

Une politique de mobilité durable étouffée par le «marché» **Une critique velléitaire qui refuse de se libérer de ce carcan**

La politique de mobilité durable (PMD) du gouvernement du Québec, enfin rendue publique en avril¹, a généré un concert de louanges provenant du comité consultatif formé pour l'occasion, allant du Conseil du patronat à Alliance Transit composée entre autres de la plupart des grands organisations écologiques (Équiterre, Fondation Suzuki, Greenpeace, Nature Québec, RNCGEQ), des groupes pour la réforme de la trame urbaine (Trajectoire Québec alias Transport 2000, Vélo-Québec et Vivre en ville), du Conseil central du Montréal métropolitain, du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain et du FRAPRU².

À peine peut-on dénoter quelques réserves à propos des moyens à déployer³, surtout en région⁴, des bémols sur des aspects particuliers quoique non banals comme le transport actif⁵... et des lamentations péquistes pour avoir été privé de la paternité de la dite politique. Quant à Québec solidaire, ne voulant pas se découpler de la position des grandes organisations nationales en plus de s'être embourbé dans un plan de lutte climatique respectant les limites de ce que tolère le marché, le silence est d'or... tout comme pour la CAQ qui n'a rien à foutre de la PMD.

La politique de mobilité durable se présente, en ce qui concerne le noyau dur des transports, comme le plan promis depuis des lustres pour atteindre l'objectif officiel de réduction des gaz à effet de serre (GES) de 2030 soit 37.5% par rapport à 1990, ce qui signifie une baisse de 50% par rapport au niveau actuel pour ce secteur où le bât blesse⁶. Le plan d'action de la PMD promet de dépenser en cinq ans (2018-2023) 65% des quasi dix milliards \$ engagés pour le transport collectif (...et 1% pour le transport actif) contre seulement 20% pour le réseau routier, le reste allant au transport des marchandises et au soutien à l'industrie⁷. Quant à l'après 2023, il est abandonné aux vapeurs des faux espoirs.

Ce ratio entre transport collectif versus le réseau routier battrait le ratio ontarien des deux tiers qu'Alliance Transit a présenté comme la cible à atteindre⁸ comme si l'Ontario était un parangon de vertu écologiste. Un examen détaillé et une comparaison avec le plan québécois des infrastructures (PQI) montre le contraire. Sans compter que le tiers de l'allocation transport collectif va au Réseau express métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et de placement (CPDQ) seul projet d'envergure qui sera complètement réalisé sur la période. Le financement de la ligne bleu et du projet Labeaume n'est que très partiel, l'essentiel se réalisant après 2023.

1 Alexandre Shields, [Mobilité durable, les ambitions de Philippe Couillard](#), Le Devoir, 18/04/18

2 [Comité consultatif de la Politique de mobilité durable : le Québec peut désormais aspirer à un véritable virage vers la mobilité durable](#), Alliance Transit, 17/04/18

3 Alliance Transit, [Politique de mobilité durable 2030 : Pour atteindre ses objectifs dans les temps prévus, le gouvernement devra s'en donner les moyens](#), 20/04/18

4 Florence Sarah G. Ferraris, [L'angle mort des régions](#), Le Devoir, 14/05/18

5 Radio-Canada, [Vélo-Québec déçu par la nouvelle politique de mobilité durable](#), 17/04/18

6 Gouvernement du Québec, [Inventaire québécois des émissions des gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990](#), 2018 : Les tableaux 2 et 5 montrent la croissance des émanations de GES du transport de 1990 à 2015 et en particulier celle du camionnage.

7 Gouvernement du Québec – Ministère des transports, [Politique de développement durable 2030 – Plan d'action 2018-2023](#), avril 2018 : Voir en particulier le tableau synoptique

8 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

La PMD, habillage d'un REM anti-climat et anti-populaire privatisant le transport collectif

Le REM, au cœur de la PMD, coûtera 2 milliards \$ au gouvernement du Québec selon la PMD, dont un investissement rentable de 1.3 G\$ mais cédé « à la Caisse de dépôt sur les premiers 8 % de rendement », sans compter la fourniture d'infrastructures connexes (220 M\$) et un apport aux frais d'exploitation en combinaison avec Hydro-Québec⁹. C'est là au moins une demi-privatisation largement subventionnée opposant astucieusement le prolétariat au travail à celui retraité aux dépens du même prolétariat comme contribuable et comme usager du transport en commun. Ainsi le terrain est-il préparé pour une privatisation complète lors d'une éventuelle vente.

