

VIV(R)E LA GRATUITÉ

POUR LE TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT



Éditions La Pointe libertaire
<http://www.lapointelibertaire.org>



Montréal avec voitures...

Mis en brochure par les Éditions de La Pointe libertaire, mai 2012.

Mise en page: GLP

Image de la page couverture: Montréal sans voitures. C'est l'œuvre de Victor Locuratolo, dessinateur spécialisé en BD, illustration et architecture.

WWW.LAPOINTELIBERTAIRE.ORG

LAPOINTELIBERTAIRE@YAHOO.CA

SE DÉPLACER PLUS FACILEMENT, PLUS SÉCURITAIREMENT, POUR MIEUX VIVRE

Pour tout le monde, ou presque, se déplacer dans son quartier et sa ville est une nécessité quotidienne. Que ce soit pour le travail, profiter d'un loisir, reconduire un enfant à l'école, s'approvisionner à l'épicerie, aller à la Clinique ou à l'hôpital, rejoindre un lieu communautaire, se rendre au jardin collectif ou simplement visiter des amis, nous avons besoin de nous déplacer facilement et de façon sécuritaire. Les moyens de déplacement sont nombreux. C'est la collectivité qui paie pour les infrastructures (trottoirs, rues, ponts, etc.). Toutefois, les coûts assumés individuellement pour se déplacer diffèrent considérablement : la marche, le vélo, ou les patins à roues alignées représentent une dépense nulle ou assez faible d'autres sont peu ou plus ou moins coûteux : (transport adapté et transport en commun (autobus, métro, trains de banlieue) et enfin d'autres sont nettement plus chers à s'offrir individuellement (voiture privée d'abord, ensuite covoiturage, taxi, autopartage).

Si ces moyens de transport sont nombreux, ils n'ont pas tous des impacts positifs dans nos vies. Si la voiture individuelle a été priorisée comme principal élément du système de transport ce n'est pas par choix démocratique des populations, mais parce que les forces du marché capitaliste l'ont imposé à travers les années. Nous le constatons chaque jour, l'automobile individuelle accapare la majorité de l'espace public des villes et cela, qu'on le veuille ou non, se fait au détriment des milieux de vie. Soulignons que le soutien des gouvernements à l'automobile privée a toujours été constant et ce soutien absorbe la plus grande part des ressources publiques affectées au budget transport des gouvernements. À titre

d'exemple, une étude française produite en 2007 (1) conclue que **la voiture est un mode de déplacement beaucoup plus coûteux pour la collectivité que tous les autres en précisant que :**

- En milieu urbain, l'automobile mobilise 80 à 90 % des budgets publics consacrés aux déplacements. Cette proportion est semblable au Québec.
- Les transports collectifs seulement 10 % environ.

Ainsi, l'étude suggère qu'un basculement vers les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile qui se chiffre par milliards de dollars annuellement, suffirait à financer à la fois la gratuité et l'augmentation de l'offre de transport collectif. Cela paraît étonnant? Bien sûr.

Et c'est en partie à cause d'une certaine propagande savamment entretenue par les médias et des études « intéressées ». Une des idées centrales véhiculées sur le sujet affirme que les propriétaires de véhicules privés assument un fardeau beaucoup plus important que les piétons de la facture du transport. Cette affirmation est devenue une « croyance populaire », mais elle est fautive. Cette propagande basée sur certaines études évite volontairement de prendre en compte des coûts assumés par la collectivité, mais provoqués par l'utilisation de l'automobile privée et l'industrie privée du transport. Ces coûts supplémentaires affectent surtout la santé et l'environnement et ils sont considérables. Ils sont générés par le bruit, la pollution, les gaz à effets de serre, les accidents, et la congestion, etc. Même si les automobilistes payent des taxes quant à la propriété d'un véhicule (permis de conduire, immatriculation, etc.), celles-ci sont insuffisantes pour assumer le coût réel pour l'ensemble de la collectivité. En fait, ceux et celles qui n'ont pas d'auto paient aussi pour ceux qui en ont.

Dans le fond, qu'est-ce qui empêche la gratuité du transport collectif ? Nous identifions 2 causes majeures :

1. La Soumission des gouvernements aux puissants lobbys industriels (constructeurs automobiles, transporteurs de marchandises, industrie pétrolière);
2. L'absence de pressions populaires importantes.

POURQUOI UTILISER LE TERME DE TRANSPORT COLLECTIF?

Nous employons le terme « transport collectif » plutôt que transport public. La distinction est importante. La notion de transport public dans notre société fait référence à l'idée de service public. Or, l'organisation des services publics contrôlés par l'État est une réponse particulière aux revendications populaires et aux besoins de services collectifs que nous connaissons (santé, éducation par exemple) (2). Face à ces pressions populaires, les dirigeants politiques ont été forcés d'agir, mais en faisant en sorte de soutenir la logique et le développement capitaliste de la société. On le voit clairement aujourd'hui avec les liens entre l'industrie privée et les universités dans le domaine de l'éducation par exemple.

C'est dans ce sens que le transport public est financé, organisé et mis au service de la croissance des entreprises privées. Les entreprises ont besoin que les gens se rendent sur les lieux de travail et les lieux de consommation. Le paradoxe est que si chaque travailleur devait se rendre au travail en automobile les pertes de temps seraient telles que la rentabilité des entreprises serait impossible. D'ailleurs, les embouteillages quotidiens dans les grandes villes sont des préoccupations constantes pour les entreprises. Et c'est pourquoi en général, les capitalistes soutiennent le développement des services publics de transport afin que ce moyen de déplacement réponde avant tout à leurs besoins de croissance économique. Le seul discours politique fondamental est de considérer le transport public comme un outil de développement économique et de viser prioritairement les façons de « rentabiliser » les services publics. Voilà pourquoi nous ne nous battons pas pour sauvegarder les servi-

ces publics, mais pour les transformer en services collectifs sortis de la logique marchande.

