

Analyse du « Plan de transition économique » de Québec solidaire **Capitalisme vert québécois à la remorque de la PMD gouvernementale**

Le récent rapport du GIEC-ONU à propos d'une hausse maximum de la température terrestre de 1.5°C à l'horizon 2100 avance que pour y arriver sur la base d'une moyenne de scénarios incluant tous le recours à l'énergie nucléaire et, pour la majorité, aux BECCS (bioénergie avec captage et stockage du carbone), il faudrait, en termes de moyenne mondiale, réduire les émanations annuelles de 45% par rapport à la nouvelle année de base 2010, ce qui signifie de 17.5% par rapport à l'ancienne année de base 1990 car les émanations annuelles de CO₂ ont augmenté de 50% entre 1990 et 2010 (66% entre 1990 et 2017) et de 100% en 2050, peu importe la base. **Pourquoi cette soudaine modestie de la cible 2030, très évidente quand exprimée en termes de l'ancienne base, et à contrario l'ambitieuse cible 2050 qui propose, contre toute logique apparente, d'atteindre 50 ans plutôt la cible 2100 ?**

C'est que politiquement, et non pas scientifiquement, le GIEC-ONU soumis à moult pression politique surtout des grandes puissances a mis beaucoup d'eau dans son vin. Il a accepté un important dépassement des émanations annuelles de GES d'ici 2030, et même d'ici 2050, devant être neutralisées à partir de 2030 et surtout de 2050 par particulièrement des BECCS ce qui suppose un cumul « temporaire » de GES dans l'atmosphère qui vont occasionner des années plus tard un dépassement « temporaire » de la limite de 1.5°C. Cette pirouette est un bar ouvert qui permet tous les reculs en autant qu'on rajoute des BECCS après 2050, une éternité en temps politicien. Cette capitulation politique se répercute sur l'analyse scientifique. Il faut en effet faire l'hypothèse que ce dépassement ne déclenche pas des points de bascule, ignorés par les scénarios du GIEC, vers une planète « serre chaude ». Cette hypothèse est très contestée scientifiquement.

Pour le Québec, pour lequel les émanations annuelles de CO₂ ont n'ont pas augmenté de 1990 à 2010 mais baissé, l'objectif de la baisse de 45% de GES par rapport à 2010 signifie mathématiquement une réduction de 49% par rapport à 1990. Québec solidaire pourrait se vanter d'avoir visé juste avec le 48% de son plan de transition. Ce serait ignorer la critique de cette norme faite succinctement ci-haut, à laquelle on doit ajouter l'élasticité du bilan carbone, la mise au rancart de la responsabilité historique différenciée et les uniques atouts québécois. Cette critique est déployée plus à fond, avec références, dans mon essai « [Le "Sommaire pour les décideurs" du rapport "Le réchauffement global à 1.5°C" du GIEC](#) ».

