

L'appel d'air des élections municipales pour le transport public gratuit **La voie est tracée pour le plein emploi écologique Solidaire**

La mort accidentelle d'un jeune cycliste montréalais a centré plus que jamais la campagne électorale municipale montréalaise sur la question du transport actif et de celui public. Il y a les prolongements de métro, bleu ou rose, l'ampleur de l'offre d'autobus avec ou sans corridors, l'ajout de tramways, et la bonification de pistes cyclables sécuritaires... sans oublier le REM, coûteux « train céleste » (*skytrain*) privé patronné par la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CPDQ)... et rendu rentable par les généreuses subventions gouvernementales. Le même débat tout aussi intense, métro et REM en moins et parfois pont en plus, fait rage à Québec, à Gatineau, dans les autres grandes villes et dans les banlieues quand ce n'est pas en Gaspésie. À noter en particulier l'émergence de la revendication de la gratuité. On sent qu'enfin la suffocation et la frustration de la congestion urbaine et de ses corollaires de santé publique et d'émanation de gaz à effet de serre (GES) occupe le devant de la scène.

Du municipal au Québec, un débouché pour la lutte anti hydrocarbone

La bizarrerie de toute l'affaire est l'absence d'un mouvement populaire pour le transport alternatif malgré l'existence de groupes de pression, surtout pour la bicyclette, et de groupes d'experts sur le sujet. Il existe pourtant un mouvement anti hydrocarbone capable au moins de modestes manifestations comme celle de Montréal au début septembre contre la politique d'investissement pro-pétrole de la CPDQ et celle au début octobre de Québec contre la politique du gouvernement du Québec de bar ouvert à l'exploitation pétrolière et gazière, fracking compris. Sa cocasserie réside dans le fait que le ras-le-bol naissant se manifeste au moment des élections municipales alors que c'est le gouvernement québécois qui est le grand responsable et principal bailleur de fonds pour le développement du transport, routier comme alternatif.

Il est cependant vrai que les municipalités sont les gouvernements de proximité encaissant souvent les premiers le mécontentement populaire. Comme gardiennes de l'eau, elles sont sur la brèche dans le combat contre les hydrocarbures... ce qui crée une ambiguïté à propos de l'exploitation pétrolière et gazière loin des zones habitées tellement est fort l'attrait de l'or noir. Vaut mieux ici la clarté autochtone et celle de la militance écologiste comme on l'a constaté cet été en Gaspésie quand un blocage de route contesta les puits de Pétrolia dans la forêt profonde de la péninsule. Reste qu'il est utile que les municipalités servent de relais en autant que les organisations populaires ne soient pas dupes des intérêts pécuniaires et politiques des élites locales lesquels intérêts se mêlent à divers degrés à leur sensibilité populaire. Plus on élira des partis municipaux et d'élus locaux pro transport alternatif, plus on verra de pistes cyclables sécuritaires et plus les gouvernements québécois et canadien sentiront la soupe chaude... en autant que les mouvements populaire et écologique évitent de leur sous-traiter leur lutte.

L'obstacle des fausses solutions apparemment écologiques du capitalisme vert

On ose espérer que les élections municipales servent de rampe de lancement pour amorcer un grand débat public à propos du transport public électrifié et universellement gratuit comme solution partielle du remplacement des hydrocarbures. Cette dialectique du oui alternatif et du non pétrolier se renforçant l'un l'autre favoriserait une mobilisation de masse au-delà des coupables habituels. La tâche urgente de ce nouveau mouvement serait d'arrêter le REM, projet conjoint du capital financier Québec Inc. et de *l'industrie de la corruption* lequel projet cannibaliserait le budget du transport public tout en contribuant à l'étalement urbain sans aucunement réduire les émanations de GES. En autant qu'il décolle, le grand mouvement pour le transport alternatif gratuit finira par poser la question du transport des marchandises par des moyens de transport électrifiés surtout sur rail et sur l'eau. Le débat sur la révolution des transports induira celui d'une réforme en profondeur tant des rapports urbain-rural se pénétrant l'un l'autre que du commerce extérieur dont les volumes, surtout agricoles, sont à minimiser.

Ainsi se débloquent le goulot idéologique qui étrangle la crédibilité de la lutte anti hydrocarbure soit la concrétisation de l'alternative riche en création d'emplois écologiques et socialement utiles. En bonus un tel mouvement donnera une signification subversive aux nombreuses et nécessaires initiatives individuelles, communautaires et même privées d'agriculture urbaine et biologique tout comme de liaisons ferme-consommation par des circuits courts. Autrement, celles-ci, aiguillonnées par des André Desmarais¹, rejeton de la famille contrôlant Power Corporation², et des Alexandre Taillefer, capitaliste vert à la mode³, créent l'impression d'une solution capitaliste à la crise civilisationnelle dont celle climatique est le fer de lance. Tout comme le capitalisme est en mesure d'ajouter une couche de solaire et d'éolien aux énergies fossiles, et une rentable efficacité énergétique industrielle et commerciale, mais jamais assez rapidement pour empêcher la catastrophe climatique et celle de la sixième grande extinction des espèces, il est capable de peindre d'agriculture biologique et autres innovations l'agro-industrie. Mais il ne peut le faire assez vite pour empêcher la destruction de la fertilité naturelle des sols, la pollution des eaux de surface, l'épuisement des eaux souterraines et qu'elle soit la principale source des émanations de GES si on les mesure en fonctions vitales (se nourrir, s'habiller, se loger...).

Il en est de même pour le transport des personnes. Le capital a compris plus vite que la majorité de la gauche que le règne de l'automobile privée à énergie fossile tire à sa fin, qu'elle deviendra un luxe pour la majorité appauvrie, une impossibilité biologique pour les gens âgés dont le grand nombre rétrécit et parfois inverse la pyramide des âges dans la majeure partie du monde. Les grands de l'automobile ont développé la location, ont investi dans l'autopartage et surtout ont mis le paquet dans l'électrification. En collaboration ou en concurrence avec GAFAM, ils développent le véhicule autonome qui, ubérisé, est destiné à devenir la toile d'araignée du transport collectif privé de demain comme « premier et dernier kilomètre » et complément des REM et métros de ce monde qui en seront la colonne vertébrale. Cette électrification sera verdie au pas de tortue afin d'amortir le capital fossile et peut-être celui nucléaire tout en oubliant les bouleversements écologiques et humains des bassins versants harnachés par l'hydroélectricité et demain les vastes territoires mobilisés par les centrales solaires. Ces flottes de véhicules futuristes desservant des REM tentaculaires empireront tant la congestion que l'étalement urbain bloquant la mixité des fonctions sauf pour des projets destinés à une élite fortunée. Suprême consolation, on tentera de transformer ces autos autonomes en petits salons confortables. Quant au transport des marchandises, le capital misera sur le camionnage, déjà presque totalement privé et qu'on électrifiera à petit pas, circulant sur des routes largement subventionnées par l'État.

L'écologie anticapitaliste est la plus simple, la plus rapide et la meilleure marché

Telle n'est pas la révolution des transports et urbaine anticapitaliste qui minimise l'utilisation des véhicules solos, en commençant par les plus énergivores, tout en demeurant bon marché et réductrice de consommation. La clef de cette stratégie est l'élimination de ces véhicules de la majorité du réseau routier pour leur substituer des corridors réservés pour le transport collectif public et gratuit, tels des tramways ou des autobus graduellement électriques sans oublier les pistes cyclables et piétonnières. Comme exemple, pensons à la proposition du « grand virage » de Coalition climat Montréal⁴. Cette solution a aussi l'avantage de faire disparaître le problème du premier et du dernier kilomètre sauf dans les banlieues de maisons unifamiliales, à proscrire, qu'un service de minibus électrifiés et éventuellement autonomes pourrait desservir en attendant leur densification à encourager. Le capital déteste cette solution car elle s'attaque au noyau dur du consumérisme, le complexe auto-pétrole qui se muera à petit feu en celui auto-électricité. Pourtant, l'économie d'une auto ou deux serait pour les ménages toute une épargne, sans compter le meilleur marché d'un logis collectif bien desservi. Mieux vaut pour le capital de très dispendieux REM et métros assurant la viabilité de l'auto solo et du bungalow et dont l'État garantit les profits. Ce n'est pas pour rien que tardent à être implantés tramways, voies réservées pour autobus et pour bicyclettes pourtant la solution la plus écologique et la moins chère.

1 Thierry Larivière, [Le retour à la terre du milliardaire André Desmarais](#), La Terre de chez nous, 22/03/17

2 Olivier Wurlod, [Pargesa, un empire qui gère en toute discrétion des milliards](#), La Tribune de Genève, 29/03/16

3 Pierre St-Arnaud, [Téo en route vers le camionnage et la livraison électriques](#), La Presse, 27/09/17

4 Luc Gagnon et Jean-François Boisvert, [Place au Grand Virage](#), Le Devoir, 25/06/16

Il n'y a pas que le transport écologique qui soit le moins cher. C'est aussi le cas de la révolution de l'énergie. Tant mieux si les énergies solaire et éolienne en viennent à ne pas coûter plus chères que celles fossiles et hydroélectrique, sans même prendre en compte leur coût polluant, mais ce ne sont là que des moyens complémentaires de l'énergie écologique. Le cœur en est la conservation de l'énergie (et de l'eau) du bâtiment écologique, de l'agriculture biologique, du transport collectif et de la fusion ville-ruralité, et subsidiairement l'efficacité énergétique pour les procédés industriels, les moyens de transport et les appareils électroménagers et électroniques. La construction et la restauration de bâtiments à énergie quasi zéro sont devenues possible particulièrement quand ils sont densifiés et que certaines fonctions sont collectivisées. L'agriculture biologique et ses circuits courts, dont la productivité du sol bat à plate couture celle agro-industrielle, requiert avant tout de l'énergie humaine tout en réconciliant l'humanité avec la nature. Le transport public gratuit dans la ville ruralisée tue l'hégémonie du pétrole. L'efficacité énergétique écologique ne se moule pas à la logique néolibérale de la soi-disant vérité des prix laquelle ignore le coût des pollutions et ne peut que l'ignorer car le coût des crises climatique et de la biodiversité est incommensurable. À cet égard, le bon marché de l'hydroélectricité québécoise est fort dommageable comme étalon de mesure de la rentabilité des mesures de conservation et de l'efficacité énergétique.

Last but not least, la logique générale de l'économie écologique minimise la dépense énergétique et encore plus les émanations de GES. Sa production matérielle est durable, réparable, sans obsolescence, sans effet de mode, sans publicité autre que l'information nécessaire. Par là, cette production forcément énergivore malgré l'efficacité énergétique devient résiduelle en termes de moyens de production et de consommation et n'en vient qu'à combler un besoin de remplacement lui-même minimisé une fois traversée le grand défi de la transition. Celui-ci exige une refonte de fond en comble de la structure économique ce qui commandera un maximum de réutilisation et de recyclage sur fond de mesures d'urgence réduisant immédiatement le recours aux énergies fossiles telle l'interdiction de l'auto solo aux heures de pointe en faveur d'autopartage citoyen et d'investissement très rapide dans le transport public gratuit de surface et dans l'électrification du camionnage par la transformation des véhicules existants. L'économie écologique élimine l'insécurité et la précarité génératrices de comportement cumulard en tendant à rendre gratuit les besoins de base y compris la nourriture, le logement et l'énergie et non seulement l'éducation, la santé et le transport public sans compter les assurances sociales. Cette croissance des services publics où dominant les femmes mais dévalorisés par le capital est très peu énergivore tout en étant riche en création de rapports humains. Cette humainement enrichissante création d'emplois combinée à la libératrice réduction du temps de travail nécessaire permettra l'atteinte du plein emploi. En éliminant le stress, source du consumérisme jusqu'à l'obésité, elle pose les conditions d'une transformation de l'alimentation moins abondante en calories et plus végétarienne donc plus économe et moins énergivore.

La direction Solidaire tentée par le diviseur « tarif social » et à l'écoute des « experts »

Inutile d'expliquer que cette économie de plein emploi écologique rentre plein gaz dans le plexus de l'accumulation du capital car sa logique est celle de la réduction, de la durabilité, des rapports humains, du temps libre créatif, de la symbiose avec la nature. Cette économie est le point d'arrivée logique du débat qui s'amorce sur le transport public gratuit comme revers de la médaille de celui sur les hydrocarbures. La revendication clef de la gratuité universelle du transport public a autant de capacité mobilisatrice que la gratuité scolaire en a eu pour le Printemps érable de 2012. Les partis défendant le capitalisme lui opposeront une fin de non recevoir quitte à proposer le « *tarif social* » pour certaines clientèles plus pauvres et/ou susceptibles d'utiliser le transport public en dehors des heures de pointe ou de le substituer au transport scolaire. Loin d'être un « pas dans la bonne direction », les rabais ou subventions ciblés sont des diversions qui confrontent deux catégories populaires soit les payeurs de taxe qui n'y ont pas droit et le prolétariat moins riche qui en bénéficie. La gauche doit s'en tenir à l'universalisme pour unir le prolétariat, unir le peuple. La revendication de la gratuité du transport public sur dix ans, le temps d'augmenter l'offre pour qu'elle rattrape une importante demande nouvelle, fait partie de la proposition de plateforme électorale Solidaire depuis 2012 même si la direction du

parti, la trouvant trop radicale, n'en parle jamais.

C'est pourtant cette radicalité pour laquelle avait voté le congrès Solidaire du printemps 2016 en adoptant une cible intermédiaire pour 2030 — une baisse des deux tiers des émanations de GES par rapport au niveau de 1990 — conformément à l'objectif des Accords de Paris d'une hausse maximum de deux degrés Celsius de la température sur l'horizon 2100 tendant vers 1.5 degré, cibles à bien distinguées des plus qu'inadéquats « plans nationaux ». La stratégie d'influencer la structure des prix du marché par un marché ou une taxe carbone, en plus de pénaliser les classes populaires par son caractère de taxe indirecte et de favoriser les grands pollueurs, ne permet nullement d'atteindre cet objectif. Ce qui signifie la multiplication des événements extrêmes climatiques amplifiés d'élargissement des ceintures désertiques, de fontes des glaciers, de hausse du niveau des mers, de leur acidification et réchauffement, de canicules rendant invivable maintes zones habitées, d'émanation de méthane du pergélisol et j'en passe. Les conséquences politiques en sont l'exacerbation des guerres du néolibéralisme guerrier et de leurs flux croissants de réfugiés et ici, au Québec, un bouleversement des conditions de vie des Inuit et une fragilisation des infrastructures de la Gaspésie et de la Côte-Nord tout comme des zones inondables.

Ce grand défi du XXI^è siècle laisse indifférente la direction Solidaire qui a retiré ces points majeurs de sa proposition de plateforme 2018. Pour convaincre les membres dans le très court laps de temps où il était possible d'amender la plateforme, la direction a eu recours à l'argument des « experts » qui trouvent irréaliste cet objectif et encore plus le contournement du sacro-saint marché. Se fiera-t-on aux experts à la recherche de contrats ou d'emplois gouvernementaux et tutti quanti ou frileux de leur réputation dans ce milieu pour qui le capitalisme est incontournable ou encore à ceux des grandes organisations environnementales dite nationales inféodées au capitalisme vert ou dépendant de manne gouvernementale ou de fondations ou encore d'une couverture médiatique favorable pour récolter des fonds auprès du grand public ? Être réaliste c'est être scientifique. Le diagnostic du GIEC, l'organisme spécialisé de l'ONU sur le sujet, est clair : le budget carbone pour ne pas dépasser 2 degrés en 2100 s'épuisera dans les années 2030 au rythme d'émanation actuel qui ne décroît pas ou à peine, pour ne pas dépasser 1.5 degré, dans les années 2020. Il faut donc un plan d'action qui relève de la planification démocratique et de son exécution contraignante pour le capital (et enthousiasmante pour le peuple)⁵. Par malheur, l'argument de l'expertise pogne à la base du parti à cause d'un mélange d'ignorance des enjeux et d'électorisme à la petite semaine. Il est loin d'être certain que ces points d'orgue écologiques soient ramenés dans la plateforme. Alors on se contentera de la cible apparemment audacieuse de 2050, les Calendes grecques en politique, laquelle cible est la même que celle du parti Libéral !

Leçon de Catalogne : l'indépendance doit être aussi une rupture de projet de société

Ce manque d'audace à la Sanders ou à la Corbyn alors que le peuple québécois a démontré lors du Printemps érable qu'il y était prêt est contradictoire avec le nouvel engouement Solidaire pour l'indépendance nationale que souligne sa fusion avec Option nationale. Pour y arriver, on imagine une illusoire et, dans le rapport de force actuel, une antidémocratique assemblée constituante indépendantiste. Le parti a-t-il compris que l'indépendance est une rupture ? A-t-il tiré les premières leçons des événements de la Catalogne ? La rupture de la loi et de l'ordre institutionnels — car il ne s'agit que de ça en ce moment en Catalogne et non de rupture de l'ordre social — provoque une levée de boucliers tant de l'État dominant que des sommets capitalistes dont la contre-attaque est fulgurante et brutale en plus d'être capables d'organiser leurs propres mobilisations chauvines. Le Canada de la grande peur de 1995 et de la loi dite de la clarté de 2000 se chauffera du même bois lui qui a déjà envoyé l'armée au Québec en 1970. Le camp indépendantiste sous la direction de la droite catalane qui ne propose aucun projet de société libérateur, malgré un réussi référendum « illégal » et une grève quasi générale de 24 heures contre la répression, rallie seulement la moitié de la population à l'indépendance, même moins dans le prolétariat dont une bonne part provient de l'Espagne. Pour rallier un prolétariat victime de l'austérité pratiquée par les partis menant le camp indépendantiste quand ils sont ou étaient au gouvernement, que ce soit en Catalogne ou au Québec, pour rallier ceux et celles qui ne sont pas

5 Pour un canevas (2 pages) d'une plate-forme Solidaire basée sur un tel plan, voir l'annexe

des locuteurs de la langue nationale, pour avoir l'appui ou la sympathie du peuple de la nation dominante s'impose un projet de société lequel au Québec est celui du plein emploi écologique.

En voulant la rupture institutionnelle sans celle sociale, en s'imaginant qu'il est possible d'arrondir les angles du néolibéralisme, d'humaniser le capitalisme alors que l'âpre loi de la compétitivité du marché global ne fait pas de juste milieu mais seulement des perdants et des gagnants, ce que démontre la saga de l'ALÉNA, de Bombardier et du bois d'œuvre, Québec solidaire se peinture dans le coin. L'indépendance a besoin du projet de société du plein emploi écologique comme celui-ci a besoin de l'indépendance. L'indépendance c'est le rejet de l'État pétrolier canadien auquel adhèrent le fédéraliste parti Libéral du Québec, la CAQ, parti des contradictoires et droitistes nationalistes fédéralistes et le PQ, parti des nationalistes souverainistes, quand il est au gouvernement. L'indépendance, c'est le contrôle populaire de l'épargne nationale à mobiliser à 100% pour le plein emploi écologique et dont la majeure partie est sous l'autorité de Toronto sans compter que le capital québécois est globaliste, la répartition géographique et sectorielle des avoirs de la CPDQ en étant la preuve. L'indépendance, c'est le rejet de l'oppression nationale qu'a figé la constitution canadienne et dont le *Quebec bashing* est la manifestation la plus nauséabonde. L'indépendance n'est pas un budget de l'an 1 d'un Québec qui ne serait qu'une réplique socio-économique du Canada avec un autre « *flag su'l hood* ». Cette utopie réactionnaire ou même réformiste est la négation de la libération nationale et de l'émancipation sociale.