Cette notion de transport public associé au maintien de la société capitaliste nous la rejetons. Nous disons que le transport collectif ne peut pas se concevoir sans la gratuité et sans la gestion participative des usagers, usagères et des travailleurs et travailleuses du transport. Le transport collectif gratuit est le seul gage de liberté et d'égalité d'accès aux biens collectifs. Tout système de paiement, quel qu'il soit, introduit une barrière. La gratuité fait sauter cette barrière et propose que la collectivité paie, à travers ses impôts, pour accéder à un bien et à un service « gratuit ». la gratuité c'est le refus de l'individualisation des besoins, le refus de la séparation des personnes pour privilégier le partage, la mise en commun. Nous croyons qu'une lutte pour la gratuité des transports collectifs devrait se réunir autour d'un projet innovant qui est celui de la rupture avec la logique du système de paiement individuel.

LE TRANSPORT PAYANT : UN OUTIL DE CONTRÔLE SOCIAL

Le titre de transport est prétexte à toutes les polices : police des itinérantEs, des pauvres, des jeunes, des militantEs, des marginaux, des imigrantEs, etc. On n'a qu'à penser à la musique classique qui jouait à tue-tête au métro Berri il y a quelques années et qui avait comme objectif de chasser les jeunes. Ou encore aux « mosquitos », ces ultra sons visant le même objectif. Dans le métro et les autobus, on rencontre de plus en plus fréquemment des caméras de surveillance, et avec les cartes à puce on peut suivre vos différents déplacements... et cela, sans compter la publicité de plus en plus présente, cherchant à nous réduire à de simples consommateurs...



LA DICTATURE DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

Oser parler de dictature de l'auto est une grande affirmation alors que l'automobile individuelle nous est présentée comme un concept de liberté et souvent vécue comme une « histoire d'amour » entre la voiture et son propriétaire. Ce modèle occidental de transport basé sur l'automobile individuelle est même en voie de généralisation à l'échelle mondiale. Mais cette « histoire d'amour » a été façonnée et nous a été imposée depuis longtemps par une concertation de l'industrie automobile et de l'industrie pétrolière. Par exemple dans les années 1930 et 40 ces industries ont racheté systématiquement un très grand nombre des systèmes de transport en commun électrifié (tramway) qui avaient pris racine dans les villes pour transporter les ouvriers sur les lieux de travail. Ces industries ont imposé l'autobus au pétrole et développé l'usage généralisé de la voiture individuelle. Peu d'entre nous savent que le véhicule le plus rapide à la fin du XIXe siècle était... un autobus électrique.

Aujourd'hui en 2012, avec la crise du pétrole, les premières voitures tout électriques font leur apparition sur le marché. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que la voiture électrique soit privilégiée au détriment de l'autobus électrique. L'accès à l'automobile privée demeure la stratégie principale de l'industrie automobile mondiale qui reçoit toujours l'appui inconditionnel de la classe politique partout dans le monde. À force de nous marteler le message à travers les médias, la pub, les budgets consentis en soutien à l'automobile individuelle et les aménagements urbains, il est difficile de ne pas être accro à l'auto.

Même si l'industrie de l'auto connaît depuis quelques années des soubresauts « inquiétants », selon les médias, cette industrie continue d'imposer son rythme et ses intérêts financiers. À preuve, les dizaines de milliards \$ de fonds publics qu'ont consenti les gouvernements américains et canadiens pour sau-

ver l'industrie de la faillite lors de la crise de 2008-2009.



Mais qu'est-ce que ca fait là? Métro Place d'Armes, 2006

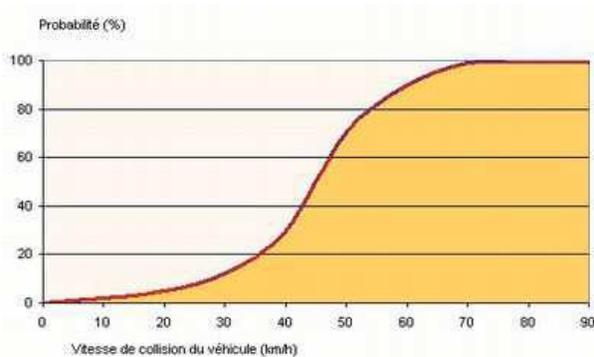
L'INEFFICACITÉ DU SYSTÈME AUTOMOBILE

Sans nous assommer avec d'interminables statistiques sur le sujet, voyons quelques éléments qui peuvent nous donner l'ampleur des effets négatifs de l'industrie automobile. Malgré les hausses du coût de l'essence, le taux de motorisation automobile continue à augmenter dans les pays occidentaux. Dans les quartiers montréalais les promoteurs immobiliers construisent des stationnements souterrains pour qu'on ne voie pas toutes ces voitures s'empiler sur les rues alors qu'il est de moins en moins rare en banlieue de voir 3 ou 4 véhicules stationnés dans l'entrée de la maison unifamiliale. Mais c'est surtout dans les pays dits « en voie de développement » que l'accroissement de l'automobile privée explose littéralement, spécialement en Inde et en Chine, les 2 pays les plus peuplés de la Terre.

En 2005, on estimait que le nombre total de voitures individuelles sur la planète était d'environ 880 millions d'unités (3) et le premier milliard a été atteint en 2007. Par ailleurs, de très nombreuses études convergent pour affirmer que le transport est de loin le contributeur n°1 au réchauffement climatique par les gaz à effets de serre (GES) avec 38 % des émissions (4). Le plus récent rapport du Ministère du Développement durable du Québec indique un chiffre de 43.3% (5). Les autres grands responsables de la pollution sont les industries. Nous voyons déjà quelques-uns des effets du réchauffement climatique avec les catastrophes de plus en plus nombreuses.

Autre élément important, l'automobile accapare dans sa fabrication une quantité astronomique de matériaux et d'énergie, sans compter le pétrole, ce qui provoque déjà depuis plusieurs années une course pour contrôler ces ressources. On estime que 80 % des conflits armés (guerre civile, guerre d'occupation, etc.) qui déciment des centaines de milliers voire des millions de civils chaque année ont pour source la concurrence entre multinationales pour accaparer des ressources naturelles. Le récent Plan Nord du gouvernement Charest n'est pas autre chose que cette course contre la montre pour l'accaparement des richesses naturelles (6).

