM est appelée à disparaître à moyen terme. Reste à savoir si le mandat de

⁵⁸Idem, p.14.

l'AMT sera modifié avec l'avènement des nouvelles structures. Espérons qu'elle permettra, à tout le moins, d'améliorer la concertation déjà difficile, étant donné la pléthore d'intervenants dans le domaine.

3.2- La ville⁵⁹

La ville est définie comme : « un groupement permanent de population et d'activités économiques concentrées dans un espace urbain, formant une unité économique complexe et distincte » (Chung, p.9). Elle est un lieu privilégié de consommation (la propension à consommer plus élevée en ville), ainsi que de production. En effet, la présence d'économie d'échelle ou d'agglomération fait en sorte qu'elle représente une localisation optimale pour les entreprises et les individus. Plus que la ville, les théories modernes mettent beaucoup d'accent sur le système urbain, c'est-à-dire un ensemble de villes qui sont reliées par des activités économiques et sociales. À cet égard, nous pouvons conclure que le système urbain du Québec dominé par Montréal n'est pas très développé. C'est-à-dire, que la ville de Montréal joue un rôle trop important dans la structure économique du Québec. Ce qui rend la santé économique de toute la province fragile. Comparativement à l'Ontario, où Toronto peut compter sur une multitude de villes de moyennes grandeurs, pour appuyer son développement (le système est donc moins fragile).

Une façon parmi tant d'autres, de constater l'importance de la ville, est d'utiliser les théories

⁵⁹Joseph H. Chung, Dominique Achour, Alain Lapointe, *Économie Urbaine*, Montréal, Édition Gaétan Morin, 1981, Chapitre 2 et Mario Polèse, *Économie Urbaine et Régionale*, Paris, Édition Economica, 1994, chapitre 1.

de Jane Jacobs, développées dans son ouvrage *La ville et la richesse des nations*⁶⁰. L'auteur développe son argumentation autour du rejet de la macroéconomie classique et keynésienne et conclue que la ville est l'unité économique la plus susceptible de favoriser le développement des nations. Selon elle, les différentes problématiques régionales (difficilement prises en compte dans des politiques centralisées), nécessitent la flexibilité et la capacité d'innovation que seule la ville peut fournir. L'expansion économique des nations passe donc par la capacité qu'ont les villes à substituer leurs importations par de la production locale et exportable. Les infrastructures de transport sont ici au centre de la question, puisqu'elles offrent une mesure de la flexibilité supposée.

D'autres théories, plus traditionnelles du développement économique des villes existent.

Expliquons deux théories qui s'attardent à la demande :

1- la théorie de la base économique fait une distinction entre le secteur basique, c'est-à-dire le secteur exportable et le secteur résidentiel. L'emploi total (E^T) est représenté par la somme

$$\text{des deux: } E^T = E^B + E^R \quad (3)$$

l'emploi résidentiel (E^R) est inévitablement proportionnel au niveau de l'emploi du secteur basique (E^B), c'est-à-dire :

$$E^R = \alpha E^B \quad (4)$$

Nous pouvons redéfinir l'emploi total en incluant cette dernière relation :

$$E^T = (1 + \alpha) E^B \quad (5)$$

où $(1 + \alpha)$ représente le multiplicateur de l'emploi.

2- La deuxième théorie est qualifiée keynésienne, étant donné l'application de l'étude de la

⁶⁰Jane Jacobs, *La ville et la richesse des nations*, Montréal, Édition Boréale, 1984, 298 pages.

demande agrégée au niveau local :

$$Y = C + I + G + (X - M), \quad (6), \text{ où}$$

$$C = c Y \quad (7), \text{ c'est-à-dire le niveau de la consommation est une fraction du PIB local;}$$

$$M = m Y \quad (8), \text{ c'est-à-dire. le niveau des importations est une fraction du PIB local;}$$

$$I = i Y \quad (9), \text{ c'est-à-dire. le niveau de l'investissement est une fraction du PIB local;}$$

$$G = g Y \quad (10), \text{ c'est-à-dire le niveau des dépenses gouvernementales est une fraction du PIB local.}$$

Nous nous rendons compte ici que C, I, G et X sont des variables endogènes au niveau local.

La seule variable exogène est le niveau des exportations.

En incluant ces relations dans la première équation, nous avons :

$$Y = (1 / 1 - c - i - g + m) X \quad (11)$$

qui démontre que le multiplicateur keynésien est relié au développement économique des villes par le biais du secteur de l'exportation.

Il existe plusieurs théories du développement économique des villes, lesquelles ont été développées par les néo-classiques, basées sur l'offre. Discutons ici de celles qui ont rapport avec les pôles de développement⁶¹. Ces derniers sont des lieux qui génèrent les nouveaux développements et sont caractérisés par :

- 1- des industries qui utilisent de la haute technologie ;
- 2- des secteurs ayant connu un rapide taux de croissance et ;
- 3- des industries, dites propulsives.

Ces caractéristiques permettent la présence d'effets d'entraînement, c'est-à-dire des impacts

⁶¹Joseph H. Chung, Dominique Arbour, Alain Lapointe, Op. cit., p.63.

positifs sur la production de produits intermédiaires, sur les matières premières (effets en amont) et sur la production de biens finis (effet en aval). La combinaison de ces deux effets est nécessaire à l'existence des fameuses grappes industrielles.

En acceptant l'hypothèse de fait Jane Jacobs, en tout ou en partie, sur l'importance de la santé économique des villes pour la richesse des nations, la problématique du développement économique urbain devient centrale. Que l'on explique cette dernière par des théories de demandes ou d'offres, le gouvernement est appelé à intervenir pour favoriser le développement économiques des villes. Les politiques qui concernent les infrastructures de transport sont particulièrement pertinentes, étant donné leurs propensions à faciliter les liens entre la production et la consommation. Le développement économique des villes représente donc une des justifications de l'intervention gouvernementale dans le domaine des transports.

3.3- L'utilisation du sol et l'aménagement du territoire⁶²

L'utilisation du sol est une partie intégrante de l'étude de l'espace urbain qui s'attarde notamment, à la localisation des activités économiques et résidentielles. Les transports jouent ici un rôle majeur. En effet, les coûts de transport représentent bien souvent une variable décisive dans le lieu d'implantation des entreprises (ou des familles). Celles qui oeuvrent dans les matières premières, s'installent près de celles-ci, pour diminuer ce type de coûts.

Au niveau des villes, deux problématiques importantes marquent le développement urbain soient : l'étalement urbain et la dégradation des centres.

⁶²Mario Polèse, *Op. cit.*, ch.2.

L'étalement urbain fait évidemment référence à la désertion du noyau central de la ville par les individus et les entreprises vers les banlieues. En effet, la population de la CUM par rapport à la grande région de Montréal est passée de 59% en 1981 à 54% en 1991⁶³. Selon les estimations, cette donnée s'établira à 49% en 2006. Dans un système urbain, comme celui du Québec, cette situation est particulièrement importante, étant donné que toutes les politiques favorisant l'étalement urbain, vont contribuer au déclin de la ville de Montréal. Cela se traduira inévitablement par l'affaiblissement du son système urbain.

La dégradation des centres est l'une des conséquences de l'étalement urbain, mais aussi de la hausse de la pauvreté dans notre société⁶⁴. L'augmentation des quartiers défavorisés, dans les villes, provoque l'exode de la classe moyenne vers les banlieues, si bien que le tissu social urbain ne favorise pas la croissance des centres. Cette situation, quant au financement des villes engendre un grand problème concernant la dégradation du stock immobilier.

Le développement des politiques de transport doit donc être pensé en intégrant les perspectives de l'aménagement du territoire, ainsi que du développement économique. Outre la problématique de l'étalement urbain, la situation actuelle dans la région de Montréal est définie par⁶⁵ :

1- la hausse de la motorisation des ménages. Le parc automobile s'est accru de 37% entre 1982 et 1993. D'ici 2007, il devrait y avoir une hausse supplémentaire de 20% par rapport à

⁶³Agence Métropolitaine de Transport, Op. cit., p.1.

⁶⁴Un des nombreux indices de pauvreté est le nombre d'enfants vivants dans des familles à faibles revenus. Ce taux a subi une hausse de 37% entre 1989 et 1991, au Canada. Presse Canadienne, *Pas plus riche qu'il y a vingt ans...*, Le Devoir, 5 avril 1999, pp.A1 et A8.

⁶⁵Association internationale permanente des congrès de la route, *Compte rendu du 20^{ème} congrès mondial de la route*, Montréal, volume 2, p.103, ainsi que, Agence Métropolitaine de Transport, Op. cit., pp.1-10.

1993.

2- la concentration de l'emploi. En effet, l'emploi ne s'est pas délocalisé des villes centres au même rythme que la population, ce qui implique une hausse du temps de transport entre la maison et le travail. Il est estimé qu'il y a 90 millions d'heures de perdues par année, au niveau des déplacements vers le centre-ville. En 2011, 142 millions d'heures supplémentaires devraient s'ajouter si rien n'est fait ;

3- la mutation économique. 82 % des emplois de hautes technologie et du tertiaires moteurs, se trouvent sur l'île de Montréal ;

4 le développement du camionnage. En effet, la modernisation des entreprises et les nouvelles pratiques de distribution des marchandises tendent à favoriser ce mode de transport ;

5- la sollicitation excessive du réseau routier. Chaque jour, il y a 4 millions de déplacements par automobile dans la région de Montréal, ce qui a eu notamment pour conséquence, de doubler le trafic sur certains des 22 ponts de l'île. D'ailleurs, le MTQ prévoit que si rien n'est fait pour améliorer la situation, il faudra construire 4 ponts, d'ici 2011, pour que l'engorgement soit au niveau actuel ;

6- la sous-utilisation des transports en commun. Il y a eu une baisse de 3.6% de l'achalandage du réseau de la STCUM, 14.2% pour la STRSM et 16.6% pour la STL entre 1987 et 1996⁶⁶. Le développement des banlieues, à faible densité de population, n'incite pas à la création de nouvelles lignes d'autobus ou de métro, à cause de la faible rentabilité qui en découle.

⁶⁶ Idem.

Voilà des enjeux tous reliés à l'aménagement du territoire, qui comportent des pistes de solution (ou du moins de constatation) dans l'étude des transports. Il s'agit de problèmes publics, qui ne seront certes pas pris en compte par le secteur privé. Une autre raison qui favorise l'implication du gouvernement dans le secteur.

3.4- À propos des hypothèses auxiliaires de l'économie néo-classique

Nous avons vu précédemment que l'application de la théorie néo-classique se traduisait par le laissez-faire, sur le plan de l'intervention gouvernementale. D'ailleurs, le premier théorème du bien-être stipule que l'ensemble des équilibres de marchés sont inclus dans celui des optimums de Pareto⁶⁷. Cependant, dans certains cas, nous allons voir que cette égalité n'est pas automatique. C'est pourquoi des hypothèses auxiliaires peuvent être introduites dans l'analyse et ainsi faire en sorte que l'équilibre du marché soit égal à l'optimum social⁶⁸. Voyons deux de ces hypothèses qui sont pour nous pertinentes : la fourniture des biens publics ainsi que l'existence des externalités.

3.4.1- La fourniture des biens publics

Les biens publics sont caractérisés par l'absence de rivalité dans la consommation et/ou par l'impossibilité d'exclusion par le prix⁶⁹. À titre d'exemple, la défense nationale représente un

⁶⁷Hal R. Varian, *Analyse microéconomique*, Bruxelles, Édition DeBoeck Université, 1995, p.410.

⁶⁸Marc Lavoie, *Foundations of post-keynesian economics analysis*, 1992, Édition Edward Elgar Aldershot, p.15. Dans son ouvrage, l'auteur qualifie ces hypothèses d'auxiliaires, p. 15.

⁶⁹Musgrave, Musgrave, Bird, *Public finance in theory and practice*, Toronto, Édition McGraw-Hill Ryerson, 1987, p.44.

bien public puisqu'il est impossible de la diviser et parce que la consommation qu'un individu fait de cette provision n'empêche pas une autre personne de consommer la même chose. Ce qui n'est pas le cas d'un bien privé. Par exemple, lorsqu'un individu achète une voiture, cette dernière n'est plus disponible pour un autre. Il existe plusieurs catégories de biens publics⁷⁰ :

1- le bien public pur est celui qui combine la non-divisibilité et la non-exclusivité, de façon absolue. Dans cette catégorie on retrouve l'air pur, la qualité de l'environnement, la défense nationale etc. ;

2- le bien public mixte clair, est celui qui est confiné à l'intérieur d'une localité et donc partiellement divisible et exclusif. La plupart des services municipaux sont de bons exemples ;

3- le bien public mixte floue, est le même que la catégorie précédente, mais qui déborde les frontières municipales. Cette catégorie est particulièrement intéressante pour notre étude, puisque les routes y sont incluses. Supposons qu'un véhicule circule sur une route engorgée, l'utilisation de l'espace par cette voiture est clairement rivale, étant donné que sa présence empêche celle de d'autres ou rend la vie des autres plus difficile. Cependant, le principe de l'exclusion par le prix (c'est-à-dire celui qui paie le plus chère obtient l'espace) ne peut s'appliquer, pour des raisons pratiques ou technologiques, du moins pour le moment⁷¹. Les autoroutes munies de capteurs électroniques servant à la facturation par passage (il en existe une à Ontario) sont peut-être les précurseurs d'une technologie plus avancée qui permettrait

⁷⁰Joseph H. Chung, Dominique Arbour, Alain Lapointe, *Op. cit.*, pp.209-213.