Le BAPE, dans un timide rapport désapprobateur signale que « [l]e REM contribuerait peu à atteindre les objectifs de déplacements par transport en commun dans la grande région de Montréal »¹⁰. Selon un rapport de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS), « [s]elon le promoteur, ce projet réduira annuellement les émissions de 16 800 tonnes équivalentes de GES sur le territoire québécois. Bien que ce chiffre puisse sembler impressionnant, il s'agit d'un effet minime puisque cela représente moins de 0,05 % de l'émission québécoise en transport et à peine 0,02 % des émissions totales du Québec. »¹¹. Cerise sur le gâteau, selon l'UPA, « [a]u-delà des quelque 30 hectares sacrifiés, cette station terminale [du REM] en zone agricole entraîne un risque élevé d'étalement urbain, ce qui va à l'encontre du but recherché, c'est-à-dire diminuer la circulation automobile et les problèmes qui en découlent. »¹² Difficile de ne pas constater que le REM va à l'encontre de tous les objectifs de la PMD.

Que faut-il d'autre pour rejeter ce projet qui sert avant tout les intérêts de « l'industrie de la corruption » à la recherche de contrats plantureux et même indirectement de Bombardier qui a finalement obtenu le «prolongement» de son contrat pour les nouveaux wagons du métro qui était encore bon pour un bout de temps ? Le REM « oublie » l'est plus francophone de Montréal et le restant du Québec, ce qui a été la principale motivation pour que le PQ le rejette partiellement pour un projet alternatif¹³ damant le pion aux Solidaires qui après avoir réclamer sa « mise de côté » au début 2017¹⁴ se murent dans le silence sans proposer d'alternative. Et que dire des inconvénients «temporaires» qui dureront longtemps¹⁵.

Y a-t-il une alternative sur laquelle Québec solidaire aurait pu s'appuyer? On peut s'inspirer du « Grand virage » proposé par Luc Gagnon, président d'Option transport durable et soutenu par Coalition Climat Montréal¹⁶. Cette alternative est plus écologique et populaire, plus vite construite et meilleur marché parce qu'elle est édictée sur le plancher des vaches à même la trame urbaine ce qui lui permet de tasser l'auto solo tout en lui offrant une alternative :

- Pour un budget semblable au REM, le Grand Virage inclut les lignes suivantes de tramway : 1. Anjou/Pie-IX/CHUM ; 2. Laval (Saint-Mart in)/Pie IX/métro Pie-IX ; 3. Métro Lionel-Groulx/Lachine/aéroport ; 4. Centre-ville/pont Champlain/Dix30 ; 5. Centre-ville/pont

9 Gérard Fillion, [Réseau express métropolitain : les chiffres complets](#), Radio-Canada, 8/02/18

10 François Cormier et Bahador Zabihyan, [Le BAPE ne donnera pas le feu vert au Réseau électrique métropolitain](#), Radio-Canada, 20/01/17

11 Bertrand Shepper, [CDPQ et le REM, un projet qui démantèle le réseau de transport en commun de Montréal](#). IRIS, février 2017. Notons que la référence à la citation de CPDQ-Infra, en charge du REM, a disparu depuis lors.

12 Union de producteurs agricoles, [L'UPA contre l'implantation d'une station terminale à l'intersection Sud des autoroutes 10 et 30](#), 26/09/16

13 Bruno Bisson, [Le PQ pourfend la «ligne rouge» du REM](#), La Presse +, 3/04/18

14 Roxanne Ocampo-Picard – La Presse canadienne, [REM: Québec solidaire veut que le projet soit «mis de côté»](#), Le Devoir, 22/07/17

15 Anthony Frane, [REM: l'enfer qui nous attend](#), Le Devoir, 28/05/18

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

Champlain/Taschereau/mé debate Longueuil ; 6. Centre-ville/Côte-des-Neiges ; 7. Le Carrefour/mé debate Montmorency/Bois-Francis.