D'autre part, il nous semble nécessaire de rappeler, puisque la société et les médias sont généralement muets à cet égard, que la route fait plus de 1,2 million de morts annuellement et



Probabilité d'un piéton d'être tué dans une collision avec une voiture. À plus de 30 km/heure, la hausse des décès augmente rapidement.

entre 40 et 50 millions de blessés selon l'Organisation mondiale de la santé (OSM) (7). C'est en moyenne **3,200 morts par jour**, plus que le nombre total de morts liés aux attentats du World Trade Center le 11 septembre 2001, ce qui pourrait aisément être qualifié de véritable « tue monde ». Tout cela est sans compter le nombre de décès lié aux seuls rejets polluants des voitures. À Montréal, la Direction de la santé publique estime à 1540 le nombre de personnes qui décèdent annuellement des causes de la pollution dont la moitié est due aux rejets des véhicules.

Pour ce qui est du transport des marchandises, notons que le transport fluvial et ferroviaire a perdu la bataille au profit de l'industrie du camionnage. La logique « just in time » du marché et de l'économie capitaliste fait en sorte que les autoroutes sont littéralement devenues des entrepôts roulants, tout ça payé par les fonds publics.

Ajoutons à cela l'occupation de l'espace. On peut penser à l'étalement urbain, mais aussi à l'espace réservé aux voitures.



Par exemple: *pour transporter 35 personnes...*

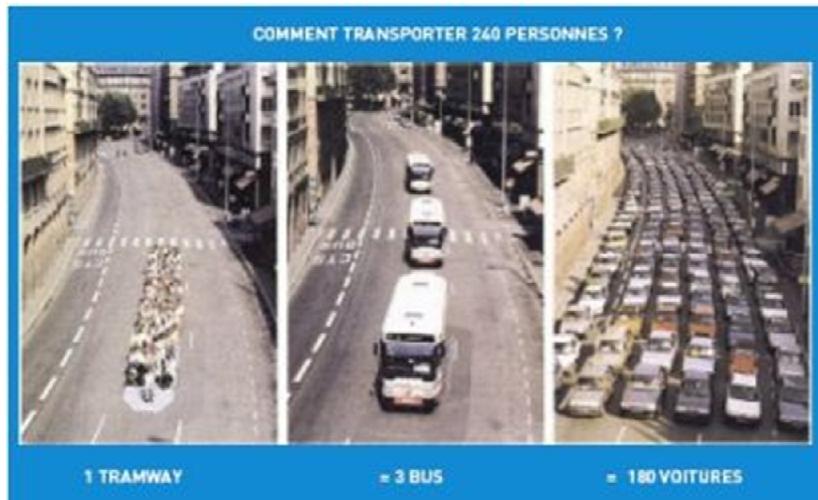




Espace utilisé par un autobus



Trafic fluide: plus de 50 personnes en déplacement



Et augmenter l'espace réservé aux voitures ne diminue pas la congestion à moyen et long terme.

En somme:

Le modèle de transport basé principalement sur l'automobile individuelle ne peut pas faire autrement que d'influencer profondément l'aménagement même de l'espace urbain et entraîne partout et particulièrement dans les villes et les quartiers des effets négatifs pour le fonctionnement de la société parce qu'il :

- Tend à réduire l'espace public (parc, places publiques, etc.);
- Tue directement des milliers d'êtres humains tous les jours sans compter tous ceux et toutes celles qui sont blessés, mutilés ou qui meurent de sa pollution ;
- Est la principale source de pollution dans le monde, au Canada, au Québec et à Montréal, ce qui génère donc une et détérioration constante de la qualité de vie dans les quartiers résidentiels;
- Est basée sur le gaspillage des ressources non-renouvelable,
- Est une des pierres angulaires des économies capitalistes avancées qui cherchent avant tout la croissance et la consommation indéfinies pour se maintenir à flot.

Comment ne pas conclure que ce modèle de transport basé sur l'utilisation de l'automobile privée est anti-écologique et antisocial?

LE TRANSPORT EN COMMUN À MONTRÉAL : ENTRE LA CHÈVRE ET LE CHOU

Durant les 2 dernières décennies, nos politiciens locaux n'ont cessé de vanter les mérites du transport en commun et de le promouvoir... en parole. La Ville de Montréal a bien protesté en 1992 lorsqu'à Québec le ministre Claude Ryan a sabré 100 millions \$ dans le soutien au transport en commun. Depuis ce temps à Montréal et au gouvernement à Québec on a continué à donner la priorité au soutien à l'automobile comme moyen de déplacement privilégié en lui consacrant la très grande majorité des investissements publics. Cela totalise des milliards\$ annuellement. Parallèlement, les diverses politiques d'aménagement urbain continuent globalement à favoriser l'utilisation de l'auto (étalement urbain au détriment des zones d'agriculture, zonage permettant à d'immenses centres d'achat de prendre pied dans la ville, synchronisation des feux de circulation pour rendre la circulation fluide, stationnements souterrains des nouvelles constructions, etc.).

En 2005, on en vient même à se réjouir, et c'est le cas de l'administration du maire Tremblay, du seul fait que le recul de l'utilisation du transport en commun avait été stoppé. Nos politiciens-nes se félicitent de constater que le transport en commun montréalais est un des moins dispendieux en Amérique du Nord. Les éluEs profitent de l'apathie populaire pour continuer à augmenter les tarifs. C'est plus de 40 % d'augmentation depuis le 1er mandat du maire Tremblay en 2002. En 2011, l'augmentation est de l'ordre de 3.9% et de 3.8% pour 2012. Qui est frappée de plein fouet par une telle politique? En premier lieu les personnes qui n'ont que le transport en commun pour se déplacer. Enfin, les embouteillages durant les « heures de pointe » toujours plus longues nous renvoient l'image du gaspillage éhonté de temps et d'énergie découlant du transport individuel. Mais il ne faudrait surtout pas s'en faire (c'est ce que nous disent nos éluEs pour se donner bonne conscience), Montréal a été classée en 2004, la ville nord-américaine la

moins encombrée par l'automobile. Comment se complaire dans la médiocrité?



