

Québec - Justice climatique ? : Le Transport en commun électrifié gratuit et universel (TCÉGU)

mercredi 5 décembre 2018, par [BONHOMME Marc](#) (Date de rédaction antérieure : 4 décembre 2018).

Comme presque chaque année depuis 25 ans, et comme ce fut le cas en juillet dernier[1]après une pause en 2017 pour le 375^{ie} anniversaire de Montréal... ou à cause de l'élection municipale, les tarifs de la Société de transport de Montréal (STM) croissent plus vite que l'inflation[2]. S'ajoute une baisse de la qualité des services[3]ce qui a réduit la croissance de l'achalandage qui ne rejoignait pas, en 2016, le sommet de 2014[4]. Malgré la hausse de 2017 de 3.2 % due au 375^{ie} anniversaire et à la reprise économique et quelque peu à la hausse de service[5], l'achalandage dépasse à peine celui de 1947[6]quand l'agglomération montréalaise avait les 2/3de la population actuelle[7].

Le TCÉGU pour faire disparaître l'auto solo, à essence et (hydro)électrique

L'envers de la médaille en est la domination de l'auto solo, qui coûte 20 000 \$ à chaque ménage québécois de quatre personnes propriétaire d'une auto... et 7 000 \$ aux autres : « ...*les dépenses liées au transport (tout déplacements confondus) occupent une place croissante dans le budget des ménages, atteignant aujourd'hui 20 % de leur revenu disponible (Statistique Canada, 2016).* »[8]L'auto solo, traditionnelle ou hydroélectrique, génère des accidents[9]et de la pollution soit par le smog[10]soit par la massive fabrication et disposition des batteries[11]. Elle contribue à l'étalement urbain[12]aux dépens des meilleures terres agricoles du Québec, celles de la plaine de Montréal[13]. Cet étalement facilite la généralisation de la maison unifamiliale elle-même source de gaspillage d'énergie, de congestion urbaine[14]et d'endettement des ménages.

Au net, l'épargne de l'auto solo, le « deuxième loyer », compensera largement la location occasionnelle en autopartage et même une éventuelle hausse d'impôt pour le TCÉGU (et le réinvestissement massif dans les autres services publics intrinsèquement écologiques par leur recours minimal aux hydrocarbures et par leur riche création de rapports sociaux anti-consuméristes grâce notamment à l'attention des femmes aux liens personnels). Toutefois TCÉGU et réinvestissement social seront essentiellement supportés par l'imposition du capital quel qu'en soit la forme (profits, revenus élevés, fortune, héritage, capitalisation, chiffre d'affaires, transactions financières, consommation luxueuse). Les routes n'ont pas de frais d'utilisation. Pourquoi devrait-il y en avoir pour le transport en commun ? Tant l'éducation, la santé que les égouts et aqueducs sont payés par les recettes fiscales générales. Pourquoi faudrait-il une taxation dédiée régressive comme la taxe ou le marché carbone pour financer le TCÉGU et les investissements d'infrastructures en découlant ? Une telle politique de droite déguisée en impératif écologique ne peut conduire qu'à une juste révolte de type « gilets jaunes » des banlieues et régions par ailleurs privées de services de trains et d'autobus qui ont disparu ou n'ont jamais existé.

Le fer de lance de la lutte climatique

L'enjeu du TCÉGU 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 ses GES ont augmenté de

plus de 50% depuis 1990 pendant que le bilan général baissait de 9%[15]. Reste que le transport des marchandises est davantage responsable de la croissance des émanations de GES que celui des personnes[16]. Simplement en dégageant le réseau routier, le transport en commun accélère la circulation des marchandises. Toutefois ce gain en temps, qui abaisse les coûts des entreprises, n'est que marginal en termes de baisse de GES. Le gain monétaire, cadeau pour les entreprises, rend moins pressant la substitution du camionnage lourd par les plus écologiques rail et cabotage lesquels exigent un important investissement que le capital refuse de payer.