1. La grande élasticité du bilan carbone à laquelle il faut rétorquer par le principe de précaution qui invite à faire l'hypothèse que la concentration de CO₂ dans l'atmosphère est déjà atteinte pour que la température terrestre grimpe à 1.5°C même si les émanations de CO₂ cessaient demain matin.
2. Le seul scénario sans BECCS, mais avec croissance de l'énergie nucléaire, parmi les quatre exemples du Sommaire du GIEC avance une réduction non pas de 45% mais de 58% par rapport à 2010 soit, pour le Québec, 63% par rapport à 1990. **C'est à peu de choses près la cible 2030 du programme, décidée en congrès en 2016 avant que le Conseil national de mai 2018 ne la réduise.** Objecter que BECCS et énergie nucléaire ne concernent pas le Québec serait faire preuve d'un fiéffé nationalisme eu égard à cet enjeu mondial. Comme Québec solidaire est aussi quelque peu un « Canada solidaire », ne serait-il pas temps de faire preuve d'un minimum d'internationalisme en condamnant le projet de démonstration BECCS grassement subventionné de Shell et BP en Alberta et en promouvant la possibilité d'exportations d'hydroélectricité vers l'Ontario en autant qu'elle s'engage à fermer ses vieilles centrales nucléaires dont d'ailleurs Montréal se situe dans le sillage de leurs vents dominants.
3. La bonne performance québécoise en matière d'émissions de CO₂ vis-à-vis celle albertaine est due à son heureux mix de ressources naturelles. Le bilan des émanations de CO₂ canadien est à peu près le même en termes de production que de consommation, parce que les « exportations » de CO₂ dues à la production de pétrole bitumineux compensent en très grande partie les « importations » nettes de CO₂ dues à la fabrication à l'étranger de produits manufacturés. Il n'en est pas de même pour le Québec où les « importations » emportent sur les « exportations » comme c'est le cas aux É-U et dans l'UE.
4. Le Québec n'a pas à restructurer son économie comme doivent le faire l'Alberta (pétrole bitumineux et charbon) et l'Ontario (industrie automobile, énergie nucléaire, hypertrophie de la Finance) alors que le Québec dispose d'un surplus d'hydroélectricité suffisant pour électrifier la totalité du transport en commun et de l'autopartage et dispose d'une industrie de production de moyens de transport collectif.
5. *Last but not least*, la responsabilité historique différenciée commande à la société québécoise, tout comme à celles canadienne et étasunienne, les plus grands producteurs d'émissions de GES par habitant au monde, de faire plus que leur part, ce qui est d'autant plus facile pour le Québec.

Cette capitulation Solidaire, décrétée au nom d'une urgence politique inexistante, à moins de se soumettre au « *manufactured consent* » de l'opinion publique, fait plutôt fi de l'urgence climatique fondée scientifiquement qui impose **un plan d'action drastique encore plus que ne le fut la conversion des économies canadienne et québécoise en économie de guerre à partir de 1939 sur la base d'une planification étatique commandant au marché** toute capitaliste fut-elle. Cette capitulation vis-à-vis l'objectif entraîne dans son sillage celle vis-à-vis le plan d'action concomitant appelé par Québec solidaire le « [Plan de transition économique](#) » et son complément, le [Grand Montréal Express](#).

Ce plan tombe dans l'ornière du capitalisme vert. En très résumé, le capitalisme vert ralentit la dite transition pour rentabiliser le capital déjà investi dans le complexe auto-pétrole-unifamiliale graduellement transformé en celui auto-électricité-condo et pour se donner le temps de mettre au point et déployer une gargantuesque géo-ingénierie de récupération des GES atmosphériques, les BECCS, qui auront alors largement dépassé les cibles de température des Accords de Paris et sans se soucier des points de bascule rendant ce dépassement irréversible. Ce capitalisme se financera à même des marchés et taxes carbone se substituant aux progressifs impôt sur le revenu et sur les profits. Ces marché et taxe carbone dépendant du bon fonctionnement du marché, le capital en contrôle le niveau par son chantage sur les États grâce à la libre circulation des capitaux au cœur des accords de libre-échange qu'ils soient multilatéraux à la mode OMC ou bilatéraux à la mode Trump. L'ampleur de ce fardeau fiscal pour financer en PPP la géo-ingénierie deviendra tel qu'il contraindra la société à la super-austérité, individuelle et collective, librement acceptée, espère le capital, grâce à l'idéologie de la décroissance.

