

## Pour financer le transport collectif, TRANSIT transite vers la fiscalité de droite **Le principe « pollueur-payeur » est une extension de l’emprise du marché**

Le transport en commun est en crise. Le réseau [mal adapté aux nouvelles habitudes postpandémie](#), ce qui a fait [baisser l’achalandage du quart](#), n’arrive pas à se réajuster au télétravail et aux déplacements inter-banlieue. Les budgets au départ sur la corde raide sont devenus carrément déficitaires — un demi-milliard \$ au Québec en 2023 — ce qui ne donne pas les moyens d’un réajustement. Au contraire, le [service s’en trouve réduit](#). Ce recul après des années de lente croissance prépandémie compromet la Politique de mobilité durable du Québec (PMD) qui prévoyait une hausse annuelle de 5% de l’achalandage du transport en commun. Comme Québec ne prescrit qu’une baisse de 37.5% des gaz à effet de serre (GES) d’ici 2030, alors qu’il en faudrait au moins 50% de plus et que le plan d’action québécois ne permet d’atteindre que la moitié de l’insuffisante cible officielle, l’achalandage devrait plutôt croître de 10% l’an.

### **Acceptant le cadre financier gouvernemental, TRANSIT en rajoute à la fiscalité régressive de la CAQ**

La coalition TRANSIT dont font partie la FTQ, la CSN, le FRAPRU, Greenpeace, Suzuki, Équiterre, l’AQLPA et la Fédération des conseils régionaux de l’environnement dans son [rapport \*Nouvel Élan\*](#) de mars 2023 propose une série de solutions afin de bonifier les budgets des sociétés de transport. D’entrée de jeu, TRANSIT accepte le cadre gouvernemental pour financer ces sociétés soit une régressive taxe sur le carburant et un tout aussi régressif droit d’immatriculation en ce sens que riches ou pauvres les taux sont les mêmes.

En plus d’un renouvellement du financement d’urgence postpandémie, comme premier remède TRANSIT propose tout bonnement de les indexer selon le taux d’inflation ce qui les rend encore plus régressifs... et inflationnistes. Comme la source principale de revenu se tarit avec la substitution des véhicules à essence par ceux électriques alors qu’à contrario les besoins commandés par la PMD iront en croissant, l’organisme propose de nouvelles sources de financement.

Ces sources dédiées seraient d’autant plus nécessaires que le réseau routier dont l’armature principale a été construite il y a plus d’un demi-siècle a besoin d’amour plus que jamais malgré le rattrapage qui dure depuis l’effondrement du viaduc de la concorde en 2006 qui a tué cinq personnes. C’est l’excuse commode du gouvernement du Québec pour justifier [un ratio d’investissements réseau routier versus transport en commun inverse à celui de l’Ontario](#). Pour éviter cette douloureuse comparaison, la CAQ ne fournit plus cette donnée. Pourtant, pour le réseau routier « 23 % était encore consacrés à l’augmentation de la capacité routière. »

On accuse souvent les banlieusards d’exiger plus d’autoroutes. Ce n’est pas l’avis du [maire de Bois-des-Filion et de ses commettantes](#) qui ont manifesté contre le prolongement de l’autoroute 19. Si TRANSIT s’interroge à propos des nouvelles autoroutes, il ne questionne pas la pertinence

de la remise à niveau du réseau ce qui suppose le maintien sinon l'accroissement de la circulation routière.

Et voilà « *que la part minimale du marché du carbone dédiée aux transports, et plus particulièrement au transport collectif, anciennement fixée à 66%, est récemment passée à seulement 25%.* » Comme quoi le soutien étatique à l'électrification des entreprises dans le cadre du Plan pour une économie verte (PEV) coûte cher à la CAQ. Ce n'est pas pour rien que le Fond vert a été rebaptisé Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC).

Tournant le fer dans la plaie, « *les montants [pour les actifs du transport collectif] qui y sont consacrés au PQI [Plan québécois des infrastructures] ont reculé de 30 % depuis 2018 pour atteindre seulement 2,6 G\$ sur 10 ans dans le PQI 2022-2023.* » TRANSIT a soin de faire remarquer que depuis [la contre-réforme Ryan de 1991](#), le gouvernement du Québec se charge de 100% des immobilisations et de l'entretien du réseau routier mais de 0% des frais d'exploitation du transport en commun et de 50 à 100% de ses immobilisations.

Pour compenser ce varlopage et cet abandon du financement du transport en commun, TRANSIT propose à court ou moyen terme une ribambelle de mesures supplémentaires. Immédiatement TRANSIT recommande une taxe sur les stationnements commerciaux (centres commerciaux, lieux de travail...) et un système de bonus-malus, en fait à des modalités près un ajout malus pour les VUS à essence au bonus actuel pour les véhicules électriques.

D'ici 2026, TRANSIT s'enthousiasme, afin de remplacer l'évanescence de la taxe sur l'essence, pour la mise en place de la tarification kilométrique modulée à l'intensité de la congestion urbaine — on imagine l'immense système électronique espionnant les déplacements — ce que recommandent aussi le Conseil du patronat et la Chambre de commerce du Montréal-Métropolitain. S'ajouteraient possiblement une taxation foncière supplémentaire des propriétés riveraines des transports en commun, une taxe sur la masse salariale et les péages autoroutiers soit anti-congestion soit pour utiliser une infrastructure désignée.

### **Une écofiscalité régressive susceptible de susciter un salutaire mouvement « gilets jaunes »**

Pourquoi tant TRANSIT que le gouvernement, et tous les partis de l'Assemblée nationale, considèrent-ils normal que le transport en commun, qui est pourtant un service public tout comme la santé et l'éducation, doit-il être financé par un système de taxation dédiée et non pas par le système fiscal général dont le cœur est l'imposition des revenus et de la richesse tant des individus que des entreprises ? Tous répondraient que le transport en commun étant un remède aux pollutions, particulièrement aux gaz à effet de serre (GES), il doit être financé sur la base du principe « pollueur-payeur » vis-à-vis le véhicule routier qui le concurrence.

