

La cible GES 2030 au menu du Conseil national de Québec solidaire de mai **Petit coup d'état en préparation pour passer à la droite des Libéraux**

La direction du parti tente d'utiliser le prochain conseil national de mai pour renverser la décision du congrès de révision du programme de 2016 en ce qui concerne la cible 2030 de réduction des gaz à effet de serre (GES) et la remplacer par une cible indéterminée que la direction du parti précisera plus tard mais qui sera nettement inférieure. Cette « *proposition de dernière minute* » avec un « *court délai* » pour la discussion est totalement illégal selon les règles normales de fonctionnement démocratique auxquelles se conforment les statuts du parti. Le congrès, lieu de la souveraineté du parti, détient la prééminence sur le conseil national. De même y a-t-il une procédure à suivre pour modifier le programme. Ainsi va le verticalisme électoraliste et la culture du secret qui a tenu dans le noir tant le comité thématique sur l'environnement et l'énergie que le nouveau réseau militant écologiste.

Le document afférant de dix pages, crucial de par sa portée, n'est malheureusement disponible qu'aux membres alors que faire de la politique autrement dans un esprit de transparence qui sied à une démocratie véritable il devrait être public¹. Dans celui-ci, la direction n'invoque ni les diagnostics du GIEC ni les cibles de température des Accords de Paris ni ne fait aucune analyse de la crise climatique et de la biodiversité. Pourtant ce sont ces diagnostic et cibles qui fondent le caractère scientifique donc réaliste de la cible de réduction des deux tiers des émanations de GES d'ici à 2030 votée au congrès de 2016². Sur la base d'une formulation des cibles intermédiaires qu'elle a elle-même adoptée et qui contredit le programme, la direction ne propose aucune cible intermédiaire précise pour 2030 demandant un chèque en blanc au conseil national. Après avoir été à la droite du PQ sur la question du REM (train aérien) que le PQ rejette en faveur d'une alternative certes critiquable mais carrément préférable en termes de coût et de population desservie, voilà Québec solidaire à droite des Libéraux sur la question cruciale de la cible GES intermédiaire laquelle a le mérite d'exister (37.5%)... ce qui permet de critiquer la piètre performance gouvernementale.

Le document de la direction tente de faire croire qu'il est plus difficile pour le Québec de réduire ses GES faute de produire son électricité avec des hydrocarbures. Il est aveugle aux importants surplus d'hydroélectricité, à l'absence de production d'automobiles et à la présence d'industries de transport collectif et maritime qui créent au Québec une situation privilégiée. Y contribue aussi sa tradition de services publics, intrinsèquement écologiques³, relativement importante par rapport au Canada et aux ÉU même si les gouvernements libéraux et péquistes ont tout fait pour la saboter. Ce n'est pas pour rien que la performance québécoise en termes de réduction de GES est nettement supérieure à celle canadienne au point que le Québec a déjà, relativement au Canada, le tiers du parcours de fait.

Le document prétexte de difficiles changements structurels comme révolutionner la trame urbaine. Justement, il faut s'y mettre dès maintenant pour aboutir en 2050 en passant par l'étape 2030. La direction nationale, aiguillonnée par ses soi-disant experts acquis au cadre du marché dominé par le capital, a le front d'affirmer « *que la cible de 67 % de réduction ne pourrait pas être atteinte aussi rapidement que prévu sans causer [...] une dépression économique* ». Cette cible créerait plutôt le plein emploi écologique surtout si on inclut l'anti-consumériste réduction du temps de travail, telle que stipulée dans le programme mais rejetée de la plateforme 2018. Pour dire le vrai, le Québec risque de manquer de main d'œuvre ce que l'accueil de réfugiées climatiques viendrait combler.

1 Les membres le trouveront sur le site intranet du parti à [13e Conseil national - Cahier de propositions - Transition énergétique et économique](#)

2 La cible 2050 de 95% est la fourchette supérieure de la cible des Libéraux... et son éloignement dans le temps n'engage à rien.