Ce Plan de transition aurait été financé par le régressif marché du carbone quant à son budget d'opérations et, quant à son budget d'immobilisations, par un captage des contributions au Fonds des générations durant les quatre années du mandat, sommes hypothétiques quelque peu spéculatives supposant la continuation d'une aléatoire croissance, et surtout aux dépens de la lutte contre l'austérité dans les services publics victimes de la constitution de ce Fonds. On prévoyait le recours aux péages pour les stationnements hors rue dès la fin du premier mandat et éventuellement sur les ponts et autoroutes, tous ces péages étant l'équivalent de taxes indirectes régressives. On laisse entendre qu'existerait alors des alternatives du moins pour les péages sur ponts et autoroutes. Il le faudrait car autrement cette ponction sur les prolétaires des banlieues sèmerait les prémices d'un mouvement de type chemise jaune comme en France. En définitive, **l'ensemble du financement du Plan de transition en est un de droite qui ne ponctionne pas ou très peu le capital financier et les transnationales.**

Quant à la question des transports, là où le bât blesse, **le plan Solidaire est essentiellement une bonification de la Politique de mobilité durable (PMD) gouvernementale jamais critiquée par le parti.** Pour le Grand Montréal, qui compte pour 75% des dépenses prévues pour le transport des personnes selon le Plan de transition, le parti se rallie aux lignes directrices de la PMD gouvernementale soit essentiellement le train aérien REM et une orgie de métros au lieu d'un réseau de transport collectif en voies réservés, bon marché, et inséré dans la trame urbaine à l'exemple du « Grand virage » mis de l'avant dès 2016 par la Coalition climat Montréal sur la base du rejet du REM par Transparence et le SCFP. Cette politique chère et tape-à-l'œil de la taupe et de l'albatros abandonne la terre ferme au loup de l'auto solo, à essence et électrique, d'abord en subventionnant l'auto solo électrique puis en interdisant l'auto solo à essence qu'en 2040, et non pas en 2030 ou même en 2025 comme en Irlande, en Norvège, au Pays-Bas et en Inde, tous acquis, au mieux, au capitalisme vert.

L'urgence climatique impose l'interdiction de toutes les autos solos, à essence et électriques, dès 2030 dans les régions métropolitaines et leur remplacement par un transport en commun gratuit et autant que possible électrifié sur la terre ferme y compris des mini-bus éventuellement sans chauffeur dans les banlieues d'unifamiliales et un service bon marché d'autopartage. Au fur et à mesure de la disponibilité des alternatives, les autos solos seront rachetées à leur coût d'achat déprécié. Cette urgence impose une interdiction immédiate de la construction de maisons unifamiliales et même en rangées, la densification obligatoire de celles existantes quitte à soutenir leurs résidents soit pour le déménagement soit pour la subdivision. Autrement il est impossible de construire une urbanité basée sur le transport actif et sur celui collectif et de maximiser la mixité des fonctions et l'agriculture urbaine.

L'opposition aux autoroutes ? Selon le plan de transition Solidaire, le parti « *abandonnera tout nouveau projet de construction routière sauf ceux qui visent à améliorer la sécurité routière ou qui permettent de désenclaver des régions isolées.* » C'est ce qu'on appelle une promesse politicienne car la sécurité excuse tout. En 2015, la part du camionnage lourd en émissions de GES était supérieure à celle de l'automobile, ce qui est presque aussi vrai pour le camionnage léger. Sa contribution à la croissance des GES depuis 1990, tout comme celle du camionnage léger, est largement supérieure à celle de l'automobile. Pourtant, **le Plan de transition ne prévoit qu'une réduction minime des GES du transport des marchandises par rapport à celui des personnes, soit un rapport de 14%.**

Selon le plan Solidaire, les transports ferroviaire et maritime n'ont pas la priorité sur le camionnage lourd qui jouira d'autoroutes électriques et dont les entreprises seront soutenues alors que le transport à longue distance des marchandises peut être considéré comme une industrie stratégique à nationaliser selon le programme du parti.

