

**Mémoire du :
Comité international pour la certification éthique.**

Sujet :

Réduction de la dépendance aux énergies fossiles

Mémoire remis le 3 mars 2016

Par Yves Marineau
Secrétaire générale-fondateur

514-448-4060

[information
@certificationethique.org](mailto:information@certificationethique.org)

www.certificationethique.org

INTRODUCTION

Que diriez-vous de mesures qui non seulement ne coûteraient rien aux 3 paliers de gouvernements?

Et qui en plus permettraient d'éliminer les dépenses municipales en matière de construction, d'entretien et de réparation du réseau routier?

Tout en ayant un réseau routier en parfaite condition!

Tout en réduisant de façon substantielle les émissions de gaz à effet de serre et la mortalité causée par la pollution de l'air.

Le comité pour la certification éthique recommande tout simplement d'appliquer le principe de l'utilisateur payeur et de profiter de la baisse du coût de l'essence pour mettre sur place une taxe sur l'essence qui couvrira tous ces frais.

Donc, une augmentation des revenus pour la ville et une réduction des dépenses pour les contribuables Montréalais.

PREMIÈRE ÉTAPE :

Arrêter de subventionner toute forme de transport utilisant les énergies fossiles et nucléaires.

Demander à tous les paliers de gouvernements et tous les gouvernements étrangers de faire de même puisque la pollution n'as pas une source exclusivement locale.

DEUXIÈME ÉTAPE :

Arrêter de subventionner le transport afin de réduire la consommation d'énergies fossiles.

Appliquer le principe de l'utilisateur payeur.
En mettant en place une taxe sur l'essence qui couvre tous les frais de

construction, d'entretien et de réparation des ponts et chaussées.

Demander à toutes les régions de faire la même chose, ou encore mieux, qu'une loi fédérale, sinon provinciale les y obligent, pour éviter que des régions soient pénalisées par les disparités de prix à la pompe.

Et bien sûr, inciter tous les pays à faire de même.

Comment financer les coûts routiers?

Ce n'est pas aux gouvernements municipaux, provinciaux et fédéraux de financer les travaux, d'entretien, de réparation et de construction des infrastructures tels les ponts, les tunnels et les chaussées.

C'est aux usagés de la route de payer pour tous les frais.

Il faut des taxes incitatives sur les produits et services nocifs (**TPSN**) afin de réduire le taux de pollution.

-Il faut aussi remplacer les taxes sur l'essence par des taxes dédiées 1:

La formule est simple :

$$\frac{\text{Coût annuel des travaux routiers (total de l'entretien, de la réparation et de la construction)}}{\text{Nombre de litre d'essence vendu annuellement}} = \mathbf{X} \text{ cent par litre d'essence}$$

Il suffit de faire une évaluation annuelle des coûts requis pour remettre en état le réseau routier de façon à le rendre sécuritaire pour tous les usagers de la route.

Il suffit donc de mettre en place une taxe routière à l'intention des usagers de la route seulement. Réévaluée annuellement.

Ce n'est pas aux piétons et aux cyclistes de payer pour les routes défoncées, ni pour la construction de nouveaux réseaux routiers, pour suffire à la demande, par l'entremise des taxes municipales, provinciales et fédérales.

Les véhicules plus lourds doivent payer une plus forte part des coûts de réparation parce qu'ils endommagent plus le réseau routier. Ce que permet une taxe sur l'essence plutôt qu'un péage.

Il faut donc que le coût réel du réseau routier se reflète sur le prix de l'essence.

Il s'agirait là d'un argument en faveur de l'abolition des péages sur pont qui favoriseraient la venue des banlieusard pour faire leurs achats à Montréal. Plutôt qu'un système de péage qui freinerait leur venue.