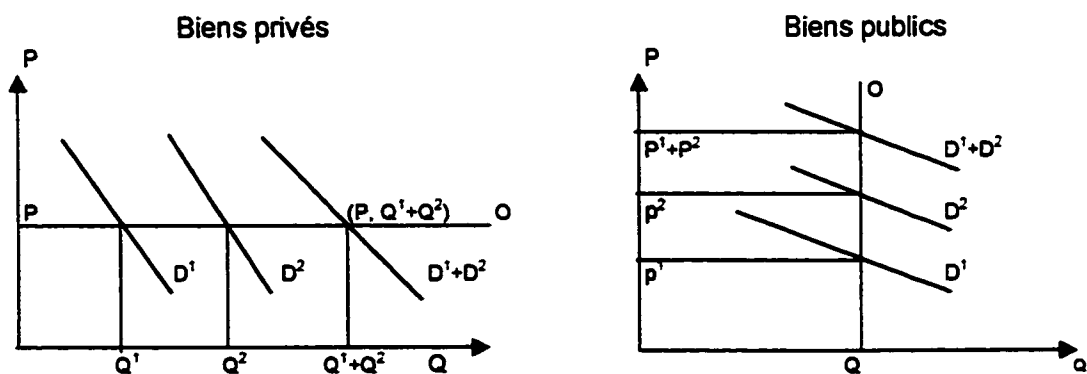
⁷¹Musgrave, Musgrave, Bird, *Op. cit.*, p.44.

la facturation pour le temps total de l'utilisation dans les heures de pointes.

4- le bien public mixte méritoire est la dernière catégorie. Il s'agit en fait de biens qui ont les caractéristiques des biens privés, c'est-à-dire divisibles et exclusifs, mais étant donné leurs impacts sociaux peuvent être considérés comme publics. L'éducation ou l'art pourraient être des exemples.

Le graphique 3 permet d'envisager la problématique du bien public comparativement au bien privé⁷². Ce dernier est caractérisé par une demande révélée (c'est-à-dire la demande est révélée par la courbe de la demande), ce qui implique que la consommation de chaque individu est différente pour un même prix. L'offre de bien privé est la quantité que l'offreur décide de mettre sur le marché, pour maximiser son profit.

Graphique 3
Biens privés versus biens publics



La demande collective pour le bien privé se calcule par l'addition horizontale des demandes individuelles. Elle nous donne le point optimal P et Q^1+Q^2 .

L'analyse est différente dans le cas d'un bien public, puisque la demande n'est pas révélée. En effet, il serait bien difficile de répondre, à brûle pour point, à une interrogation sur la valeur

⁷²Joseph H. Chung, Dominique Arbour, Alain Lapointe, Op. cit., pp.217-218.

de l'air pur ou de la défense nationale. Alors que, la fourniture d'un bien public bénéficie à tout le monde, il n'y a aucun incitatif pour que les individus révèlent correctement leurs préférences et ainsi payer le bon prix. Ils vont plutôt agir en «free riders» et tenter de surfer sur la vague⁷³. C'est pourquoi, qu'un processus démocratique doit être mis en oeuvre, pour essayer d'estimer les préférences des individus. Si le recours à la démocratie est bien fait, la demande devrait être bien estimée. Cela dit nous pouvons nous demander pourquoi les gens voteraient selon leurs vrais préférences ?

Toujours au graphique 3, la situation lorsque la demande est supposée révélée est démontrée. Nous remarquons, tout d'abord, que la quantité Q est fixe (tout le monde consomme le même montant) et qu'à cette quantité plusieurs prix sont proposés par les individus (par l'intermédiaire de la demande révélée estimée). La demande collective est donc le résultat de l'addition verticale des demandes individuelles et le prix est égal à $p^1 + p^2$

L'analyse des politiques de transport doit s'inscrire dans celle de la fourniture des biens publics. Cette théorie implique l'intervention étatique. Il s'agit donc, d'une autre justification de l'intervention gouvernementale dans le domaine des transports.

La plupart des biens et services, considérés comme publics, produisent des effets externes. Voyons de plus près ce phénomène.

3.4.2- Les effets externes

Il y a externalité, lorsque le comportement d'un agent économique, affecte le bien-être d'un

⁷³Musgrave, Musgrave, Bird, Op. cit., pp.62-63.

autre agent, sans que le premier ne tiennent compte de ces effets⁷⁴. Lorsque c'est le cas, l'allocation des ressources dérivant du marché n'est pas qualifiée de Pareto optimale. Le gouvernement peut alors entrer en jeu, par l'intermédiaire de normes et ainsi faire en sorte que l'allocation soit en règle avec le premier théorème du bien-être.

Voyons à l'aide d'un exemple, que les d'externalités empêchent l'équilibre du marché d'être aussi un optimum social⁷⁵ :

On suppose, trois individus A, B, C qui apprécient la consommation (C) et les fleurs (F). On suppose également que A et B sont voisins et que C habite un peu plus loin. Ce qui implique que les fleurs de A vont procurer de l'utilité à B, puisque celui-ci jouit des fleurs indépendamment du propriétaire et vice-versa (donc, il s'agit d'un exemple avec externalité positive). L'utilité de C par contre, ne sera pas affectée par les deux autres individus, étant donné son éloignement. Leurs fonctions d'utilités ont donc l'allure suivante:

$$U_a = U_a (C_a, F_a, F_b) \quad (12)$$

$$U_b = U_b (C_b, F_b, F_a) \quad (13)$$

$$U_c = U_c (C_c, F_c) \quad (14)$$

Pour trouver les points optimaux de consommations et de fleurs pour les trois personnes, nous devons résoudre trois problèmes de maximisation sous contrainte, suivant ce modèle (par exemple, pour l'individu A) :

$$\text{Max } U_a (C_a, F_a, F_b) \text{ sous la contrainte de revenu : } P_c C_a + P_f F_a < \text{Revenu de A,} \quad (15)$$

où P_c et P_f sont respectivement le prix de la consommation et le prix des fleurs.

⁷⁴Hal R. Varian, Op. cit., p.438.

⁷⁵David W. Pearce, Kerry R. Turner, *Economics of natural resources and the environment*, Baltimore, The John Hopkins university press, 1990, pp.66-67.

Les trois couples de points optimaux peuvent être représentés de la façon suivante :

$$(C_a^*, F_a^*), (C_b^*, F_b^*), (C_c^*, F_c^*) \quad (16)$$

Nous allons montrer ici qu'il ne s'agit pas d'un optimum social, car il est possible de hausser le niveau d'utilité d'une des personnes sans changer celles des deux autres (donc une amélioration parétienne). Nous supposons que B et C gardent leurs choix optimaux.

Cependant, l'allocation de A est modifiée de façon infime, plus de fleurs et moins de consommations, si petite que l'individu est indifférent entre les deux paniers. Nous représentons ce changement de la manière suivante :

$$(C_a - \Sigma, F_a + \Sigma) \text{ indifférent avec } (C_a^*, F_a^*) \quad (17)$$

Qu'arrive-t-il maintenant si l'on compare les allocations pour les deux autres individus après cette variation ? L'individu C reste indifférent, puisque sa situation n'est pas affectée par la modification. Cependant, l'individu B qui éprouve de l'utilité avec le niveau de fleur de l'individu A, comme décrit dans sa fonction d'utilité, se retrouve avec une allocation préférable, étant donné la hausse des fleurs de A. Il est donc possible d'améliorer le bien-être d'un individu sans abaisser celui d'un autre, nous n'étions pas dans une situation d'optimum social.

Il est donc théoriquement possible pour le gouvernement, en agissant comme planificateur omniscient, de maximiser les fonctions d'utilités des trois individus en même temps, ce qui mène à un optimum de Pareto. Sous forme mathématique :

$$\text{Max } \alpha_a U_a(C_a, F_a, F_b) + \alpha_b U_b(C_b, F_b, F_a) + (1 - \alpha_a - \alpha_b) U_c(C_c, F_c) \quad (18)$$

, où α_a , α_b , α_c , représentent les poids accordés à chacun, par le planificateur omniscient.

Les infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou qu'elles concernent le transport

en commun, sont régulièrement au centre de controverses liées aux externalités qu'elles produisent. L'intervention du gouvernement est donc justifiée. Dans notre exemple, il était question d'une externalité positive. Malheureusement, dans le domaine des transports les controverses s'orientent surtout autour d'externalités négatives. Elles concernent souvent la qualité de l'environnement.

3.5- L'environnement

Quels sont les effets des nouvelles constructions routières, sur la pollution de l'air ? Sur les écosystèmes ? Sur la congestion ? Quels sont les gains possibles sur le plan environnemental, de l'investissement public dans le transport en commun ?

Voilà quelques questions qui font référence à l'utilisation de l'automobile, au facteur temps et à l'utilisation de l'espace, qui sont automatiquement appliquées aux projets d'infrastructures de transport. Les externalités environnementales sont, de plus en plus d'actualité, les groupes écologiques ayant des communications plus étroites avec les médias. Les récents problèmes climatiques mondiaux, reliés au réchauffement de la planète, ont certes contribué à cela. Il y a de ça quelques années, l'hypothèse de l'effet de serre, comme étant à la base de ces bouleversements climatiques, était considérée comme bien vague. Après tout, comment peut-on prédire l'évolution de la température de la terre à très long terme, alors que les prévisions hebdomadaires sont souvent erronées ? Les Nations-Unis ont répondu à ce type de questionnement dans un rapport préparé par le *Groupe d'expert intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)*⁷⁶. Pour la première fois, il a été

⁷⁶Marie-Josée Huot, (1999). *Ménageons nos transports...*, Routes et Transports, vol.28, no.2, printemps

démontré scientifiquement que l'effet de serre causait un réchauffement de la planète et que si rien n'est fait pour réduire l'émission des gaz le causant, la température de la planète pourrait hausser de 5 degrés centigrades, d'ici 100 ans.

L'utilisation des moyens de transport traditionnel (autos, camions et avions) est un élément important dans l'émission de ces gaz. Le tableau suivant, distingue le pourcentage total d'émissions dû au domaine des transports par rapport au pourcentage total d'émissions en Amérique du Nord, vous donnera une vision d'ensemble de la situation⁷⁷ :

Tableau 2: Pourcentage total d'émissions dû au domaine des transports.

Oxide de nitrogène	47 %
Monoxyde de carbone	71 %
Oxide de sulphure	4 %
Particule	14 %
Hydrocarbure	39 %

À noter qu'au Québec, 30% des émissions des CO² sont imputables directement à l'utilisation des voitures. Ce comportement cause également la problématique du «smog». Une récente étude faisait état des dommages importants de l'ozone au sol (émis par les voitures, surtout

1999.

⁷⁷Kenneth Button, *Transport, the environment and economic policy*, Londres, Édition Edward Elgar, 1993, p.24.

en été), le corps humain n'ayant pas développé de défense adéquate⁷⁸. Cette étude établit un lien direct entre l'hospitalisation de personnes et les épisodes de «smog». Dans cette optique, il est donc primordial que le gouvernement soit un acteur majeur dans la prise de décisions dans le secteur des transports, surtout lorsqu'il est question des différentes externalités qui sont produites. En voici quelques-unes⁷⁹ :

- 1- Le bruit. Une récente étude américaine affirme que 65 % de la population est affectée négativement, dont 25 % très affectée, par le bruit du trafic.
- 2- La vibration. Cela a un effet sur la longévité des infrastructures routières, sur les édifices historiques etc. Les gens de Dorval ont certes bien des choses à dire à cet égard, depuis le transfert des vols internationaux à cet aéroport...
- 3- Les risques d'accidents. Il est ici non seulement question des accidents entre les véhicules, mais aussi du risque des déversements toxiques dus au grand nombre de camions qui transportent des produits dangereux et qui ne respectent pas toujours la réglementation.
- 4- La pollution atmosphérique. Comme nous l'avons vu dans le tableau ci-dessus, le secteur des transports est coupable ;
- 5- L'exploitation de certaines ressources. Il est question des effets sur les écosystèmes de l'émission des gaz, mais aussi de l'étalement urbain et des conséquences sur l'utilisation du sol, c'est-à-dire moins d'espaces de récréations, pour la nature, l'agriculture etc..
- 6- La fragmentation des communautés. En effet, ces dernières sont souvent divisées par les projets qui causent des externalités, ce qui a un effet sur l'«atmosphère» locale qui à son tour

⁷⁸Louis-Gilles Francoeur, (1999). *Le smog urbain est la plus dangereuse de toutes les pollutions*, Le Devoir, le 9 mars 1999, p.A2.

⁷⁹Idem, pp.27-38.

affecte la qualité de la vie des individus. ;

7- La pollution de l'eau. L'utilisation du sol ainsi que l'émission de particules dans l'air ont des effets sur la qualité de l'eau. ;

8- La congestion. Plus elle est importante, plus l'émission de gaz dans l'air l'est aussi. De surcroît, la perte de temps pour les gens a aussi un effet sur leurs qualités de vie. ;

9- La pollution visuelle. Les infrastructures ne sont pas toujours esthétiques. L'autoroute Décarie est un exemple frappant...

Que dit la théorie économique sur l'utilisation adéquate des ressources naturelles ? Le théorème de Coase stipule que⁸⁰ : dans une économie, où les droits de propriétés sont bien définis et transférables, les individus et les firmes ont tous les incitatifs nécessaires pour utiliser les ressources naturelles de la manière la plus efficace. Dans ce cas bien précis, l'équilibre de marché devrait équivaloir à l'optimum social. Cependant, les droits de propriétés sont rarement bien définis et transférables. À qui appartient l'air pur ? De plus, les parties disposent rarement de toutes les informations qui permettraient une négociation juste et équitable, par exemple la composition exacte de la pollution d'une firme. C'est pourquoi l'État demeure la seule institution capable d'intervenir, par le biais de taxes, de standards ou de permis, de manière à faire payer le vrai prix de l'utilisation d'infrastructures polluantes. Cependant, l'action d'un gouvernement national peut avoir que très peu d'effets sur la situation globale de l'environnement, étant donné que la pollution de l'air par exemple, voyage au-delà des frontières. Une action internationale est donc nécessaire pour que des résultats tangibles apparaissent. Est-ce possible ? La théorie des jeux offre une grille

⁸⁰Idem, pp.72-74.

d'analyse pertinente. Elle concerne le comportement stratégique des gouvernements, dans notre exemple, en période de négociation. Ces interactions stratégiques se caractérisent par⁸¹:

- 1- le bien-être de agents dépend des actions et des décisions des autres ;
- 2- la meilleure action d'un agent dépend de la manière dont il s'attend à ce que l'autre va faire.