Des statistiques nous révèlent qu'en 1987, 38 % des déplacements sur l'Île de Montréal se faisaient en transport en commun alors qu'en 2005 le pourcentage avait chuté à 17 % selon le responsable du transport à Montréal, le conseiller Claude Dauphin. C'est dire qu'il y a eu un transfert des transports publics vers le transport individuel en auto. Les utilisateurs-trices du transport en commun savent également que le service s'est dégradé (temps d'attente sur les circuits d'autobus, plus de pannes dans le métro, etc.) comme peuvent en témoigner quotidiennement les usagers et usagères de notre quartier. Tout pour éviter que le transport en commun soit vraiment prioritaire.

MONTREAL LA VILLE LA PLUS CYCLABLE EN AMERIQUE

Des luttes nombreuses menées par le groupe le Monde à bicyclette dans les années 1970 et 80 et par après la présence de l'organisme Vélo Québec ont suscité l'enthousiasme d'une portion significative de montréalais-e-s et fait de Montréal depuis plus de 30 ans une des plus importantes « villes cyclables » du monde occidental et la première en Amérique du Nord. Il y a donc aujourd'hui « une masse critique » pour un

virage majeur pour l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Et ce ne sont pas les politiciens-nes qui ont fait appel à la répression et ensuite appliqué les freins qui ont contribué à cet élan. Comme pour le transport en commun les éluEs n'ont jamais donné la priorité aux transports actifs. Le réseau des pistes cyclables reste peu développé. Même si les politiques se pètent les bretelles aujourd'hui, ce n'est qu'en 2008 qu'une piste de vélo sécuritaire au Centre-ville de Montréal a finalement été réalisée. Quant au fameux « Bixi », s'il s'agit d'une initiative municipale intéressante, elle s'inscrit malheureusement dans une récupération marchande du travail de sensibilisation et de longue haleine des groupes de militants cyclistes, ce qui est dans la même approche que pour le transport en commun. On n'a qu'à jeter un œil sur le scandale financier pour constater qu'il ne s'agissait encore pour la Ville qu'une façon de faire faire de l'argent à un capitaliste (8).



On voit ici les bixi avec la pub qui ajoute à la marchandisation de l'espace public. Ajoutons que l'aluminerie canadienne partenaire ici est extraordinairement polluante contaminant des milliards de litres d'eau, détruisant de vastes territoires d'Afrique pour extraire la bauxite et utilisant des quantités d'énergie astronomique.

Quant aux déplacements à pied, la présence toujours plus grande de l'automobile dans nos rues rend la marche toujours aussi dangereuse. Un exemple paradoxal s'il en est un : De plus en plus de parents utilisent « l'automobile » pour conduire leurs enfants à l'école parce qu'ils ont peur que leurs enfants ne soient victimes d'un accident d'automobile. Chercher l'erreur ! À Montréal en 2004, 23 des 45 personnes tuées dans les accidents de circulation étaient des piétons. Toujours à Montréal en 2004, il y a eu 12 806 piétons de blessés. En 2010, **il y a toujours 5 piétons par jour qui sont blessés**. Dans l'arrondissement Sud-Ouest pour la période 1999-2003, le nombre de piétons blessés constitue plus de 50 % de toutes les personnes blessées dans les accidents de la circulation (9).

UN DISCOURS POLITIQUE MIELLEUX QUI CACHE UN PARTI PRIS POUR L'AUTOMOBILE PRIVÉE

Le pouvoir politique montréalais a bien accouché d'une politique de développement durable et d'un plan de transport en 2008. De bien belles intentions s'y trouvent et on y parle de développement durable et de transport public à tour de bras. Contrairement à Montréal qui ne fait que du bla-bla, dans la ville de Copenhague, capitale du Danemark, le nombre d'autos circulant dans la ville n'a pas augmenté depuis 1970. Dans la réalité la Ville de Montréal continue ses vieilles politiques. Contrairement à Copenhague, dix mille (10 000) nouvelles voitures par année sur le territoire de la ville y circulent depuis que le maire Tremblay a été élu en 2001. C'est 100 000 de plus sur 10 ans.

Vieilles politiques disions-nous ! Entre autres, Montréal s'est engagée à transformer la rue Notre-Dame Est en boulevard urbain de 8 voies (une sorte de nouveau boulevard Décarie avec 2 voies pour autobus). Le projet n'est pas encore réalisé à cause des tergiversations du gouvernement du Québec, mais il est clair que le flot de circulation augmente depuis la réalisation

du nouveau pont de l'autoroute 25 dans l'Est de Montréal qui vient connecter à la rue Notre-Dame.

Quant à la Société du Havre de Montréal (SHM), avec l'accord des représentantEs de la Ville qui y siègent, et dont le président est le Maire de Montréal, elle propose de transformer l'autoroute Bonaventure de 6 voies en boulevard urbain à 8 voies. On change le mot autoroute pour boulevard urbain et on ajoute 2 voies supplémentaires. Voilà pour le maquillage. Imaginez-vous que ce projet est présenté comme « la pierre angulaire de la Vision 2025 » (10) pour la Ville de Montréal.

La dernière entourloupette du maire Tremblay a été d'accepter le projet de réfection de l'échangeur Turcot du gouvernement du Québec, un projet rétrograde de plus de 3 milliards \$ qui prévoit des expropriations de logements et le maintien sinon l'augmentation de la circulation automobile. Une proposition qui perpétue le désastre actuel sur le plan environnemental et social en encourageant l'utilisation de l'automobile individuelle. Voilà trois gros projets autoroutiers qui ne feront que maintenir la marginalisation du transport en commun et des transports actifs à Montréal par rapport à l'automobile privée.

Tous ces projets de béton engagent des milliards de dollars de fonds publics qui vont pour soutenir l'industrie du transport privé. Encore aujourd'hui, ce sont les capitalistes de ce secteur de l'économie (firmes d'ingénierie, multinationales du transport, promoteurs immobiliers et autres « poseux » de béton) et les élites politiques qui dictent les normes et les choix en matière de transport et d'aménagement urbain à Montréal. Le transport comme service public est évidemment piégé par ce système quoiqu'en disent les beaux discours de nos politiciennes.