- *Le Grand Virage inclut aussi 3 stations de mé debate : Pie-IX, Poirier et Bois-Francis. Cette dernière station est importante pour augmenter l'achalandage de la ligne Deux-Montagnes, car une grande proportion des usagers pourra alors prendre le mé debate à Bois-Francis.*
- *Il sera même possible de financer une ligne de tramway à Gatineau et une à Québec.*

Le ratio réseau routier versus transport collectif est l'inverse de «l'exemplaire» ratio ontarien

La finale de ce spectacle de prestidigitation qu'est la PMD réside toutefois ailleurs. Les investissements de Québec en transport pour les cinq prochaines années ne sont que partiellement pris en compte par la PMD. Il faut consulter le Plan québécois des infrastructures (PQI) pour obtenir tout l'éventail... sauf le REM¹⁷, soit pour le PQI 18.5 G\$ sans le REM versus pour la PMD 9.7 G\$ avec le REM¹⁸. On y constate que le réseau routier par rapport au transport collectif accapare les deux tiers des dépenses, contrairement au 20% prétendu dans la PMD. C'est donc l'inverse de «l'exemplaire» ratio ontarien.

Si on y ajoute les dépenses complémentaires des gouvernements fédéral et municipal ainsi que celles des commissions de transport, ce ratio s'abaisse à un peu moins que 60%¹⁹. Si, par contre, on ajoute les très importantes dépenses des ménages pour l'achat de véhicules routiers et leurs pièces, soit 20 milliards \$ par année, la part infrastructures et équipement du réseau routier par rapport à celle du transport collectif grimpe à plus de 90%²⁰ ce qui est aussi vrai pour le Québec que pour l'Ontario à quelques points de pourcentage près.

La paralysante collusion entre le patronat et plusieurs organisation écologistes nationales

Si comme il se doit on soustrait la fausse solution du REM de la PMD, on arrive à moins d'un milliard \$ l'an pour le segment transport collectif soit moins que le milliard l'an d'argent neuf que réclamait en 2013 la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et ses alliés écologistes et sociaux pour la seule région de Montréal²¹. Cette collusion trouve son lit dans « *l'alliance SWITCH*

17 Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2018-2028](#), mars 2018 : 1.1 Tableau des investissements par secteur et par année, trois premières lignes, cinq premières colonnes. La lecture de ce plan révèle qu'il tient compte de la PMD rendue publique un mois plus tard y compris pour les projets dans la colonne « sommes additionnelles » de la PMD (voir dans le PQI la liste des projets de transport collectif de 50 M\$ et plus tant en réalisation, en planification qu'à l'étude) tel la ligne bleue, le projet Labeaume, l'autobus rapide sur Pie-IX, etc.... sauf le REM qui ne figure pas au PQI malgré qu'il soit dans la colonne « Sommes actuelles » de la PMD !

18 Parce que le REM ne répond pas aux normes de la PMD de baisse de GES, d'allègement de la congestion urbaine et d'étalement urbain, les calculs de ratio dérivés du PQI dans la suite du paragraphe gardent exclus les coûts du REM. Si on l'inclut, les ratios réseau routier versus transport collectif deviennent respectivement un peu moins de 60% au lieu des deux tiers et 50% au lieu d'un peu moins de 60%.

19 Les calculs ont été faits sur dix ans (2018-2028) car la contribution des « partenaires » du PQI (point 2.1) n'est pas segmentée par année. Les dépenses pour la dernière année de la construction du Pont Champlain n'étant pas incluses dans le PQI, je l'estime à 1G\$ sur 4.2G\$. Les dépenses fédérales pour le transport collectif sont estimées à 8G\$ et à 4G\$ pour le réseau routier à partir des vagues explications du PQI. Pour les autres partenaires un estimé de la ventilation par secteurs étant trop aléatoire dans le PQI, les budgets de la Ville de Montréal (réseau routier sans les égouts et aqueducs) et de la STM ont été utilisés en pondérant démographiquement pour tout le Québec et en ajustant pour les doubles comptages.

20 Statistique Canada, [Tableau 384-0041 – Dépenses de consommation finale des ménages détaillées, provinciales et territoriales](#), 2016

pour une économie verte »²² regroupant le Conseil du patronat, Énergir, Desjardins et l'Association de l'aluminium avec Équiterre, la Fondation Suzuki et le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement. Cette collusion entre patronat et plusieurs des grandes organisations écologiques nationales, que l'on retrouve au sein du comité consultatif ayant encadré la PMD comme on l'a déjà constaté explique bien des démissions devant l'emprise des transnationales enrégimentant le «marché».

C'est cet esprit d'adaptation au capital et donc de renoncement à l'Accord de Paris qui émane de cette nouvelle coalition ad hoc des 23 propositions vertueuses²³. Elle se contente de réclamer des partis politiques en campagne de respecter la cible gouvernementale 2030 de 37.5% de moins d'émissions de GES qu'en 1990 par la mise en branle de sa PMD telle quelle, à l'exception de la hausse de la part du transport actif et de quelques autres demandes spécifiques²⁴ lesquelles ne changent rien au tableau général. Évidemment, cette coalition bon enfant fait l'omerta à propos du REM, d'ailleurs appuyé par certains d'entre eux, et des sommes dérisoires consacrées à l'authentique transport collectif.

Le goulot d'étranglement de « l'auto solo » dont l'écofiscalité est la fausse solution anti-populaire

Heureusement se sont fait valoir des voies dissidentes comme celle inattendue de l'éditorialiste du Devoir. Il souligne que pour que cette « "Baie-James de notre époque" ne devienne pas un nouveau Plan Nord tragique, il faudra modifier de manière substantielle l'aménagement du territoire, et juguler l'étalement urbain » à l'encontre de « choix faits jusqu'ici [qui] conditionnent la dépendance à l'automobile... »²⁵. Cette tendance est poussée par une fiscalité municipale essentiellement basée sur l'impôt foncier rendant dépendant de la corruptrice promotion immobilière.

Notons aussi la critique acerbe d'un ancien responsable du dossier énergétique chez Greenpeace qui se questionne « sur le réalisme des annonces jovialistes de notre premier ministre » car « [o]n n'y arrivera pas. Il y aura de plus en plus d'autos » étant donné que le premier ministre avance « ne pas vouloir taxer les pick-up et les VUS »²⁶. Ceux-ci remportent le palme d'or pour la vente au Québec²⁷ comme ailleurs au Canada et aux États-Unis, au point que Ford cessera de produire des automobiles ordinaires en Amérique du Nord²⁸. Sans compter que le taux de croissance du parc des véhicules de promenade continue de surpasser celui de la population (1.6% versus 0.8% en 2016)²⁹.

Le goulot d'étranglement, c'est l'auto solo, qui devient le VUS ou la camionnette solo, dont la congestion et l'étalement urbain, un problème exponentiel dans la banlieue nord montréalaise³⁰, sont les corollaires et que la PMD ne freine en rien³¹. Tous les experts consultés en conviennent. Certains

21 La Chambre de commerce du Montréal métropolitain, [Nouvelle politique québécoise de mobilité durable : une large coalition demande au gouvernement de majorer de 1 milliard \\$ par année les sommes investies dans le transport en commun](#), 24/05/13

22 [L'alliance Switch. Accélérer le virage vers une économie verte](#), visité le 26/05/18

23 Alexandre Shields, [Des groupes écologistes exigent des engagements ambitieux en vue des élections provinciales](#), Le Devoir, 7/05/18

24 Vireauvert.org, [Nos 23 demandes](#), mai 2018

25 Brian Myles, [Politique de mobilité durable: la barre est haute](#) (éditorial), Le Devoir, 19/04/18

26 François Tanguay, [Le virage raté de la politique de mobilité](#), Le Devoir, 23/04/18

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

28 Les Affaires.com, AFP et Presse canadienne, [Ford abandonne les compactes en Amérique du Nord](#), 26/04/18

29 Institut de la statistique du Québec, [Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives](#) et [Le bilan démographique du Québec, édition 2017](#)