Le débat sur la gratuité universelle du transport public ouvre une brèche sur cette horizon. Aux anticapitalistes de l'élargir.

Marc Bonhomme, 17 octobre 2017

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

Un Québec indépendant de plein emploi écologique

Pour éviter l'isolement que l'alliance nationaliste avec le PQ prétendait résoudre, s'impose une nouvelle alliance avec les nations autochtones et inuit, les nationalités racisées et les mouvements sociaux. Les luttes climatique et pour la biodiversité pour sauver la civilisation en sont le creuset. Cette nouvelle alliance concerne en particulier la jeunesse qui déserte la cause indépendantiste, à moins qu'elle soit comprise comme indispensable aux causes écologiste, de justice sociale et de paix mondiale. Racisme et sexisme cristallisent le corrompu capitalisme des copains, stade suprême néolibéral. Répression, militarisation et guerres s'installent à demeure. Aggravés par la crise climatique, ces fléaux dévastent la nature et polarisent la société. La haine engendrée fait le lit des barbaries impérialistes, grands et petits, et de leur contrepartie, la barbarie djihadiste. Si la défense des acquis s'impose, la victoire sur le capital a besoin de l'espoir d'un projet de société de plein emploi écologique.

La cible radicale Solidaire de baisser des deux tiers d'ici 2030 par rapport à 1990 les émanations de GES est conforme à la science et aux objectifs des Accords de Paris de contenir la hausse moyenne de la température mondiale à 1,5°C en 2100. Elle est inatteignable par le marché ou la taxe carbone qui font le jeu des marchés financiers et des grands pollueurs. Elle exige qu'aucune goutte d'hydrocarbure québécois ne sorte de terre. Elle nécessite une planification démocratique financée par une mobilisation de l'épargne nationale et le contrôle des échanges commerciaux, ce qui requiert l'indépendance. Le Québec peut être « *quelque chose comme un grand peuple* » à l'image des femmes du Québec qui furent à l'initiative de la Marche mondiale des femmes. Encore mieux que les Bernie Sanders et Jeremy Corbyn, lestés par des partis faillis, Québec solidaire propose de dépasser le capitalisme pour sauver la civilisation, ce que sait faire le peuple québécois du Printemps érable. Cette radicalité est la réponse à la montée de l'extrême-droite qui stigmatise le Québec racisé et menace le monde.

De grands chantiers écologiques au cœur de la plateforme

Ce radicalisme appelle à une plateforme de plein emploi écologique basé sur de grands chantiers. Il faut réhabiliter selon la fine pointe de la technologie écologique l'ensemble du stock de bâtiments du Québec tout en multipliant les bâtiments à quasi consommation zéro d'énergie comme la bibliothèque publique de Varennes. 50 000 logis sociaux en seront l'avant-garde. Les bâtiments et logements non climatisés à l'électricité seront convertis et ainsi rénovés d'ici 2030. Plus crucialement, car c'est là où le bât blesse, d'ici 2030 le transport électrique des livraisons de proximité à partir de pôles de transbordement maritime-rail doit être achevé. Sera en voie de réalisation la transition du transport à longue distance par cabotage et par train intermodal. Le transport des personnes devra être essentiellement assuré en 2030 par le transport collectif électrifié et un complément d'auto-partage communautaire, aussi électrifié, plus important dans les petites villes et les villages.