Cette théorie nous indique qu'il existe un incitatif important à tricher une éventuelle entente mondiale, étant donné les bénéfices attendues de réussir à le faire seul. Le problème réside dans le fait que toutes les parties connaissent cette possibilité, ce qui les mènera à tous tricher (à partir du moment où un État triche, les bénéfices de l'entente sont annulés).

Pour que ce type d'entente fonctionne, il faut pouvoir fournir une sanction importante à celui qui triche, de façon à ce que cette dernière soit plus importante que le bénéfice attendu de tricher. Toutefois, l'application de la punition est loin d'être évidente, compte tenu des souverainetés nationales.

Par notre analyse des théories économiques concernant le développement urbain, la fourniture des biens publics, les externalités et la problématique environnementale, nous avons voulu démontrer que malgré la dominance actuelle du laissez-faire, il est possible, à l'intérieur même de la théorie néo-classique, de justifier l'intervention de l'État dans la problématique des transports.

⁸¹Éco : 8071 Économie de l'environnement, note de cours.

3.6- L'offre de transport

Nous avons déjà établi, dans les sections précédentes, l'importance du transport dans le développement économique de la ville. Il est raisonnable de conclure que de bonnes infrastructures représentent une des conditions essentielles à la bonne santé économique. Le coût associé au transport urbain est une variable qui affecte la localisation des entreprises (donc reflété dans les salaires des travailleurs et les coûts de production) et l'utilisation par les individus de la voiture ou du transport en commun.

Pour ce qui est de l'offre de transport, nous devons faire une distinction au niveau de la période de temps qui est analysé. À court terme, nous allons supposer que la capacité du système est donnée. La problématique se trouve donc dans les conditions qui vont permettre l'utilisation la plus efficace, de la capacité existante. Évidemment à long terme, nous relâcherons cette hypothèse.

3.6.1- L'offre à court terme⁸²

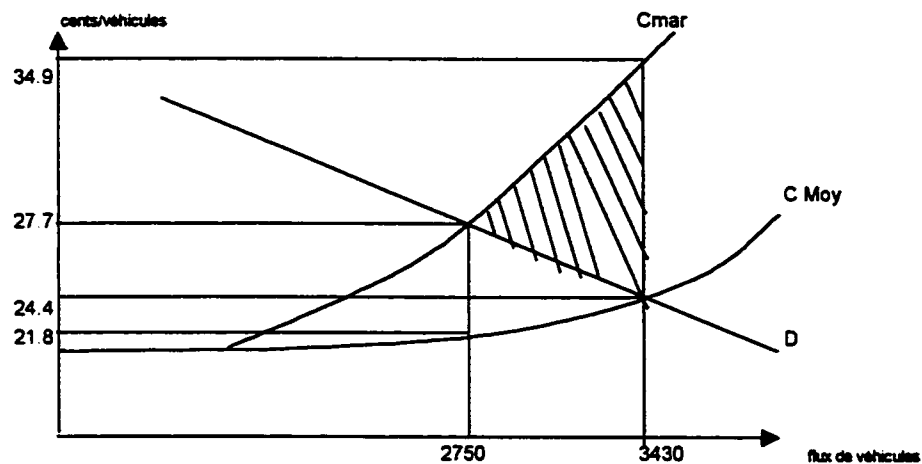
Nous allons nous attarder à deux problèmes typiques du court terme : la congestion et le transport en commun. Il y a congestion lorsque le nombre de voitures excède la capacité du réseau routier.

Les utilisateurs de la route ne paient pas plus cher en période de trafic qu'en temps ordinaire. En fait, chaque nouvelle voiture qui fait son entrée, sur un réseau routier congestionné, provoque une externalité négative, étant donné la réduction de la vitesse des voitures qui en résulte. C'est pourquoi les décideurs publics jonglent régulièrement à la possibilité

⁸²Joseph H. Chung, Dominique Arbour, Alain Lapointe, Op. cit., pp.188-195.

d'intervenir, par l'intermédiaire de politiques publiques, pour tenter de faire payer le vrai prix aux utilisateurs des routes. Le graphique 4 montre l'équilibre en situation de congestion avec une courbe de demande routière et les deux courbes de coûts, marginal et moyen.

Graphique 4
Équilibre en situation de congestion



À noter, qu'en l'absence de congestion le coût marginal est égal au coût moyen, alors qu'en présence de trafic, le coût marginal de l'entrée d'un nouveau véhicule sur la route est plus élevé que le coût moyen. Nous remarquons que si rien n'est fait, il y aurait 3430 véhicules sur cette route. Le coût moyen (en cents / véhicule) serait de 24,4. À noter que le vrai prix se situe à 34,9, ce qui veut dire que l'allocation initiale n'est pas optimale. Le coût marginal social est trouvé par l'intersection de la courbe de coût marginal et de celle de la demande et représente une somme de 27,7. Alors, en incluant une taxe de 5,9 cents, le gouvernement ferait en sorte de diminuer le flux de véhicules de 3430 à 2750, tout en haussant le prix de l'utilisation à 27,7 cents. Un gain net social est donc provoqué et est représenté par le triangle hachuré.

Ce type de politique est qualifiée tarification au coût marginal. Pour qu'elle soit efficace, les usagers doivent savoir, à l'avance, quel prix ils devront payer. Plusieurs politiques publiques ont été mises de l'avant, selon ce principe⁸³ :

1- En Norvège, par exemple, des petits tarifs à la congestion ont été appliqués pour la construction de nouvelles routes. Des tarifs de péages, différents selon la période de la journée, peuvent également être appliqués ;

2- Au lieu d'un poste de péage, des permis peuvent être émis, contrôlant ainsi la circulation à différentes heures de la journée ;

3- Une autre méthode que nous avons déjà mentionnée, celle de la facturation automatique à l'aide de capteurs pouvant appliquer un tarif variable, selon la journée et/ou l'heure.

D'autres méthodes indirectes cette fois peuvent et ont été appliquées par le passé :

4- La taxation sur l'espace de stationnement au centre-ville ou l'application d'une taxe aux entreprises qui fournissent une place de stationnement gratuitement à leurs employés. Évidemment, cela a le désavantage de n'avoir qu'un effet sur la circulation qui s'arrête.

5- Au Québec, nous connaissons bien la taxe sur l'essence. Nous pouvons envisager aussi la taxation de n'importe quel bien complémentaire à l'utilisation de la voiture. Cependant, il n'y a pas de discrimination selon les heures d'utilisation de l'automobile ;

6- L'autre méthode, qui procurerait une diminution de la congestion, est la subvention aux transports publics, que nous allons voir plus en détail. S'il est question de subventions, ça implique que la tarification des services de transport en commun ne doit pas couvrir elle-même les coûts. Il existe trois justifications pour de telles subventions:

⁸³OCDE, *Urban travel and sustainable development*, Bruxelles, Publication de : European Conference of

1- La première se trouve dans le fait qu'il y a des économies d'échelles à mesure que le nombre de passagers-heures augmentent. En effet, il y a décroissance à long terme du coût moyen. Par ailleurs, chaque utilisateurs additionnels contribuent à faire baisser le coût moyen pour tout le monde;

2- Le fait que la tarification actuelle ne semble pas être efficace, étant donné l'utilisation excessive des routes est la deuxième justification des subventions ;

3- Le dernier argument est d'ordre redistributif. En effet, une subvention aux utilisateurs des transports en commun, redistribue le revenu vers les plus pauvres, étant donné que la part du revenu consacré au transport collectif des mieux nantis, est plus petite que celle des gens à faible revenu.

Finalement, nous pouvons distinguer deux types de financement des subventions, pour le transport en commun. Dans un premier temps, il y a le règlement des déficits des sociétés de transport, par le gouvernement. Cependant, il n'offre aucun incitatif à ces dernières pour s'adapter à leurs clientèles ou aux nouvelles réalités, parce que si le déficit augmente la subvention augmente du même ordre. La subvention à l'achalandage (c'est-à-dire pour les utilisateurs), dans un deuxième temps, semble plus pertinente.

3.6.2- L'offre à long terme⁸⁴

À long terme, l'hypothèse de la capacité limitée est relâchée, ce qui implique la possibilité d'accroître le réseau. C'est pourquoi nous devons nous interroger sur les critères de choix

Ministers of Transport, 1995, pp.17-20.

⁸⁴Martine Téfra, *Économie des transports*, Bruxelles, Édition Ellipses, 1996, pp.49-68.

d'investissement. Comme il est question ici d'investissements publics, nous devons nous préoccuper des conséquences sur la collectivité. Un projet peut avoir une faible rentabilité financière, mais une très grande rentabilité publique, et vice-versa.

Au niveau de la rentabilité publique, les coûts sont constitués du montant de l'investissement, plus la charge d'exploitation. Plusieurs avantages directs peuvent être mentionnés : la diminution des frais d'exploitation, (par exemple la diminution des frais de carburant dû à de nouvelles routes, qui réduisent le kilométrage), le gain de temps, le gain de sécurité et le gain de confort. La hausse du trafic induit, la possibilité d'une augmentation de la production ou de la consommation ainsi que les effets sur l'aménagement du territoire peuvent être considérés comme des avantages indirects.

Cependant, il ne faut pas oublier de prendre en compte les coûts sociaux des investissements en transport. Toute la section sur l'environnement est très révélatrice à ce sujet. Il peut être évidemment difficile de mettre des chiffres sur la perte en qualité de vie dû à la pollution de la voiture, mais il ne s'agit pas d'une raison suffisante pour les écarter.

La rentabilité financière s'attarde à l'étude du rendement sur l'investissement et s'accorde très bien avec l'approche néo-classique. Elle est calculée à partir des éléments suivants : le tarif appliqué à l'infrastructure (s'il y en a un), le taux d'intérêt de l'emprunt nécessaire à la construction et les autres coûts relatifs à l'investissement.

Afin de calculer adéquatement les rentabilités et coûts, en tenant compte de la dépréciation du temps, la méthode de l'actualisation peut être utilisée. En général les dépenses sont faites au temps t_0 et les recettes aux temps suivants (c'est-à-dire, t_1, t_2, \dots)⁸⁵.

Robert Sugden, Alan Williams, *The principles of practical cost-benefit analysis*, Oxford, Édition Oxford,

Les méthodes de choix d'investissement, que nous venons de décrire, sont plutôt d'ordres microéconomiques. Cependant, les investissements en transport peuvent avoir des impacts nationaux (macroéconomiques) c'est-à-dire, sur la production, la croissance, le niveau de l'emploi, de la consommation, etc.. Voici trois approches qui s'arriment très bien avec une approche keynésienne et qui tentent d'évaluer ces effets:

1- le modèle Propage. Il s'agit d'un modèle qui est constitué de 40 branches d'activités économiques, y incluant une branche bâtiment et travaux publics et permet, par l'intermédiaire de l'étude des effets multiplicateurs, de faire un choix d'investissement selon les priorités des pouvoirs publics. Selon les projections du modèle, nous pouvons choisir le projet offrant une hausse de l'emploi, ou/et un équilibre de la balance des paiements, ou/et la stabilité des prix etc. ;

2- la méthode des effets. Le critère choisi ici est la valeur ajoutée supplémentaire, créée par l'alternative, c'est-à-dire, l'étude de la somme des variations des revenus des agents nationaux. L'effet sur les devises (un investissement qui nécessite plus de produits d'importations implique une perte de devise etc.), sur l'utilisation du sol (si un projet enlève des terres agricoles, cela implique une perte de devises pour un pays exportateur de ces produits) et sur les industries connexes (une infrastructure peut mener à plus d'exportations, donc gain de devises) sont prises en compte. Le taux de rentabilité immédiat peut être calculé de la façon suivante : Σ gains ou pertes de devises / investissement net.

3- La méthode multicritères. Elle consiste à retenir plusieurs critères dans le but de faire un choix, en connaissant les effets sur ces différents postes. Parmi ceux-ci notons : le

développement économique et l'aménagement du territoire, la sécurité, les avantages pour les usagers, l'environnement, la situation initiale, l'incidence sur les autres modes de transport, l'emploi, l'énergie, le bilan financier du gouvernement et les résultats de l'analyse coûts-bénéfices. Certains trouvent que cette méthode présente des lacunes à cause de son inclusion de concepts qualitatifs et quantitatifs et la difficulté à les combiner.

Ces approches nous paraissent très intéressantes justement parce qu'elles permettent d'inclure des facteurs qualitatifs à des poids différents. Une décision d'investissement sur la base des priorités du gouvernement, comme dans le modèle Propage, peut ici être faite d'une façon détaillée et selon une grille d'analyse commune à plusieurs autres types de projets. N'oublions pas que les gouvernements doivent jongler avec plusieurs arbitrages, que se soit au niveau du chômage, de l'inflation, de l'environnement, de l'équité entre les différentes régions du Québec, etc.. Les méthodes de nature plus qualitatives, comme celles présentées ici, permettent de mieux analysées les choix gouvernementaux. Ils semblent être à tout le moins plus explicites que dans une analyse traditionnelle de type coûts et bénéfices.

C'est d'ailleurs ce genre d'approche qui semble avoir été adopté par l'AMT qui a défini les critères de financement des projets qu'elles supportent, à l'aide d'une grille qui combine des éléments quantitatifs, comme la maximisation des investissements, mais aussi de grands principes comme la préservation du patrimoine, la protection de l'environnement, l'intégration des services etc..⁸⁶ Il est donc possible qu'un le projet retenu ne soit pas celui qui offre la rentabilité financière la plus élevée.

bénéfices actualisés sont plus grand que les coûts actualisés.

⁸⁶ Agence Métropolitaine de Transport, Op. cit., pp.88-105.

3.7- La demande de transport⁸⁷

Quels sont les facteurs qui affectent le choix du mode de transport entre la voiture et le transport en commun ? Voilà une question pertinente lorsque nous voulons diminuer l'utilisation de la voiture ou hausser l'achalandage du transport en commun. Inutile de mentionner que les individus, préfèrent et de beaucoup, voyager à l'aide de leurs voitures. Question de bien cerner la situation, voici quelques statistiques, en commençant par le but du transport urbain (%)⁸⁸:

Tableau 3 : Les principaux buts du transport urbain.