30 Florence Sarah G. Ferraris, [Débloquer nos routes, un défi de taille](#), Le Devoir, 30/04/18 : « 107 % C'est l'augmentation du nombre d'heures en tout juste quatre ans que perdent les résidents de la couronne nord de Montréal en revenant du travail. »

31 Florence Sarah G. Ferraris, [Aucune mesure prévue pour freiner l'auto solo](#), Le Devoir, 7/05/18

envisagent de forcer l'écofiscalité (taxe et marché carbone, péages sur les ponts, autoroutes, stationnement, etc.) soit des taxes régressives au nom de la vertu écologique quitte à en prendre large avec la démocratie au nom de l'avenir de la planète : « “C'est dommage parce qu'on arrive tranquillement aux limites de la démocratie”, renchérit Pierre-Olivier Pineau, de HEC Montréal ».

D'autres heureusement réalisent qu'il faut offrir une solution alternative : « *Mais encore faut-il que des solutions de rechange existent, insiste Florence Junca-Adenot, professeure au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal (UQAM). “Il faut d'abord bonifier le cocktail transport [...]. Ce ne serait pas logique d'imposer des mesures contraignantes avant d'offrir des services performants, ça reviendrait à piéger les gens.”* ». Cependant, l'existence d'une alternative justifierait-elle pour autant l'imposition d'une régressive taxe indirecte dite d'écofiscalité ? Ce serait implicitement blâmer le peuple et le punir surtout que la plupart du temps comme en Colombie britannique et en Suède ces taxes régressives se substituent à l'impôt progressif sur le revenu et sur le profit.

Une critique anticapitaliste bienvenue que soutient le RVHQ

Le Réseau vigilance hydrocarbure du Québec (RVHQ), fédération de combattifs groupes locaux ont été le fer de lance de la lutte victorieuse contre l'oléoduc Énergie-est et le sont contre la loi 106 et pour la protection de l'eau. Ce réseau se montre plus percutant que ses congénères nationales en faisant écho à une critique d'un scientifique³². Celui-ci rappelle que la popularité des pick-up et VUS est due à « *[l]a publicité (pour ne pas dire le lavage de cerveau) que diffusent les constructeurs [qui] fait la promotion incessante des gros véhicules, dont la marge de profit est beaucoup plus élevée que pour les petites voitures.* »³³ Approfondissant la critique anticapitaliste, l'auteur souligne que si « *entre 1990 et 2014, les émissions de GES attribuables au transport par véhicule personnel ont augmenté de 7%. De leur côté, les émissions attribuables au transport commercial ont augmenté de 30%.* » Nous voilà au cœur de l'affaire :

Pour répondre à ce problème, que propose le Plan de mobilité durable? Si on excepte le REM, qui ne réglera pas grand-chose, et la ligne bleue du métro de Montréal, qui ne sera pas fonctionnelle avant plusieurs années, on ne trouve dans ce Plan qu'un saupoudrage de petites mesures qui semblent couvrir tous les aspects du transport routier. Citons que deux exemples : les automobiles autonomes, qui ne règlent aucunement les problèmes de congestion et de pollution³⁴, et la logistique de transport pour les entreprises. Rien de structurant pour vraiment prendre le problème à bras le corps. [...] Un autre aspect déplorable de ce Plan est le manque flagrant d'importance accordée au transport par train, que ce soit pour les personnes et les marchandises. Un plan cohérent devrait viser le déploiement du transport par trains électriques. Pas besoin de TGV, juste des trains ponctuels reliant à une bonne fréquence les grandes villes du Québec, et les banlieues aux centres-villes.

« *Le Plan réitère par ailleurs les cibles de réduction des émissions de GES que s'est données le gouvernement dans le domaine du transport, mais il ne permettra certainement pas de les atteindre d'ici 2030. Ces cibles sont de toute façon trop timides³⁵ et entrent en contradiction avec les politiques de construction de nouvelles autoroutes qui permettront à toujours plus de véhicules lourds de circuler*

32 Bruno Detuncq, [Politique de mobilité durable – Du vœu pieux à l'échec assuré, RVHQ](#), 9/05/18. Cet article a été repris au moins par Huffpost-Québec et par Presse-toi-à-gauche.