Le milieu des affaires n'est pas pour autant favorable au TCÉGU car il ouvre la porte à la marginalisation de l'auto solo, à essence ou électrique, elle-même génératrice d'énergivores banlieues tentaculaires de maisons unifamiliales. Le TCÉGU est pour les affairistes l'ennemi du noyau dur de la lucrative consommation de masse. Le milieu des affaires préfère l'ajout d'une couche extra de transport en commun tarifé, afin de minimiser les frais, en l'air (REM) et sous terre (métros) pour laisser les autoroutes et les boulevards à la prééminence de l'auto solo. Au mieux peut-il tolérer la « tarification sociale » qui remplit bus et métros en dehors des heures de pointe sans déranger la fluidité de ses prolétaires qui doivent arriver à bon port à temps, frais et dispos.

Une combinaison de justice climatique, de justice sociale et de création d'emplois

Le TCÉGU concerne la lutte pour la justice sociale tant contre la pauvreté que contre les inégalités. Il ouvre aux couches populaires les plus pauvres leur droit à la mobilité y compris celui de faciliter leur droit au travail. La gratuité partagée avec les autres couches populaires crée une unité populaire loin de l'opposition fabriquée entre « nantis » et « pauvres » qui paralyse la lutte pour la gratuité quand elle se limite à la « tarification sociale ». C'est pourquoi celle-ci trouve l'oreille des gouvernements municipaux quelque soit leur couleur politique[17]. Elle n'est pas un pas en avant vers la gratuité universelle mais une diversion cul-de-sac.

Cette gratuité existe maintenant dans une centaine de villes dont la capitale de l'Estonie[18]. Elle vient de s'étendre à tout ce pays sauf pour les trains interrégionaux dont les tarifs ont été réduits. C'est pour cette raison que des mouvements *Free Transit* existent dans plusieurs grandes villes dont Toronto[19]. Combiné avec le 'non' du zéro hydrocarbure, le 'oui' au TCÉGU peut être un des piliers d'une lutte pour un Québec juste et vert. Le TCÉGU a le même potentiel de mobilisation que la gratuité scolaire a eu vis-à-vis le Printemps érable en 2012. C'est cette mobilisation qui créera une pression populaire pour élever substantiellement l'offre de transport public et non pas la fausse logique formelle de sacrifier la gratuité pour des investissements qui ne viennent jamais sans lutte.

Ainsi en plus d'être le fer de lance de la lutte anti GES et de contribuer à la lutte pour la justice sociale, le TCÉGU aura aussi une dimension anti-austérité en créant plus de 200 000 emplois bien rémunérés socialement et écologiquement utiles. D'autant plus que le Québec, contrairement à l'Ontario, possède des usines de moyens de transport en commun et un surplus d'hydroélectricité tout en étant dépourvu d'usines automobiles et de pétrole. 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'auto solo et du bungalow. Le TCÉGU à brève échéance est la revendication clef pour y arriver.

Marc Bonhomme, 2décembre2018

[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 1^{er} juillet. »

[2] 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.* »

[3] Thomas Gerbe et Sophie Vallée, [Autobus, métro : « On est entassés comme des bêtes »](#), Radio-Canada, 18/02/16

[4] Marie-Ève Schaffer, [Pas de hausse de tarifs à la STM en juillet 2017](#), Métro-Montréal, 13/04/17

[5] Société de transport de Montréal (STM), [Rapport annuel 2017](#), 2018 : page 13

[6] « Évolution de l’achalandage du transport en commun : l’exemple de la STM » dans Vivre en ville, [Deux poids, deux mesures](#), juin 2013

[7] 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

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

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

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

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

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

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

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

[15] Gouvernement du Québec, [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990](#), 2018 : tableau 2

[16] [Idem](#) : tableau 5. Les émanations de GES des véhicules légers (automobiles et camions légers dont les VUS) ont augmenté 22% de 1990 à 2016 et celles des véhicules lourds de 171%.

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

[18] Carmel Kilkenny, [Free public transit a growing global movement](#), Radio Canada International, 3/10/17 et Wikipédia, [Gratuité des transports en commun](#), visité le 12/04/18

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