Le travail	41
Les études	25
Le magasinage	12,4
Les loisirs	7,7
Autres	13,7

Maintenant, voici pour les grandes villes canadiennes, les modes de déplacements préférés

⁸⁷Transport 2000. *Stratégie de marketing du transport en commun. Les facteurs influençant les citoyens du Montréal métropolitain dans le choix d'un mode de transport*, publication du gouvernement fédéral (Secrétariat d'État) et Joseph H.Chung, Dominique Arbour, Alain Lapointe, Op. cit., pp.178-188.

⁸⁸Chung, p.172.

pour se rendre au travail (en %) ⁸⁹ :

Tableau 4 : Modes de déplacements préférés pour se rendre au travail

	Automobile	Transport public	Autres
Montréal	59	31	9
Toronto	63	29	7
Vancouver	76	17	6
Halifax	66	16	17
Canada	73	15	10

Pourquoi les gens préfèrent-ils l'automobile ? La rapidité, la liberté, l'intimité, le confort, l'attente de l'autobus et aussi le fait que les automobilistes ne paient pas le vrai prix de l'utilisation de leurs voitures. En effet, il y a trois types de coûts :

- 1- le coût monétaire, c'est-à-dire l'essence, les assurances, le permis etc. ;
- 2- le coût du temps, c'est-à-dire en déplacement, en attente, en marche etc. ;
- 3- le stationnement.

L'addition de ces coûts ne couvrent pas celui des infrastructures. En fait les automobilistes versent en taxes et en redevances une somme avoisinant 1,6 milliards\$, alors que les coûts

⁸⁹Idem, p.174.

qui sont associés aux automobilistes au réseau routier sont estimés à 2 milliards\$⁹⁰.

Différents facteurs influent sur le choix modal des individus comme l'âge, le sexe (les femmes sont plus nombreuses à utiliser l'autobus), le statut matrimonial, le nombre d'heures travaillées, l'occupation etc. Ces éléments nous permettent de mieux cibler ou tout simplement de constater, les catégories de gens qui utilisent le plus souvent l'automobile⁹¹.

3.8-À propos des politiques publiques en matière de transport pour le futur

Maintenant que l'intervention de l'État a été justifiée et que cette intervention a été balisée par les déterminants de l'offre et de la demande de transport, nous pouvons nous interroger sur les orientations futures des politiques publiques en cette matière. Comme nous l'avons déjà mentionné auparavant, la dépendance à la voiture est très importante et il n'y a aucune raison actuellement pour que cette tendance ce renverse. Les défenseurs des habitacles à quatre roues font généralement état de la croissance économique pour justifier son utilisation. Toutefois, il ne faut pas oublier les coûts suivant⁹²:

- 1- la congestion dans les centres-villes et aussi dans les banlieues aux heures de pointes; le coût de la congestion automobile est estimé à 2 % du PIB, dans les pays de l'OCDE;
- 2- les endroits limites des villes coûtent plus chers à desservir par le transport public, étant donné la faible densité de la population que nous y trouvons;
- 3- les gens sans voitures sont de plus en plus isolés ;

⁹⁰ Agence Métropolitaine de Transport, Op. cit., p. 10.

⁹¹ William E. Griffiths, Hill R. Carter, Georges G. Judge, *Learning and practicing econometrics*, Toronto, Édition Wiley, 1993, pp. 736-755. Les hommes, les personnes mariées, celles qui travaillent beaucoup, et celles qui détiennent des postes important dans les entreprises sont ceux qui utilisent le plus l'automobile.

⁹² OCDE, Op. cit., pp. 15-16.

4- les morts et blessés sont trop nombreux et causent un dommage irréparable à la société en capital humain. Le coût des accidents routiers est évalué à 1,5 % du PIB, dans les pays de l'OCDE ;

5- la pollution par le bruit. Le coût est estimé à 0,3 % de PIB, dans les pays de l'OCDE ;

6- la pollution de l'air. À noter les restrictions à l'utilisation des automobiles à cause du «smog» dans des villes comme Mexico et même Paris. Le coût de la pollution de l'air est estimé à 0,4 % du PIB, dans les pays de l'OCDE ;

7- les effets de la pollution et du trafic sont exportables et contribuent à l'effet de serre. Le coût est évalué de 1 à 10 % du PIB, dans les pays de l'OCDE.

En examinant ces résultats, le constat est double. D'une part, il y a la nécessité de réduire l'utilisation de la voiture et, d'autre part, que les politiques publiques traditionnelles en matière de transport n'ont guère d'effets. C'est pourquoi des solutions plus innovatrices doivent être mises en place.

3.9- Défis du MTQ et de l'AMT

À la lumière de la problématique que nous avons explicitée jusqu'à maintenant, il serait opportun de discuter des objectifs et des contraintes, des deux principaux acteurs, au niveau du transport urbain des personnes, soit le MTQ et l'AMT.

Plusieurs lois ou politiques gouvernementales interviennent dans les choix en matière d'investissements dans le secteur des transports⁹³. En voici quelques-unes :

1- la loi sur l'aménagement et l'urbanisme, pour favoriser, par l'intermédiaire des MRC, la

⁹³ Association internationale permanente des congrès sur la route, Op. cit., p.101.

concertation entre les acteurs ;

2- la loi sur la qualité de l'environnement, pour prévenir les dommages à l'environnement et protéger les espèces vivantes ;

3- la loi sur la protection des territoires agricoles pour préserver les terres qui ont cette vocation ;

4- la politique du développement régional qui vise à améliorer les conditions économiques, sociales et culturelles des régions ;

5- la stratégie québécoise de l'efficacité énergétique qui vise à permettre l'usage judicieux des diverses formes d'énergies.

Le Ministère et l'AMT doivent donc composer avec les nombreux acteurs que ces différentes politiques supposent, souvent avec des intérêts opposés. Malgré ce terrain relativement délicat, voici les défis et objectifs des deux organisations pour le futur⁹⁴ :

1- le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements du transport;

2- le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport pour permettre la prise en compte des nouvelles possibilités. Privilégier la multimodalité, c'est-à-dire, un meilleur arrimage entre les modes de transport ;

3- l'actualisation des programmes de recherches et de développements technologiques;

4- le soutien au développement socio-économique du Québec ;

5- une amélioration de la gestion organisationnelle en accord avec les principes de la qualité totale.

6- améliorer la fluidité des déplacements des personnes;

⁹⁴ Association internationale permanente des congrès sur la route, *Compte rendu de la 20^{ème} congrès*

7- desservir adéquatement les principaux pôles d'activités;

8- renforcer la concertation;

9- arrêter la décroissance du transport en commun et en accroître l'usage.

La prochaine section vous permettra de juger si ces défis sont à la mesure des politiques innovatrices qui ont cours à travers le monde.

3.10- Les politiques innovatrices⁹⁵

Les difficultés reliées aux décisions et aux politiques à implanter ne sont que proportionnelles aux effets dévastateurs sur l'environnement atmosphérique et social qui nous attendent, dans l'éventualité où rien n'est envisagé pour changer la situation.

L'étude de l'OCDE propose trois branches de politiques qui doivent être appliquées simultanément pour que des résultats tangibles se fassent sentir.

La branche numéro 1 consiste à proposer aux gouvernements de hausser leurs pratiques et standards au niveau de ce qui se fait dans la meilleure ville («best practice»), et ce, à plusieurs niveaux :

a- au niveau de l'utilisation du sol, il faut s'attarder à garder une densité élevée de population dans les centres-villes, en limitant le nombre de voitures allant aux nouvelles constructions (bureaux) ou en haussant l'offre de logement au centre-ville;

b- au niveau de la gestion du trafic, favoriser les voies à haute occupation sur les routes (voies réservées aux autobus, co-voiturages), donner aux utilisateurs des voitures et

mondial de la route, Volume 1, Montréal, p.90 et Agence Métropolitaine de Transport, Op. cit., pp.13-18.

⁹⁵OCDE, Op. cit., pp.23-25 et pp.150-162.

ceux du transport en commun les informations en temps réel, sur la congestion ou l'attente des bus, favoriser les accès pour les bicyclettes ;

c- au niveau de la protection environnementale, hausser les standards et normes, promouvoir l'utilisation des autobus à basse pollution, introduire des tests fréquents sur les émissions polluantes des voitures;

d- au niveau des mécanismes de prix, utiliser les sommes recueillies par les taxes sur l'essence, pour promouvoir des alternatives moins polluantes, des péages pour financer des nouvelles constructions, faire payer les compagnies qui bénéficient des nouvelles infrastructures.

La deuxième branche est basée sur les innovations dans la planification et l'utilisation du sol et dans la gestion du trafic :

a- au niveau de la gestion de l'utilisation du sol, favoriser les projets autour des infrastructures de transport en commun, établir des zones sans voiture ;

b- au niveau de la gestion du trafic, limiter la construction de nouvelles routes urbaines, utiliser la télématique pour tout les aspects de la gestion des routes, obliger les employeurs à fournir des programmes pour ceux qui utilisent les transports publics ;

c- au niveau de la protection environnementale, subordonner les subventions gouvernementales à l'atteinte d'objectifs environnementaux ;

d- au niveau des mécanismes de prix, utiliser la technologie pour faire payer le prix réel aux utilisateurs de l'automobile, subventionner les individus pour l'utilisation du transport en commun.

La troisième branche est celle du développement urbain durable et consiste en une hausse

progressive de la taxe sur l'essence.

Évidemment, l'implantation de ces politiques n'est pas évidente, puisqu'elles nécessitent des changements radicaux de comportements de la part la population et des entreprises. Cependant, la combinaison des trois branches permettrait une baisse de l'indicateur véhicules-kilomètre de 85 % du niveau de 1991 sur les 20 prochaines années, ainsi qu'une baisse de 60 % de la consommation d'essence d'ici 2015.

Avec l'étude de la problématique des transports urbains des personnes, nous croyons avoir établi de manière satisfaisante, que l'intervention gouvernementale est plus que pertinente. Pour ce faire, nous avons même utilisé le langage néo-classique des externalités et des biens publics.

Ensuite, il a été question des déterminants de l'offre et de la demande de transport, afin de mieux cerner le domaine d'intervention. Finalement, des pistes de solutions au niveau de la formulation de politiques publiques innovatrices ont été invoquées, afin de juger du type d'intervention nécessaire.

Mais peut-être ne serons-nous pas obligé de mettre en application les difficiles politiques mentionnées. L'émission scientifique de Radio-Canada, *Découvertes*, a relaté dans son édition du dimanche 10 janvier 1999, la première expérience réussite de téléportation ...

En fait, il s'agit de la téléportation d'un photon, sur une distance de trois mètres.

Cependant, rien ne laisse actuellement croire qu'il sera possible de le faire un jour, avec autre chose qu'un photon. Il ne reste plus qu'à espérer⁹⁶ !

⁹⁶ photon : particule de masse et de charges nulles associés à un rayonnement lumineux

En guise de conclusion

Nous avons débuté ce mémoire en posant une question complexe, à savoir si l'intervention gouvernementale était toujours pertinente. Nous avons vécu au Québec, depuis la révolution tranquille, un essor de la participation gouvernementale qui a mené à l'instauration de l'État-providence. Le rattrapage et la rapidité avec lesquelles le Québec s'est développé par la suite, en fait aucun doute.

Mais voilà que l'interventionnisme gouvernemental est de plus en plus remis en question. Le laissez-faire économique ou à tout le moins une réduction considérable des interventions de l'État sont maintenant à l'ordre de jour, soutenus par une idéologie économique néo-classique, bien ancrée. Le keynésianisme qui a fourni plusieurs justifications économiques de la participation active des gouvernements, n'est plus aussi en vogue. Pourtant son approche réaliste constitue selon nous, un atout marqué vis-à-vis celle mise de l'avant par les néo-classiques. Il a été argué dans ce texte, qu'une approche d'inspiration keynésienne était beaucoup mieux adaptée à une étude sur la pertinence des interventions gouvernementales. Au-delà des considérations idéologiques, l'étude des différentes problématiques concernant le transport urbain des personnes, a montré que les interventions gouvernementales sont toujours aussi pertinentes. Nous avons vu que ce secteur génère des situations auxquelles seul les gouvernements sont en position d'apporter des solutions, en tenant compte des besoins et droits de chacun. Qu'il soit question d'externalités environnementales négatives ou du droit de chacun de se déplacer dans des conditions convenables, le gouvernement a les possibilités d'agir par l'intermédiaire des politiques publiques.

Qu'il le fasse ou non est un autre débat. Les gouvernements ont à faire des choix basés sur des arbitrages très complexes et souvent contradictoires. Ce qui est bon pour l'emploi ne l'est pas nécessairement pour le chômage ou pour les possibilités de ré-élections. C'est le lot de la gouvernance.

Bibliographie

Livres

Ambler Steven (1995). *Éco 3022 : Macroéconomie 3, notes de cours préparés*, édition Guérin, Montréal, 75 pages.

Arestis Philip. *Is there any crowding-out of private expenditures by fiscal action ?* dans *Post-keynesian economic theory. A challenge to neo-classical economies*, sous la direction de Arestis Philip et Thanos Skouras, édition Wheatsleaf books, Londres.

Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR), 20 ième congrès mondial de la route, tenu à Montréal en 1995. Volume 1 : *Vers une meilleure efficacité des administrations routières*, section Canada-Québec.

Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR), 20 ième congrès mondial de la route, tenu à Montréal en 1995. Volume 2 : *Transport et planification urbaine*, section Canada-Québec.

Bade Robin, Parkin Michael, Phaneuf Louis. (1992). *Introduction à la macroéconomie moderne*, édition du renouveau pédagogique, Montréal, 586 pages.

Barro J. Robert. (1993). *Macroeconomics, fourth edition*, édition Wiley, Toronto, 586 pages.