33 Ma note : Équiterre, qui blâme la population pour l'obsolescence programmée, aurait intérêt à comprendre cette logique capitaliste (Alexandre Shields, [L'obsolescence est aussi l'affaire des consommateurs, prévient Équiterre](#), Le Devoir, 24/05/18)

34 Ma note : Par contre, de petits véhicules collectifs et électriques sans chauffeur sur des trajets balisés pourraient contribuer à résoudre le dilemme du transport collectif dans les tentaculaires banlieues de maisons unifamiliales mieux que les vastes stationnements incitatifs. Cette possibilité est déjà à l'essai, par une multinationale française, dans la municipalité de Terrebonne (Bruno Bisson, [Navette autonomes: projet-pilote d'un an à Terrebonne](#), La Presse, 17/05/17)

et de parcourir plus de kilomètres. » À l'autoroute 19³⁶, ajoutons tel que prévu au dernier PQI le prolongement de l'autoroute 35, de l'autoroute 5, de l'autoroute 70, de voies de contournement de Rouen-Noranda et de Sherbrooke (410). Sans oublier la promesse du Premier ministre de prolonger l'autoroute 20 jusqu'à Rimouski³⁷ !

Le grand gagnant de la PMD : le patronat

L'auto solo en propriété privée devenant les monstrueuses VUS et camions dit légers sont définitivement les objets à abattre. Toutefois, à moins de vouloir en revenir au ludisme cette fois écologiste, il faut identifier l'ennemi qui contrôle l'objet. Est-ce l'automobiliste solitaire à qui il faut définitivement offrir une alternative « gratuite » comme l'est la route, confortable comme son auto et aussi commode à utiliser donc à grande fréquence... tout en l'incitant à faire de l'exercice grâce au transport actif et à apprécier le gain de temps sans conduite et grâce à un parcours plus rapide?

À remarquer cependant que l'allègement de la congestion routière bénéficiera d'abord à l'entreprise par l'intermédiaire d'une main d'œuvre plus productive parce que moins harassée par les bouchons routiers donc plus alerte et ponctuelle, et surtout par une circulation des marchandises plus fluide et rapide. Cette arrière pensée est très présente dans la PMD qui en plus d'investissement dans la logistique du transport et de subventions aux entreprises a bien compris que le soutien au transport collectif conduit à la « *[r]éduction des coûts associés à la la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaine de Montréal et de Québec* ».

Le grand gagnant de la PMD est donc le patronat qui comme ce roi antique transforme en or tout ce qu'il touche mais qui malheureusement n'en meure pas comme lui. Il est d'autant plus gagnant que le transport collectif supplémentaire ne fait que se superposer au très lucratif complexe auto-pétrole-bungalow qu'il transforme tranquillement en complexe auto-(hydro)électricité-bungalow au fur et à mesure de l'amortissement de son capital pétrolier. Impossible à cette réforme partielle faite à pas de tortue de respecter les cibles de température de l'Accord de Paris donc d'éviter la crise existentielle de l'humanité qui s'enclenche sous nos yeux. C'est ce que ne comprennent pas ou ont intérêt à ne pas comprendre les écologistes voulant réformer le capitalisme.

L'(ir)résistible attraction du «marché»

Même notre lucide scientifique anticapitaliste prône lui aussi le « *système bonus-malus* » qui par le mécanisme des prix relatifs prétend faire muer le parc des SUV et camions légers en parc de petites automobiles de plus en plus hydroélectriques. Ce système deviendrait ainsi complémentaire au marché ou taxe carbone qui ont le même rôle d'influenceur de prix relatifs pour modifier le comportement soit des entreprises soit des consommateurs.

35 Ma note : Le dernier Conseil national de Québec solidaire, poussé par sa direction, a balancé la cible 2030 anti-GES du programme en adéquation avec l'Accord de Paris pour se doter d'une cible à peine supérieure à celle gouvernementale. Même le compromis qui coupait la poire en deux n'a pas trouvé grâce auprès de la direction qui a pesamment fait intervenir son porte-parole homme en toute fin de débat.