Que ce soit pour le camionnage lourd, ou pour la collecte et la gestion des déchets, ou pour la transformation et la distribution alimentaire, ou pour la climatisation des bâtiments non-résidentiels, on note **un parti-pris pour le soutien à l'entreprise privée et la faiblesse du cadre législatif et réglementaire les obligeant à contribuer au Plan** bien que souvent il est à leur avantage pécuniaire de le faire. Le secteur de l'aluminium produit à lui seul 6.4% de la totalité des GES du Québec en 2015. [Or Rio Tinto mettra graduellement en opération un nouveau procédé industriel, rentable pour l'entreprise, faisant complètement disparaître ces émanations.](#) L'obligation de le faire d'ici 2030 pour tout le secteur de l'aluminium serait-il trop demander à ces transnationales qui conjointement imposent un long lock-out à leurs employé de Bécancour ?

La protection du zonage agricole a beau être soulignée, le soutien de l'auto solo électrique et le REM exerceront des pressions économiques qui viendront à bout de toute « *restriction des périmètres d'urbanisation* ». Alors que l'impôt immobilier, de loin au Québec la première source fiscale des gouvernements locaux, favorise l'étalement urbain, le parti, dans un premier mandat, préconisait le même changement que les autres partis soit un banal transfert de un point de pourcentage de la TVQ. Il n'y a aucune cible et échéance pour la réductions des engrais fossiles et des pesticides ni pour la conversion de l'agro-industrie en bio-agriculture dont il est à peine question.

Si on se réjouit de la législation à propos de l'obsolescence programmée (garanties minimum de 10 ans et de réparation à faible coût), on se demande pourquoi on soutient l'industrie du recyclage tous azimuts alors qu'on sait que ce sont les entreprises sans but lucratif qui ont une meilleure performance. **Le vital développements des circuits courts n'inclut qu'un soutien financier aux entreprises privées sans imposer aucune obligation, cible ou échéance.** La politique zéro-déchet proposée est sans cible ni échéance alors que celle gouvernementale en comporte.

On reste étonné de la paucité de la politique de mise à niveau écologique des bâtiments. Cette politique peut être une grande créatrice d'emplois et d'économie d'énergie, fossile ou non, tout en étant financée par une banque d'État sans important recours au budget public car le remboursement de la dette pour les travaux se finance à même l'épargne réalisée grâce à l'économie d'énergie. La politique du parti à cet égard ne comporte aucune cible ni échéance sauf peut-être pour les bâtiments étatiques. Pour le bâtiment résidentiel, le parti mobilise une partie des CELI, pourtant un outil d'évasion fiscale légale à proscrire pour la gauche, pour que s'autofinancent les propriétaires avec une part réservée pour ceux moins fortunés et leurs locataires. Quant aux bâtiments non-résidentiels, ils disposeront d'un fonds dont la source est inconnue. **Il serait pourtant possible que d'ici 2030, un ou des organismes étatiques prennent à charge l'évaluation des travaux, leur réalisation et leur financement, quitte à mobiliser les institutions financières ou une banque d'État, pour mettre au niveau de la meilleure technologie écologique tous les bâtiments utilisant des énergies fossiles si ce n'est davantage.** Le Plan ne prévoit que des projets pilotes pour des bâtiments à énergie (quasi) zéro alors que la démonstration est déjà faite (ex. bibliothèque de Varennes). Faut-il se surprendre qu'à cause de ce manque d'audace, la mise à niveau écologique des bâtiments ne mobilise que 4% des 390 000 emplois brut à créer (5% des 300 000 net) contre 64% (83%) pour ceux concernant le transport des personnes.