Beaud Michel, Dostaler Gilles. (1993). *La pensée économique depuis Keynes*, édition du Seuil, Paris, 598 pages.

Boivin Louise, Fortier Mark (sous la direction de) (1998). *L'économie sociale, L'avenir d'une illusion*, édition Fides, Montréal, 229 pages.

Button Kenneth. (1993). *Transport, the environment and economic policy*, édition Edward Elgar, Londres.

Chorney Harold. (1987). *Keynes et le problème de l'inflation : les racines de retour à une saine gestion financière*, dans, *La Théorie générale et le keynésianisme*, Colloque du GRETSE, publié par l'ACFAS, Série politique et économie, Montréal, pp.149-163.

Chorney Harold. (1989). *The deficit and debt management : An alternative to monetarism*, Centre canadien de politiques alternatives, 98 pages.

Chung H Joseph. Achour Dominique, Lapointe Alain. (1981). *Économie urbaine*, édition Gaetan Morin, Montréal, 288 pages.

Denis Henri. (1990). *Histoire de la pensée économique*, Presse universitaire de France, Paris, 739 pages.

Dostaler Gilles. (1989). *La théorie post-keynésienne, la Théorie générale et Kalecki*, Département des sciences économiques de l'UQÀM, cahier de recherche. Montréal.

Elbaz-Benchetrit Valérie. (1997). *Autoroutes : impacts sur l'économie et l'environnement*, Presses de l'école nationale des ponts et chaussée, Paris, 116 pages.

Friedman Milton, *Capitalism and Freedom, Introduction*, The University of Chicago Press, dans Dostaler Gilles, *Histoire de la pensée économique 2*, Recueil de textes, 1995, Université du Québec À Montréal, édition Guérin, Montréal, pp.259-269.

Griffiths E. William, Carter R. Hill, Judge G. Georges. (1993). *Learning and practicing econometrics*, édition Wiley, Toronto, 866 pages.

Jacobs Jane. (1984). *La ville et la richesse des nations*, édition Boréale, Montréal, 298 pages.

Jacobs Jane (2000). *The nature of economies*, Random House Canada, Toronto, 190 pages.

Keynes Maynard John. (1936). *The general theory of employment, interest and money*, Londres, Macmillan.

Keynes Maynard John. (1925). *The economic consequences of Mr. Churchill*, dans, *The collected writings of John Marnard Keynes*, volume 9, *Essays in persuasion*, part 3, Londres.

Lavoie Marc. (1987). *Macroéconomie, théorie et controverses postkeynésienne*, édition Dunod, Paris, 220 pages.

Lavoie Marc. (1992). *Foundations of post-keynesian economic analysis*, édition Edward Elgar, Aldershot, 461 pages.

Luzi Jacques (1999). *Sauver le capitalisme ou se sauver du capitalisme ? En finir avec le mythe du productivisme* dans, *The End of Laissez-faire, Keynes et le capitalisme ou les rêveries d'un réformateur ambigu*, collectif, co-édition Agone, Paris et Comeau & Nadeau, Montréal, 141 pages.

Miller Vickie. (1994). *Notes de cours dans le cadre du cours Éco 2022, Macroéconomie 2*, chapitre 3 et 4. UQÀM, Montréal.

Musgrave A. Richard, Musgrave B. Peggy, Bird M. Richard. (1987). *Public finance in theory and practice, first canadian edition*, édition McGraw-Hill Ryerson, Toronto, 770 pages.

Pagès Michel. (1980). *La maîtrise de la croissance urbaine*, Presse universitaire de France, collection que sais-je ?, Paris, 126 pages.

Pearce W. David, Turner R. Kerry. (1990). *Economics of natural resources and the environment*, The John Hopkins university press, Baltimore, 378 pages.

Poirier Martin, Patenaude François, Petit Martin, Lambert Gino. (1998). *À qui profite le démantèlement de l'État ?*, Chaire d'études socio-économique de l'UQÀM, Montréal, 306 pages.

Polèse Mario. (1994). *Économie urbaine et régionale. Logique spatiale des mutations économiques*, édition economica, Paris, 400 pages.

Pugh Peter, Garrat Chris. (1993). *Keynes for beginners*, édition Icons books, Cambridge, 174 pages.

Rose Ruth (1995). *Quelques remarques sur le rôle stabilisateur de l'assurance-chômage*. Notes de cours préparés pour le cours Éco 3452 : Répartition et sécurité du revenu, UQÀM.

Shadish W.R., Cook T.D., Leviton L.C.. (1991). *Foundations of program evaluation-Theories of practice*, Newbury park, Sage, chapitre 2.

Sheffrin M. Steven. (1996). *Rational expectation*, Cambridge university press, second edition, 184 pages.

Smith Adam (édition 1937). *The wealth of nations. The kannan edition, chapitre 2: Restraints on particular imports, du livre 4: Of systems of political economy*.

Stewart Michael. (1969). *Keynes*, édition du Seuil, Points-économie, Paris, 141 pages

Sugden Robert, Williams Alan. (1978). *The principles of practical cost-benefit analysis*, édition Oxford, Oxford, 275 pages.

Tefra Martine. (1996). *Économie des transports*, édition ellipses, Paris, 189 pages.

Varian R. Hal. (1995). *Analyse microéconomique*, édition DeBoeck université, Bruxelles, 509 pages.

Articles

Brothwell F. John (1986). *The General theory after fifty years : Why are we not all keynesian now ?*, Journal of post-keynesian economics, 8(4), Été, pp.531-547.

Davidson Paul (1984). *Reviving Keynes's revolution*. Journal of post-keynesian economics, 6(4), Été, pp.561-575.

Dutrisac Robert (1999). *Charles Sirois, l'utopiste*, Le Devoir, le 7 avril 1999, p.A1.

Ernst & Young (2000). *Ernst & Young analyse le budget du Québec 2000-2001*, La Presse, le 15 mars 2000, p.A10

Favreau Louis, Saucier Carol (1996). *Économie sociale et développement économique communautaire*, Économie et solidarités, vol. 28, no.1.

Farnetti Richard (1998). *Plutôt 350 traders que 140 000 salariés de l'automobile*, Le monde diplomatique, no.525, 45 ième année, octobre 1998, p.20.

Francoeur Louis-Gilles (1999). *Le smog urbain est la plus dangereuse de toutes les pollutions*, Le Devoir, le 9 mars 1999, p.A2.

Halimi Serge (1997). *De L'État-providence à la société de marché. La Nouvelle-Zélande, éprouvette du capitalisme total*, Le monde diplomatique, no.517, 44 ième année, avril 1997, pp.10-11.

Huot Marie-Josée (1999). *Ménageons nos transport...*, Routes et transports, vol.28, no.2, printemps 1999.

Kessedes Christine (1993). *The contribution of infrastructure to economic development. A review of experiences and policy implications*, World Bank discussion paper, no. 213.

Knoop A.Todd (1999). *Growth, welfare, and the size of government*, Economic Inquiry, volume 37, numéro 1, Janvier 1999, pp.103-119.

Lévesque Kathleen (1999). *25 élus dirigeront la suprarégion de Montréal*, Le Devoir, le 15 juin 1999, pp.A1 et A8.

Mayer Thomas (1978). *The structure of monetarism*, Kredit und Kapital, 8, pp.191-215 et 292-313 dans Snowdon Brian, Vane R. Howard. (1997). *A macroeconomic reader*, édition Routledge, Londres, New York, pp.180-215.

Morin Annie (2000). *Miracle à Granby*, L'Actualité, 1 avril 2000, pp.35-36

Norman François (1999). *Larose est prêt à revoir le «modèle québécois»*, Le Devoir, le 13 mai 1999, pp.A1 et A8.

O'Neil Pierre (1999). *Charest lance une redéfinition du «modèle québécois»*, Le Devoir, le 31 mai 1999, pp.A1 et A10.

Pelchat Martin (2000). *Simplifier l'appareil de l'État*, La Presse, le 29 mai 2000, p. A4

Presse Canadienne (1999). *Pas plus riche qu'il y a vingt ans...*, Le Devoir, 5 avril 1999, pp.A1 et A8.

Ramonet Ignacio (1998). *Japon, danger immédiat*, Le monde diplomatique, no.525, 45 ième année, octobre 1998, p.1.

Robitaille Antoine (1999). *Pour un Harris plus gentil*, Le Devoir, le 5 juin 1999, p.A10.

Sears Alan (1999). *The «lean» state and capitalist restructuring : Towards a theoretical account*, Studies in political economy, 59, Été, 1999, pp.91-109.

Snowdon Brian, Vane R. Howard (1999). *The new political macroeconomics : an interview with Alberto Alesina*, The American economist, vol.43, no.1, Printemps, 1999, pp.19-31.

Walker A. Donald (1999). *The relevance for present economic theory of economic theory written in the past*, Journal of the history of economic thought, vol. 21, no.1, pp.7-25.

Publication gouvernementale

Ministère des transport du Québec. *Rapport annuel 1995-96*, gouvernement du Québec, 71 pages.

OCDE. (1995). *Urban travel and sustainable development*, publication de l'european conference of ministers of transport, 237 pages.

Secrétaire d'État du Canada. Transport 2000. *Stratégie de marketing du transport en commun. Les facteurs influençant le citoyen du Montréal métropolitain dans le choix d'un mode de transport*, gouvernement du Canada Ottawa,

Documents internet

Action démocratique du Québec (1999). *L'ADQ et le Québec du prochain millénaire. Résumé du programme de l'Action démocratique du Québec*, Adresse du site: <http://www.adq.qc.ca/adq/programme/resume.htm>.

Agence métropolitaine de transport (1997). *L'AMT c'est...*, adresse du site : <http://www.amt.qc.ca/AMTp01.html>.

Agence métropolitaine de transport (1997). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, adresse du site : <http://www.amt.qc.ca>.

Nouveau parti démocratique (1999). *Cadre fiscal social démocrate au sein d'un environnement mondial. Documents de discussion*. Adresse du site: <http://www.ndp.ca/discussion/fiscal/>.

Parti Québécois (1999). *Programme du parti québécois, Chapitre 3: Le développement durable des richesses collectives. A- Le développement économique*. Adresse du site : <http://www.pq.org/prog03A.html>.

Soberman Richard (1996). *Bilan, examen du programme d'infrastructure Canada*, Conseil du Trésor du Canada. Adresse du site : www.tbs-sct.gc.ca

Annexe

Idéologies macroéconomiques et intervention gouvernementale.

Ils considèrent donc leur situation simplifiée comme la situation saine et les complications à venir comme des maladies¹

-John Maynard Keynes

Il y a peu de certitudes en matière de politiques macroéconomiques. Tous les jugements, les prévisions, les modèles, les prescriptions et même les vérifications empiriques dans cette discipline, sont formulés à l'aide d'hypothèses de base. Comme c'est le cas dans les sciences naturelles en général. À la différence cependant que l'économie est une science humaine. Les nombreux développements en matière de mathématisation de l'économie, nous ont presque fait oublier, cette évidence. Le comportement des individus ou des firmes sont difficilement assimilables à la résistance du béton, qui aurait servi à la construction des barrages hydroélectriques.²

C'est pourquoi l'étude des hypothèses de base des idéologies macroéconomiques est importante. Elle permet de mettre en contexte les différentes solutions proposées, pour régler les problèmes économiques auxquels nous sommes confrontés. La simplicité actuelle du discours sur la place du gouvernement dans l'économie, ne cadre pas nécessairement bien avec la démarche qui lui est sous-jacente.

La théorie économique dominante en ce moment est qualifiée de néo-classique. Il sera intéressant de constater l'évolution de ces hypothèses et prescriptions, par rapport à ce

¹ John Maynard Keynes, *The End of Laissez-Faire*, dans, Jacques Luzi, *Sauver le capitalisme ou se sauver du capitalisme ? En finir avec le mythe du productivisme*, Montréal, Édition Comeau et Nadeau, 1999, p.21

² Les méthodes de calculs différentiels et intégrales, largement utilisées en physique par exemple, sont monnaie courante aujourd'hui en économie.

que les penseurs originaux ont développé (la théorie classique). Cette nouvelle mouture a été développée en réaction aux théories de John Maynard Keynes et de son ouvrage le plus important : *La Théorie Générale de l'Emploi, de la Monnaie de l'Intérêt* en 1936. Cette dernière accorde la prépondérance à l'étude de la demande (comparativement à l'offre pour les classiques) et à la possibilité de chômage involontaire.

Nous avons donc décidé dans cette annexe de discuter des développements macroéconomiques, en suivant un ordre chronologique de façon à bien mettre en contexte les représentations contemporaines des classiques et des keynésiens, c'est-à-dire les néo-classiques et les post-keynésiens.

Les classiques

“... by directing that industry in such a manner as its produce may be of the greatest value, he intends only his own gain and he is in this, as in many other cases led by an invisible hand to promote an end which was no part of his intention... By pursuing his own interest he frequently promotes that of the society more effectually than when he really intends to promote it”. (Adam Smith)³.

Voilà comment celui qui peut être considéré comme le fondateur de la science économique moderne défini son concept de la main invisible, analogie fameuse s'il en est une, qui prescrit le laissez-faire économique comme la seule façon de maximiser le bien-être social. Il arrive à ce résultat par l'intermédiaire de deux postulats essentiels à la compréhension de sa théorie⁴:

³Adam Smith, *The Wealth of nations. The Cannan edition*, New York, Chapitre 2 : *Restraints on particular imports*, du livre 4 : *Of systems of political economy*, 1937, p.423.

⁴Idem, Introduction, p. viii.

- i- dans un premier temps, il fait l'hypothèse que les individus sont menés par des facteurs psychologiques qui s'assouissent par la poursuite de l'intérêt personnel et ;
- ii- dans un deuxième temps, il présume de l'existence d'un ordre naturel de l'univers, qui fait en sorte que tous les individus sont à la poursuite de leurs intérêts personnels

Deux conclusions peuvent être tirées de ces postulats : laisser faire le processus économique et accepter l'allocation des ressources qui en découle d'une part, et l'inefficacité de l'intervention gouvernementale dans l'économie, d'autre part.