36 Philippe Cousineau-Morin et Karel Mayrand, [Opinion prolongement de l'autoroute 19 – Un demi-tour qu'on pensait interdit](#), La Presse +, 25/04/18

37 Radio-Canada Bas-St-Laurent, [L'autoroute 20 sera « en haut de la liste », promet Couillard](#), 14/04/18

Toutefois ces derniers sont sous l'emprise des mêmes entreprises qui déterminent la panoplie des produits, biaisée vers les plus profitables tel un VUS par rapport à une auto électrique, le système de crédit et, *last but not least*, le marketing et la publicité. Et si un gouvernement en venait à démontrer trop de zèle sous la poussée populaire, la poignée de transnationales qui contrôlent le marché mondial aurait tôt fait de faire valoir une grève ou une fuite de capitaux dans le cadre du marché global régenté par le libre-échange négocié ou trumpien.

Une planification démocratique payée par l'impôt et financée par l'épargne nationale

Le système d'impôt se doit de peser de tout son poids sur le capital et ses revenus y compris les hauts salaires. Ce système doit comprendre une taxe «malus» sur les produits énergivores, qui sont habituellement luxueux, en autant qu'il y ait une alternative écologique à prix comparable³⁸. C'est un outil indispensable pour financer un plan démocratiquement discuté et voté, et donc d'application obligatoire, afin d'atteindre les cibles de l'Accord de Paris.

C'est aussi vrai pour l'embrigadement de toute l'épargne nationale que rendra possible un Québec indépendant. Ce contrôle permet d'orienter cette épargne pour financer des mesures clefs comme la réfection écologique du bâtiment, la conversion électrique de la flotte de camions légers commerciaux³⁹ et la mise sur pied d'un système de transport des marchandises basé sur le train et le cabotage — le Québec est essentiellement la Laurentie structurée par le Fleuve et ses affluents — lequel peut aussi servir pour les passagers même à l'intérieur des régions métropolitaines⁴⁰. Ces trois secteurs, sauf appliqué aux passagers, ne requièrent pas ou peu de dépenses budgétaires alimentées par l'impôt mais un financement récupérable grâce aux «négawatts » gagnant-gagnant car le débiteur utilise une partie de la valeur de son épargne énergétique pour rembourser le créancier et conserve la balance.

Restera au budget public de subventionner la gratuité du transport collectif y compris son complémentaire autopartage⁴¹ bon marché et surtout son corollaire de gigantesque bonification de l'offre suffisante pour remplacer totalement l'auto solo, pétrolière ou électrique. Le budget servira au remodelage de l'urbain axé sur les besoins des gens et non de l'auto, de l'agriculture biologique rurale et urbaine. Il servira à payer, ce qu'on oublie trop souvent, pour une formidable bonification des services publics lesquels sont intrinsèquement écologiques de par leur besoin minimal d'énergie mécanique et de par la création de riches liens humains anti-consuméristes.

Ainsi aura-t-on une population libérée du fardeau du véhicule privé qu'il faudra graduellement interdire. Elle sera ainsi en mesure de contribuer à l'impôt sans s'appauvrir tout en bénéficiant d'emplois stables et suffisamment rémunérateurs. Ce plein emploi écologique sera tel qu'il nécessitera l'accueil à bras ouverts de toutes ces réfugiées qui fuient un monde en chamaille et qui viendront de ce fait enrichir de leur différence la société québécoise.

Marc Bonhomme, 28 mai 2018,

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

38 Cette idée présente dans la [plateforme Solidaire 2008](#) est disparu depuis lors.

39 Annabelle Caillou, [Quand le Québec se lance dans l'électrification des camions de marchandises](#), Le Devoir, 12/02/18

40 Radio-Canada, [Une navette fluviale relie Pointe-aux-Trembles au port de Montréal](#), 28/05/18

41 Il faut distinguer l'autopartage communautaire ou public de celui privé (Communauto, Car-to-go) sous l'emprise des transnationales de l'auto qui cherchent des niches rentables et préparent un avenir de véhicules loués. L'autopartage est aussi à distinguer du covoiturage, un valable correctif transitoire à l'auto solo (Florence Sarah G. Ferraris, [Comprendre les freins au covoiturage urbain](#), Le Devoir, 28/05/18) mais qui reste aléatoire et dépendante du tout à l'auto.