

16 janvier 2011

L'enjeu de l'échangeur Turcot **La porte d'entrée d'un Québec écologique**

L'enjeu conjoncturel Turcot (et celui naissant du pont Champlain qui lui est lié) est une excellente porte d'entrée à la fois sur les questions écologique, économique social... et national. Il permet de concrétiser sur le terrain urbain la lutte cruciale contre les gaz à effet de serre (GES) dans un esprit écosocialiste.

Question écologique

Les nombreux excès climatiques de 2010 sur fond d'échec des conférences de Copenhague/Cancun posent dramatiquement la pertinence pour la gauche de ramener sur le devant de la scène les objectifs supérieurs du GIEC pour les pays développés tant par rapport à 2020 (-50% d'émission de GES par rapport à 1990) que 2050 (-95%), soit l'horizon de la durée de vie du nouveau Turcot. Au Québec, étant donné la prédominance du chauffage hydroélectrique et des procédés industriels électriques, l'enjeu des GES passe essentiellement par le système de transport, soit une mue rapide du système de transport des personnes et des marchandises.

D'un système d'autos et de camions en propriété privée carburant au pétrole, il faut passer d'ici 2050, avec un point d'inflexion en 2020, vers un système électrifié, collectif et public, l'hydroélectricité sans GES provenant de la conservation de l'énergie et de l'efficacité énergétique avec l'industrie éolienne/solaire comme appoint. (Rappelons que la récupération du gisement électrique pour le chauffage des bâtiments du Québec — possible bien au-delà de 50% — créerait énormément d'emplois dans l'industrie de la construction et de la fabrication.)

Montréal est la plaque tournante du système de transport québécois dont l'échangeur Turcot est le noyau central (navette centre ville/ouest et transport de marchandises nord/sud entre Montréal et Rive sud/ÉU).

Question économique

La crise économique suivie de l'actuelle stagnation de l'emploi (mais non des profits !) met en relief tout aussi dramatiquement la question du plein emploi écologique et socialement utile, cœur de toute solution de gauche tant à la question de la pauvreté et des inégalités qu'à celle de la démocratie.

L'enjeu Turcot pose à la fois la question du plein emploi que du type de plein emploi. Il ne s'agit pas seulement d'emplois dans la construction pour bâtir les infrastructures, dont le nombre peut être plus ou moins équivalent à la reconstruction tel quel de Turcot, mais dans les systèmes de transport proprement dit. La matrice industrielle québécoise fabrique une panoplie de moyens de transport collectifs (rames de métro, trains, autobus) mais aucune automobile ni camions légers, et produit encore moins de pétrole et de gaz... pour l'instant.

Nul doute que la mue vers le transport collectif et le rail intermodal électrifié non seulement créerait un nombre important d'emplois bien rémunérés dans le secteur des moyens de transport mais contribuerait sérieusement à rétablir la balance commerciale du Québec en diminuant les importations d'automobiles et de pétrole (et peut-être par l'exportation de moyens de transport collectif) tout en rendant non pertinent la justification de l'exploitation du pétrole du Golfe St-Laurent et du gaz de schiste.

Même pour les emplois dans la construction, ceux-ci seraient écologiques et non créateurs d'infrastructures destructrices d'environnement et de nuisances à la santé publique.

Question sociale

La crise économique a encore plus mis en relief inégalités et pauvreté. Même si le plein emploi est au cœur de leur solution, le complément en est la quantité et la qualité des services publics.

La priorité au transport collectif pose la pertinence de sa gratuité comme service universel sans compter la possibilité sinon l'obligation de se débarrasser de ce deuxième loyer qu'est l'automobile en propriété individuelle. Cette perspective de gratuité serait de plus un outil puissant de ralliement de la population à un tel projet, particulièrement les navetteurs affectés et les riverains qui devront subir les travaux.

L'économie de terrains des infrastructures du transport collectif, et surtout celle relative à la diminution du stock d'automobiles, dégage des terrains pour la construction de logements et autres bâtiments et par là pour une densification tout en contribuant à un retour d'une ville à échelle humaine.

En particulier, la mutation de Turcot offre l'occasion d'un re-développement du secteur de la Falaise qui pourrait être au bénéfice de la population laborieuse si la priorité était donnée à la construction de logements sociaux et d'équipements communautaires à l'avenant.

Question nationale

Le financement de la mue de l'échangeur Turcot et des infrastructures en amont et en aval qui en découleront si le transport collectif en devient la priorité, et celui subséquent de l'opération des nouveaux équipement de transport collectif et public, surtout dans l'optique de la gratuité de l'ensemble du transport collectif, pose la question d'une ample réforme fiscale et plus profondément de celui du contrôle du flux des épargnes et des investissements.

Il s'agit ni plus ni moins que d'ajouter un troisième grand secteur public à ceux de la santé et de l'éducation, surtout si on le combine avec celui de l'énergie que l'on conçoit comme devant être bon marché et même gratuite pour l'énergie de base. Et il ne s'agit pas non plus de piller ces deux premiers secteurs, qui au contraire ont grandement besoin d'un réinvestissement massif, au profit d'un troisième.

On voit tout de suite l'ampleur de la réforme fiscale et budgétaire requise... et de la menace d'une grève des investissements et d'une fuite des capitaux dans le contexte de l'ALÉNA et de l'OMC. Ainsi est posée la question de l'indépendance pour que le peuple québécois puisse prendre le contrôle de ses secteurs financier et monétaire.

Les pièges des solutions mi-chair mi-poisson du « capitalisme vert »

La médiatisation de l'enjeu Turcot (et Champlain) permet de poser concrètement et d'une façon vivante l'ensemble de ces questions en commençant par les questions écologique et économique qui sont plus évidentes. Déjà des professionnels progressistes ([Turcot 375](#) et [Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve](#)) et Projet-Montréal ([projet 50-50](#)) ont proposé des alternatives stimulantes sur la base d'une critique écologique et politique fort pertinente... mais qui reste à mi-chemin. Comme celle de l'ancien comité pour une alternative à l'autoroute Notre-Dame dans l'est de l'île de Montréal le long du port, leurs alternatives tentent de concilier transport individuel et transport collectif, ce qui les oblige à présenter des projets malgré tout de grand ampleur au niveau des gabarits même en prévoyant une réduction de la circulation automobile.

En fait les alternatives proposées par ces organisations acceptent un statu quo complet dans l'axe Nord-Sud (Décarie-Champlain), de peur de toucher à la vache sacrée du transport des

marchandises des/vers les ÉU, et une combinaison transport individuel et transport collectif dans l'axe est-ouest (720-20). Ainsi est ouverte la possibilité d'une récupération par le gouvernement par la bonification du volet transport collectif, comme ce fut le cas pour Notre-Dame, avec le risque de démobilité que s'en suit. Pour l'instant, cependant, le gouvernement maintient un statu quo rigide étant donné un rapport de forces en sa faveur depuis le ralliement de la Ville de Montréal à son projet facilité par les zig-zag politiques de Projet-Montréal qui s'était associé au bizarre, très coûteux et mort-né projet de « soucoupe volante » du printemps 2010. (On peut dire que l'apparent naïf maire de Montréal a mené en bateau le chef de Projet-Montréal qu'il a compromis puis ridiculisé et enfin éjecté.)