POINTE-SAINT-CHARLES, LE TRANSPORT ET QUELQUES ENJEUX POUR LA COLLECTIVITÉ

Nous abordons les 2 chapitres suivants avec le quartier Pointe-Saint-Charles comme territoire où des antagonismes du transport et des enjeux urbains se jouent. La logique de notre approche pourrait être utilisée dans n'importe quel autre quartier, arrondissement ou ville. Même si le contexte ou les particularités locales sont différents d'un endroit à l'autre nous émettons notre préférence à poser un regard à partir du local. Nous considérons le territoire local comme ayant un potentiel plus dynamique pour susciter une prise de conscience et la mobilisation des usagers et usagères pour nous immiscer dans les enjeux du transport collectif. Quant à un projet vers une maîtrise collective des alternatives au système en place celui-ci pourrait se développer à travers une éventuelle coordination de comités de lutte de quartier ou d'arrondissement en faveur du transport collectif gratuit. Penser globalement et agir localement dans une perspective d'écologie sociale, voilà la perspective que nous avançons.

Notre quartier de Pointe-Saint-Charles est privilégié par sa situation géographique près du centre-ville. Le circuit d'autobus 57 et 71 desservent le quartier et deux autres lignes, le 107 et le 61, le traversent en direction de l'arrondissement Verdun à partir du centre-ville. Enfin, la station de métro Charlevoix sur la ligne verte complète le portrait. En gros, le quartier est assez bien quadrillé par le transport en commun. Par rapport au quartier Petite-Bourgogne juste au nord, Pointe-Saint-Charles est mieux desservi. Il faut dire que les luttes locales dans les années 1980 ne sont pas étrangères à cette situation.

Dans le concret, c'est la qualité du service qui fait défaut. Le service ne cesse de se détériorer, entre autres par l'augmentation des temps d'attente, depuis la dernière amélioration notable du service local en 1989 avec l'entrée en fonction du circuit d'autobus 57. Cette amélioration faisait suite d'ailleurs à une



Festivités entourant la victoire d'un comité de citoyens pour l'implantation d'un circuit local de transport public, novembre 1989.

lutte exemplaire des résidentEs. Parallèlement à la baisse de la qualité du service de transport collectif un autre facteur très visible s'est développé. Comme dans la plupart des autres quartiers, la circulation automobile dans les rues résidentielles s'est accrue significativement, au point où on a vu apparaître des demandes de vignettes pour le stationnement prioritaire des résidentEs. Depuis l'élection du maire Tremblay en 2001, le parc automobile sur le territoire montréalais s'accroît de 10 000 autos par année.

La marginalisation du transport public et du transport actif au profit de l'auto individuelle continue inexorablement de miner la qualité de vie des collectivités locales. Un de ces effets est l'affaiblissement sinon la disparition de plusieurs services commerciaux à l'intérieur de notre quartier. À cette étape un lien peut être fait avec le développement des immenses centres d'achat, essentiellement accessibles qu'en automobile. Ces temples de la consommation sont faciles d'accès pour ceux et celles qui possèdent une auto. Ainsi pour ce qui est de l'ali-

mentation, une partie significative des résidentEs est tentée de fréquenter le centre d'achat, fragilisant par le fait même les marchés locaux dans les quartiers. Ceux-ci sont souvent aux prises avec le coût élevé des loyers soumis à la spéculation foncière. Dans Pointe-Saint-Charles les 2 supers marchés locaux sont situés, un, le Maxi, à la limite territoriale extérieure du quartier et l'autre IGA, à la limite intérieure (voir la carte).

Ainsi, s'il n'y pas d'épicerie à une distance qui permet de s'approvisionner en marchant ou à vélo, cela pose d'importants problèmes pour les personnes qui n'ont pas de voiture. Si ces personnes ne sont pas en mesure de trouver une solution de rechange qui soit économiquement possible (livraison, utilisation du taxi, autobus, etc.) il est presque certain que la qualité de l'alimentation en souffrira pour plusieurs. Le dépanneur et la bouffe minute (fast food) devenant le dernier recours pour de nombreux ménages. Plusieurs autres exemples peuvent démontrer les impacts négatifs sur la vie quotidienne lorsque les services sont éloignés du domicile.

On voit donc comment l'organisation des transports actuels basée sur l'utilisation de l'automobile privée et l'aménagement urbain sont des éléments qui peuvent moduler significativement l'organisation générale des services dans une communauté locale en pénalisant, à divers degrés, l'ensemble de la population y compris celle qui possède une automobile. Est-il logique et écologique d'être obligé de parcourir 10 ou 15 kilomètres en auto pour trouver un cordonnier? C'est bien cette situation qui existe à Pointe-Saint-Charles.

Si heureusement, des services étatiques et communautaires restent bien présents sur le territoire du quartier en des points névralgiques, il ne faut toutefois pas se faire d'illusions, cela reste fragile. On l'a vu à travers les années avec les luttes gagnées pour maintenir la présence de la Clinique communautaire de santé, des services juridiques communautaires, d'une école primaire, etc. Dans les derniers 20 ans, le quartier a tout de même

perdu 2 piscines publiques, son bureau de poste et depuis avril 2012 la succursale de la SAQ. On a qu'à penser aux succursales bancaires (sauf une caisse populaire) qui ont quitté le territoire et même certains services de base (fruiterie, cordonnerie, buanderie dans le sud du quartier, etc.) qui n'existent plus dans ce quartier de plus de 14 000 personnes.

LOGEMENT ET TRANSPORT

Le modèle de développement urbain capitaliste s'affirme clairement à travers le mode de tenure en habitation. Ainsi, le support sans entrave à la construction de milliers de condos dans le Sud-Ouest est une tentative de renouveler l'image générale des quartiers populaires pour, soit-disant, réduire la pauvreté, la décrépitude et insérer la mixité sociale. C'est là dessus principalement que mise les dirigeantEs politiques et les adeptes de la croissance économique à tout prix pour nous convaincre du nouveau dynamisme de notre quartier tout en poursuivant le mythe que cette croissance de l'immobilier provoquera une réduction de la pauvreté. Quant aux demandes en logement social, elles sont octroyées au compte-goutte.

