

Après les Libéraux, le PQ abandonne le transport en commun

« Là où le bât blesse le plus, c'est au chapitre des priorités [du Plan québécois des infrastructures 2013-2023]. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'elles sont très proches de celles du gouvernement Charest. Alors que les routes et les ponts accapareront 22,4 milliards au cours des dix prochaines années, le transport collectif aura droit à 4,9 milliards, soit moins de 500 millions par année si on exclut le remplacement des wagons du métro de Montréal. Ce n'est pas beaucoup de la part d'un gouvernement qui a promis "d'investir prioritairement" dans le transport collectif et de "réduire de 25% les émissions de gaz à effet de serre" sans hausser les impôts. » (Jean-Robert Sansfaçon, [éditorial du Devoir](#), 29/04/13)

En effet et on peut en rajouter. De ces impressionnants, en apparence, 92.3 milliards \$ sur dix ans pour la totalité des dépenses d'infrastructures, entièrement financée par la dette, dont près de 29 milliards \$ pour les systèmes de transport, seulement 6.4 milliards \$ (640 millions \$ l'an) est alloué au transport en commun, entretien compris (mais non les frais d'opération). De cette valse des milliards, près de 60% va à l'entretien d'un parc immobilier en désuétude, globalement et aussi spécifiquement pour les transports en commun. Reste, côté transports en commun, un minable 2.9 milliards \$ (290 millions \$ l'an) pour les « améliorations et remplacement ». Une fois soustrait le remplacement des wagons du métro de Montréal (1.5 milliard \$), reste un ridicule 1.4 milliard \$ pour les nouveaux projets dont 250 millions \$ pour le train de l'Est de Montréal dont la construction ne finit plus de finir. De préciser le ministre des Transports harcelé par les méchants journalistes, ce dernier montant inclurait le système léger sur rail (SLR) du futur pont Champlain que le gouvernement fédéral, le propriétaire du dit pont, n'inclut pas dans ses frais, soit un montant entre 1.5 et 2 milliards \$.

Ne reste plus rien. Rien pour le prolongement du métro de Montréal, lignes bleu et orange, rien pour le système d'autobus rapide sur Pie-IX et ailleurs, rien, sauf le train de l'Est, pour le plan grandiose de l'ex-maire faux naïf de Montréal lequel plan prévoyait des dépenses de nouvelles immobilisations de près de 13 milliards \$ sur 10 ans. Et on oublie les plans de transport en commun de Laval (trolleybus), de la Rive-sud (métro), de Québec (tramway), de Gatineau (rapidbus) et d'ailleurs. Donc 1.4 milliard \$ par rapport à au moins 15 milliards \$ de nouvelles immobilisations en transport en commun sur dix ans pour atteindre l'objectif gouvernemental dans la région de Montréal d'une hausse de 40% de l'achalandage à l'horizon 2020. Soit moins de 10% de ce qu'il faudrait. Globalement, entretien compris, l'organisation québécoise Transit, une coalition plutôt technocratique fort modéré — genre Projet Montréal — d'une soixantaine d'organisations pour un tournant vers le transport public « estime le coût de l'ensemble des projets de maintien et de développement des transports collectifs au Québec d'ici dix ans à quelque 25 à 30 milliards de dollars » (Transit, [Consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec, Exercice financier 2013-2014 – Budget du 20 novembre 2012](#))... alors que le PQ prévoit seulement le cinquième de cette somme.

Sauf améliorations marginales, le transport en commun est donc liquidé... et au diable la réduction des gaz à effet de serre de 25% d'ici 2020 par rapport à 1990, objectif assigné par le programme du PQ (les Libéraux avaient opté pour 20%). Et le Québec est à l'avant-garde par rapport au restant du Canada même s'il a raté lui aussi la modeste cible de Kyoto pour 2008-2012. Oublions le marché du carbone, ce truc du capital financier au bénéfice des pollueurs lequel s'effondre en Europe sans aucun résultat et que le Québec persiste à imiter en liaison avec la Californie. Inutile d'ajouter que l'on est fort éloigné de la cible supérieure fixée par l'organisme compétent de l'ONU, le GIEC, en 2007 soit une baisse de 40% pour les pays anciennement industrialisés, cible que Québec solidaire a repris à son compte. Cette cible est absolument indispensable pour éviter un dérapage du climat que la multiplication des extrêmes climatiques, la hausse du niveau des océans, la fonte du pergélisol et des glaciers, et l'augmentation de la désertification annoncent déjà. Comme le système de transport, des passagers et des marchandises, et non la climatisation assurée essentiellement par l'hydroélectricité, s'avère le point névralgique du Québec, le transport en commun (et celui des marchandises à longue distance par le rail) devient crucial.

La politique de Québec solidaire est-elle à la hauteur de ses objectifs ? Nenni. En interprétant favorablement son dit « plan vert », Québec solidaire propose des dépenses supplémentaires pour

le transport en commun de 5 milliards \$ sur 5 ans. Compris sur 10 ans, ces 10 milliards \$ extra sont bien moindres que la moitié de ce que demande la très raisonnable Transit qui elle-même se circonscrit à l'objectif d'augmentation de l'achalandage gouvernemental compatible avec une baisse des GES de 20% d'ici 2020. Pour combler la mesure, la priorité Solidaire serait « *une transition vers l'électrification des transports en commun en milieu urbain et la construction d'un lien de transport haute vitesse électrique entre Montréal et Québec* » et non pas la fréquence, le confort et, last not least, la baisse des tarifs ignorant superbement l'objectif de la gratuité sur dix ans de la plate-forme électorale. Loin d'être financée par une réforme fiscale, ces nouvelles immobilisations, dont la principale servirait d'abord les gens d'affaire et les touristes, le seraient par le capital financier lequel s'assurait que le dit plan vert de Québec solidaire soit un réel plan du capitalisme vert. Comment ensuite rembourser la finance ? Québec solidaire ne le dit pas ? S'alignera-t-il sur les régressives augmentations de la taxe sur l'essence et les péages routiers proposés par Transit ou bien sur une profonde réforme fiscale aux dépens des profits, des revenus élevés et des produits de consommation luxueux et énergivores ?

On objectera que le respect, répétons-le, indispensable des objectifs du GIEC nécessiterait des sommes faramineuses et soulèvera une indicible colère bourgeoise. Eh oui ! C'est pour cela qu'il faut de toute urgence par la rue et par les urnes faire l'indépendance pour pouvoir exproprier les banques et consorts. Il sera alors possible d'empêcher la fuite des capitaux et de canaliser l'épargne nationale vers des investissements verts, avec une profonde réforme fiscale à l'avenant, démocratiques déterminés et socialement utiles. À l'heure de l'implosion de l'Europe méditerranéenne, de l'esclavage des ouvrières du Bangladesh, de la réaction fasciste et fondamentaliste, il faut oser la rupture avec le capitalisme fédéral et néolibéral.

Marc Bonhomme, 29 avril 2013

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca