

Transport collectif électrifié gratuit sur 10 ans pour le « Grand Déblocage »

Une PPP de gauche : une Priotité qui Presse et qui Pogne

Comme presque chaque année depuis 25 ans, et comme ça le sera en juillet prochain¹ après une pause en 2017 pour le 375^{ie} anniversaire de Montréal²... ou à cause de l'élection municipale, les tarifs aux usagers pour le transport en commun croissent plus vite que l'inflation³. S'ajoute une baisse de la qualité des services⁴ ce qui a réduit la croissance de l'achalandage jusqu'en 2016. Celle-ci ne rejoignait pas le sommet de 2014⁵. Malgré la hausse de 2017 de 3.2 % due au 375^{ie} anniversaire et à la reprise économique et un peu à la hausse de service⁶, l'achalandage dépasse à peine celui de 1947⁷ quand l'agglomération montréalaise avait les deux tiers de la population actuelle⁸.

L'auto solo : Un cumul de maux écologiques, économiques et sociaux sur le bord de la crise

Telle est la conséquence de la dominance de l'auto-solo, qui coûte 20 000 \$ à chaque ménage québécois de quatre personnes propriétaire d'une auto... et 7 000 \$ aux autres⁹. Le plan stratégique de la STM de 2017 « prévoit peu de nouveaux projets pour ses usagers et des prévisions d'achalandage modestes d'ici 2025 [...] une augmentation d'à peine 6,5 % sur 10 ans. »¹⁰. Sera-t-il ajusté en fonction de la nouvelle Politique de mobilité durable (PMD) qui prévoit une augmentation de « l'offre de service » de 5 % l'an de 2018 à 2023 sans en faire une de ses dix cibles¹¹ ? Le dernier Plan québécois d'infrastructure, contredisant le tape à l'œil de la PMD, n'alloue que le quart des dépenses de transport à celles pour le transport collectif¹² contre près des trois quarts pour l'Ontario¹³.

L'enjeu du transport en commun concerne d'abord la lutte climatique. Non seulement le transport routier est-il devenu la source première des gaz à effet de serre (GES) du Québec mais ces GES ont augmenté de plus du tiers depuis 1990 pendant que le bilan général baissait de près de 10 %¹⁴. Sans compter que

- 1 Zacharie Goudreault, [Budget 2018 de la STM: moins d'attente pour les usagers](#), TVA, 10/01/18 : « ... les tarifs demeureront les mêmes jusqu'au 30 juin prochain, avant d'être augmentés de 2 % le 1er juillet. »
- 2 Le diagnostic initial porte sur Montréal. Par hypothèse, les tendances ailleurs au Québec sont supposées les mêmes.
- 3 Jeanne Corriveau, [Une nouvelle année avec une nouvelle hausse pour la CAM](#), Le Devoir, 19/12/13 : « "En 2001, la CAM coûtait 48,50 \$. Elle coûte maintenant 79,50 \$. C'est une hausse de 64 %, soit deux fois et demie le taux d'inflation", [a rappelé Richard Bergeron]. »
STM, [Informations complémentaires à la tarification](#), visité le 11/04/18 : « Entre 2008 et 2016, le coût d'un titre de transport mensuel aura augmenté en moyenne par année de 3,2 % pour le tarif ordinaire et de 4,8 % pour le tarif réduit. Or, si l'on considère l'augmentation annuelle moyenne de l'indice des prix à la consommation à Montréal pour cette période, la hausse réelle n'est que de 1,5 % pour le tarif ordinaire et de 2,6 % pour le tarif réduit. »
- 4 Thomas Gerbet et Sophie Vallée, [Autobus, métro : « On est entassés comme des bêtes »](#), Radio-Canada, 18/02/16
- 5 Marie-Ève Schaffer, [Pas de hausse de tarifs à la STM en juillet 2017](#), Métro-Montréal, 13/04/17
- 6 Société de transport de Montréal (STM), [Rapport annuel 2017](#), 2018 : page 13
- 7 « Évolution de l'achalandage du transport en commun : l'exemple de la STM » dans Vivre en ville, [Deux poids, deux mesures](#), juin 2013
- 8 Ville de Montréal, [Montréal en statistiques. Population totale](#), Évolution de la population de la ville, de l'agglomération et de la région métropolitaine de Montréal, 1901-2016
- 9 Trajectoire-Québec (ex-Transport 2000) et Fondation David Suzuki, [Étude - Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec](#), 2017
- 10 Bruno Bisson, [Plan stratégique – Des ambitions plus modestes](#), La Presse, 30/08/17
- 11 Gouvernement du Québec – Ministère des transports, [Politique de développement durable 2030 – Plan d'action 2018-2023](#), avril 2018 : Voir en particulier le tableau synoptique
- 12 Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2018-2028](#), mars 2018 : 1.1 Tableau des investissements par secteur et par année
- 13 Alliance Transit, [Investissements en transport collectif : le Québec en retard sur l'Ontario – La politique de mobilité durable devra combler le retard](#), 10/05/17
- 14 Gouvernement du Québec, [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990](#), 2018 : tableau 2