Le comble de l'absurde, cependant, c'est la dose d'extractivisme que l'on retrouve dans le Plan. On veut y utiliser les résidus agricoles et forestiers à des fins énergétiques alors qu'écologiquement ceux-ci doivent rester sur place pour nourrir le sol déjà affaibli par l'extraction de la matière récoltée, nourriture et bois. On le fait au nom du développement économique des régions mais au prix de l'affaiblissement de leurs sols. Est aussi discutable la mise en place de la filière du lithium dont l'extraction par des mines à ciel ouvert est particulièrement dommageable pour l'environnement. À partir du moment où on opte pour la généralisation de l'auto solo électrique, comme le fait le Plan Solidaire, la production du lithium et autres matières rares deviendra une plaie environnementale mondiale. [L'auto électrique est beaucoup plus polluante que l'on pense](#), surtout à cause de ses batteries, sans compter qu'elle maintient la congestion et l'étalement urbains. Le rejet de cet auto solo minimise ce problème car non seulement l'électrification du transport en commun, du rail et des navires est-il quantitativement moins important et se fait-il en bonne partie en continu (ex. tramway) mais la ville sans auto solo ni bungalow et à circuits courts nécessite moins de services de transport. Cette dose d'extractivisme est d'autant plus à remarquer qu'elle compte pour 13% des emplois brut à créer (17% de ceux net), soit la seconde source en importance après le transport des personnes.

À différents moments dans le Plan est invoquée la nécessité de l'indépendance nationale pour soit réaliser ou accélérer le Plan soit pour le soutenir. Les pouvoirs constitutionnels fédéraux dans les domaines de la finance et des

transports ferroviaire et maritime entre autres sont certainement à prendre en compte. **Mais aucune des mesures du Plan n'est irréalisable sans l'indépendance. Il faudrait pour cela vouloir mettre au pas les institutions financières sinon carrément les exproprier et sans doute faire des transport ferroviaire et maritime l'épine dorsale du transport des marchandises.** Même les ententes avec l'extérieur, invoquées dans le Plan en rapport avec l'indépendance, sont réalisables sans elle. Par exemple, il serait possible de faire une entente avec l'Ontario pour lui exporter à bon prix de l'hydroélectricité en surplus ou récupérée de l'efficacité énergétique des bâtiments contre la fermeture de ses centrales nucléaires. De même, il serait possible de mettre fin avant terme au pillage de l'hydroélectricité terre-neuvienne par le petit impérialisme québécois contre une mise en valeur, conjointement avec le peuple innu et avec son plein consentement, du potentiel hydroélectrique et éolien du Labrador en autant qu'il se substitue à de l'énergie fossile ou nucléaire.

Somme toute, on ne sent aucune urgence climatique dans le plan de transition Solidaire mais le souffle froid de la technocratie prisonnière du marché. **Au final, de la CAQ à Québec solidaire en passant par les Libéraux et le PQ tous se rallient, à dose variable, à la PMD gouvernementale et à son mode droitier de financement. Heureusement qu'il y a l'attraction de l'or noir et le troisième lien pour faire des distinctions.** En assimilant le plan de transition Solidaire, on en vient à réaliser l'incongruité de la revendication de la gratuité du transport en commun dans le plan d'ensemble. Celle-ci fut-elle une revendication populiste de gauche pour le temps d'une élection ? Le temps n'est pas venu de faire une vague campagne sur le climat qui finira pas tomber à plat faute de manque de concrétude et encore davantage soutenue par un Plan de transition au capitalisme vert jamais discuté ni adopté par les instances de base du parti. Il faut plutôt soumettre ce plan au tamis de la démocratie en vue de son adoption lors du congrès de révision du programme du parti en 2019.

Par contre, **le temps est venu de capitaliser sur la popularité de la revendication de la gratuité du transport en commun, que les Libéraux et le PQ ont tenté d'imiter en laissant tomber son caractère universelle**, afin d'inciter à la construction d'un mouvement écologiste urbain pérenne comme la gratuité scolaire avait catapulté le Printemps érable en 2012. Comme de plus réapparaît l'enjeu pipeline avec l'annonce du gazoduc Abitibi-Saguenay, l'adjonction de la revendication du rejet des pipelines combinerait dans une même campagne politique les aspects « alternativa » et « blockadia » tout comme elle faciliterait l'unité urbain-rural.

Marc Bonhomme, 22 novembre 2018,
www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca