

Court argumentaire pour la gratuité du transport en commun d'ici 2030

1. La gratuité du transport en commun d'ici 2030 est le fer de lance pour mobiliser le peuple québécois afin d'atteindre la cible de réduction des gaz à effet de serre (GES) de 55 à 60% assignée par le GIEC-ONU aux pays développés, selon les principes de responsabilité historique et de capacité économique, pour que la température terrestre moyenne ait 50% de chances de ne pas dépasser 1.5°C d'ici 2100.
2. Les GES québécois, plus qu'ailleurs, émanent principalement du système de transport routier et hors route (43%) puisqu'heureusement le Québec n'extraie pas d'hydrocarbures comme l'Alberta (ni n'a recourt au nucléaire comme l'Ontario) et utilise principalement l'hydroélectricité pour la climatisation des logements (mais non des bâtiments commerciaux, industriels et institutionnels) et de nombreux processus industriels mais pas tous par impossibilité technologique à court terme (partiellement l'aluminium, cimenteries, fonderies, raffineries)
3. La fausse solution du capitalisme vert pour le transport des personnes est l'auto solo hydroélectrique et pour le transport des marchandises à longue distance le camion lourd hydroélectrique. Leur fabrication produit plus de GES que leurs vis-à-vis à essence, GES commodément mis sur le dos d'autrui si ces véhicules sont fabriqués hors Québec.
4. La filière des véhicules électriques et des énergies renouvelables nécessite beaucoup plus de minéraux, donc de mines à ciel ouvert, que celle des véhicules à essence et des énergies fossiles. Sauf exceptions dont le Québec, l'extraction et la transformation de ces minéraux exigent de l'énergie fossile. En termes de pollution dont les GES, c'est aller de Charybde en Scylla. On reste coincé dans le piège du polluant extractivisme.
5. Ces véhicules privés perpétuent l'énergivore congestion et étalement urbains avec ses énergivores maisons unifamiliales aux dépens de l'agriculture, des forêts et des milieux humides. En est renouvelée la toute aussi énergivore consommation de masse pour maintenir et garnir ces deux piliers de l'endettement des ménages.
6. Le transport en commun peut remplacer l'auto solo sauf pour un complément d'auto-camion-partage à un prix de location raisonnable afin de combler des besoins spéciaux. Les autos solos éliminées par étapes d'ici 2030 du système routier (et les véhicules hors route de nos forêts et lacs), ce réseau deviendra disponible en exclusivité pour un transport en commun (autobus, tramways...) comme service public gratuit, fréquent, confortable, électrique et surtout partout jusqu'au moindre village.
7. La stratégie pour ce faire est, de un, la multiplication des voies réservées jusqu'à satiété du réseau routier principal tant urbain qu'interurbain complétées par des trains; de deux, dans les banlieues par des circuits balisés de minibus sans conducteurs d'ici 2030 tout en densifiant ces banlieues; et, de trois, partout établir des parcs communautaires d'auto-camions-partage à distance de marche.
8. Le coût de ce virage à 180 degrés est compensé par l'épargne due au rejet des non nécessaires REM et métros qui coûteraient plusieurs dizaines de milliards \$; par l'épargne due à l'élimination des inefficaces subventions à l'achat des autos électriques

devenus superflues; et par l'épargne due aux 20 000\$ par année en moyenne de dépenses des ménages pour l'amortissement, l'opération et l'entretien de l'auto solo.

9. Une urbanité, dans les villes et villages, basée sur le transport actif (marche et bicyclette) et le transport en commun (et leur corollaire l'habitat densifié), permet de maximiser la mixité des fonctions à distance de marche, les espaces verts et l'agriculture urbaine tout en favorisant les circuits courts pour l'approvisionnement alimentaire.
10. Contrairement aux autos solos, les moyens de transport en commun peuvent être construits au Québec tout comme les trains électriques pour le transport des marchandises à longue distance (et des passagers) et les véhicules électriques de livraison pour la distribution des marchandises à courte distance.
11. Pour justifier le manque d'audace nécessité par l'urgence climatique afin de substituer le transport en commun et le transport actif à l'auto solo, on nous sert l'excuse du manque de moyens et du conservatisme populaire (le soi-disant culte du « char »). A-t-on manqué de moyens pour sauver les banques lors de la crise de 2008 et celle pandémique ? A-t-on manqué de moyens et d'audace quand la société québécoise, dans les années 1960-70, a mis les bouchées doubles pour mettre à niveau ces réseaux hospitalier, scolaire, routier, énergétique afin d'accommoder la vague démographique des baby-boomers et moderniser les infrastructures avec en prime l'Expo 67 et les Jeux olympiques de 1976 ? A-t-on manqué de moyens et d'audace quand en 1939 il a fallu retourner comme une crêpe la structure économique du Canada pour faire la guerre ?
12. La locomotive qui entraîne le train de la mobilisation pour le transport en commun comme épine dorsale du transport des personnes, et non l'auto solo, n'est pas l'abstraite lutte pour les budgets mais la concrète lutte pour la gratuité qui lie justice climatique et justice sociale... et lutte contre l'inflation. C'est l'opinion publique et la mobilisation sociale pour la gratuité qui forceront la hausse des budgets pour compenser et au-delà la perte de revenus provenant de la tarification.
13. Pour que toutes et tous appuient cette lutte comme un nouveau service public au même titre que la santé et l'éducation, la gratuité doit être universelle et non vue comme un service social pour certaines catégories de la population.
14. « *Vaut mieux payer et avoir du transport en commun digne de ce nom que la gratuité sans service adéquat* » clament des gens des banlieues et régions. S'évertuer à seulement réclamer des budgets ne génère aucune mobilisation ou à peine car le coût élevé de l'actuel mauvais service en banlieues et régions n'incite guère à laisser tomber l'auto solo malgré l'énorme gaspillage de temps et d'énergie dû à la congestion urbaine. Réclamer la gratuité et un meilleur service changent la donne.

Marc Bonhomme, 9 avril 2022

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca