

## Faut-il choisir entre gratuité du transport en commun et investissements, entre centres-villes et banlieues/régions ?

Verbatim d'un échange Facebook entre un camarade de Québec solidaire (*italiques*) et moi-même

Les canicules/tornades/feux de cet été combinés au fait que le Québec n'est pas taraudé ni par le trumpisme, malgré la CAQ, ni par une crise de réfugiés, malgré la provocation caquiste du voile, ni par une crise économique, malgré le coup fourré de Bombardier et de SICO, a créé un espace pour une grande mobilisation pour le climat, la plus grande depuis 2012 et peut-être un cas unique au monde dans le sillage du rapport du GIEC sur le 1.5°C. Mais aucune revendication politique n'en découle ce qui permet à la CAQ de s'y joindre et de s'en tirer avec un discours lénifiant. À Québec solidaire, qui s'est fait connaître comme le seul parti écologiste sérieux durant les élections, de proposer à ré-actualiser les deux grandes revendications anti-GES qu'il a contribué à populariser soit LA GRATUITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN et LE REJET DES PIPELINES par une campagne avec un plan d'action (distribution de tracts, pétition, manif...) et non pas une vague campagne sur le climat faisant l'éloge des autos solos électriques, marché du carbone, et REM dans la lignée de la politique gouvernementale.

*Avant de populariser la gratuité du transport en commun (TEC) comme vous le mentionnez, serait-il possible de s'assurer de valoriser minimalement un service convenable en banlieue et en milieu rural? Ça fonctionne peut-être à Montréal où il y a déjà un réseau de transport en commun (bus, métro, train de banlieue) très efficace dans la majorité des circonscriptions. Mais à l'extérieur, on ne peut pas proposer la gratuité d'un service n'existant pas du tout ou en quantité nettement insuffisante, pour par la suite sortir la CAQ. Si nous ne nous concentrons pas en premier sur la bonification du service sur les lignes actuelles en banlieue et éventuellement leur création en milieu rural, en plus de ne pas pouvoir tasser la CAQ qui a tout rafler ou presque en banlieue et en milieu rural, mais aussi ça n'aura pas de réels effets sur l'environnement (les citoyen(ne)s continueront de prendre leur voiture, gratuit ou pas). Pour le rejet des pipelines par contre, c'est plus adaptable à tous les milieux.*

*Je n'ai pas remis en cause la nécessité de lutter contre les changements climatiques, mais bien la méthode pour y arriver que vous décrivez et qui est nettement inapplicable. La gratuité du TEC était une proposition applicable après dix ans, de préférence avec plusieurs mandats majoritaires solidaires consécutifs, ce qui n'est nettement pas le cas présentement. Avec ces dix ans de mandat consécutifs, nous aurions le temps de bonifier le service en banlieue et en milieu rural, service qui est peu efficace, sinon carrément absent. Pour l'instant, il faut composer avec une CAQ qui compte mettre du béton partout presque sans bonifier le réseau de TEC.*

La prééminence désormais donnée par le parti à la gratuité du transport en commun combine lutte climatique et lutte pour la justice sociale. C'est cette combinaison qui pousse à l'émergence d'un grand mouvement urbain écologique qui soit pérenne tout comme il existe un mouvement anti-hydrocarbure en dehors des grandes régions urbaines. On voit cette dynamique à l'œuvre en Europe de l'Est (Pologne, Estonie) et de plus en plus en celle de l'Ouest. La grande émotion climatique que vit le Québec ouvre la porte à la création d'un tel mouvement en autant qu'il se donne des objectifs concrets et mobilisateurs. La gratuité des services publics (scolaire, médicaments, frais dentaires, garderies, transport en commun) a ces qualités en plus d'être punch et très simple à saisir. La revendication de l'augmentation des budgets relève du paradoxal concret abstrait et vague même si elle est la préférée de la technocratie progressiste (ex. TRANSIT) qui l'oppose à la baisse des tarifs parce que celle-ci réduirait les budgets qui pourraient être alloués à l'amélioration du service. Faudrait-il être contre la gratuité scolaire parce qu'elle prive le système d'éducation de précieux budgets ? C'est la mobilisation induite par la question de la gratuité (ex. Printemps érable) qui fait pression sur les gouvernements pour justement augmenter les budgets du transport collectif soit pour augmenter fréquence, vitesse et confort là où il existe et le créer là où il n'existe pas. Le problème budgétaire est politique avant d'être économique.

*Bien qu'important, le coût de la gratuité scolaire, tout en maintenant un système scolaire de qualité, est nettement moins élevé sur une échéance de quatre, et même huit ans, que celle de la mise en place d'un réseau de transport en commun cohérent et efficace en plus d'être gratuit. C'est le cas tout simplement parce que nous avons déjà les infrastructures nécessaires pour l'accomplir (bien que certaines écoles nécessitent des*

*rénovations). Les garderies gratuites, une assurance-dentaire et Pharma-Québec nécessitent peu ou pas de nouvelles infrastructures, ce qui est loin d'être le cas pour le TEC et surtout du TEC de qualité hors des deux grands centres urbains. Comparer ces éléments/idées est donc très hasardeux, quand ce n'est pas littéralement invalide. La position du 50% de réduction des tarifs de TEC combiné à une augmentation des services pendant les quatre prochaines années est ce qu'il y a de plus optimale afin d'amener d'autres personnes à nous rejoindre, surtout celles hors-Montréal, puisqu'en plus d'être cohérent avec ce que nous affirmions en campagne. Elle frappe déjà l'imaginaire collectif par les investissements majeurs qui y sont nécessaires et le contraste qu'elle prône par rapport aux positions caquistes.*

Selon le cadre financier Solidaire, la gratuité scolaire coûterait 2.5 G\$ l'an, ce à quoi il faut ajouter des investissements dans les infrastructures et des frais d'opérations supplémentaires pour faire face à la hausse afférente des inscriptions... à moins que ça ne soit déjà compris dans ce chiffre, ce qui n'est pas clair mais peu probable. Pour la gratuité du transport en commun, les documents Solidaire (cadre financier, plan de transition) sont opaques sur le sujet. Heureusement, le journal Métro a forcé le parti à divulguer ses chiffres : coût direct de 425 M\$ l'an et 450 M\$ l'an en coûts d'opération supplémentaires pour la hausse de l'achalandage tandis que les investissements de 7.8 G\$ non récurrents dans les infrastructures englobent cette hausse mais comprend aussi un investissement pour hausser le service en général ( <http://journalmetro.com/.../metroscope-electoral-au.../>). Sans donc les frais d'opérations et les investissements supplémentaires, la gratuité scolaire coûte directement 2.5 G\$ l'an et celle complète du transport en commun 2 G\$. Ça se compare. ---- Mais il faut se dégager de l'étroite mentalité comptable. L'ère de la gratuité du transport en commun et son corollaire de service public universel comme la santé et l'éducation, et de son complément d'autopartage bon marché, vont permettre aux ménages d'épargner le deuxième loyer de l'auto solo dévoreuse d'espace, la majorité du temps non utilisée et cancer de la congestion et de l'étalement. Voilà un net gain privé et social en même temps. Idem pour la gratuité scolaire qui augmente le revenu privé potentiel, et donc la capacité fiscale, et en même temps la capacité de participation à la société tant politiquement qu'économiquement. ---- Quant aux petites villes et villages, le transport en commun comme service public existera, comme existent ceux de la santé et de l'éducation, avec ses modalités propres par exemple un service local et régional de petits autobus et des taxis collectifs. POUR SAUVER L'HUMANITÉ DU CAUCHEMAR DE LA TERRE SERRE CHAUDE, IL FAUT PENSER GRAND ET AGIR VITE.

*Dans le contexte où le transport en commun en banlieue est sur le respirateurs artificiel, et ce, même si nos lignes de bus Montréal-banlieue sont aussi pleines que la ligne orange à l'heure de pointe (donc déjà une partie des 450 millions prévu pour une hausse d'achalandage devrait déjà être dépensé), le budget à court terme de 2 milliards pour la gratuité est faisable, mais ne sert à pas grand-chose environnementalement parlant si les personnes qui en bénéficient choisissent déjà le TEC pour se déplacer (donc les grands centres urbains). Nous devons faire en sorte que les citoyen(ne)s n'utilisant pas le transport en commun veuillent et puissent y adhérer. Le jour où ça arrivera, nous aurons besoin de bien plus que 450 millions de dollars compte tenu des coûts de transport en banlieue. Or, les projets prévus dans le 7,8 milliards en infrastructures ne correspondaient pas véritablement aux besoins des gens en banlieue. Ça ne veut pas dire pour autant que je suis contre ceux-ci et encore moins que je ne vois pas leur nécessité. Mais la ligne rose et le prolongement de la ligne bleue et verte ne concernent vraiment pas directement les citoyen(ne)s de banlieue qui continueront à devoir prendre leur voiture. Je ne sais pas si vous avez déjà essayé de prendre le transport en commun en banlieue (parce qu'en milieu rural, bonne chance pour en trouver), mais j'espère que vous avez du temps ou/et un bon livre à lire. Dans les meilleurs cas en banlieue, nous avons un bus par heure hors-pointe, ce qui ne sera jamais le cas de Montréal. Que ces bus soient gratuits ou pas à l'heure où j'écris ces lignes, à titre d'exemple, entre 15 minutes et 1h30 pour partir de Repentigny si nous ne sommes pas suffisamment près de la ligne de bus vers Montréal, on choisit la voiture malgré nous. Il nous faut proposer du service à court terme pour que cette transition soit une réussite et ça passe par la fabrication et l'achat locaux de bus. Vous allez les payer comment ces bus si vous voulez que les citoyen(ne)s embarquent dedans et participent à la transition énergétique ? Encore en le mettant dans le PQI ? Avec le Fonds vert ? Ce fonds devrait déjà servir à l'électrification des transports et surtout en région, là où c'est beaucoup plus nécessaire, mais où il y a si peu de bornes de recharge. Voyez-vous déjà que nous ne sommes même pas proches financièrement d'être dans la même catégorie que la gratuité scolaire ? Et ça, sans compter l'affluence supplémentaire des banlieues si jamais nous investissons en ce sens. Si on veut réussir une transition énergétique, et ça me tient tout autant à cœur que vous, autant faire en sorte que ce plan soit efficace et corresponde aux demandes des gens, à tout le moins par la bonification de service sur les lignes actuelles, pour que ceux-ci aient vraiment une alternative à la voiture. Avec ce genre de discours, peut-être plus comptable certes mais plus applicable, on va chercher bien plus de*

*monde en banlieue et même en milieu rural, donc dans des circonscriptions ayant très majoritairement voté pour la CAQ le 1er octobre.*

La grande déficience du transport en commun en banlieue et pire encore à l'extérieur des zones urbanisées se résout par un investissement massif dans le transport en commun. Un investissement massif pour le transport en commun s'obtient par une mobilisation populaire de grande ampleur que ce soit directement ou par l'intermédiaire de l'élection d'un gouvernement Solidaire. (Une élection d'un gouvernement Solidaire sans mobilisation populaire, c'est-à-dire par rejet des autres partis, aboutira soit dans le cul-de-sac de la capitulation Syriza face au capital financier soit à la victoire de la réaction suite aux compromissions parlementaires à la PT brésilien une fois épuisé la redistribution sans changement structurel due à une bonne conjoncture économique toujours temporaire.) Pour créer cette grande mobilisation populaire sur la base de l'actuelle grande émotion climatique mais dans le vide revendicatif, il faut une campagne politique sur des revendications qui pognent donc concrètes, faciles à comprendre et irrécupérables. La popularisation de la gratuité du transport en commun par le parti tellement réussie qu'imitée par les Libéraux et le PQ, et la popularisation du rejet des pipelines par le mouvement écologique régional depuis des années, mettent sur la table les deux revendications pour une campagne Solidaire. La logique mécanique du ou bien la gratuité ou bien les investissements relève du manichéisme technocratique. Elle s'oppose à la logique populaire dialectique où la lutte pour la gratuité entraîne la hausse des budgets et des investissements.