Ne nous y trompons pas, ce modèle développé par les promoteurs (11) est très politique et même s'ils ne l'admettront jamais il vise à modifier la composition socio-économique de certains quartiers. Les projets des promoteurs génèrent l'embourgeoisement du quartier, la spéculation immobilière et comme conséquence une envolée spectaculaire de l'évaluation du secteur résidentiel depuis plus de 10 ans maintenant dans le Sud-Ouest. Les prix de loyer grimpent et plutôt que de se résorber, la crise du logement s'amplifie. Nous constatons que cette vision politique, malgré quelques variantes, est encouragée par les éluEs (12).

En lien avec le transport, nous voulons souligner ici que les promoteurs, la Ville et les éluEs de l'arrondissement partagent ensemble l'idée qu'il faut continuer avec les projets d'habita-

tion, grands ou petits, à offrir aux nouveaux résidentEs, du stationnement individuel pour les autos. La Ville et l'arrondissement ont des normes exigeant un nombre minimum de places de stationnement pour chaque projet domiciliaire. Et dans leur marketing, les constructeurs en profitent et font la promotion du transport individuel en proposant des stationnements souterrains ou en surface dans tous leurs projets, même si ceux-ci peuvent se trouver à peine 30 mètres d'une station de métro. Ce genre de politique contribue à l'augmentation du nombre d'automobiles dans les quartiers du Sud-Ouest et dans Pointe-Saint-Charles. Ainsi, revitalisation immobilière et transport individuel restent, en 2012, la norme dans notre quartier et dans l'ensemble des quartiers densément peuplés à Montréal (13).

Un développement urbain et une politique du transport qui contribuent à la hausse de l'utilisation de l'automobile et qui accentuent la détérioration de la qualité des services en transport collectif. Voilà ce que nous avons pour le quartier. Cette logique qui nous est imposée ne fait qu'augmenter les effets négatifs sur la cohésion du tissu social de la communauté. Un tissu social qui se dégrade et qui s'affaiblit devient un excellent terreau pour l'épanouissement de l'individualisme, du chacun-pour-soi.

Nous rejetons fermement ce projet mené par les promoteurs immobiliers et les éluEs. Nous proposons plutôt une vision écologique et conviviale de notre quartier et de la société en général. Mais cela exige des orientations radicalement différentes en matière d'aménagement urbain et de transport.

À partir de ces quelques enjeux que nous venons de soulever très brièvement nous avons déjà affirmé dans un texte de 2007 (14) que notre quartier est menacé physiquement et sociologiquement par le modèle urbain de développement capitaliste qui tend à reproduire et à étendre la dynamique urbanistique du centre-ville vers notre communauté.

« Pouvons-nous à court terme et comment faire en sorte de tisser de nouvelles frontières qui remplaceraient l'ancienne ceinture industrielle disparue et qui "protégeait" autrefois le quartier. Ces nouvelles frontières palpables et senties, mais non spectaculairement visibles, seraient axées sur l'histoire, la culture populaire et la justice sociale, des alternatives anti-capitalistes, une conception et des aménagements écologiques autour d'un projet politique autogestionnaire de quartier. »



*Une affiche dans
Pointe-Saint-Charles*

La revendication pour le transport collectif gratuit nous apparaît une voie de sensibilisation et de mobilisation potentiellement intéressante pour faire le lien avec l'enjeu du logement. Ainsi, par la critique de l'envahissement de l'automobile privée, comme facteur de dégradation de la vie de quartier, cela nous amène à remettre en question ce que plusieurs ressentent comme « l'envahissement des promoteurs immobiliers » et que le sentiment populaire exprime par le slogan « Pas d'condos

dans notre quartier ». En critiquant la place du stationnement (intérieur ou extérieur) dans les projets de condos c'est aborder une critique d'ensemble du mode d'habitation qui nous est « imposé » par les promoteurs privés, dont l'intérêt principal est la rentabilité financière. Peu de logements familiaux (3 chambres et plus), coûts des loyers inabordables, gaspillage d'espaces pour les autos, individualisation des fonctions logements notamment l'absence de services collectifs (salles communautaires, buanderies collectives, etc.) constituent quelques caractéristiques de ces projets. Face à cette conception individualiste, nous préconisons des alternatives communautaires, autogestionnaires et anticapitalistes, essentiellement sous forme des coopératives d'habitation autogérées (15).

LE TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT : UNE ALTERNATIVE VIABLE ?

Dans le contexte de la crise économique actuelle et de dépérissement de l'État providence, la gratuité du transport collectif peut sembler économiquement non viable. Or, il y a de nombreux avantages qui rendent cette option gagnante tant au niveau social et environnemental. Ces facteurs ne sont malheureusement pas pris en compte dans les opérations de rentabilité de notre société actuelle. Par exemple, si les transports collectifs sont gratuits (avec un bon service), il est certain que l'achalandage est en augmentation, et donc qu'on observe une diminution de la circulation automobile. De plus la gratuité permet de concrétiser l'objectif de décroissance en même temps que la lutte contre la dégradation de l'environnement et diminue les inégalités sociales en permettant d'assurer l'égalité d'accès au transport collectif. Le transport collectif signifie aussi une baisse de la surveillance et des coûts liés au contrôle des titres de transport payant. Notons enfin que la gratuité des transports est loin d'être une utopie et qu'elle existe déjà dans de nombreuses villes aux Etats-Unis (16), qu'en France (17) ou qu'en Belgique (18).

UNE PERSPECTIVE LIBERTAIRE ET ANTICAPITALISTE

Face aux enjeux du transport, les élites politiques et économiques cherchent à rentabiliser systématiquement nos besoins de déplacement. Avec cette brochure nous prenons position résolument contre une telle vision. Notre perspective pour une autogestion collective du transport collectif avance sa socialisation (19) comme solution alternative à l'actuel service public payant. L'autogestion des transports collectifs permet de rendre les usagers/èges et les salariéEs responsables de la réelle utilité sociale du service offert en se réappropriant les lieux de transport. En ce sens notre position vise une rupture avec la logique capitaliste qui gère actuellement le service de transport collectif.