« ...les dépenses liées au transport (tous déplacements confondus) occupent une place croissante dans le budget des ménages, atteignant aujourd'hui 20 % de leur revenu disponible (Statistique Canada, 2016). »¹⁵ Au net, l'épargne de l'auto solo, le « deuxième loyer », ferait plus que compenser une hausse de l'impôt pour le transport public et la location occasionnelle en autopartage.

L'auto solo, traditionnelle ou hydroélectrique, génère des accidents¹⁶ et de la pollution soit par le smog¹⁷ soit par la massive fabrication et disposition des batteries¹⁸. La mue de l'auto en VUS ou camion léger n'arrange rien¹⁹. L'auto solo contribue à l'étalement urbain²⁰ aux dépens des meilleures terres agricoles du Québec, celles de la plaine de Montréal²¹. Cet étalement facilite la généralisation de la maison unifamiliale elle-même source de gaspillage d'énergie, de congestion urbaine²² et d'endettement des ménages.

La fausse bonne solution de la «tarification sociale»

La fausse bonne solution de la «tarification sociale» isole les «pauvres» ou assimilés (personnes âgées ou étudiantes). Cette capacité de division entre «nantis» et «pauvres» explique politiquement que la «tarification sociale» trouve l'oreille des gouvernements municipaux quelque soit leur couleur politique²³. Elle n'est pas un pas en avant vers la gratuité universelle mais une diviseuse diversion rentable politiquement et économiquement. En augmentant l'achalandage dans les heures creuses, ce qui ne nécessite pas d'ajout ni d'équipement ni de services donc aucun coût supplémentaire, les sociétés de transport augmentent leurs revenus, à moins de gratuité complète, tout en procurant un appui politique aux gouvernements en place.

Ce cul-de-sac empêche une révolution des transports laquelle substituerait le transport collectif à l'auto solo. Ainsi s'insère un supplément de transport collectif dans une trame urbaine automobiliste qui garde tous ses inconvénients. Les entreprises y trouvent leur compte parce que leur personnel, grâce à la baisse de la congestion, arrive plus à l'heure et moins harassé au travail et parce que la fluidité de la circulation des marchandises s'en trouve améliorée. En conservant cependant la prééminence de la propriété privée de l'automobile et de son corollaire de maisons individuelles et d'infrastructures routières qui enrichit «l'industrie de la corruption», le capital ne remet pas en question le lucratif complexe auto-bungalow, noyau dur de son accumulation. Ce qui lui permet de transformer au rythme lent de l'amortissement de son capital pétrolier la source énergétique de ce complexe vers l'(hydro)électricité.

La gratuité du transport public sur dix ans : nécessaire, réaliste et surtout mobilisatrice

Sauver la civilisation humaine, cristallisé par les limites de température de l'Accord de Paris, exige de mettre fin rapidement à l'usage de l'automobile privée. Le transport collectif gratuit à brève échéance est la revendication clef pour y arriver. Par un engagement ferme, Québec solidaire se donne une

15 Trajectoire-Québec (ex-Transport 2000) et Fondation David Suzuki, Portrait des ménages, [Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec](#), 2017

16 SAAQ, [Bilan routier 2016](#), 2017

17 Gouvernement du Québec (MDDELCCQ), [Info-smog](#),

18 Joey Gardiner, [The rise of electric cars could leave us with a big battery waste problem](#), The Guardian, 10/08/17

19 Statistique Canada, [Ventes de véhicules automobiles neufs, par province \(Québec\)](#), 2013 à 2017

20 Marie-Ève Schaffer, [L'étalement urbain «hors de contrôle» à Montréal](#), Métro-Montréal, 25/07/16

21 Pierre-André Normandin, Développement en terre agricole dans [L'étalement urbain se poursuit au Québec](#), La Presse, 26/03/16

22 Frédéric Mercier, [Congestion routière : Montréal est la pire ville au pays](#), Journal de Montréal, 21/02/17

23 Radio-Canada, [Devrait-on moduler les tarifs du transport en commun selon les revenus?](#), 6/06/17

échéance de dix ans, le temps nécessaire pour augmenter rapidement l'offre sans provoquer une crise de la qualité de service à cause d'un déséquilibre d'une demande dépassant démesurément l'offre durant les heures de pointe. (À cet égard, la baisse de 50 % dès la première année comporte son lot de risques.)

Tant l'éducation, la santé que les égouts et aqueducs sont payés par les recettes fiscales. Les routes n'ont pas de frais d'utilisation. Pourquoi devrait-il y en avoir pour le transport en commun ? Cette gratuité existe maintenant dans une centaine de villes dont la capitale de l'Estonie²⁴. Les sources fiscales de financement ne manquent pas, des dix milliards \$ identifiés par la Coalition mains rouges²⁵ jusqu'au moins vingt milliards \$ que permettrait un Québec indépendant, en revenant au ratio dépenses publiques versus PIB d'avant la contre-réforme néolibérale²⁶, en passant par un blocage de la fuite des capitaux vers les paradis fiscaux²⁷.

Combinée avec le 'non' du zéro hydrocarbure, le 'oui' de la gratuité du transport collectif électrifié sur dix ans sont le fer de lance d'une lutte pour un Québec juste et vert. C'est pour cette raison que des mouvements *Free Transit* existent dans plusieurs grandes villes dont Toronto²⁸. Cette gratuité a le même potentiel de mobilisation que la gratuité scolaire a eu vis-à-vis le Printemps érable. En plus d'être une revendication anti-GES et anti-pauvreté, la gratuité du transport public électrifié sur dix ans est anti-austérité. La marche rapide vers la gratuité créera une pression pour élever substantiellement l'offre de transport public. Le Québec, contrairement à l'Ontario, possède des usines de moyens de transport collectif et un surplus d'hydroélectricité tout en étant dépourvu d'usines automobiles et de pétrole.

Québec solidaire se fait coiffer au fil d'arrivée par le « *Grand Déblocage* » du PQ

Faut-il se surprendre que la contradiction entre l'exécrable et polluante congestion actuelle, qui atteint un paroxysme pour le nord du Montréal métropolitain²⁹, et la solution évidente d'une révolution écologique des transports au potentiel économique et social incommensurable commence à pénétrer la conscience populaire. De sorte que « *[I]es grands projets de transport en commun sont une priorité pour les Québécois* »³⁰ sauf pour les élites qui continuent à donner la priorité aux autoroutes, aux autos électriques et au Réseau expresse métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et de placement. La prétendue contradiction entre souhait et réalité, telle qu'exprimée dans le sondage, est purement factice car elle s'explique par l'abyssale pauvreté de l'offre de transport collectif.

Malgré que Québec solidaire se soit finalement bien positionné en sortant enfin des boules à mites sa revendication de la gratuité du transport en commun sur dix ans, il s'était laissé damer le pion par le PQ qui avait rejeté le REM en faveur du « *Grand Déblocage* ». Celui-ci, directement inspiré du «Grand virage» de Coalition Climat Montréal, est devenue la proposition soutenue par l'aile la plus radicale du

24 Adam Forrest, [L'Estonie s'appête à rendre les transports en commun gratuits dans tout le pays](#), HuffPost-Québec, 1/06/18. L'article démontre que pour réaliser son plein potentiel, la gratuité doit s'approfondir en meilleurs services et s'étendre à tout le pays en même temps que l'auto solo doit être entravée.

25 Coalition mains rouges, [10 milliards de solutions](#), février 2015

26 Voir sur mon blogue, [Pour se libérer du capital financier et un budget de plein emploi écologique – Une réforme fiscale de 15 milliards \\$](#), 15/12/11

27 Jean-Robert Sansfaçon, [La bataille jamais gagnée contre les paradis fiscaux](#) (éditorial), Le Devoir, 20/09/17

28 FreeTransitToronto.org, [No fare is fair](#), sans date

29 Olivier Robichaud, [La décongestion de la Rive-Nord passe par le transport en commun, selon études et sondages](#), HuffPost-Québec, 23/04/18. À noter que « *les élus et les gens d'affaires* » donnent la priorité au prolongement de l'autoroute 19 ce que les Libéraux et la CAQ s'empressent d'écouter.