Le contenu du Plan de transition Solidaire est en effet très problématique particulièrement en ce qui regarde le plan de transport pour le Grand Montréal. D'abord, ce plan reprend à son compte les subventions à l'auto solo électrique au profit des transnationales de l'automobile qui ne créent aucun emploi au Québec. Ce plan avale le train aérien REM, l'autre pilier du PMD des Libéraux, à la nuance près qu'il sera public et donc qu'il sera racheté à fort prix de la Caisse de dépôt et de placement. Ce train aérien procure de juteux contrats à « l'industrie de la corruption », ne baisse que marginalement les émanations de GES en tenant compte de sa construction, de son opération et surtout de sa contribution à l'étalement urbain car il réduira à peine la circulation automobile et cannibaliser le réseau public. Québec solidaire complète le REM par une orgie de métros dont le noyau est la ligne rose promue par Projet Montréal aussi favorable au REM. Somme toute, la direction Solidaire scelle une alliance avec ce parti petit-bourgeois moderniste au gouvernement de la ville de Montréal au lieu de s'allier avec la gauche écologique et syndicale autour de Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) et de Coalition climat Montréal. Leur "Grand Virage" propose des projets bon marché insérés dans la trame urbaine dans toute la grande région métropolitaine, pas seulement sur l'île, et surtout sur la terre ferme de sorte à tasser les « chars » tout en offrant une alternative à leurs conducteurs. C'est pourquoi ce plan jamais débattu dans le parti ne peut servir pour la prochaine campagne politique et doit être révisé en vue du congrès de décembre 2019.

*1) Nous ne proposons pas la gratuité, mais bien 50% de rabais. 2) L'idée n'a pas été imitée par le PLQ et le PQ, les deux ont proposé une gratuité selon un groupe démographique de la population (PLQ) ou après 18h (PQ, au moment où il y a bien moins de service). 3) Penser que les banlieues et les régions rurales peuvent se mobiliser dans les rues comme les grands centres urbains est très mal comprendre la réalité de ces milieux. Il en faut énormément pour y susciter une mobilisation dans la rue, autant en banlieue qu'en milieu rural (souvenez-vous de 2012). Est-ce qu'une apathie politique pourrait en être la cause? Aucunement. L'action politique s'y déroule autrement, notamment par l'interpellation des élus locaux et des MRC dans les petites communautés. 4) Il ne s'agit pas de privilégier un thème d'action plutôt qu'un autre (gratuité ou services) mais bien de couper la poire avec un rabais de 50% ET du service, principalement dirigé vers les principales sources d'accroissement du parc de voitures, donc en banlieue et en région rurale. 5) La construction du REM était déjà amorcée et il aurait été plus dispendieux de l'arrêter que de le poursuivre, gracieuseté des Libéraux. 6) Les citoyen(ne)s des banlieues seraient prêt(e)s à payer autant sinon un peu moins si les services venaient avec. Et le thème de la mobilité y est majeur. On ne peut pas passer à côté si nous n'avons pas la bonne solution, mais à l'inverse, nos appuis augmenteront grandement si nous popularisons des solutions applicables très rapidement en termes de service. Regardez la facilité et la simplicité des propositions de la CAQ sur l'élargissement de route et comment elle a passé comme dans du beurre. Même le PQ a tenté de les imiter par manque de solutions concrètes en banlieue pour le TEC. 7) Je ne commenterai pas le reste de la réponse. Il y a un CN qui servira à en parler collectivement.*

1. La revendication de QS était la gratuité sur dix ans dont la moitié dans le premier mandat. 2. Devant la popularité de la revendication, le PLQ et le PQ ont repris la revendication à leur manière de droite en laissant

tomber son aspect universel qui a pour effet d'unir l'ensemble des couches populaires tout comme la gratuité scolaire et celle de la santé autrement les "classes moyennes" n'embarquent pas. 3. L'espace politique est géographiquement différencié. Il faut s'appuyer sur les espaces les plus politisés, généralement les centre-villes, pour démarrer un mouvement puis l'étendre. N'est-ce pas la dynamique Solidaire tout comme celle du Printemps érable ? La revendication de la gratuité du transport collectif s'appuie sur cette tactique. Ceci dit, le mouvement anti-hydrocarbure est une exception à la règle, ce qui renforce la logique d'ensemble par la complémentarité géographique des deux revendications clefs. Que la mobilisation en banlieue et en région aient ses propres tactiques dont la prise en compte des élus locaux, plus accessibles tout comme les médias locaux et régionaux, est à prendre en compte. 4, Voir le point 1 et ma réponse précédente qui montre que la gratuité est le moteur de la mobilisation pour forcer les budgets et investissements. 5. Un mauvais investissement pro GES est à stopper, surtout à ce coût-là (6 G\$) d'autant plus qu'il était à ses débuts quitte à contester la sacralité capitaliste des contrats. 6. La désespérance des banlieusards est tout à fait compréhensible. C'est le vieux truc de la droite d'asphyxier les services publics pour faciliter soit la privatisation soit, dans ce cas-ci, le principe de la gratuité des services publics en faveur du principe de droite de l'utilisateur-payeur. La gauche ne doit pas se laisser prendre à ce piège. 7. Il y a le connu connu, l'inconnu connu et l'inconnu inconnu.