Qui dit que l'acheteur du litre d'essence ou du véhicule routier est celui qui est responsable ou le principal responsable de la pollution ? Il n'y a aucun « choix du consommateur » entre l'usage d'une voiture et celui d'un inexistant ou sous-développé réseau de transport en commun ce qui

est la réalité des banlieues et régions. N'a-t-on jamais remarqué que ce principe n'est qu'une extension du système de prix du marché auquel son raffinement électronique cher à la technocratie ajoute un lot de données au « big data » violant la vie privée ? Ce principe ajouterait au prix le coût non pris en compte par le marché de la nuisance polluante. Celle-ci est pourtant incommensurable quoiqu'en dise la théorie économique marginaliste qui quantifie tout de la pollution à la subjectivité des consommateurs. En plus, cette quantification supposerait qu'éthiquement les riches puissent s'acheter le droit de polluer.

Qui est responsable de l'aménagement urbain et du système de transport fondés tous deux sur le véhicule privé routier ? Au Canada et aux ÉU, ceux-ci sont encore plus dépourvus de transport en commun qu'en Europe. En découlent nécessairement un étalement urbain promu par le mythe de la maison campagnarde et de la liberté automobile gonflés à bloc par la nauséabonde publicité. Leur contrepartie en sont la congestion urbaine et l'isolement banlieusarde sans service de proximité sans compter l'endettement des ménages dont les piliers sont la maison individuelle et le véhicule privé.

Seuls à s'en frotter les mains de satisfaction sont le complexe auto-pétrole-bungalow se muant, s'en disparaître, en complexe VUS-électricité-domotique combinant le grand capital transnational auto-GAFAM à celui national de « l'industrie de la corruption ». Tous deux sont lubrifiés par le capital financier au centre de la hiérarchie capitaliste. Les dindons de cette mauvaise farce sont les « pollueurs-payeurs » emprisonnés dans l'endettement des fins de mois tout en contribuant malgré eux à la fin du monde.

Et voilà que TRANSIT cherche à davantage écraser ces malheureux sans aucune garantie que ses propositions ne remédient à quoi que ce soit. On voit bien que l'ex-Fonds vert est détourné vers les entreprises privées pour une électrification de toute façon la plupart du temps rentable que la loi devrait rendre obligatoire à leur frais. Au moins la taxe carbone canadienne, comme prix de consolation, retourne aux « pollueurs-payeurs ». Mais ceux-ci sont atomisés et donc impuissants à verdir aménagement urbain et du territoire et structure des transports.

Les couches riches vont payer en maugréant tous ces taxes, frais et péages sans compter, au Québec, la hausse des prix masquée par le marché du carbone. L'impuissant « monde ordinaire », acculé à vivre en banlieue lointaine pour éviter d'être étranglé par la rente foncière urbaine, va davantage se serrer la ceinture. Pendant que riches et entreprises se voient soulagés par des baisses de l'impôt sur leurs revenus, une éco-fiscale chape de plomb régressive s'abat sur le commun des mortels. On ne peut qu'espérer qu'en sorte un salutaire mouvement « gilets jaunes ».

### **Se libérer de l'emprise de la dictature du marché en socialisant le stratégique capital financier**

TRANSIT reste prisonnier du marché sous le contrôle de quelques centaines de transnationales tout à fait en mesure de faire chanter les gouvernements, que ce soit par la hausse des taux d'intérêts ou par la fuite des capitaux, qui remettraient en question leur rentabilité. Ces grandes

entreprises, qui dorénavant acceptent en se traînant les pieds la science climatique tellement les faits sont probants et forte la pression de l'opinion publique, souscrivent au principe du pollueur-payeur. Elles le font en autant que le rythme des hausses de cette régressive fiscalité propre au capitalisme vert leur permette de ne pas accélérer la dévalorisation de leur capital fixe lié aux hydrocarbures.

Un remède soulageant de centre-gauche serait de financer le transport en commun en imposant davantage hauts revenus et profits quoique cette solution dans un contexte de libre-échange n'empêcherait en rien la fuite des capitaux ni même la hausse des prix. Pourrait s'y ajouter une taxe sur les produits luxueux généralement énergivores, tels VUS et maisons surdimensionnées, mais celle-ci, nécessitant seuils, graduation et exceptions, est complexe à administrer et par là sujette à controverse comme Québec solidaire en a fait l'expérience lors des dernières élections.

Une cure anticapitaliste, seule en mesure de solutions drastiques respectant le diagnostic GIEC-ONU, serait de socialiser le capital financier, l'énergie et le transport. Cette maîtrise de l'épargne nationale et des réseaux économiques vitaux donnerait au peuple travailleur le rapport de forces pour interdire dès 2030 ou 2035 tous les véhicules privés, sauf comme véhicules de travail ou en autopartage communautaire pour les besoins spéciaux, en faveur d'un système de transport actif et en commun public, gratuit, fréquent, confortable, électrique et surtout partout dans les banlieues et régions jusqu'au moindre village. Avec ce contrôle des clefs de l'économie et avec le soutien populaire est possible une planification démocratique capable d'un virage économique de temps de guerre. C'est là une lutte idéologique à entreprendre au sein même des syndicats, des organisations environnementales et de Québec solidaire.

**Marc Bonhomme, 9 avril 2023**

[www.marcbonhomme.com](http://www.marcbonhomme.com) ; [bonmarc@videotron.ca](mailto:bonmarc@videotron.ca)