Tandis qu'Adam Smith, était essentiellement intéressé par la croissance et les facteurs qui la cause, son successeur chronologique David Ricardo, s'attarde à l'étude de la distribution du revenu national entre les classes sociales, c'est-à-dire les propriétaires terriens (la rente), les capitalistes (le profit) et les travailleurs (le salaire)⁵.

C'est en compagnie de Malthus, un de ces contemporains, que Ricardo amorce la première discussion sur la problématique du chômage entre deux économistes. Malthus voit dans l'investissement en capital (la machinerie) une condition dangereuse de surproduction, étant donné qu'il permet à la production de croître à un rythme plus élevé que la consommation (d'où le chômage). À cela, Ricardo réplique que l'investissement dans le capital est une façon d'augmenter la production et conséquemment la richesse du pays.

Il tire également une autre conclusion, qui est encore aujourd'hui, à la base de la théorie dominante contemporaine, lorsqu'il émet la possibilité de surproduction dans certains secteurs spécifiques de l'économie, mais qui ne se traduit pas nécessairement par du chômage. En effet pour lui, une baisse dans la demande d'un bien est compensée par la

⁵Peter Pugh, Chris Garratt, *Keynes for beginners*, Cambridge, Édition Icons books, 1993, pp.67-71.

hausse de la demande pour un autre bien. L'idée de la substitution parfaite entre les biens est ainsi née.

Les deux piliers de l'économie classique

Ricardo, fait référence à un économiste français nommé Jean-Baptiste Say, qui a vécu jusqu'au premier tiers du dix-neuvième siècle et qui peut être considéré comme le premier interprète de Smith en France⁶. Il a énoncé une loi qui est devenue un des piliers des économistes de l'offre. Elle énonce que l'offre globale crée sa demande globale, c'est-à-dire que le simple fait de mettre un bien sur le marché, crée le revenu nécessaire pour qu'il soit acheté. Il s'agit d'une autre façon d'énoncer l'impossibilité des crises de surproduction, si les lois du marché sont respectées. Il arrive à cette conclusion en faisant l'hypothèse que toute l'épargne est ré-investit dans l'économie. Il s'agit d'une hypothèse assez crédible pour l'époque, étant donné l'absence d'un marché bancaire développé. Ce n'est cependant plus le cas aujourd'hui, comme en font foi les milliards de dollars en spéculation. Évidemment, la mobilité parfaite des facteurs est supposée, ce qui représente un sérieux impair à la réalité.

La théorie quantitative de la monnaie est l'autre pilier de l'économie classique. Elle essaie d'établir un lien entre la quantité de monnaie en circulation et le niveau général des prix. Elle peut être exprimée de la façon suivante :

$$MV = PT \quad (1)$$

où M est la masse monétaire, V la vitesse de circulation de la monnaie, P le niveau général des prix et T les transactions dans l'économie (l'output). V est supposée constante

⁶Denis Henri, *Histoire de la pensée économique*, Paris, Presses universitaires de France, 1990, p.302.

ainsi que le niveau de plein-emploi (automatiquement atteint si on laisse le marché faire seul). Ce qui laisse une relation directe entre la masse monétaire et le niveau des prix.

Cette théorie est très importante pour l'idéologie classique puisque la stabilité des prix à long terme est un élément majeur de l'étude de l'épargne, qui est le moteur de l'économie classique. En effet, une hausse des prix aura pour conséquence de favoriser le prêteur au profit de l'épargnant et une baisse provoquera une récession⁷ (d'où la nécessité de la stabilité).

C'est avec ces deux piliers que l'orthodoxie classique a dominé le monde idéologique de l'économique, de la parution de l'ouvrage de Smith, jusqu'à un événement marquant de notre siècle : La grande crise économique de 1929.

Un aperçu de l'oeuvre de John Maynard Keynes⁸

C'est connu une guerre entraîne une certaine prospérité, étant donné les investissements massifs qui deviennent nécessaires. La première guerre mondiale n'y fait pas exception. Aux États-Unis, le chômage était très bas, les prix stables et les salaires suivaient une progression constante années après années, même chose pour les profits⁹. Ces conditions idéales ont favorisé une hausse excessive des prix des actions à Wall Street.

⁷Idem, p.20.

⁸Les théories de Keynes sont vastes et couvrent plusieurs sujets à l'intérieur de la discipline de l'économique (d'autres disciplines aussi comme les probabilités). Il ne s'agit pas de faire une étude exhaustive de son oeuvre, mais plutôt de mettre en lumière certains points qui nous apparaissent important pour la finalité de ce travail i.e. d'établir la pertinence de l'intervention gouvernementale.

⁹Pugh et Garratt, Op. cit., p.56.

À la même époque, dans la métropole du Commonwealth, la situation n'était pas aussi rose. Les secteurs traditionnels d'exportations de la Grande-Bretagne (charbon, construction navale et le coton) subissaient des prix trop élevés. Résultat de l'inflation générée par la guerre ainsi que du retour de la Grande-Bretagne au système de l'étalon-or à la parité d'avant-guerre. À noter que dans un pamphlet intitulé *The Economic Consequences of Mr. Churchill*, John Maynard Keynes, a fait figure de quasi-clairvoyant (comme dans plusieurs autres de ces ouvrages) en annonçant le coût élevé en terme de chômage que cela provoquerait¹⁰.

Malgré les situations différentes des deux côtés de l'Atlantique, on connaîtra ce qui est convenu d'appeler la *Grande Dépression de 1929*. En un mois, la valeur des actions de Wall Street a chuté du tiers. Trois ans plus tard, elle ne représentait que 15% de ce qu'elle avait atteint avant la crise¹¹ ! Aux Etats-Unis, le nombre de chômeurs passe de 1 millions et demi à 12 millions.

La crise provoque aussi des tensions sur le plan de la politique mondiale entre l'Allemagne et l'Occident. Dans un autre de ces célèbres pamphlets, *The Economic Consequence of the Peace*, Keynes prédit que les réparations de guerre beaucoup trop importantes imposées à l'Allemagne, vont attiser la vengeance de cette dernière¹². La crise économique et ces conséquences sur l'investissement étranger dans ce pays, vont faire figure de prologue à la seconde guerre mondiale.

¹⁰John Maynard Keynes, *The Economic Consequences Of Mr. Churchill* in *The collected writings of John Maynard Keynes*, volume 9, *Essays in Persuasion*, part 3, 1925, Londres.

¹¹Pugh et Garratt, Op. cit., p.58.

¹²Idem, p.61.

Les origines de Keynes¹³

Question de bien comprendre la nature des théories de Keynes, il peut être intéressant de discuter brièvement de ces origines. Nous pourrions qualifier ses parents de non-conventionnels. Son père John Neville Keynes était un professeur de science moral et assistant à l'économiste Alfred Marshall. Sa mère quant à elle, Florence Ada Keynes fût associées aux mouvements sociaux de son époque. Elle fût également la première femme maire de la municipalité de Cambridge.

Un autre élément significatif est l'importance que Keynes attribue à l'appartenance à un groupe. Celui du «Bloomsbury», est certes le plus connu et le plus marquant. Il était composé d'intellectuels (dont Leonard et Virginia Woolf et Lytton Stacey) que l'on pourrait qualifier d'irrévérencieux, étant donné leurs propensions à qualifier leurs opinions de seules valables. Ces dernières s'inscrivaient dans le refus des conventions sociales victoriennes et des institutions bourgeoises. La recherche de la vérité était leur modeste but.

La Théorie générale

Voici comment Keynes qualifie *La Théorie Générale de l'Emploi, de la Monnaie et de l'Intérêt*, de loin sa contribution la plus marquante pour la science économique, lors d'une correspondance écrite à son ami George Bernard Shaw :

Pour comprendre mon état d'esprit, toutefois, vous devez savoir que j'écris actuellement un livre de théorie économique qui révolutionnera grandement - non pas, je suppose, dès maintenant, mais au cours des dix prochaines années - la manière dont le monde

¹³Idem, pp.5-10 et pp.22-25.

*considère les problèmes économiques. ...mais en ce qui me concerne, non seulement j'espère en ce que je dis, mais, dans mon esprit, j'en suis tout à fait certain*¹⁴.

On reconnaît ici la modestie des génies !

Keynes a écrit la *Théorie générale*, principalement destinée à ces confrères économistes, dans le but de montrer que le laissez-faire économique prôné par les classiques, n'arrivait pas à fournir le plein-emploi¹⁵. Le laxisme dans l'intervention du gouvernement s'est cruellement manifesté lors de la grande dépression, puisqu'aucun mécanisme développé par le gouvernement pouvait atténuer la crise. À titre d'exemple, au Canada, le système d'assurance-chômage n'était pas en application et les gens dans le besoin devaient s'en tenir aux organismes de charité traditionnels (souvent religieux), qui dans certains cas, offraient de l'aide conditionnellement à la pratique religieuse¹⁶.

Voyons maintenant à l'aide de points successifs, comment les théories de Keynes, développées dans la *Théorie générale*, se distinguent de l'orthodoxie classique :

i-Un des points essentiels qu'il veut mettre en lumière dans son étude, est que les variations de l'output et de l'emploi doivent être considérées ensembles, comme un tout. Pour ce faire, nous devons nous détacher des modèles idéalistes et ainsi étudier la réalité. La meilleure façon d'y arriver est de comprendre que le monde dans lequel nous vivons est formé d'une économie monétaire dynamique inscrite dans un temps historique, qui va d'un passé irrévocable à un futur incertain¹⁷. Dans un environnement dynamique et

¹⁴Michel Beaud, Gilles Dostaler, *La pensée économique depuis Keynes*, Paris, Édition du Seuil, 1993, p.38.

¹⁵Brothwell, F. John. (1986). *The General Theory after fifty years : Why are we not all Keynesian now ?* Dans *Journal of Post-Keynesian Economics*, 8(4), Été, p.531.

¹⁶Rose Ruth (1995). *Quelques remarques sur le rôle stabilisateur de l'assurance-chômage*, Montréal, Notes de cours préparés pour Éco 3452 : Répartition et sécurité du revenu.

¹⁷Brothwell, Op. cit., p.533.

incertain, la monnaie ne peut pas être considérée comme neutre, puisqu'elle représente l'actif qui permet à l'agent économique de faire face au futur.

Un exemple frappant de la non-neutralité de la monnaie se retrouve sur le marché du travail. En effet, les travailleurs négocient leurs salaires avec leurs employeurs, ce qui rend le prix du travail rigide, sur la période négociée. La flexibilité parfaite imposée aux prix dans l'idéologie classique (pour permettre l'équilibre des marchés) ne franchît donc pas l'épreuve de la réalité et ce qui l'empêche de le faire c'est une variable monétaire.

ii- Dans la *Théorie Générale*, Keynes a développé une analyse d'offre et de demande agrégées qui démontre la possibilité de chômage involontaire et qui met l'accent sur l'importance qui doit être apportée à la demande effective.

iii- L'atteinte du plein-emploi est possible dans la mesure où la demande effective est stimulée. Pour ce faire l'État doit intervenir en agissant sur les composantes de cette dernière (la fin du laissez-faire), que voici¹⁸ :

a- la consommation (C). On peut agir sur cette dernière de plusieurs façons. Notamment par la redistribution de la richesse. En effet, comme la propension marginale à consommer est plus faible chez les riches, une redistribution de leurs richesses vers les pauvres (qui eux dépenseront) fera en sorte d'hausser la consommation. D'autres politiques publiques peuvent être envisagées comme : la réduction de l'impôt sur le revenu, des programmes de protection du revenu comme l'assurance-chômage ou les allocations familiales.

b- les investissements (I). Ils sont déterminés par l'efficacité marginale du capital. Des

¹⁸Ruth Rose, Op. cit., pp.5-6.

mesures comme la baisse des taux d'intérêt ou de l'aide à la recherche, peuvent bénéficier à cette composante.

c- les dépenses publiques (G). Keynes croit que le gouvernement peut stimuler les investissements privés en y allant lui-même de programmes de travaux publics. Il ne croit pas que ces investissements directs entrent en compétition avec ceux du secteur privé, créant ainsi ce que les détracteurs de Keynes nomme, l'effet d'éviction.

d- La balance commerciale (X-M). Un surplus de cette dernière provoquera une hausse de la demande globale. Les politiques qui stimulent les exportations sont donc de mises.

On peut résumer le lien entre ces composantes et le PIB à l'aide de cette équation :

$$Y = C + I + G + (X - M) \quad (2)$$

iv- Keynes accorde beaucoup d'importances aux facteurs psychologiques qui définissent l'être humain. Cela s'arrime très bien avec le caractère incertain de son analyse. Voici ce qu'il nomme les trois phénomènes psychologiques fondamentaux¹⁹ :

a- la propension marginale à consommer. En effet, elle tend à diminuer lorsque le revenu augmente. Ce qui crée un surplus d'épargne et en conséquence une consommation trop faible.

b- l'attitude psychologique touchant les liquidités. C'est-à-dire dans quelle mesure les individus veulent détenir leurs argents sous cette forme.

c- l'efficacité marginale du capital. Il s'agit en fait de l'anticipation que font les individus des revenus futurs sur leurs investissements. Plus une économie est développée plus cette mesure tend à diminuer (le rendement est décroissant).

¹⁹Idem.

v- Question de vraiment démontrer la rupture entre Keynes et les classiques Davidson affirme qu'il rejette trois axiomes majeurs des classiques²⁰ :

a- l'axiome de la substitution dont nous avons discuté plus haut, i.e. que tout bien est substituable contre un autre ;

b- l'axiome des réels. En effet, dans une économie monétaire de production les «réels» ne s'appliquent pas, étant donné la non-neutralité de la monnaie ;

c- l'axiome de l'«ergotic world» c'est-à-dire que le futur se prédit par des probabilités. Une position intéressante, dans la mesure où Keynes a démontré sa compétence dans le domaine des probabilités, grâce à l'écriture de *A Treatise on Probability*.