Par ailleurs, nous pensons qu'il y a ici un lien à faire entre le transport collectif gratuit et l'enjeu politique de la maîtrise du territoire. En effet, pour nous de la Pointe Libertaire, la maîtrise du territoire par la population qui l'habite constitue un objectif incontournable dans la construction d'une société libre et démocratique. Dans cet objectif, nous considérons que l'espace public (rues, parcs, trottoirs, places publiques, bâtiments publics, etc.) doit être réaménagé et géré par ses habitantEs et les autres utilisateurs-trices. L'espace public est pour nous un des 2 éléments fondamentaux – l'autre étant l'habitation – pour bâtir des quartiers et des villes autogérés. En d'autres mots, **habitation et espace public**, sont les assises pour une appropriation et une réelle maîtrise collective du territoire (20).

Dans le contexte des préoccupations environnementales de notre époque, l'enjeu du transport collectif gratuit et des déplacements est aussi un élément visant la maîtrise collective du territoire et il nous apparaît potentiellement un terrain de regroupement et de lutte très mobilisateur. Nous savons que la grogne est éminemment perceptible chez les usagères et les usagers face à la détérioration du transport en commun et les constan-

tes hausses du billet d'autobus sont particulièrement irritantes. Nous croyons que ce n'est pas une bonne idée de protester contre les augmentations des billets d'autobus en proposant un « tarif social » pour les plus démunis comme le font certaines organisations communautaires. Ce genre de proposition ne fait que diviser les usagers et usagères. Une revendication écologique et sociale égalitaire doit inclure l'ensemble de la société et le transport collectif gratuit répond à un tel besoin.

SEULE LA LUTTE PAIE

Les améliorations du transport en commun, lorsqu'il y en a, ne visent essentiellement qu'à aller chercher de nouveaux revenus sur les sections du réseau de transport les plus rentables. Pour les circuits déficitaires, parce qu'il y a moins de voyageurs et ce sont la majorité des circuits, c'est plutôt à une lente dégradation du service à laquelle on assiste. Les améliorations sont souvent motivées par des enjeux de politique partisane et l'amélioration de l'image de la Ville (le Bixi par exemple) et le développement immobilier (21). En somme, la vision, le discours et l'avenir du transport en commun et des transports actifs sont contrôlés par les politicienNES, les technocrates et les élites économiques en vue de soutenir leurs propres objectifs de soutien à l'économie capitaliste.

Même à ceux et celles qui revendiqueraient un « tarif social » on servira l'argument démagogique du « C'est impossible, ça coûterait trop cher ». Pourtant, même en système capitaliste, des villes offrent le transport collectif gratuit. Sur cette base on fait du transport en commun un service au même titre que la santé. Il est financé à même la richesse collective et donc gratuit. Même dans cette perspective, cependant, le transport en commun est soumis à la logique de rentabilité économique et en fin de compte à la dictature de l'industrie automobile et à la notion de rentabilité capitaliste (22).

Mais il faut éviter les illusions. Sans rapport de force organisé des usagers et usagères, des écologistes et autres militantEs sociaux, le transport en commun gratuit et même des améliorations substantielles resteront un rêve. L'histoire nous montre que seule la lutte sociale peut modifier la situation actuelle.

UNE PROPOSITION LIBERTAIRE

Même si la Pointe Libertaire est prête à participer à une campagne et une lutte pour la gratuité du transport en commun, une telle bataille et une telle revendication exigent la mise en place d'une organisation incluant des militant-e-s, des usagers, des usagères et des travailleurs-euses du transport. En somme, la revendication d'un système de transport collectif gratuit et géré collectivement. C'est une vision de rupture d'avec le modèle capitaliste. À la rentabilité économique, nous opposons la **notion de rentabilité sociale**. C'est sur cette base que la Pointe Libertaire participera à une lutte sur cet enjeu.

DEUX OU TROIS IDÉES POUR LANCER UNE LUTTE :

Une lutte naît rarement de l'exposition rationnelle d'un fait même si l'analyse est la plus juste possible. Elle émerge essentiellement de l'indignation ou de l'exaspération. Une lutte peut aussi surgir de manière spontanée. C'est un tel instant qu'il faut saisir pour s'engouffrer dans la brèche ouverte, par exemple pour s'opposer à une hausse des tarifs particulièrement décriée par les usagers et usagères. Un tel moment peut devenir l'étincelle pour un petit groupe de personnes désireux de susciter un large mouvement. On peut alors organiser une assemblée et un débat public sur les enjeux de la hausse des tarifs qui vient d'être annoncée. Une telle assemblée peut être locale ou à plus large échelle. Elle sert d'abord à prendre le pouls sur l'intensité de l'indignation et d'avancer des propositions pour la suite lorsque les circonstances sont favorables.

Un minimum de préparation est nécessaire pour une telle assemblée en termes d'information, d'analyse et d'organisation. Le rôle d'un collectif de 3 ou 4 personnes peut faire toute la différence pour la suite des choses entre le dégonflement rapide de l'indignation spontanée et sa transformation en une volonté et une capacité d'action collective.

Une autre démarche est aussi possible. La formation dès maintenant d'un collectif (ça peut être 3 ou 4 personnes). L'objectif premier est de faire de la sensibilisation sur l'enjeu du transport collectif gratuit. On peut alors ramasser la documentation, la vulgariser et la diffuser, organiser une pétition, etc.... Autrement dit, on prépare le terrain en vue d'actions directes sur le terrain.

INVITONS-NOUS POUR LE TRANSPORT COLLECTIF DE DEMAIN



L'enjeu du transport en commun est un sujet sensible pour un grand nombre d'usagers et d'usagères. Le transport est un élément d'impact sur toutes les questions d'aménagement urbain c'est-à-dire de ce qui est nécessaire à la qualité et aux conditions de vie des communautés locales et de la société en général. Nous croyons aussi que le transport peut être un terrain de lutte favorable pour comprendre et combattre la vision de gaspillage du capitaliste dans le secteur du transport.