Québec solidaire ne subventionnera pas les entreprises car l'efficacité énergétique abaissera leurs coûts. Le parti les obligera à se doter d'une politique d'écologie du lieu de travail, en accord avec les syndicats à favoriser partout, assurant sécurité du travail et au travail. Les entreprises, individuellement et conjointement, seront tenues de reconvertir les emplois devant être supprimés pour raison écologique. La Banque d'État préconisée par les Solidaires financera les PME délaissées par les banques de même que les petits et moyens propriétaires devant rénover leurs logements tout en assurant une protection des loyers. L'ensemble des banques et consorts sera mobilisé pour financer à bon compte la plateforme pour le plein emploi écologique.

Ces grands chantiers écologiques seront la voie royale vers le plein emploi écologique, épine dorsale de la lutte contre la pauvreté et les inégalités. La plateforme y ajoutera un réinvestissement massif anti-austérité dans les services publics. Ces emplois sont aussi écologiques en plus d'être féministes parce que les femmes en sont les principales bénéficiaires tant comme travailleuses rémunérées que domestiques. Ces emplois requièrent une masse d'énergie humaine mais très peu d'énergie fossile tout comme ils enrichissent les relations personnelles aux dépens du stress compétitif. Ce stress avec les poisons alimentaires et aériens sont les sources majeures de mauvaise santé. En découle une priorité à la santé préventive à partir des CLSC, point d'attache de tous les médecins de famille. Le complément en est la réutilisation et la récupération des déchets à 100% d'ici 2030.

Ces grands chantiers se combineront à la baisse du temps de travail à 35 heures semaine sans baisse de revenu ce qui libérera du temps pour socialiser, s'éduquer, créer et militer, contrepartie du consumérisme. Ce Québec de plein emploi écologique et social se dotera d'une politique d'immigration sans frontière pour combler les postes vides, dynamiser son économie et enrichir sa culture. La hausse du salaire minimum à 15\$ est aussi écologique car une travailleuse pauvre est forcée à acheter de la pacotille vite à renouveler, de la nourriture agro-industrielle et souvent une vieille auto énergivore tout comme à louer un logement mal isolé.

Québec solidaire n'attendra pas les Calendes grecques pour légiférer en termes de zonage, de code du bâtiment et autres obligations afin d'amorcer le processus d'une ville sans auto solo, sans bungalow et sans

publicité, but atteignable dès 2050. La ville nouvelle s'appuiera sur une agriculture biologique de fermes familiales et coopératives adéquatement soutenues pénétrant le tissu urbain et liée à la ville par un maximum de circuits courts impliquant obligatoirement les entreprises de transformation et de distribution alimentaire.

Les ménages québécois, une fois informés adéquatement, seront heureux de ce soulagement budgétaire consistant à se débarrasser de leurs véhicules privés en faveur d'un transport public gratuit du XXI^{ie} siècle qui n'a rien à voir avec le REM (voir annexe), de renoncer à la maison unifamiliale et même en rangée en faveur d'un logement collectif de qualité adossé à des services de proximité, à un réseau bicyclette-piéton et au transport public, y compris l'autopartage, et avec accès à l'agriculture urbaine au sol ou sur les toits.

Un plan financièrement réaliste, à gratuité mobilisatrice et requérant l'indépendance

Il faut arrêter de flipper à propos du financement. Une réforme fiscale en profondeur, dont le blocage des paradis fiscaux et la fin de l'évasion et de l'évitement fiscaux, y suffira. La Coalition mains rouges a démontré que le seul Québec fédéral pouvait aller chercher dix milliards \$ de plus l'an en revenus fiscaux supplémentaires. Rappelons que financement ne signifie pas nécessairement dépense budgétaire mais investissement récupérable. On finance les mégawatts de la réhabilitation énergétique des bâtiments et les flottes de camions électrifiés de la même façon que les mégawatts d'Hydro-Québec. Sauf que l'utilisateur payeur, par la conservation de l'énergie, débourse moins pour payer sa dette que ses frais énergétiques initiaux.