Keynes, offre donc à l'aide de ces théories une façon de minimiser les mauvaises allocations des ressources, qu'engendrent le laissez-faire d'une économie capitaliste. Il situe son analyse à l'intérieur d'une économie monétaire de production, de l'incertitude et aussi des institutions sociales dans un contexte de temps historique. Il conclut à l'importance de la demande effective et à la possibilité de la stimuler pour atteindre le niveau de plein-emploi. Ce dernier ne peut être atteint en suivant les prescriptions classiques. La situation économique en Grande-Bretagne entre les deux grandes guerres en a fait la démonstration.

L'importance de la *Théorie Générale* ne fait aucun doute dans l'histoire de la pensée économique. Cependant, il s'agit d'un ouvrage à maints égards complexes qui n'est pas exempt de confusions. Elles ont d'ailleurs alimenté toutes sortes de «keynésianismes». La synthèse néo-classique en est une forme. La mathématisation de l'oeuvre de Keynes par Samuelson, de même que la modélisation IS-LM de Hicks, n'auraient certes pas plu à

²⁰Brothwell, Op. cit., p.535.

celui dont on n'a conjugué ou emprunté le nom ! Ces formes de keynésianismes ont pourtant ouvert la porte au retour de la pensée d'inspiration classique.

Chute du keynésianisme et idéologie néo-classique

Avant de discuter des faits saillants de l'idéologie néo-classique, voyons à quoi nous pouvons attribuer la chute du keynésianisme²¹. L'apparition du phénomène de la stagflation et l'acceptation du premier postulat classique par Keynes, sont deux événements qui ont contribué à renverser les 25 années de «keynésianismes» assidus qui ont suivi l'apparition de la *Théorie Générale*.

La stagflation

La stagflation est un phénomène économique qui combine des taux de chômage et d'inflation élevés²². Avec le ralentissement économique important des années 70 (les chocs pétroliers) et la récession du début des années 80, le monde occidental a connu ce type de manifestation.

Cela a contribué à la chute de la pensée de Keynes, parce que celui-ci était un peu trop associé à une courbe développée par A.W. Phillips (en 1958) qui présentait un arbitrage inverse entre le chômage et l'inflation, sans souligner la possibilité que les deux agrégats pouvaient subir une hausse simultanée. Lors de l'apparition de la stagflation, plusieurs ont

²¹Entre autre. Comme mentionné précédemment le «keynésianisme» et ces multiples formes ont pu fournir d'autres éléments de rejet.

²²Robin Bade, Michael Parkin, Louis Phaneuf Louis, *Introduction à la macroéconomie moderne*, Montréal, Édition de Renouveau Pédagogique, 1992, p.398-400.

annoncé la mort de la pensée de Keynes, puisque ce dernier ne semblait pas prévoir une telle situation.

Il est possible que Keynes n'ait pas été très clair à ce sujet dans la *Théorie Générale*, mais il l'était dans un autre de ces ouvrages : *A Treatise on Money*. Dans ce bouquin, il fait l'exposition de ce qu'il nomme «les équations fondamentales». À l'aide de ces dernières, il tente d'aller plus loin que la théorie quantitative de la monnaie dans l'explication de l'inflation. Selon lui, trois situations peuvent aboutir à la stagflation et elles sont toutes reliées à un état de demande excédentaire ²³:

- i- Les salaires («wage push»). Avec des syndicats qui soutirent des salaires plus élevés que la production ne le permet et des actionnaires qui ne veulent pas réduire leurs profits ;
- ii- Les prix («price push»). L'augmentation des prix des produits dépend de l'élasticité et;
- iii- La relation entre l'épargne et l'investissement. En fait, lorsque l'épargne est insuffisante pour financer les investissements.

Donc, malgré que la possibilité de stagflation ait été évoquée par Keynes, l'association trop étroite entre ses théories et la courbe de Phillips, a contribué à la mise au rancart de sa pensée.

L'acceptation du premier postulat classique par Keynes

Au début de la *Théorie Générale*, Keynes discute de la validité de deux postulats de l'économie classique (rien à voir avec les postulats que j'ai attribués à Smith plus haut).

Le deuxième stipule, que l'utilité du salaire quand un volume donné de travail est

²³Chorney Harold, *Keynes et le problème de l'inflation : les racines du retour à une saine gestion financière*, dans, *La théorie générale et le keynésianisme*, Montréal, Colloque du GRETSE, publié par l'ACFAS, Série politique et économie, 1987, pp.149-163.

employé, est égale à la désutilité marginale de ce volume d'emploi (relié à l'offre de la main d'oeuvre chez les classiques). Il rejette ce postulat puisque s'il était vrai, lors de la hausse des prix (donc le salaire réel diminue), les travailleurs devraient se retirer du marché du travail, ce qui n'est pas le cas puisque ces derniers sont victimes de l'illusion monétaire.

Keynes accepte par contre, le premier postulat de l'économie classique qui égalise le salaire réel à la productivité marginale du travail. Peut-on supposer que cette influence marshalienne lui vient de son père ? De toute façon, plusieurs interprètes de Keynes voient en l'acceptation de ce postulat, un recours à la théorie de la productivité marginale qui n'était pas nécessaire (cette théorie implique que pour hausser le niveau de l'emploi, il est nécessaire de diminuer le salaire réel)²⁴. D'autant plus que Keynes dans la *Théorie Générale*, affirme que le niveau du salaire réel n'est pas déterminé sur le marché du travail mais bien sur le marché des biens et services (par le biais de la demande effective). La discussion que fait Keynes du premier postulat représente bel et bien une confusion. On peut certes affirmer qu'elle a facilité le retour de l'idéologie classique puisque les détracteurs de Keynes l'ont utilisé.

L'idéologie néo-classique

Cette théorie comme son nom l'indique, marque le retour de la pensée qui avait cours avant la contribution de Keynes. Elle propose un modèle d'équilibre («clearing market») avec la flexibilité des prix (y compris le salaire réel) qui va de pair. Le manque de

²⁴Brothwell, Op. cit., p.539.

réalisme des hypothèses de base du modèle s'exprime bien par l'utilisation d'agents économiques représentatifs et par ces propos de Friedman :

« Peu importe l'absence de réalisme des hypothèses, du moment qu'elles permettent de déduire des résultats qu'on peut tester empiriquement. Il suffit de faire «comme si» les agents avaient une connaissance parfaite de l'économie »²⁵.

Voici brièvement d'autres caractéristiques pertinentes de l'idéologie :

i- l'utilisation des mathématiques est ici à son apogée. Un courant amorcé par la mathématisation de l'oeuvre de Keynes par Samuelson. Rares sont les problèmes qui ne peuvent être résolus par l'optimisation d'une fonction sous contrainte.

ii- contrairement au modèle classique, l'interprétation plus récente, se base sur un modèle dynamique. Cela devient possible grâce à l'introduction de l'information imparfaite dans l'étude. En effet, les tenants de la nouvelle macroéconomie classique croient que les agents économiques sont prêts à utiliser toutes les informations à leurs dispositions, étant donné que les erreurs au niveau du choix entre le loisir et le travail sont coûteuses (on note ici l'importance accordée au marché du travail).

La méthode des anticipations rationnelles a été développée pour effectuer des choix dans un tel contexte²⁶. Cela implique l'utilisation de toute l'information qui est disponible à l'agent économique. Par exemple, la connaissance du salaire nominal au temps t peut être utilisée pour prévoir le niveau des prix à ce même temps, basé sur les relations passées entre les deux variables. Il semble effectivement probable que, toutes choses étant égales par ailleurs, cette relation au temps t soit semblable à celle qui s'est produite au temps $t-n$.

²⁵Beaud et Dostaler, Op. cit., p.173.

²⁶Il ne s'agit pas de la seule forme d'anticipations. Il existe notamment les anticipations adaptatives ou visions parfaites.

Une façon concrète d'exprimer ce que suppose l'utilisation des anticipations rationnelles, est de faire l'hypothèse que les agents connaissent le vrai modèle économique qui régit la société et que leurs prévisions seront en accord avec ce que le modèle prédit²⁷.

iii- chez les néo-classiques, il n'y a pas d'arbitrage entre le chômage et l'inflation. Ils ont présenté ce que l'on peut appeler une courbe de Phillips verticale. Cela implique que toutes tentatives de diminution du chômage par des politiques inflationnistes, aura pour conséquence de hausser le niveau des prix, puisque l'économie subit un taux naturel de chômage. Il faut donc selon eux, s'appliquer à garder un taux d'inflation très bas, puisqu'une hausse de ce dernier ne provoquera pas de baisse du nombre de sans-emplois. Ils n'admettent qu'un arbitrage entre l'inflation non-anticipée et le taux de chômage²⁸. En effet, selon eux, au début d'une période inflationniste, la population est trompée par la hausse du salaire nominal croyant qu'il s'agit d'une augmentation du salaire réel. Les travailleurs modifieront leurs comportements en conséquence, en travaillant plus fort, en acceptant des emplois plus facilement. Par contre, ils réaliseront tôt qu'ils sont victimes d'une illusion puisque la théorie des anticipations rationnelles stipule que les ménages ne font pas systématiquement de mauvais choix. L'effort de travail diminuera donc en conséquence et le taux de chômage regagnera sa valeur «naturelle».

²⁷Voici l'expression mathématique d'une anticipation rationnelle : $E(X_t / I_{t-1})$ qui représente l'espérance conditionnelle de X étant donné l'information disponible en $t-1$. L'erreur de prévision est donc représentée par $\mu_t = X_t - E(X_t / I_{t-1})$. Sheffrin M. Stevens, *Rational expectation*, Cambridge, Cambridge university press, second edition, 1996.

²⁸Ambler Steven, *Éco 3022 : Macroéconomie 3, notes de cours*, volume 4, Montréal, édition Guérin, 1995, pp. 13-14.

Qu'advient-il de la problématique du chômage ? Comme le chômage involontaire est inexistant dans le modèle, un mauvais contrôle de l'inflation par le gouvernement pourrait en être la cause (i.e. une offre de monnaie excédentaire). Il ne reste plus qu'à tenter de réduire le fameux taux naturel du chômage par des mesures de «supply side», c'est-à-dire celles qui favorisent une plus grande flexibilité du marché du travail (moins de syndicats, moins de normes etc.).

iv- qu'en est-il alors du rôle du gouvernement dans le modèle néo-classique ? Nous nous en doutons, un rôle actif dans la résolution des différentes problématiques économiques est proscrit.

Nous pouvons résumer son rôle, par les 4 points suivants²⁹ :

- a- que le taux annuel de croissance de la masse monétaire soit stable et connu ;
- b- que le taux de dépense du gouvernement ne varie pas avec les cycles ;
- c- que la politique fiscale mène à un budget équilibré ;
- d- que les gouvernements n'interviennent pas dans les négociations privées entre les entreprises et les travailleurs (ce qui invalide les législations du travail comme le salaire minimum).

v-maintenant nous pouvons nous poser la question suivante : est-ce que le néo-classicisme fonctionne ? Nous pouvons répondre à cette interrogation puisque les politiques publiques des gouvernements et des banques centrales suivent fidèlement les prescriptions de cette théorie, depuis maintenant plusieurs années. En Grande-Bretagne, il est clair que cela n'a pas fonctionné, voici quelques statistiques³⁰ : l'output a diminué en

²⁹Sheffrin, Op. cit., pp.34-39.

³⁰Pugh et Garratt, Op. cit., p.152.

1980-81 et en 1984 n'avait augmenté que de seulement 3,5% par rapport à 1979. Par ailleurs, à cette même année, le chômage se situait à 1.3 millions de la population active alors qu'il se chiffrait à 3,5 millions en 1985.

Quant est-il aux États-unis qui étaient menés, dans les années 80 par le défenseur inconditionnel du monétarisme, Ronald Reagan ? L'output a subi une hausse de 10% entre 82 et 84 et l'inflation a chuté de 12% à 5% entre 80 et 85. Les prescriptions néo-classiques auraient-elles fonctionnées au pays de l'oncle Sam ? Les *reagonomics* sont en fait une version militaire des théories de Keynes. En effet, à cette époque le gouvernement des États-unis a investi massivement dans l'économie, tout en réduisant les taxes.

Ces résultats ont été attribués à des politiques de droite, de «saine gestion financière». Il semble que la théorie néo-classique reçoit l'appui de la majorité des départements d'économiques d'Amérique du Nord. Cependant, à la lumière des statistiques économiques préoccupantes que nous avons mentionné en l'introduction, et du débat actuel sur la place du gouvernement dans l'économie, un besoin pour une alternative se fait sentir. C'est pourquoi nous vous présentons la contre-attaque des admirateurs de Keynes, que l'on peut qualifier de post-keynésienne.

L'alternative post-keynésienne

Comme nous l'avons mentionné précédemment, Keynes semblait apprécier l'appartenance à un groupe. Conséquemment, lorsqu'est venu le temps de l'écriture de plusieurs de ces ouvrages, il s'est entouré de collaborateurs dont Joan Robinson, Richard

Khan, James Meade et Piero Sraffa³¹. Après la mort de Keynes le 21 avril 1946, ces individus ont repris le flambeau pour faire évoluer les théories de leur maître à penser. Ils ont de plus tenté de dissiper les quelques confusions constituant de la *Théorie Générale*.

Les auteurs qui sont qualifiés de post-keynésiens, mettent l'accent sur les points de ruptures entre les idéologies classique et keynésienne. que voici³² :

i-la méthode. Il y avait une volonté délibérée de la part de Keynes, de ne pas utiliser les méthodes mathématiques. Pour lui, l'économie est une science morale qui doit d'ailleurs s'ouvrir sur les autres disciplines ;

ii-le rôle du temps. Selon Joan Robinson, Keynes a «ramené dans la théorie économique le temps, avant relégué en arrière, dû à l'équilibre et à la prévision parfaite».

iii-la monnaie. Elle apparaît dans pratiquement tous les titres des ouvrages importants de Keynes. Il fait une distinction entre l'économie monétaire de production qu'il prône, et l'économie des «réels» mise de l'avant par les classiques. Dans cette dernière la monnaie est neutre, tandis que dans la première elle peut être une source de déficiences des marchés (puisqu'elle est le lien entre le passé irrévocable et le futur).