Jusqu'ici le débat se fait entre tenants du capitalisme néolibéral et tenants du capitalisme vert entre lesquels un compromis est tout à fait possible aux dépens du prolétariat. En matière de transport, les tenants du capitalisme vert ne proposent pas de substituer le transport collectif électrifié et public au transport individuel au pétrole et privé mais de le rajouter avec en prime l'automobile électrique. En pratique, l'apparente sympathique petite auto électrique intra-urbaine, promue à qui mieux mieux par les technophiles Louis-Gilles Francœur du Devoir et Daniel Breton de MCN-21 (Le Devoir, « [Une auto électrique, une occasion en or pour le Québec](#) », 15/16 janvier 2011), s'ajoute à l'ordinaire auto inter-urbaine et concurrence le transport collectif intra-urbain. Ajoutons les problèmes spécifiques à l'auto en propriété individuelle, quelque soit sa source énergétique de propulsion. Il faut compter le coût en travail et en énergie pour la fabriquer et en disposer, l'accaparement du budget des ménages (second loyer), la consommation d'espace urbain et d'infrastructures au point de modeler la ville à son image et au détriment d'une ville conviviale et verte, l'extension de la ville au détriment des meilleurs terres agricoles du Québec et la promotion de l'individualisme.

Une alternative écosocialiste

Ainsi l'accumulation du capital n'est nullement enrayée mais démultipliée. Ce n'est pas là un débat entre la gauche et la droite. Une position écosocialiste consiste en un transport seulement collectif, électrifié, public et gratuit, qui pourrait être complété par un *communauto* qui aurait une fonction plus importante dans les petites villes et en campagne. Il est possible d'insérer une mue de l'échangeur Turcot dans ce cadre en allant au-delà des alternatives déjà proposées et en s'appuyant sur les prises de position de Québec solidaire sur ce dossier.

À la fin du printemps 2009, Québec solidaire s'était beaucoup engagé dans l'enjeu Turcot en mobilisant son monde tant au niveau du national, de Montréal que de la circonscription Saint-Henri/Sainte-Anne et en produisant un [mémoire](#) dont les recommandations proposaient de donner la priorité au transport collectif dans l'axe est-ouest et surtout qui affirmait qu' « [i]l n'y a pas d'urgence à reconstruire ni à réparer tout l'échangeur Turcot. » L'urgence de refaire Turcot est une pure invention du complexe ABC (asphalte-bois-ciment) du Québec, alias industrie de la *corruption*, assoiffé de contrats, ce que constate aussi Projet-Montréal. Cette dernière constatation trace la voie pour une prise de position nettement écosocialiste :

1. Retarder au maximum la destruction de l'échangeur Turcot tout en faisant évidemment les réparations nécessaires, ce qui garderait l'échangeur en opération pendant une période transitoire, d'ici 2020, le temps de réaliser les investissements du point suivant ;
2. Construire immédiatement et avant toute chose les tramway ; bonifier le train de banlieue ; augmenter le service des autobus ; favoriser le co-voiturage, tout cela étant déjà recommandé dans le mémoire de Québec solidaire ;

Cependant, il ne serait être question de favoriser l'ouest de l'île en abandonnant à son sort la population de l'est montréalais, comme par hasard beaucoup plus francophone, d'autant plus que la réfection de l'artère Notre-Dame a été reporté aux Calendes grecques. Il faudrait revendiquer l'accélération ce qui est déjà prévu au plan de transport 2008 de la Ville de Montréal — dont le problème est plus l'absence de budget, l'échéancier et l'électorisme que le contenu — soit commencer immédiatement le prolongement le métro (ligne bleu) jusqu'à Anjou et implanter un « *service rapide par bus (SRB) avec potentiel de transformation en tramway* » dans le quadrilatère Notre-Dame/Pie-IX/Henri-Bourassa, le tout s'ajoutant au « *train de l'est* » dont la construction vient enfin de commencer. (Des projets similaires doivent aussi être revendiqués dans les autres agglomérations du Québec tout comme un *communauto* communautaire-public ailleurs au Québec.)