La clef de voûte mobilisatrice de la plateforme pour le plein emploi écologique en est la gratuité du transport collectif sur dix ans. Il l'est déjà à l'intérieur de petites villes comme Chambly, Ste-Julie et Beauharnois. Cette revendication-clef a le même potentiel mobilisateur que la gratuité scolaire l'a été pour le Printemps érable. La gratuité scolaire, dans le cadre d'une éducation citoyenne non marchande, est de soi écologique. Elle généralise la culture scientifique afin de comprendre les grands équilibres écologiques et les causes des crises écologiques qui ont tout à voir avec l'accumulation capitaliste. Elle débouche sur la recherche et la mise en place de solutions qui ont tout à voir avec la socialisation des grands moyens de production dont la Finance, les systèmes de transport et d'énergie et les entreprises d'exploitation des ressources naturelles. Les écoles privées et consortes réservées à une élite et la recherche universitaire prise en otage par les grandes entreprises bloquent ce changement d'où la suppression des premières et la socialisation de la seconde.

Le plein emploi écologique nécessite l'indépendance pour détenir les pouvoirs constitutionnels pour le réaliser et surtout pour se débarrasser de l'humiliant et paralysant fardeau du *Quebec bashing* : les pouvoirs pour contrôler la Finance et les changes grâce à une monnaie nationale, ceux pour que le Québec ne devienne pas une passoire pétrolière et gazière et pour qu'il se sorte d'accords de libre-échange masquant la dictature des transnationales. Ces pouvoirs seront au cœur de l'apport Solidaire à la Constituante à convoquer sans plus tarder tout comme le parti réclame dès maintenant une série de réformes démocratiques centrées autour de la proportionnelle compensatoire, d'assemblée de reddition de compte et de droits de rappel des personnes élues. La Constituante permettra de reconnaître le droit à l'indépendance des nations autochtones de la province fédérale du Québec et de leur offrir l'égalité nationale dans le cadre d'une république fédérée et écologique.

Un tel projet de société emballant redonnera le goût du français à la jeunesse qui n'accepte pas la répression linguistique sauf celle contre le patronat en ce qui concerne la langue de travail et celle d'affichage. Il facilitera l'intégration des communautés culturelles et racisées, surtout en termes d'emploi, et leur adhésion à la québecitude, dont le français, loin du néolibéralisme guerrier que fuient les réfugiées. Il favorisera les relations de peuple à peuple, y inclus ceux canadien et étasunien, pour obtenir leur accord au projet indépendantiste et pour établir des ententes commerciales, financières, scientifiques, culturelles réciproquement avantageuses et, pourquoi pas, pour aller dans la même direction que le peuple québécois... ou vice-versa.

Annexe : Une alternative écologique et populaire au REM, au même coût

Le REM sert les intérêts de la Finance, de « l'industrie de la corruption » et de Bombardier et « oublie » tant l'est de Montréal que le restant du Québec. Comme alternative au même prix, on peut s'inspirer du « Grand virage » :

— Pour un budget semblable au REM, le Grand Virage inclut les lignes suivantes de tramway : 1. Anjou/Pie-IX/CHUM ; 2. Laval (Saint-Mart in)/Pie IX/métro Pie-IX ; 3. Métro Lionel-Groulx/Lachine/aéroport ; 4. Centre-ville/pont Champlain/Dix30 ; 5. Centre-ville/pont Champlain/Taschereau/métro Longueuil ; 6. Centre-ville/Côte-des-Neiges ; 7. Le Carrefour/métro Montmorency/Bois-Francs.

— Le Grand Virage inclut aussi 3 stations de métro : Pie-IX, Poirier et Bois-Francs.

— Il sera même possible de financer une ligne de tramway à Gatineau et une à Québec.

Marc Bonhomme, vingt-six septembre 2017