

La jeunesse a déjà commencée à rejeter de facto le capitalisme vert **Reste à renverser le 1% en ralliant les syndicats du travail productif**

Mon article « [Le néolibéralisme, coincé entre des services avares de productivité et une demande insolvable de produits essentiels, fait appel au capitalisme vert](#) » montrait comment les véhicules électriques, avec un taux de croissance supérieur au taux de croissance général, battaient la marche vers un monde tout électrique annonçant un renouvellement de la consommation de masse. Mais cette dernière n'est pas appuyée par un pouvoir d'achat suffisant étant donné la croissance des inégalités alors que les besoins sociaux à combler ont plutôt soif de services publics dont les intimes rapports personnels sont antinomiques aux gains de productivité.

Les appareils électroniques de l'ordinateur portable en déclin au téléphone cellulaire en plafonnement annoncent certes ce nouveau tout électrique mais ils franchissent à peine le domaine du gadget du point de vue de la mobilisation du travail productif (voir mon article « [Travail productif en panne, travail improductif indispensable](#) ») bien que présidant à une révolution communicationnelle ils deviennent indispensables. Découlant de cette électrification, la révolution du système énergétique vers l'énergie renouvelable n'en traîne pas moins la patte pour cause du lent amortissement des équipements liés aux hydrocarbures ce qui est nécessaire à leur rentabilité dans le cadre du mode de production capitaliste.

Étant donné l'urgence climatique qui mord la queue du capitalisme vert, l'inévitable conséquence en est la fuite en avant dans la captation et la séquestration du carbone et autres lubies de géo-ingénierie lesquelles en plus de ne pas être technologiquement mûres coûtent les yeux de la tête. Ces gargantuesques investissements ajoutés à ceux nécessités par le tout électrique vont faire les beaux jours du travail productif lequel, rappelons-le, est le seul créateur de plus-value à la source du profit. Ces investissements seront le complément au tout-électrique s'étendant aux véhicules et bientôt à l'habitation (la domotique), ces deux piliers de la consommation de masse et de l'endettement des ménages. Ce complément sera indispensable à cause du pouvoir d'achat limité de la majorité populaire même dans les pays anciennement industrialisés pour cause de stagnation salariale et d'austérité des services publics.

Cercle vicieux pour le prolétariat et vertueux pour le capital, cette pauvreté relative de la majorité sera le revers de la médaille du financement nécessairement étatique de la géo-ingénierie pour éviter en vain la catastrophe de la terre-étuve et des infrastructures rendant possible la consommation de masse des classes riches et ce qui reste des classes moyennes. Comme cette scission sociale entre 1%, plus leurs appuis du 10%, et le 90% entraînera inévitablement son lot de tensions sociales et internationales, l'État post-néolibéral du capitalisme vert devra continuer et accroître sa quinquillerie sécuritaire et militaire ce qui aussi contribue au travail productif sans toutefois concourir au bien-être populaire pas plus que la géo-ingénierie. Tel est la sombre conclusion qui se dégage du portrait et de l'analyse du capitalisme vert de mes deux articles cités plus haut.

Surgit dans la jeunesse un rejet de l'automobile auquel s'oppose l'auto solo électrique

Toutefois émanent, en creux, de ces portrait et analyse une voie de sortie à saveur anticapitaliste. Déjà, des contre-tendances émergent de la présente réalité pour qui veut bien les voir. L'icône de la propriété privée d'un véhicule routier commence à [battre de l'aile auprès de la jeunesse](#) même aux ÉU et même si « [l]e nombre de conducteurs sur les routes du monde continue d'augmenter presque partout. » Malgré les inconvénients d'un aménagement urbain fait pour l'automobile et la pauvreté du transport collectif aux ÉU, cette tendance « commence à entraîner un soutien accru aux politiques anti-automobiles qui sont adoptées dans les villes du monde entier. De New York à la Norvège, un nombre croissant de villes et de politiciens locaux adoptent des lois anti-voitures, suppriment des places de stationnement... » :