3. Élaborer une solution globale pour l'axe Nord-Sud, y compris pour le pont Champlain qui doit être complètement refait ou remplacé après 2020, ce qui rendrait obsolète l'échangeur Turcot. Cette solution serait basée sur non seulement le transport collectif des personnes mais aussi sur le transport intermodal sur rail pour les marchandises, ce qui suppose que le nouveau pont Champlain accommoderait trains, à moins que le rail du pont Victoria et de celui voisin de Mercier suffise, et un *système léger sur rail* déjà prévu. (Question : ne pourrait-on pas dégager le rail charcutant Kahnawake en faveur d'un rail sur le nouveau pont Champlain ?) Ne subsisteraient que deux routes urbaines à quatre voies (deux voies dans chaque sens) nord-sud et est-ouest se croisant par un rond-point (exemple : le nouveau boulevard des Allumettières de Gatineau)

4. *Last but not least*, commencer dès maintenant la réduction des tarifs du transport collectif jusqu'à la gratuité complète à atteindre au plus tard en 2020, ce qui suppose une augmentation très rapide de la flotte électrifiée d'autobus et des voies réservées à l'avenant, tel que prévu par le plan de transport 2008, et de mesure concomitantes de stationnements incitatifs et de co-voiturage.

Ainsi Québec solidaire se démarquerait comme le porteur de ballon d'une alternative écosocialiste mettant en échec l'accumulation du capital. Cette alternative, il la proposerait aux coalitions s'opposant au projet actuel dans le respect démocratique des niveaux de conscience et des rapports de force actuellement plus portés vers les illusions du capitalisme vert. Il serait solidaire de l'unité d'action de ces coalitions mais sans jamais cacher ses critiques des solutions mi-chair mi-poisson du capitalisme vert qui refusent d'affronter le complexe auto-pétrole étasunien et canadien allié au complexe ABC québécois.

Un groupe d'intervention pensant et agissant

Le 9 février prochain se réunit le comité de coordination de la région de Montréal composé de l'exécutif régional et d'un ou une représentante par circonscription électorale. Un point important de l'ordre du jour, conformément au plan d'action voté lors de la dernière assemblée générale, sera d'identifier « *une préoccupation sociale à résonance régionale qui sera mise de l'avant au cours de la prochaine année et à partir de laquelle nous tenterons d'améliorer la visibilité de QS à Montréal.* » Déjà, l'exécutif régional, à sa dernière réunion au début janvier 2011, avait le point Turcot à son ordre du jour comme possible choix. La porte est ouverte, il s'agit de s'y engouffrer.

S'y engouffrer signifie non seulement le choix de cet enjeu mais aussi une prise de position écosocialiste sur le sujet par le comité de coordination montréalais et, *last but not least*, la mise sur pied d'un groupe d'intervention relevant de la région de Montréal. Ce groupe serait chargé tant d'élaborer cette position que de coordonner l'intervention du parti dans ce dossier, en particulier dans les coalitions. Il ne faut pas sous-estimer les problèmes de la

mise sur pied d'un tel comité. Comme le constate le nouveau responsable à la mobilisation de la région de Montréal : « *Il est important de savoir également que QS-Montréal avait mis sur pied en 2007 un comité d'action politique (CAP) qui a toutefois connu une courte durée de vie.* »

On touche peut-être là un bobo majeur de Québec solidaire soit un fort verticalisme où les prises de position politique au quotidien sont très concentrées au sommet suivant un processus opaque — il n'est même pas certain que la commission politique joue un rôle significatif à cet égard — laissant à la base le rôle d'exécutant pour recruter, financer et bien paraître dans les manifestations. Ainsi, l'intervention sectorielle doit-elle se confiner à l'organisation créant à la longue un sentiment de démobilisation. D'une part, il y a contradiction entre des positions politiques publiques sociales-libérales s'appuyant sur la majorité silencieuse de membres passifs et sur l'électorat de Québec solidaire et les positions militantes à la base davantage antilibérales et anticapitalistes mais condamnées à l'impuissance du silence. D'autre part, il y a le sentiment que ce qui compte sont les apparitions et les succès médiatiques des deux porte-parole vedettes laissant dans l'ombre l'humble travail de terrain.

Marc Bonhomme, 16 janvier 2011

bonmarc@videotron.ca ; www.marcbonhomme.com