Malgré les discours à base de développement durable, il ne faut pas croire les pouvoirs politiques et économiques qui continuent à nous imposer l'automobile individuelle comme modèle principal de déplacement et qui, par conséquent, nous imposent leur vision et leur discours en faveur d'un transport collectif payant. Même électrique, l'automobile individuelle demeurera un symbole du gaspillage généralisé du système économique. Pour renverser la vapeur, la **gratuité du transport collectif** nous apparaît une idée stimulante de lutte pour les réseaux écologistes ou environnementaux, les organisations communautaires et syndicales, les réseaux de la simplicité volontaire et de la décroissance, les réseaux féministes, libertaires et autres collectifs radicaux.



Notes et références:

- (1) « La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêt », Bureau d'études en transports et déplacements, 179 pages, janvier 2007.
- (2) Ce qui n'est pas le cas d'autres services tels la police, l'armée et autres services qui visent essentiellement la protection de l'État, souvent même au détriment de la population.
- (3) <http://antivoitures.free.fr/>. Sur ce site on peut mesurer l'évolution du parc automobile en temps réel. Au moment d'écrire ces lignes, il y avait 1 milliard et 271 millions de véhicules sur la terre.
- (4) « Pollution de l'air et santé », Direction de la santé publique de Montréal, mai 2005. Dans son mémoire de décembre 2007, lors de la consultation sur le projet Boulevard Notre-Dame, la DSP de Montréal avançait même le chiffre de 50 % des émissions provenant du transport.
- (5) Source : « Lutte contre les changements climatiques – la part des transports reste lourde » Journal Le Devoir, 17 août 2011.
- (6) Union internationale pour la conservation de la nature, « Conservation pour une nouvelle ère nouvelle », Chapitre 9, conservation et conflits armés, 2009.
- (7) Ironiquement, dans l'économie capitaliste, les blessés et les morts sont comptabilisés en effet positif au produit intérieur brut (PIB) des divers pays, car cela engendre de l'activité économique marchande pour le système.

- (8) Jeanne Corriveau, « La mésaventure Bixi », Le Devoir, 21 juin 2012.
- (9) Direction de la santé publique, Dr Patrick Morency, mai 2005.
- (10) Le Havre de Montréal, rapport final et recommandations, page 12, avril 2006.
- (11) Selon le journal Le Devoir, Sam Scalia propriétaire de Samcon, très présent dans notre quartier, affirme «avoir une mission de redéveloppement urbain » « cela signifie revitaliser, transformer et améliorer le visage des différents quartiers de Montréal ». « le fait de construire des copropriétés dans un quartier peut contribuer à le transformer, en y amenant une nouvelle clientèle ». Sam Scalia cite l'exemple de la Place Ontario où des commerces « branchés ont remplacé des commerces d'électroménagers usagés et des friperies », Le Devoir, 20-21 mars 2010, cahier habitation, page G5.
- (12) Voir l'analyse du discours du maire Dorais aux gens d'affaires du Sud-Ouest sur le site de la Pointe Libertaine, <http://www.lapointelibertaine.org/node/1509>
- (13) Nous sommes conscientEs qu'il nous faudrait élaborer beaucoup plus longuement pour démontrer la flagrante contradiction entre le discours des éluEs sur la réduction de l'automobile et la réalité visible de ce qui se passe dans le quartier.
- (14) Voir : « La transformation du Nordelec : menace à l'intégrité du quartier Pointe-Saint-Charles », page 19, janvier 2007, <http://www.lapointelibertaine.org/node/217>
- (15) En principe, ce type de coop existe déjà. Il y en a plus de 50 dans Pointe-Saint-Charles et au-delà de 500 dans la région de Montréal, issue d'un mouvement qui a émergé dans les années 1970. Mais très peu de celles-là vivent réellement avec un modèle d'administration autogestionnaire. C'est plutôt le concept traditionnel coopératif, hiérarchisé et utilitariste, qui domine.
- (16) Chapel Hill, Caroline du Nord (50,000 h.), Logan, Utah (50,000h.), Whidbey Island, État de Washington (60,000 h.), Clemson, Californie du Sud (43,000 h.), Seattle (dans le centre-ville), etc.
- (17) Colomiers, près de Toulouse, Compiègne dans l'Oise, Vitry (16 000 h.), Châteauroux (70,000 h.), etc.
- (18) Hasselt (70,000 h.)
- (19) La notion de socialisation d'un service public est un processus de lutte pour la gestion décentralisée du service par les usagers, les usagères, les travailleurs et les travailleuses du secteur. Les points de rupture par rapport à un service public géré par des spécialistes, la bureaucratie et les politicienNES sont la gratuité et la gestion collective des services par la population.
- (20) Nous aurions pu insérer la question du travail (l'appropriation collective des entreprises), mais cela nous est apparu trop long à développer dans le cadre de cette brochure.
- (21) Souvenons-nous de l'exigence du Groupe Devimco pour le projet immobilier de Griffintown, il exige que le futur tramway desserve son futur complexe immobilier.
- (22) Dans certaines villes du monde occidental (Hasselt en Belgique, Manises en Espagne, Castres/Mazamet en France) on trouve du transport collectif gratuit ou gratuit au Centre-ville (Seattle et de Portland aux États-Unis). C'est dire que des secteurs capitalistes jugent que le transport collectif gratuit est un atout pour supporter la rentabilisation des secteurs de l'économie capitaliste privée.

Le collectif La Pointe Libertaire propose dans cette brochure une réflexion sur l'enjeu du transport et des déplacements à Montréal et dans le quartier Pointe-Saint-Charles (notre quartier de vie). Cette modeste réflexion présente le transport collectif gratuit comme un objectif central pour développer une vision globale du transport écologique. À peu près tout le monde est concerné par le transport. La revendication pour un transport collectif gratuit pourrait devenir une revendication populaire et être un puissant outil d'action pour les usagers, les usagères, les groupes ou les collectifs à partir de leurs quartiers respectifs.



Autogestion, écologie, féminisme, alternatives...