### **Ma conclusion post-débat**

Une campagne pour la gratuité du TEC s'appuiera certes sur les centres-villes et leurs pourtours parce que l'enjeu y est immédiat et que la densité militante, y compris Solidaire, y est la plus grande. Il faudra une articulation particulière de la revendication ailleurs. En banlieue, il faut s'appuyer sur la gratuité universelle déjà existante dans certaines villes pour le TEC local, impulsée par les commerçants pour inciter les gens à acheter local, afin de l'étendre aux liaisons avec le centre métropolitain et la ville moyenne adjacente, service actuellement déficient et cher. Il faudra montrer la contradiction. Cependant, il n'est pas évident que les élus locaux seront enthousiastes car les commerçants locaux, pesants dans les conseils municipaux, soutiennent cette contradiction qui les avantage. La gratuité universelle générale est d'abord dans l'intérêt des couches populaires sur lesquelles il faut s'appuyer. Entre temps, le coï-voiturage peut servir de palliatif ce pour quoi il faut exiger soutien étatique à l'organisation communautaire et priorité sur les autoroutes. Quant aux régions sans TEC, il faut y susciter la colère du laisser pour compte aux dépens des grandes villes et montrer qu'il y a moyen d'y adapter le TEC en s'appuyant sur certains exemples comme Rimouski ou la tradition perdue des taxis communautaires spontanés dans les villages quand l'auto solo n'était pas encore généralisée. Il y aurait moyen d'y subventionner un service de taxi collectif le plus électrifié possible tendant vers la gratuité. Il ne s'agit pas d'opposer mécaniquement gratuité et investissements. Notre revendication est la gratuité sur dix ans donc par étapes... mais il faut commencer tout de suite et que ça soit bon marché en partant. La gratuité universelle est l'horizon à moyen terme qui galvanise le militantisme... surtout quand on n'y a pas accès.

On peut penser que la lutte contre les pipelines (et les hydrocarbures) est plus généralisable. Elle a toujours été géographiquement inégale. Elle concerne d'abord les régions affectées par le passage d'un pipeline ou des travaux d'exploration. La nouvelle menace du gazoduc Abitibi-Saguenay ne concerne que des régions de densité faible. L'emphase sur les dangers locaux ou même régionaux, devra être remplacée par la mise en évidence de la menace planétaire de la terre serre chaude tout en pointant du doigt le désastreux bilan GES canadien auquel le peuple québécois ne doit pas contribuer. Cependant, la menace sur les bélugas a une dimension nationale et même internationale et surtout lie la question climatique à celle de la biodiversité. Le discours de Greenpeace est déjà orienté dans ce sens. Comme la principale région concernée est le Saguenay-Lac-St-Jean, la question d'une création alternative d'emploi se pose car déjà les élus locaux (et la classe d'affaires) sont favorables au pipeline. Même le conseil de bande de la communauté autochtone de Mashteuiatsh y voit des avantages à concrétiser. Là comme ailleurs la région peut bénéficier du plein emploi écologique (restauration écologique des bâtiments, transport en commun, gestion écologique de la forêt, installations éoliennes et solaires). Mais pour être crédible il faut des propositions spécifiques : seconde transformation de l'aluminium (lesquelles et pour quels marchés qui sont surtout extérieurs), transformation du bois pour des bâtiments résidentiels mais aussi non résidentiels ce qui est écologique et maîtrisable de A à Z sur le marché intérieur, le développement des bleuetières (?), une spécialisation de haute technologie appuyée sur l'UQAC (?).

Marc Bonhomme, 18 novembre 2018, (sauf passages en italiques)

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