Quels sont les principaux buts des post-keynésiens ? Joan Robinson a déjà qualifié son travail comme étant la généralisation de la *Théorie Générale*, c'est-à-dire lier l'étude du court terme de Keynes (i.e. la théorie de la demande effective) à une étude de long terme,

³¹Beaud et Dostaler, Op. cit., pp. 495-498.

³²Idem, pp.41-47.

intéressée par la distribution des revenus et à l'accumulation du capital³³. Pour ce faire, les post-keynésiens doivent laisser tomber certains aspects de la *Théorie Générale*, dont :

i-sa théorie des prix ;

ii-son acceptation du premier postulat classique.

D'ailleurs, Kaldor s'est exprimé assez clairement sur ces deux points, en écrivant³⁴ :

« ...so long as one sticks to neoclassical microeconomics, keynesian macroeconomics amount to very little. »

Un nouveau paradigme ?

Un paradigme fait référence à une vision partagée par la communauté scientifique. Est-ce que l'alternative keynésienne se qualifie comme une « solution globale et positive de rechange », à la théorie néo-classique³⁵ ?

Il est difficile de répondre à cette question, étant donné les différences majeures entre les objectifs respectifs des deux idéologies. En effet, les néo-classiques ont développé des méthodes ayant pour but de déterminer le comportement optimal des agents, tandis que les post-keynésiens (se rendant compte de l'impossibilité de l'objectif principal de leurs

³³Marc Lavoie, *Foundations of post-keynesian economic analysis*, Londres, Éditeur Edward Elgar Aldershot, 1992, p.3.

³⁴Jdem.

³⁵Dostaler Gilles, *La théorie post-keynésienne. la Théorie Générale et Kalecki*, Montréal, Département des sciences économiques de l'UQAM, cahier de recherche, 1989, p.2.

adversaires) ont comme but plus modeste, d'y aller de déclarations sur le «monde empiriquement vérifiable»³⁶.

Certains auteurs n'aiment pas les distinctions traditionnelles à la Khun ou à la Lakatos et se contentent de définir deux programmes de recherche soient³⁷:

1- le néo-classique, dont nous avons déjà discuté et ;

2- le programme de recherche post-classique, qui regroupe plusieurs idéologies qui ont en commun le rejet des théories néo-classiques comme les : marxistes, radicaux, institutionnalistes, structuralistes, évolutionnistes, socioéconomistes, l'école française du circuit et de la régulation, néo-ricardiens et finalement les post-keynésiens.

Qu'en est-il des hypothèses de base sur la formation de la connaissance ?

Voici une discussion très importante puisque les post-keynésiens mettent beaucoup d'emphases sur le réalisme des hypothèses. Il est donc intéressant de s'attarder aux différences entre les hypothèses de base, au niveau de la formation de la connaissance (et donc de son application à la réalité) entre les néo-classiques et les post-keynésiens. Voici 3 de ces hypothèses qui ont inévitablement des répercussions sur le fondement des deux idéologies³⁸ :

i-l'étude épistémologique concerne les justifications des prétentions à la connaissance³⁹.

L'instrumentalisme et le réalisme sont ici à l'opposé. Le premier est lié à la théorie

³⁶Idem.

³⁷Lavoie, Op. cit., pp.4-5.

³⁸Idem, pp. 7-15.

³⁹Shadish W.R., Cook T.D., Leviton L.C., *Foundations of program evaluation - Theories of practice*, Newbury Park, Sage, 1991, chapitre 2.

méthodologique de Friedman, concernant la non-importance du réalisme des hypothèses. Ces dernières sont choisies dans le but de prouver l'existence d'un équilibre. Le réalisme quant à lui, met en lumière l'importance de décrire le monde comme il est (p.ex. chômage involontaire, monnaie endogène).

ii-les suppositions ontologiques concernent la nature de la réalité. L'individualisme est privilégié par les néo-classiques. Cela se traduit notamment par l'utilisation des agents représentatifs dans le modèle. En fait, tous les comportements des agents (individus ou firmes) sont le reflet des préférences individuelles. Les post-classiques ne peuvent être en accord avec une telle vision, puisqu'elle est muette (ou démontre très peu d'intérêt) sur la distribution des revenus. Les rapports de force, la concurrence monopolistique, les négociations salariales, les institutions (et leurs décisions, aussi fondées sur des rapports de force), les classes sociales (capitaliste, travailleur, entrepreneur, rentier), les normes, les chocs macroéconomiques, sont tous des faits ou événements qui contraignent les choix individuels. C'est pourquoi à l'individualisme, les post-classiques opposent l'organicisme (i.e. la prise en compte des faits évoqués).

iii- au niveau de la rationalité, les néo-classiques proposent l'agent économique rationnel. Chez les post-classiques on préfère utiliser le concept de rationalité procédurale («procedural rationality»), qui inclut dans l'analyse la capacité limitée pour les agents économiques, d'acquérir de l'information. Pour eux, l'important est de constater que les individus agissent conformément à leurs appartenances à des «sous-groupes» de la société (i.e. selon leurs classes sociales). En fait, il s'agit de la prise en compte des décisions institutionnelles, inscrites dans le fameux passé irrévocable.

À travers l'étude des hypothèses quasi-philosophiques des post-keynésiens, nous avons pu entrevoir plusieurs caractéristiques de l'approche. Introduisons maintenant d'autres faits saillants de l'alternative.

D'autres caractéristiques de l'approche post-keynésienne

i-On sait que la partie micro-économique de l'analyse de Keynes ne convient pas aux tenants de l'idéologie post-keynésienne. C'est pourquoi certains d'entre eux se sont appliqués à développer une alternative à la théorie marshalienne (i.e. concurrence pure et parfaite ou monopole parfait). C'est le cas de Piero Sraffa (1898-1983) ainsi que de Joan Robinson (1903-1983), qui ont contribué grandement au développement des théories de concurrence imparfaite, en l'occurrence, la concurrence monopolistique. Cette dernière est caractérisée par un nombre plus ou moins grands d'entreprises qui se font concurrence mais qui font face à une courbe de demande décroissante (donc prennent pas les prix comme une donnée). Cela est possible grâce à la différenciation des produits ou par la taille des firmes, assez importante pour influencer les prix⁴⁰. En concurrence monopolistique, il est possible pour les firmes de vendre plus, au prix qui est en vigueur (i.e. sans les hausser). Résultat important puisque cela implique que, pour augmenter le niveau de l'emploi (à cause de la hausse de la demande), une baisse du salaire réel n'est pas exigée. On remplace donc ici le premier postulat classique, par les résultats de la théorie de concurrence monopolistique.

On peut résumer la base microéconomique de la théorie post-keynésienne en affirmant qu'il n'est pas nécessaire que les firmes soient considérées comme des «price taker» et

⁴⁰Ruth Rose, Op. cit., pp.2-3.

que les salaires reflètent la productivité marginale du travail. En fait les prix et salaires sont déterminés par un ensemble de facteurs qui incluent les rapports de force, les institutions etc.

ii- Michael Kalecki (1889-1970), a joué un rôle majeur dans le développement de la théorie post-keynésienne. Il a d'ailleurs publié en polonais des écrits tout à fait similaires à ceux de Keynes, mais sous une forme plus mathématisée et dans une langue qui ne lui a pas permis de se faire publier en même temps. À noter que la relation entre les deux hommes ne semblait pas être «excellente». Keynes a d'ailleurs qualifié le travail de son collègue d' «esoteric abracadabra»⁴¹. Il n'en demeure pas moins que Kalecki a développé une théorie de la formation des prix intéressante⁴². En effet, pour lui, il existe deux types de marché :

a- le premier est celui des produits primaires, plus proche de la concurrence pure et parfaite, étant donné l'homogénéité des produits. Cela implique une volatilité plus grande des prix, face aux fluctuations de la demande ;

b- le deuxième est composé des produits manufacturiers et des services, qui est caractérisé par la concurrence monopolistique. Sa théorie sur la formation des prix des produits manufacturiers est intéressante et se fonde sur les quatre facteurs, suivants : les coûts variables + les salaires + les matières premières + un taux de marge lié au degré de monopole.

Toutefois dans l'ensemble de son approche, même avec les produits primaires, une baisse (hausse) du salaire réel va provoquer une baisse (hausse) du niveau de l'emploi.

⁴¹Lavoie, Op. cit., p.2.

⁴²Ruth Rose, Op. cit., p.3, en note de bas de page.

iii- L'investissement est l'une des variables les plus importantes de l'idéologie, parce qu'elle détermine l'emploi, mais aussi la croissance et la répartition. À noter que tous les modèles post-keynésiens incluent l'hypothèse que l'investissement est prédéterminé à court terme. Il s'agit là encore, d'une façon d'exprimer le passé irrévocable, puisque le niveau d'emploi à court terme, est déterminé par des décisions passées⁴³.

Comme moteur de l'investissement, on reprend ici le concept de Keynes des «*esprits animaux de l'entrepreneur*». D'ailleurs Joan Robinson a formulé la chose de la façon suivante : l'investissement détermine le profit et le profit détermine les décisions d'investissements⁴⁴.

Tandis que dans les modèles néo-classiques de croissance les causes d'instabilités et d'incertitudes ont été mises de côtés, une des conclusions de la théorie post-keynésienne est l'improbabilité d'une croissance stable et soutenue⁴⁵. Cela renvoi évidemment à la préoccupation post-keynésienne de la vérification empirique.

iv-La dernière distinction que nous souhaitons faire, se situe au niveau de la vérification empirique des modèles. Il s'agit d'un point majeur puisque les théories néo-classiques semblent être, la plupart du temps, vérifiées par les méthodes économétriques, malgré leurs hypothèses irréalistes. Pourquoi en est-il ainsi ? Voici quelques éléments de réponse⁴⁶ :

a- les journaux scientifiques publient rarement des articles qui ne sont pas concluant ;

⁴³Idem, p. 7.

⁴⁴Beaud et Dostaler, Op. cit., p. 133.

⁴⁵Lavoie Marc, *Macroéconomie, théorie et controverses postkeynésiennes*, Édition Dunod, Paris, 1987, chapitre 2. Je ferai référence par la suite à ce livre par Lavoie (1987).

⁴⁶Lavoie, Op. cit., pp20-25.

b- la deuxième raison se situe dans la façon dont les études sont effectuées. En effet, plusieurs formes d'équations peuvent être testées de façon à trouver le meilleur «fit» (par le R^2). Cela implique notamment l'ajout ou le retrait de variables, ce qui rend la théorie effectivement testée, éloignée de ce qui était prévu au départ. Les tests statistiques sont donc d'une validité douteuse.

c- l'utilisation des séries chronologiques peut mener à des résultats plutôt surprenant, à cause de la corrélation qui peut exister entre certaines variables n'ayant aucun rapport entre-elles («spurious correlation»). Par exemple, un certain M. Hendry a réussi en 1980 à expliquer l'évolution du niveau des prix avec un R^2 très élevé, à l'aide d'une variable exogène C. Découverte majeure ? Prix Nobel d'économie ? Mais non, puisque la variable explicative en question, représentait les précipitations accumulées sous forme de pluie en Grande-Bretagne. Il faut donc faire très attention à l'utilisation des séries chronologiques ainsi qu'aux tests qui sont employés.

d- que les modèles soient testés face à une hypothèse nulle et non pas, face à un autre modèle est aussi une explication du peu de rejets empiriques des théories néo-classiques. L'alternative post-keynésienne se démarque donc par sa capacité à démontrer la possibilité de développer un modèle d'économie monétaire de production, inscrit dans un passé irrévocable à un futur incertain. Pour ce faire, les post-keynésiens ont généralisé la *Théorie Générale*, en y ajoutant une fondation microéconomique distincte, de celle proposée par Marshall.

L'étude des caractéristiques et des hypothèses des différentes idéologies macroéconomiques représente certes, un détour important, au niveau de l'explication de

la pertinence de l'intervention gouvernementale dans l'économie. Elle est cependant nécessaire puisqu'elle représente une des fondations théoriques du comportement gouvernemental.

La recension chronologique des idéologies macroéconomiques, que nous avons choisi de présenter, aura été l'occasion de mettre en contexte les opinions exprimées dans la revue de la littérature. Des hypothèses comme celles de la flexibilité parfaite des prix et des salaires, de l'équilibre simultané des marchés et des anticipations rationnelles notamment, font figure de colonne vertébrale au laissez-faire économique et donc, à un rôle minimal du gouvernement.

Les keynésiens et les post-keynésiens accordent une plus grande importance aux réalismes des hypothèses. Mettant ainsi de côté, les modélisations parfaites sur le plan technique, pour inclure des composantes plus «humaines». Les facteurs psychologiques keynésiens ou le rejet de l'attribution de probabilité sur le comportement futur des individus, en sont de bons exemples.

Comme les comportements individuels peuvent différer des comportements optimaux prédits par la théorie néo-classique, il semble évident que l'on doit se tourner vers une modélisation plus réaliste et accepter ainsi, une bonne part d'incertitude. Cette façon de voir les choses offre au gouvernement un rôle beaucoup plus important, que se soit au niveau de la stimulation économique, de la répartition ou la distribution des ressources. L'État devient donc un acteur majeur dans la résolution de problèmes bien réels caractérisés par la pauvreté, le chômage etc.

Cette discussion aura servie nous l'espérons, à mettre en lumière l'importance de la représentation de la réalité dans les modèles macroéconomiques. Il est bien difficile de

modéliser la nature humaine. Les post-keynésiens acceptent cette situation en faisant place à l'incertitude au niveau de leurs conclusions. Les néo-classiques par contre, s'appuient sur une modélisation technique, qui suppose une certaine linéarité des comportements individuels. Selon nous, il demeure difficile de solutionner ou apporter un baume sur les différentes problématiques contemporaines, en s'appuyant sur ce que le monde devrait être, plutôt qu'en s'appuyant sur ce qu'il est en réalité...