3 Marc Bonhomme, [Les emplois du secteur public sont intrinsèquement écologiques](#), Presse-toi-à-gauche, 27/02/18

Évidemment, un gouvernement Solidaire pourrait accepter de subir passivement les attaques du capital fédéraliste qui commenceront avant même sa conquête de la majorité parlementaire — une grève des investissements / fuite des capitaux ou une guerre commerciale ou un gel des paiements de péréquation si ce n'est une invasion militaire — pour s'écraser comme le parti grec Syriza l'a fait en 2015 refusant de s'affranchir de la tutelle de la troïka (FMI, Union et banque européennes). Il y aura alors une récession et pire encore peu importe sa politique climatique. Autrement, un gouvernement Solidaire devra immédiatement contre-attaquer par, entre autre, une politique de plein emploi écologique pour gagner l'appui mobilisé du peuple québécois et la sympathie sinon l'appui des peuples canadien et étasunien. Et comment autrement amorcer cette mobilisation dès maintenant qu'en popularisant la revendication de la gratuité du transport public sur dix ans que le parti met sous le boisseau ?

Afin de mener à bien cette contre-attaque, il faudra bien prendre le contrôle des flux financiers tant internes qu'externes d'où expropriation et socialisation des institutions financières, monnaie québécoise, contrôle des changes et commerce dirigé. Il ne sera pas possible d'attendre l'Assemblée constituante qui de facto sera indépendantiste puisque la chose sera déjà accomplie... et que, paradoxalement, l'engagement de la tenir aura au départ provoqué l'ire du fédéralisme. Il faut tirer les leçons tant des coups de Jarnac du gouvernement fédéral contre la lutte de libération nationale québécoise, tel le coup de la Brink's et l'occupation armée d'octobre 70, que de l'échec à ce jour de l'indépendantisme de la Catalogne. Est à commencer un processus constituant dès maintenant en alliance avec le mouvement populaire dont le cœur économique-social sera le plein emploi écologique.

Le document soumis au conseil national prétexte de se donner le temps de gagner l'assentiment populaire. On n'y arrive pas en cachant l'urgence de la situation qui commande un bouleversement sans plus tarder de toute la structure économique et une révolution des rapports sociaux. Évidemment, il faut, pour y arriver, assujettir le marché à la planification mais cette fois-ci démocratique pour sauver la civilisation humaine et non pas autoritaire pour faire la guerre comme le patronat canadien l'a fait en 1939. L'humanité n'a pas besoin d'une « transition » mais d'une rupture. La tautologique évocation de la transition par les tenants du capitalisme vert n'a comme but que de faire un enterrement de première classe au concept de rupture anticapitaliste⁴.

Il faut en finir avec le consumérisme en commençant par l'interdiction du véhicule privé et de la maison unifamiliale, au fur et à mesure de la création d'alternatives bon marché, non pas pour revenir à la misère du XIX^{ie} siècle mais pour accéder à un XXI^{ie} siècle riche de rapports humains et de services publics comblant tous nos besoins légitimes. Au parti de prendre le taureau par les cornes et de combattre avec acharnement le *manufactured consent* de l'opinion publique. Car il ne faut jamais oublier que nous vivons tous et toutes dans un état de schizophrénie sociale opposant nos intérêts à court terme de survie immédiate à ceux fondamentaux pour sauver l'humanité de sa destruction par le néolibéralisme guerrier. Si on ne le fait pas par abandon au ronron quotidien et par cynisme, on se le fera mettre sur le nez par nos enfants et petits-enfants pour finir dans la déprime et les fantasmes.

Comme la cible GES 2030 est l'épine dorsale du volet socio-économique de l'alternative Solidaire, l'initiative de la direction revient à céder au centrisme programmatique où mène l'électoratisme et ses candidatures vedettes, d'abandonner le "dépassement du capitalisme" du programme.

L'annexe ci-après démontre la faisabilité de la réduction des deux tiers des GES d'ici 2030 au Québec.

Marc Bonhomme, 8 avril 2018,
www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

4 Bien sûr, il faut distinguer la transition du capitalisme vert, avec qui des alliances tactiques sont possibles, et la régression du capitalisme trumpien.

Annexe : La réduction des gaz à effet de serre (GES) des deux tiers d'ici 2030 au Québec est faisable techniquement, financièrement et politiquement

A. La cible d'une réduction des deux tiers pour 2030 est plus facile pour le Québec que pour le Canada

1. La cible Solidaire, selon la direction du parti, serait non pertinente pour le Québec lequel ne peut avoir recours à l'élimination «facile» du charbon et de l'extraction pétrolière. Heureusement, le Québec ne produit aucun hydrocarbure même si son gouvernement fait tout pour en encourager l'exploration tous azimuts, ce qu'il faut évidemment bloquer tout comme son transport transitaire par pipeline ou par train.
2. Voudrait-on avoir le problème de l'Ontario dépendante de l'industrie automobile à recycler et du nucléaire, qui n'est pas une alternative écologique, ou de l'Alberta dont la prospérité repose sur une économie dopée au pétrole bitumineux sans compter ses centrales électriques au charbon ?
3. Les émissions canadiennes de GES dépassaient en 2015 de 18% le niveau de 1990 alors que le Québec les avaient réduites de 10%⁵. La marche est plus haute pour le Canada que pour le Québec qui a 28 points de pourcentage d'avance.
4. Le Québec non seulement n'a-t-il pas besoin de massive reconversion énergétique et industrielle, mais il jouit d'un surplus substantiel d'hydroélectricité⁶ disponible pour le transport électrique de même que pour une importante industrie de fabrication de moyens de transport collectif.

B. La cible d'une réduction des deux tiers pour 2030 est techniquement faisable

Le document consultatif de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec⁷ de 2013 affirmait :

Que représente la cible de 25% de réduction des gazes à effet de serre?

La cible de 25% de réduction des GES par rapport à 1990, appliquée au secteur de l'énergie, signifie que l'on doit encore diminuer notre consommation d'énergie fossile (pétrole, gaz naturel et charbon) d'environ 23% par rapport à aujourd'hui. Pour y arriver d'ici 2020, voici quel niveau d'effort nous devrions réaliser si une seule mesure était appliquée dans chacun des quatre secteurs.

Secteur résidentiel :

Convertir environ 100 000 logements encore chauffés au mazout ou gaz naturel à l'électricité (sur environ 650 000 logements non chauffés à l'électricité).

Secteur commercial et institutionnel :

Convertir à l'électricité environ 31 000 bâtiments – fermes d'élevage, exploitations agricoles, bâtiments institutionnels, lieux de culte, hôpitaux et écoles.

Secteur des transports :

Retirer de la route ou convertir à l'électricité environ 2.1 millions d'automobiles ou camions légers (tout près de 50% du parc).

Secteur industriel :

Réduire de plus des deux tiers les émissions de l'industrie de l'aluminium.

Ces mesures partielles réduiraient les émanations de GES du tiers (23% + 10% déjà acquis) par rapport à 1990.

1. Il est possible d'ici 2030 de convertir le demi-million restant de logements non climatisés à l'électricité.
2. À court terme, il est techniquement banal de substituer l'électricité au gaz naturel pour la climatisation des bâtiments particulièrement commerciaux et institutionnels.

5 Gouvernement du Canada, [Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement – Émissions de gaz à effet de serre](#), avril 2017, figures 1 et 7

6 TVA nouvelles, [Un record pour les exportations d'Hydro-Québec](#), 30/12/17 et Hydro-Québec, [Production, achats et ventes d'électricité](#), 2017. Sans Churchill Falls au Labrador, Hydro Québec exporte près de 20% de sa production électrique (un peu plus de 15% en incluant Churchill Falls).

7 [Document de consultation de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec](#), 2013, page 56

3. Il est aussi possible de convertir à l'électricité l'autre moitié du camionnage léger. Avec Hydro-Québec qui s'est mise à installer des bornes électriques un peu partout et parce que la livraison locale de marchandises suppose de courte distance et le retour fréquent des camions légers à un même point, leur électrification d'ici 2030 est banale⁸.
4. On peut diminuer drastiquement les autos en propriété privée au prorata du développement du transport public et de l'autopartage communautaire quitte à en faire une obligation.
5. On peut interdire immédiatement l'achat des véhicules les plus énergivores⁹.
6. La construction du «grand virage» de Climat-Montréal (et l'arrêt du train aérien REM)¹⁰ pour le transport des personnes, étant en surface seulement et donc comportant l'avantage de pénaliser l'automobile d'autant plus que ce transport collectif serait gratuit d'ici dix ans, est faisable d'ici 2030¹¹.
7. Tout comme est réalisable une généralisation à tout le Québec de l'autopartage électrifiée et communautaire soutenue publiquement.
8. On ajoute des progrès pour le transport lourd : on en serait déjà technologiquement au camion lourd électrifié¹² pour compléter train et cabotage¹³... mais non pour s'y substituer
9. La foresterie et l'agriculture peuvent absorber des GES au lieu d'en émettre (reboisement, agriculture biologique)

L'autre tiers est ainsi à portée de main d'ici 2030 et à parachever pour 2050. *Last but not least*, on doit dès maintenant légiférer pour aller vers une ville sans auto solo et sans maison individuelle et en rangée, à fonction mixte, à logement et transport collectifs, approvisionné par des circuits courts et pénétrée par l'agriculture. Reste le noyau dur des procédés industriels : les énergivores et polluantes alumineries très peu créatrices d'emplois sont un pensez-y-bien¹⁴.

C. La cible d'une réduction des deux tiers pour 2030 est financièrement faisable

1. Les paradis fiscaux regorgent de billions de dollars — au moins 10% du PIB mondial (5% pour le Canada)¹⁵.
2. La pseudo lutte contre les paradis fiscaux sert de prétexte pour abaisser l'impôt des entreprises et celui sur les revenus, surtout ceux élevés. Au Québec, la baisse de l'impôt des entreprises, relativement au PIB, a été spectaculaire comparée à celle du Canada hors Québec et des autres pays de l'OCDE¹⁶. Par sa baisse

8 Annabelle Caillou, [Quand le Québec se lance dans l'électrification des camions de marchandises](#), Le Devoir, 12/02/18

9 Gérard Fillion, [Les Québécois ont acheté plus de camions que de voitures en 2015](#), Radio-Canada, 6/12/16 : « La tendance montre “une préférence croissante des Québécois pour des véhicules plus chers et plus énergivores”, peut-on lire dans le troisième rapport sur l'état de l'énergie du Québec... »

10 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-Martin)/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-Francis.
- Le Grand Virage inclut aussi 3 stations de métro : Pie-IX, Poirier et Bois-Francis.
- Il sera même possible de financer une ligne de tramway à Gatineau et une à Québec.

11 Québec solidaire Capitale nationale a démontré pour la ville de Québec la faisabilité bon marché d'un « [tramway, colonne vertébrale de notre infrastructure de transport](#) ».

12 Radio-Canada, [Tesla dévoile un semi-remorque 100 % électrique](#), 17/11/17

13 Faut-il rappeler que Bombardier et compagnie sont capables de produire des trains, que les CN et CP particulièrement méprisants pour le Québec peuvent être nationalisés par un Québec indépendant, comme prévu dans le programme Solidaire, et que le chantier maritime de Lévis est en mal de contrats... et qu'il pourrait construire autre chose que des navires militaires.

14 Ce serait la moindre des choses que d'interdire les énergivores fermes d'ordinateurs fabricant des cryptomonnaies (Radio-Canada, [Le bas coût de l'électricité au Québec intéresse l'industrie mondiale du bitcoin](#), 13/11/17). L'électricité en surplus devrait être réservée pour des usages socialement utiles tel le transport électrique ou à défaut l'exportation vers le Canada se substituant aux sources fossiles ou nucléaires, ce qui contribuerait à dorénavant la pilule de l'indépendance auprès du peuple canadien dont la clef est l'Ontario.

15 Jean-Robert Sansfaçon, [La bataille jamais gagnée contre les paradis fiscaux](#) (éditorial), Le Devoir, 20/09/17

16 Chaire en fiscalité et en finances publiques – Université de Sherbrooke, [Bilan de la fiscalité au Québec – édition 2017](#), 13/01/17. Voir les graphiques 2 (imposition globale), 7 (particuliers), 12 (entreprises). La thèse de ce bilan par cette chaire particulièrement néolibérale est de démontrer que le Québec n'est pas assez fiscalement compétitif, trop « européen », face au reste du Canada et aux États-Unis. Il faut donc inverser l'argumentation implicite : l'indépendance donnera au Québec une marge de manœuvre supplémentaire et surtout servira d'incitatif pour entraîner les autres.

inattendue de l'imposition des particuliers d'un milliard \$¹⁷, le gouvernement du Québec vient d'y contribuer.

3. Il faut arrêter de flipper à propos du financement. Dans le cadre d'un Québec indépendant doter de sa monnaie, une réforme fiscale en profondeur, dont le blocage des paradis fiscaux et la fin de l'évasion et de l'évitement fiscaux, y suffira.
4. La Coalition mains rouges a démontré que le seul Québec fédéral pouvait aller chercher dix milliards \$ de plus l'an en revenus fiscaux supplémentaires¹⁸.
5. Rappelons que financement ne signifie pas nécessairement dépense budgétaire mais investissement récupérable. On finance les *négawatts* 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.
6. La disparition du véhicule privé soulage les ménages d'un deuxième loyer lequel constitue une somme supérieure à toute hausse d'impôt requise par le financement du transport public.
7. Si les moyens financiers disponibles abondent, ceux technologiques ne sont pas en reste. Efficience énergétique, énergies solaire et éolienne sont même rentables ou le deviennent tout comme les véhicules électriques en sont sur le seuil¹⁹.

D. La cible d'une réduction des deux tiers pour 2030 est politiquement faisable

1. Atteindre la cible Solidaire dérivée des Accords de Paris exige une mobilisation semblable à la reconversion vers une économie de guerre comme en 39-40 ou vice-versa comme en 45-46. Même la classe d'affaire canadienne avait compris la nécessité de la planification étatique se soumettant le marché pour entreprendre l'effort de guerre²⁰.
2. Cette démarche est impossible en passant par le marché contrôlé par une poignée de transnationales dont 90 d'entre elles sont responsables d'un peu moins des deux tiers des GES historiques (1854-2010)²¹. Les marchés et taxe carbone, rejetés par le programme Solidaire mais non par son projet de plateforme électorale, ne font que modifier les rapports de prix au détriment des produits carbonés afin d'influencer le comportement des entreprises dont ces 90 sont décisives. Elles sont en mesure de résister bec et ongles, par des moyens tant économiques que politiques, afin de rentabiliser leurs lourds équipements fossiles pour, à pas de tortue²², recycler leurs profits vers la géo-ingénierie et l'électrification de l'auto solo²³ au sein d'une ville bungalow.
3. Pour sauver la civilisation à l'avantage non du capital mais de la majorité populaire, il faut encore plus de planification, démocratique cette fois-ci, financée par une mobilisation de l'épargne nationale et le contrôle des échanges commerciaux, ce qui requiert l'indépendance.

17 Jean-Marc Salvat, [Leitão annoncera une baisse d'impôt rétroactive](#). Le Soleil, 20/11/17

18 Coalition mains rouges, [10 milliards de solutions](#), février 2015

19 Damian Carrington, [The seven megatrends that could beat global warming: 'There is reason for hope'](#), The Guardian, 8/11/17. Cependant le technologisme très capitalisme vert de cet article ignore complètement le barrage socio-économique de loi d'airain de l'accumulation du capital. Par exemple, l'auto privé électrique, même hydroélectrique, ne règle en rien les plaies de l'étalement urbain, de la congestion urbaine et de la pollution due à la fabrication de masse particulièrement des batteries. En plus d'envisager la gargantuesque et apprenti sorcier géo-ingénierie pour capter le carbone, l'article doit admettre que la destruction des forêts est déjà hors contrôle.

20 Encyclopédie canadienne, [Effort de guerre au Canada](#), paragraphe Deuxième guerre mondiale et suivant, 16/12/13 et [Commission des prix et du commerce en temps de guerre](#), 17/02/15

21 Richard Heede, [Tracing anthropogenic carbon dioxide and methane emissions to fossil fuel and cement producers, 1854–2010](#), Climate Change, 10/13

22 Ce que n'empêche pas une tension entre le capital pétrolier-automobile et celui bancaire-internet qui par ses « fonds verts » et ses investissements dans les véhicules électriques et autonomes accélère la « transition » en utilisant les travaux du GIEC comme argument.

23 Le dada capitaliste vert est l'auto solo sans chauffeur qui au dire du capital pourrait aussi se substituer au transport collectif en complément des trains aériens (REM) et des métros (ex. la ligne rose de Projet Montréal) éliminant à terme l'option du transport collectif bon marché de surface tel que le « grand virage » proposé par Climat-Montréal. Par contre, de petits véhicules collectifs et électriques sans chauffeur sur des trajets balisés pourraient contribuer à résoudre le dilemme du transport collectif dans les tentaculaires banlieues de maisons unifamiliales mieux que les vastes stationnements incitatifs. Cette possibilité est déjà à l'essai, par une multinationale française, dans la municipalité de Terrebonne (Bruno Bisson, [Navette autonomes: projet-pilote d'un an à Terrebonne](#), La Presse, 17/05/17)