Ce qui augmentera aussi le coût d'utilisation des véhicules énergivores donc, plus polluants. Afin d'inciter les gens à acheter de plus petites cylindrés, ou encore mieux, des véhicules électriques. Et qui aura un effet environnemental positif en réduisant l'usage de l'automobile de tourisme et en incitant les gens à utiliser des véhicules moins énergivores ou le transport en commun.

Et ceux qui parcourent de plus grandes distances seront incités à se rapprocher de leur lieu de travail ou bien à payer les frais d'un réseau routier étendu. Ce qui incitera plus de travailleur à habiter à Montréal pour ce rapprocher de leur travail.

Cette taxe doit être géré par un organisme indépendant régional (multiple-partie : gouvernementale, citoyen, association automobile, etc.) qui sera responsable de géré les soumissions pour l'entretien, la réparation et la construction des réseaux routier. Et dont le mandat sera de s'assurer que le réseau routier soit sécuritaire en tout temps. En faisant un bilan annuel des travaux à exécuter et des taxes sur l'essence à percevoir pour couvrir les frais de dépenses et d'intérêts sur les emprunts de construction. Et en favorisant les travaux les plus économiques à long termes à l'aide d'une qualité de construction supérieure.

TROISIÈME ÉTAPES :

Augmentation du service de transport en commun.

Suite à la mise en place de la mesure précédente, la quantité d'automobilistes pourrait diminuer de façon substantiel.

Il faudra donc voir à augmenter la présence du transport en commun pour suffire à la demande, et d'abord et avant tout, suffire à la demande actuelle.

QUATRIÈME ÉTAPE :

Arrêter de subventionner le transport en commun.

La subvention du transport en commun, tout comme la subvention du transport en générale (en ne faisant pas payer le coût réel des ponts et chaussée aux automobilistes) favorise l'étalement urbain.

Il faut faire comme au Japon et faire payer les gens en fonction de la distance parcouru en transport en commun.

Faire payer le coût réel du transport en commun pousserait les gens à habiter plus près de leur travail réduisant par le fait même la pression sur le transport en commun. En réduisant les distances parcourus, il est possible de réduire le nombre de véhicules nécessaire aux heures de pointe.

Toutefois, afin de garder le transport en commun accessible, il faut exiger une loi fédérale ou provinciale qui légifère les salaires et avantages sociaux du secteur publique à parité avec le secteur privée. Afin d'éviter que les petits salariés paient leur passe mensuel deux fois trop cher à cause du chantage qui est fait par les syndicats sur les administrations publiques.

Il est honteux qu'une personne qui travail au salaire minimum doivent payer sa passe mensuel deux fois trop cher pour couvrir le salaire d'un balayeur du métro, soit près de 100 000 \$ par an incluant les avantages sociaux.

-Arrêter le développement du réseau de Métro souterrain. Les utilisateurs perdent 5 à 10 minutes et plus à descendre et remonter. Pour finalement se déplacer dans un tunnel de béton gris. Les tunnels gris doivent être réservés aux automobilistes-pollueurs.

-Privilégiez le tramway ou la construction de monorails suspendus qui pourront être une première étape vers des transports inter-cités. L. boulevard Pie-IX étant un site de prédilection pour se genre de transport.

Remplacer le développement du métro par un réseau de tramway de surface.

Les avantages :

1- Le tramway coûte une fraction du coût du métro et permet donc ainsi de couvrir beaucoup plus de km pour le même coût. Si le métro n'avait pas été construit toute la ville serait aujourd'hui couverte de tramway et le nombre d'utilisateurs serait de beaucoup supérieur.

2- Il est possible de synchroniser les feux de circulations à l'aide d'émetteurs qui permettraient de faire rouler les tramways aussi vite que les métros à une fraction du prix.

3- Les usagers peuvent voir le soleil au lieu de voir des couloirs gris et sombre.

4- Économie de temps en tramway:

pas besoin de 5 minutes pour se rendre au métro.

pas besoin de 5 minutes pour descendre des escaliers

pas besoin de autres minutes pour monter un escalier.