30 La Presse canadienne, [Les grands projets de transport en commun sont une priorité pour les Québécois](#), HuffPost, 31/05/18

mouvement écologiste dont le RVHQ, l'AQLPA et les promoteurs du «Grand virage» en passant par la SCFP et Trainspérance³¹.

Peu importe que la motivation première du PQ soit électoraliste-nationaliste, le rééquilibrage au bénéfice de l'est de l'Île de Montréal s'impose et le choix de « *solutions légères* » avec des « *technologies connues* » sur des « *voies existantes* » en est un écologique, bon marché, rapide d'exécution et populaire³²... et tasse les automobiles. Tandis que le REM, comme le dit le PQ dans sa présentation de son projet c'est seulement 0.13% de voitures de moins et une réduction des GES de seulement 0.12%. Et dire que le REM, au dire du plan d'action 2018-2023 de la PMD, sera le seul équipement complété dans la période à part l'autobus rapide sur le boulevard Pie-IX.

Le gâchis Solidaire causé par le ralliement au marché du carbone contre la volonté du congrès

Cette alternative signifie ipso facto le rejet du REM, au cœur de la PMD gouvernementale, que la plupart des grandes organisations écologiques ont béni³³. Québec solidaire, après avoir été parmi les premiers à demander la « *mise de côté* » du REM³⁴, s'est ensuite muré dans le silence sans reprendre à son compte le «Grand virage» pourtant connu depuis 2016³⁵. Cet acquiescement implicite au REM combiné à la détermination des Libéraux, au point d'avoir commencé les travaux juste avant les élections pour créer un fait accompli, engendre un engouement de réussite qui amène la CAQ³⁶ et même les Libéraux³⁷ à en rajouter. Résultat : le PQ récolte ce que Québec solidaire a semé... trop tard.

Pourquoi un tel gâchis sur un sujet clef pour ne pas dire central ? Parce que la direction Solidaire, depuis le congrès de mai 2016 du parti, s'est acharnée en priorité à mettre en pièces la radicalité écologique qui y avait été votée pour que le parti se conforme aux cibles de température de l'Accord de Paris, soit une réduction des deux tiers des GES d'ici 2030 par rapport à 1990 et un rejet des marchés et taxes carbone. En bulldozer indigne de la démocratie, la direction du parti est parvenue à ses fins au Conseil national de la mi-mai 2018... coup fourré dont elle a brouillé la piste en lançant lors du discours final la revendication du transport en commun à moitié prix dès la première année³⁸.

Une touche de gauchisme tactique a servi à masquer une montagne d'opportunisme stratégique. Ainsi le « *plan de transition* » composant avec le marché, avec son « *temporaire* » marché/taxe carbone fédéraliste, a damé le pion au plan de rupture avec le marché avec sa planification démocratique financée par le contrôle de l'épargne nationale grâce à l'indépendance.

Marc Bonhomme, 3 juin 2018,

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

31 Patrice Bergeron – La Presse canadienne, [Des personnalités appuient le remplacement du REM par le projet du PQ appelé le «Grand Déblocage»](#), HuffPost-Québec, 20/04/18

32 Parti québécois, [Le Grand Déblocage](#), mars 2018

33 Voir sur mon blogue, [Une politique de mobilité durable étouffée par le «marché» – Une critique velléitaire qui refuse de se libérer de ce carcan](#), 22/05/18

34 Roxanne Ocampo-Picard – La Presse canadienne, [REM: Québec solidaire veut que le projet soit «mis de côté»](#), Le Devoir, 22/01/17

35 Coalition climat Montréal, [Place au grand virage](#), 30/06/16

36 Patrice Bergeron – La Presse canadienne, [Un gouvernement Legault prolongerait le REM en Montérégie](#), Le Devoir, 31/05/18

37 Radio-Canada, [Philippe Couillard en faveur d'une extension du REM vers Mirabel](#), 24/05/18

38 Marc Bonhomme, [Bilan du Conseil national de Québec solidaire de mai 2018 – Projet de société soumis au «marché» mais possible brèche vers la rue](#), Le Québécois, 29/05/18