On saute dans le premier tramway qui passe. C'est une économie d'argent et de temps pour les usagers.

5- Et le tramway offre une plus grande visibilité du réseau de transport en commun donc, attirerait plus d'utilisateurs. C'est-à-dire qu'il y aurait moins d'automobilistes.

-Électrifiez rapidement les autobus.

-Achetez des autobus sans chauffeur afin de réduire le coût du transport en commun au minimum tout en éliminant les accidents.

CINQUIÈME ÉTAPE :

Exigez que l'on mette en place au provincial, ou idéalement au fédéral) une **taxe sur les produits et services nocif (TPSN)**.

La taxe la plus importantes est la taxe pour l'éducation rationnelle des citoyens et citoyennes :

-Il faut donc instituer une **TPSN** de 100% (ou plus pour rattraper le mal fait à ce jour) sur la publicité automobile, pétrolière, etc. afin de financer la publicité sociétale visant à inciter les gens à marcher, se déplacer en vélo ou autre moyen de locomotion non polluant et à habiter près de son travail. Afin de contrecarrer la publicité automobile

qui influence la majeure partie de la population à avoir un mode de vie malsain pour eux-mêmes (causant diabète, embonpoint, maladies cardiaques, maux de dos, accidents, etc.) et pour leurs concitoyens (accidents, pollution, etc.)

1- Il faut une **taxe**, au taux minimum de 100%², **sur la publicité des véhicules à essence et sur les énergies fossiles.**

Afin de financer des publicités sociétales et une campagne publicitaire permanente pour apprendre aux citoyens que :

- Le transport en commun coûte 10 fois moins cher à utiliser que l'automobile.
- Que d'habiter près de son travail (par exemple à Montréal) coûte moins cher que d'habiter en banlieue.
- Indiquant aussi que de ne pas avoir une automobile représente une économie personnelle de 10 000 \$ par an, et donc collective de plusieurs milliards par an.
- Que ne pas avoir d'automobile réduit donc les importations automobiles et d'essences de plusieurs milliards de dollars par an qui peuvent être réinvestis dans l'économie locale.
- Que le transport actif (la marche, la bicyclette, etc.) contribue à la santé, le mieux être et l'économie locale.

2- Que la **TPSN** inclus aussi une **taxe santé** qui couvre les soins de santé requis par les accidents et la pollution émise par les véhicules à essence pour couvrir les soins aux :

- A- accidentés de la route.
- B- les soins de santé engendrée par l'automobile pour les automobilistes eux-mêmes à cause du manque d'exercice engendré par l'utilisation abusive de l'automobile (diabète, embonpoint, maladie cardiaque, maux de dos, etc.)
- C- et surtout les soins de santé pour les gens rendus malades par la pollution.

Cette taxe sera remise en totalité au Ministère de la Santé.

La formule est simple :

| | |
|--|--|
| <p>Coût annuel des soins de santé (causés par les accidents et la pollution)</p> <hr/> <p>Nombre de litre d'essence vendu annuellement</p> | <p>= X cent par litre d'essence</p> |
|--|--|

Ce qui permettra une réduction de l'impôt provincial ou une augmentation des services de santé.

3- Que la **TPSN** inclus aussi une **taxe revenus** qui couvre les impôts et taxes perdues par les trois paliers de gouvernements lorsque les gens sont malades, rendus invalides ou décèdent prématurément à cause des accidents et de la pollution des véhicules causant:

A- des journées de travail perdues par les accidentés de la route.

B- et les gens en incapacité de travailler à cause de maladies liées à l'utilisation de l'automobile.

C- Et les gens en incapacité de travailler à cause de la pollution routière.

D- les pertes de revenus par la mort prématuré des accidentés de la route.

E- et des gens morts prématurément à cause de la pollution engendrée par le réseau routier.

Ces sommes seront remises aux services des finances des 3 paliers de gouvernements.

La formule est toujours aussi simple :

$$\frac{\text{Coût annuel des revenus perdus par les 3 paliers de gouvernement (causés par les accidents et la pollution)}}{\text{Nombre de litre d'essence vendu annuellement}} = \mathbf{X} \text{ cent par litre d'essence}$$

À noter que la **TPSN** pourrait être exclus d'emblée sur les véhicules avec système anti-collision (donc sans conducteurs) en ce qui concerne les frais d'accidents.

4- Que la **TPSN** inclus aussi une **taxe commerçants** qui sert à dédommager les commerçants afin de couvrir leurs pertes de revenus lors de travaux routiers causés par la surconsommation du transport routier.

La formule est toujours aussi simple :

$$\frac{\text{Coût des pertes de revenus des commerçants (causés par les travaux routiers)}}{\text{Nombre de litre d'essence vendu annuellement}} = \mathbf{X} \text{ cent par litre d'essence}$$

Toutes ces taxes visent à faire prendre conscience du coup réel du réseau routier aux usagers, en les faisant payer en totalité ce surcoût de façon à les inciter à diminuer l'utilisation de véhicules privés.

De cette façon la **TPSN** contribuera à la réduction de l'utilisation des véhicules à essence et des véhicules en générale.

SIXIÈME ÉTAPE :

Exigez un permis pour tous les stationnements sur rues.

Augmenter le nombre de parcomètres pour les visiteurs sans permis.

Dans les secteurs résidentielles jusqu'à 66% de la superficie des rues sert exclusivement aux stationnements sur rue.

Il faut appliquer le principe de l'utilisateur payeur à l'aide de permis de stationnements qui couvrent les frais de construction, entretien (balayage et déneigement) et réparation des rues ainsi que la location des terrains.

Ce n'est pas aux citoyens qui font le choix environnemental d'être piétons et cyclistes de payer des taxes pour fournir gratuitement des stationnements sur rues aux automobilistes.

Il s'agit là d'une pure aberration.

SEPTIÈME ÉTAPE :

Développer le réseau cyclable sur toutes les artères principales :

Arrêtez de dépenser inutilement des frais pour mettre des bandes cyclables sur des rue secondaires.

-Les accidents surviennent sur les artères principales.

-Les cyclistes doivent avoir un accès directes aux épiceries,

commerces de proximité et lieux de travail de façon sécuritaires.

-Le coût des pistes cyclables, par usager, coûte une fraction du coût des voix automobiles.

-Les pistes cyclables contribues aux économies locales en favorisant les commerces locaux.

-Faire faire les pistes cyclables et... leur déneigement par des cyclistes!

Ne pas faire de pistes cyclables surélevées (ne pas commettre la même erreur que sur la rue Christophe-Colomb). Un cycliste ce n'est pas un véhicule à moteur. La surface doit être la plus plane possible, sans montée et descente pour être praticable par tous.

-Pas de piste cyclable en courbe (ne pas faire la même erreur que sur la rue Notre-Dame actuelle, etc.) Une piste cyclable doit être la plus droite possible afin de limiter les distances. Sinon les cyclistes passent tout droit de toute façon et quittent la piste cyclable.

HUITIÈME ÉTAPE:

-Pas d'autoroute de surface en milieu urbain. Toutes les grandes villes enfouissent les autoroutes afin de ne pas briser le tissu urbain.

-Et pour ne pas perdre de revenus de taxes foncières avec le bâtît en surface.

-Si suite aux mesures précédentes le réseau routier est toujours surchargé, il faudra songer à l'augmentation du nombre de voies de façon souterraine afin de rendre la circulation fluide, donc, moins polluantes.

Encore une fois toutes ces dépenses ne doivent pas se faire aux frais des contribuables. Les dépenses de constructions doivent se faire tel que vue précédemment à l'aide d'une taxe sur l'essence.

L'enfouissement permettrait d'installer des systèmes de filtration des particules afin de réduire la pollution urbaine et donc, la mortalité.

Dans un premier temps il faudrait enfouir toutes les autoroutes

(Décarie, métropolitain, Notre-Dame, etc.) puis construire des autoroutes souterraines sous les rues qui seraient encore congestionnées, même suite à la mise en place des mesures précédentes. Notamment sous les rues Ste-Catherine, St-Denis, St-Laurent, etc.

Avec l'augmentation de la population de la région métropolitaine il faudra inévitablement un jour augmenter le nombre d'autoroutes et il en faudra bientôt une souterraine dans l'axe Nord-Sud à l'est du Mont-Royal afin de fluidifié la circulation et ainsi réduire la pollution.

Rue humaine avec autoroute souterraine **NEUVIÈME ÉTAPE :**

Interdiction de vendre des véhicules à essences.

Pour que le passage vers les véhicules verts se fassent le plus rapidement possible il faut interdire la vente de véhicules à essence dans les plus brefs délais sur le territoire montréalais et demander aux gouvernements provinciaux, fédéraux et internationalement d'en faire de même à l'échelle mondiale.

Surtout que l'on prévoit que d'ici 2020 les véhicules électriques pourraient coûter moins cher que les véhicules à essence.

Il faut donc briser les habitudes des gens le plus rapidement possible en interdisant la vente de tout véhicule neuf à essence et d'interdire l'immatriculation de tout véhicule à essence usagé importé.

Afin que les véhicules à essences finissent tous à la ferraille d'ici 10 ans ou bien... au musée!

Et obliger ceux qui voudraient conserver leur véhicules plus de 10 ans à les convertir avec un moteur électrique.

DIXIÈME ÉTAPE :

Installation de bornes de recharge dans les quartiers centraux.

Dans tous les quartiers avec stationnements sur rue, il est difficile pour

les résidents de faire la transition vers les véhicules électriques à cause de l'absence de stationnement privée avec la possibilité d'installer une borne de recharge privée.

Il faut des bornes de recharges sur rues afin d'inciter les gens à faire un choix environnementaliste lors de l'achat de leur prochain véhicules.

Ces bornes de recharges pourraient être installées, en priorité, là où il y a une demande citoyenne. Lorsqu'un résident désire s'acheter une automobile électrique, par exemple.

Ces bornes de recharge pourraient constituer une source de revenus supplémentaire pour la ville afin de faire payer la part du coût du réseau routier par les véhicules électriques.

Ces bornes pourraient être rentabilisées de façon optimales notamment à l'aide d'une application mobile et web qui indique aux usagers quand leur véhicule est complètement chargé afin de libérer l'espace de stationnement devant la borne et avertir les voisins quand un espace de stationnement pour se recharger est libéré.

DÉNEIGEMENT :

A- Diviser le service de chargement de la neige en trois zones :

- 1- Artères principales avec réseau de bus (incluant les pistes cyclable devant normalement ci trouver.
- 2- Rues étroites.
- 3- Rues larges.

Charger la neige à des moments différents sur les différentes artères permettrait des économies d'échelle et de réduire la pollution de l'air ainsi que la pollution sonore.

Les rues larges nécessitant des chargements moins fréquents permettraient d'économiser des frais puisqu'il y est possible d'attendre qu'il y soit tomber plus de centimètres de neige avant de faire le chargement.

Les artères principales, avec autobus et pistes cyclable, constituant des artères d'urgences, pourraient être déneigées plus fréquemment.

Le chargement de la neige sur les rues étroites pourraient être fait

plus fréquemment que sur les rues larges.

Par exemple le chargement de la neige pourrait se faire après la chute de 10 centimètres sur les artères principales avec bus et les pistes cyclables.

20 centimètres sur les rues étroites.

40 centimètres sur les rues larges.

B- Conserver les interdictions de stationnement l'hiver permettrait de pousser les bancs de neige contre les trottoirs :

- Ce qui rendrait plus facile le stationnement des véhicules qui n'auraient plus besoin de traverser un banc de neige à chaque fois qu'ils veulent se stationner ou quitter les lieux.
- Réduisant le nombre de chargements de neige requis, notamment sur les rues larges.
- Réduisant les plaques de glaces qui se forment dans la zone cyclables et la zone d'emportierage. Rendant le cyclisme plus sécuritaire en hiver.
- Permet de faire le chargement de la neige sur une plus longue période, donc sans avoir à le faire la nuit, afin d'offrir une plus grande quiétude aux résidents. Et permet de le faire avec moins d'équipements. Ce qui permettraient de le faire ou le faire faire à moindre coût.
- permettrait d'attendre un niveau de précipitation plus élevé de 5 à 10 centimètres avant d'effectuer le chargement.
- permettrait de nettoyer les rues avec les balais mécaniques, comme en été, quand il n'y a pas de neige au sol. Afin de garder la ville plus propre tout au long de l'année.
- La réduction du nombre de chargement permettrait aussi de réduire la pollution.

C- Ne pas charger les dernières neiges et éviter de charger la neige avant une période de réchauffement afin de la laisser fondre sur place.

ENVIRONNEMENT :

Si l'on veut que les automobilistes réduisent l'utilisation de l'automobile ils doivent en assumer le coût réel.

Nous répétons :

Ce n'est pas aux citoyens qui font le choix environnementale d'être piétons et/ou cyclistes de payer pour les routes

défoncées, ni la construction de nouveaux réseaux routiers par l'entremise des impôts et taxes municipaux, provinciaux et fédéraux.

Ce n'est pas aux gens qui ont un souci environnemental et qui font un effort individuel à être pénalisés en payant pour le réseau routier.

Avec une approche de développement durable, il est illogique et inconcevable de demander aux piétons et cyclistes de payer les frais d'un réseau routier étendu.

DEVOIR DES DIRIGEANTS :

Le premier devoir des dirigeants et dirigeantes est de voir à la sécurité, à la santé et la vie de tous les citoyens et citoyennes.

- 1- L'automobile tue des millions de personnes à chaque année dans le monde. Son utilisation en dehors des autoroutes devrait être interdite ou du moins restreinte au maximum à l'aide de limites de vitesses, comme suit, en ville afin de limiter les émissions polluantes :

Comme les impacts à 50 km/heure et plus sont mortels et que les conducteurs de véhicule à moteur ont tendance à dépasser les limites de vitesse de 10 km/h voici les limites proposées:

- a. **Maximum 40 km/h sur les boulevards**, sans stationnement automobile, et offrant une visibilité sur les piétons et enfants qui pourrait surgir sur la route. Des barrières protectrices devraient être construites sur ces boulevards afin de protéger les piétons contre les conducteurs qui perdraient le contrôle de leur véhicule et qui pourraient se retrouver sur le trottoir.
- b. **Maximum 30 km/h sur les rues et les avenues.**
- c. **Maximum 10 km/h sur les rues étroites, les ruelles, dans les stationnements** privées ou publiques.
- d. Les trottoirs doivent être réservés aux piétons. Les rues doivent être accessibles à tout mode de transport sur roues. Et pas seulement aux vélos. Mais, aussi aux patins à roues, planches à roulettes, trottinettes, chaises roulantes, véhicules électriques en tout genres, etc.
- e. Tout édifice publique ou privée (que se soit résidentiel ou

commercial) doit offrir un, ou encore mieux 2, espaces de stationnement à vélo sécuritaire (avec protection aux 2 roues), en façade, pour chaque 100 m² de superficie. Si l'espace en façade n'est pas disponible la ville doit élargir les trottoirs afin d'y aménager des espaces de stationnements à vélos permanents 12 mois par an. La ville doit fournir gratuitement les stationnement à vélo seulement. Plutôt que des stationnements pour véhicules à moteur.

- 1- La pollution tue des millions de personnes à chaque année dans le monde.
 - a. La meilleur façon de réduire la pollution c'est d'abord et avant tout en ne finançant pas le réseau routier, ni en totalité, ni en partie.
 - b. Il faut appliquer le principe du pollueur payeur afin de réduire au minimum l'utilisation de véhicules polluants et en particulier les véhicules de tourisme, en faisant payer le coût réel du réseau routier à ses usagers.
 - c. Il faut éduquer les citoyen à la pensée rationnelle face aux dogmes de l'automobile en contrecarrant la propagande des manufacturiers automobiles et des pétrolières qui nous appauvrissent collectivement de milliards de dollars à chaque année avec des habitudes de transport meurtrières.

Tout manquement à ces 2 principes de base de la part des dirigeants constitue un crime grave, contre l'humanité, les faisant complices de meurtres et d'atteintes à l'intégrité et à la santé des citoyens et citoyennes. Avec les mesures légales qui s'imposent à prendre.

CERTIFICATION ÉTHIQUE

La ville devrait se donner comme politique de demander sa **Certification Éthique** et de s'engager à améliorer sa note d'évaluation éthique à chaque année à l'aide d'engagements et d'échéanciers rapprochés.

La ville devrait s'engager à être un leader mondial au niveau de sa **Certification Éthique** et devrait inciter tous les paliers de gouvernements de tous les pays afin de rivaliser entre eux pour

atteindre des sommets en matières de gestion éthique.

RÉSUMÉ

Les dirigeants et dirigeantes doivent prendre toutes les mesures à leur disposition pour réduire l'utilisation des véhicules à essence au minimum immédiatement et de les éliminer dans les plus brefs délais.

Il est donc logique de penser que les mesures qui précèdent doivent être mise de l'avant en tout premier lieu étant donné les économies engendrées puisque ses mesures sont à coût nul pour tous les paliers de gouvernement.

Il s'agit d'économies qui pourraient être réinvesties dans le transport écologique, tel les pistes cyclables.

Imaginez la quantité de pistes cyclables que vous pourriez faire avec le budget de la voirie en une seule année?

- Sans compter la réduction des frais de santé et donc, le mieux être des citoyens.

- La réduction de la mortalité précoce. Donc, la hausse des revenus de taxes et d'impôts des paliers de gouvernements.

- La réduction des importations d'automobiles et de pétrole donc, un enrichissement collectif régional.

- Ce qui signifie plus de revenus de taxes à court et moyen termes pour les différents paliers de gouvernements.

Le prix de l'essence est à son plus bas depuis des années. Ce qui risque, en soi, d'occasionner une catastrophe environnementale sans précédent si les gens ne réduisent pas leur utilisation de tous les transports polluants et qu'ils continuent d'acheter des véhicules à essences.

C'est donc l'occasion ou jamais de mettre en place un système de taxation qui permettrait de couvrir tous les frais routiers.

Ce qui permettrait en même temps à la ville de faire des économies qui lui permettraient de rembourser sa dette le plus rapidement possible afin, d'éventuellement, accorder des réductions de taxes

foncières et commerciales.

Dans un premier temps ce qui est demandé est à coup nul. Il n'y a donc aucune raison de ne pas mettre en place toutes ces mesures.

Ce texte est en quelque sorte une mise en demeure demandant à tous les dirigeants de cesser de faire ce que le lobby de l'automobile demande de faire depuis des décennies.

La pollution tue et il est illégal de tuer.

Comme il n'y a pas de seuil minimum de pollution qui soit inoffensifs :

Tout dirigeant qui ne met pas en place, dans les plus brefs délais, des mesures pour éradiquer, complètement (et non pas partiellement) toute forme de pollution, sera passible de poursuite pour crime contre l'humanité.

Comité international pour la certification éthique.

Porte-parole :

**Yves Marineau
514-448-4060**

[information
@certificationethique.org](mailto:information@certificationethique.org)

www.certificationethique.org