En 1997, 43 % des jeunes de 16 ans du pays possédaient un permis de conduire. Mais en 2020, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles, ce nombre était tombé à seulement 25 %. Ce n'est pas le cas seulement des adolescents. Un Américain sur cinq âgé de 20 à 24 ans n'a pas de permis de conduire, contre un seul sur 12 en 1983. La proportion de personnes titulaires d'un permis a diminué pour chaque groupe d'âge de moins de 40 ans, et les données les plus récentes continuent de baisser. Et même ceux qui ont un permis utilisent moins la voiture. Entre 1990 et 2017, la distance parcourue par les conducteurs adolescents en Amérique a diminué de 35 % et celle de 20 à 34 ans de 18 %. Ce sont les conducteurs plus âgés qui sont responsables de l'augmentation de la circulation, car les baby-boomers qui ont grandi avec des voitures ne les abandonnent pas à la retraite. [...] Dans tous les pays de l'Union européenne, il y a plus de voitures que jamais. Pourtant, avant même que les confinements liés au covid-19 ne vident les routes, la distance moyenne parcourue par chacun avait diminué de plus d'un dixième depuis le tournant du millénaire.

Les raisons de ce tournant varient de celles financières — la baisse des revenus de la jeunesse versus le coût de possession et d'usage d'une voiture — à celles politiques — la prise de conscience de la pollution et du réchauffement climatique — en passant par l'attraction et la commodité des réseaux sociaux et des nouveaux mode de taxi. Cette tendance est favorisée par les politiques restrictives d'accès à certains centres-villes comme à Londres et d'apaisement de la circulation comme à Montréal et dans maintes villes européennes et nord-américaines. S'y joignent des mobilisations citoyennes, par exemple de type « Mères au front » à Montréal, réclamant une meilleure sécurisation des corridors scolaires ou des pressions des municipalités rurales comme cette mairesse de Frelighsburg en Estrie réclamant de la CAQ qu'elle pourvoie de trottoirs les routes principales, sous sa responsabilité, traversant les villages.

Last but not least s'ajoutent la popularité du cyclisme et de la marche surtout quand les villes multiplient leurs voies réservées et planifient des quartiers « quinze minutes » mixant les fonctions urbaines. Il faut cependant compter sur des résistances dues à la dynamique de la rente foncière qui déporte les classes populaires dans les lointaines banlieues et sur des contre-tendances émanant du capitalisme vert :

Selon une étude, aux États-Unis, le logement dans les quartiers les plus propices à la marche coûte désormais 34 % de plus que dans les territoires tentaculaires. Les nouvelles technologies pourraient aussi changer les choses. Les voitures électriques pourraient atténuer les inquiétudes

liées au changement climatique. Ils sont moins chers à faire fonctionner que les véhicules à carburant fossile, ce qui pourrait inciter à conduire davantage.

Les solutions capitalisme vert bloquent le passage des classes moyennes au prolétariat

Stratégiquement, il s'agit de s'appuyer sur la jeunesse des « classes moyennes » (et sur celle estudiantine derrière Greta Thunberg) pour gagner la jeunesse prolétarienne, puis leurs aînés, surtout des banlieues et de régions. Idem pour le mouvement syndical dont la mobilisation gréviste sera indispensable pour renverser le rapport de forces et ainsi contrer l'offensive bourgeoise s'appuyant sur la généralisation des véhicules électriques à coups de subventions incitatives tant pour les ménages que pour la prolifération de bornes électriques. Quand on réalise que les véhicules électriques sont de plus en plus de [pesants véhicules utilitaires et camions](#), « *compte tenu des émissions du cycle de vie par mile, elles finissent par être aussi polluantes que certaines petites voitures à essence.* » Et dire que cette solution capitaliste verte, au Québec, rallie, à des vitesses d'implantation près, tous les partis de l'Assemblée nationale de la CAQ à Québec solidaire.

En ce moment, au Québec, les Travailleurs et travailleuses pour la justice climatique (TJC) est l'organisation fer de lance syndicat-climat mais sa composition comprend très majoritairement des syndicats de professeur-e-s de cégeps, et de ce fait est peu nombreuse. Ce blocage du ralliement des couches prolétariennes moins bien rémunérés s'explique moins par l'idéologie de la petite reine ou du gros VUS que par un discours pro-climat qui est outrancièrement dominé par le capitalisme vert dont les modalités d'application sont soit inaccessibles au portefeuille prolétarien, soit ne résolvent en rien ses problèmes de congestion urbaine par un étalement urbain maintenu, de coût prohibitif de son logement empiré par une mise à niveau écologique dispendieuse et même de son alimentation taradée par l'inflation car dépendante de l'agro-industrie. Après tout, pour les ménages se débarrasser de leur véhicule et accéder à un logement collectif socialisé de qualité et de proximité serait un immense soulagement pour leur budget.

La baisse du PIB découlant du rejet du capitalisme vert se traduit en hausse du bien-être

Une alternative politique de mobilité des personnes sans recours à la propriété privée des véhicules à énergie fossile ou ceux à énergie renouvelable, la colonne vertébrale du capitalisme vert, passe nécessairement soit par des moyens de locomotion à énergie humaine, ou des véhicules légers électriques pour les personnes handicapées et âgées, pour les distances relativement proches et des moyens de transport collectif pour les distances éloignées, le tout complété par un service d'autopartage communautaire. Maximiser les distances proches pour la marche et la bicyclette et minimiser les trajets de navettages domicile-travail-école passe par un réaménagement urbain de quartier et des villages « quinze minutes » où cependant prédominent les adéquats logements à prix accessibles dont une bonne part sociaux, tous étant

revampés ou construits éco-énergétiquement c'est-à-dire selon les normes d'un code du bâtiment obligeant une énergie de climatisation (quasi-)nulle.

Cette élimination des véhicules privés à essence ou électriques, comme vient de le mettre en évidence l'étude « [Achieving Zero Emissions with More Mobility and Less Mining](#) » même si elle ne va pas jusque-là, [démontre](#) que « [d]ans le meilleur des cas — en comparant le statu quo dans lequel la taille des batteries des véhicules électriques augmente et la dépendance à l'automobile aux États-Unis reste stable — avec des politiques ambitieuses de transport en commun, de densité urbaine et de recyclage, la demande de lithium serait inférieure de 92 %. » Cette révolution du crucial mode de transport est la locomotive qui entraîne tout le reste. Cette urbanité sans étalement urbain et faite de bâtiments écoénergétiques met en échec la consommation de masse en éliminant ces deux piliers de la propriété privée consommatrice soit l'auto solo et la maison individuelle. En découlent une réduction drastique du transport de marchandise relégué aux trains et navires et une imbrication ville-nature favorisant l'agriculture écologique et les trajets courts. La sobriété consommatrice structurelle et l'abondance des transports collectifs comme service public gratuit invitent à l'apaisement de la publicité et par là à la durabilité des produits et à un rejet de la mode.

Ce nouveau mode de vie se traduira non pas par une diminution du bien-être, à bien distinguer de la croissance du PIB qui mesure le gonflement du marché, mais par son contraire sans compter la vitale diminution des gaz à effet de serre :

Et malgré l'attachement culturel à la voiture, moins de voitures sur les routes ne signifierait pas un sacrifice en termes de qualité de vie, de commodité ou de sécurité pour les Américains, selon la coauteure Kira McDonald, économiste et chercheuse en politique urbaine.

« Si les politiques, les institutions et les modèles de dépenses qui ont façonné notre infrastructure dépendante de la voiture et notre environnement bâti changent, alors les modes de transport alternatifs peuvent être rendus beaucoup plus sûrs, beaucoup plus pratiques et plus rapides que les voitures - et immensément plus agréables et amusants. »

L'analyse redistributive du CO2 émis révèle la quasi-totale responsabilité du 10%, surtout du 1%

Plus précisément et plus politiquement, il y aurait bien une diminution du bien-être mais seulement pour les couches riches vautreées dans la consommation somptuaire et quelque peu pour leurs imitateurs des couches moyennes supérieures. Selon [un rapport d'Oxfam de 2021](#), pour ne pas dépasser à la fin du siècle de 1.5°C la température terrestre par rapport à l'époque préindustrielle, il faudrait que « chaque personne sur Terre [émette] en moyenne seulement 2,3 tonnes de CO2 par an d'ici 2030, soit environ la moitié de l'empreinte moyenne de chaque personne aujourd'hui. » Comme presque toujours la moyenne cache la réalité distributive. Le [rapport de l'Agence internationale de l'énergie de février 2023](#) basé sur la répartition des CO2 d'après la consommation par couche de revenus révèle que près de la moitié des CO2 mondiaux, exactement 48%, proviennent du 10% le plus riche. Incroyable mais vrai, « [c]omme l'estime [l'Institut de l'environnement de Stockholm](#), les 0,1 % les plus riches de la population mondiale émettent 10 fois plus que l'ensemble des 10 % les plus riches réunis. »

Quant au 50% le plus pauvre, leurs émanations de CO2 ne font que 7% du total. Oxfam déduit de cette distribution extrêmement inéquitable que ce 50%, en 2030, si les engagements nationaux issus de la COP de Paris tels que connus lors de la COP de Glasgow en 2021 étaient respectés, produirait moins de la moitié du 2.3 tonnes de CO2 permis par habitant du monde en 2030. Par contre, le 1% le plus riche produirait 30 fois plus, le 10% le plus riche 9 fois plus et le 40% suivant 2 fois plus. Quand l'AIÉ examine quel est le secteur le plus inégalitaire parmi les trois analysés soit la consommation domestique d'énergie, celle pour le transport personnel et finalement celle intégrée dans les produits et services consommés, elle constate que le transport des personnes sort du lot notamment à cause des voyages par avion dont les jets privés du 0,1% sont friands. Elle constate aussi que les personnes à la fois privilégiées et grandes émettrices de CO2 habitent avant tout aux États-Unis et au Canada puis surtout au Japon, Australie, Corée du Sud et enfin en Europe avec la Chine qui la rattrape.

Derrière l'iniquité de la distribution se cache la poignée de grands émetteurs et leurs financiers

Cependant cette distributive approche sociale-démocrate, si elle débusque les responsables de la dérive vers la terre-étuve, passe complètement à côté de la base de leur pouvoir soit, grâce à la magie de la propriété privée des moyens de production, leur contrôle des sources des émanations de CO2. Elles ne sont qu'une [centaine de transnationales](#) à avoir été responsables, entre 1988 et 2015, de 70% des émanations du CO2 mondial dont 50% pour les 25 premières. Ce sont essentiellement des géants charbonniers, pétroliers et miniers derrière lesquels se cache le gargantuesque complexe manufacturier mondial dont la base énergétique carbure à l'hydrocarbure depuis son apparition au XVIIIe siècle. L'épine dorsale en est le complexe auto-pétrole dont les compléments sont ceux A2B2 (acier-asphalte-béton-bois) de l'étalement urbain et engrais-pesticides-OGM de l'agro-industrie.

Tout de passe-passe, ce complexe clef est en train d'être remplacé par celui tout aussi extractiviste auto-électricité qui devient la pierre philosophale du capitalisme vert. On n'aurait pas cependant un portrait complet si on ignorait [le capital financier](#) qui les soutient et qui en dernière analyse en est leur guide spirituel soit la soixantaine d'institutions financières qui de 2016, soit après les engagements de la COP de Paris, à 2021 ont canalisé 4 600 milliards \$US de l'épargne mondiale vers le développement des hydrocarbures. Bien entendu tout cet échafaudage financier-minier-manufacturier est garanti par l'État pour la vie du capitalisme comme tant la crise financière de 2007-2009 et celle en cours l'a démontré et le démontre en s'approfondissant. Cette fois-ci ce sont les gros dépôts des entreprises qui se sont vus garantis comme ceux individuels sans compter les prêts de la Federal Reserve aux banques à la valeur nominale de leur capital fictif de type obligatoire pourtant dévalué suite à la hausse des taux d'intérêt.

Renverser le rapport de forces nécessite de mobiliser les syndicats du travail productif

Toute cette charpente dont l'État est le garant ultime repose sur une plateforme d'entreprises extractives et manufacturières dont plusieurs sont d'ailleurs étatiques si on prend la peine de jeter un coup d'œil sur cette centaine qui en sont la base extractiviste. C'est cette plateforme de travail productif, d'où surgit la plus-value, qui en est le noyau stratégique. C'est elle qu'il faut perturber, arrêter pour en prendre le contrôle si on veut une rupture vers une société climatique. On constate cependant le hiatus béant entre les jeunes et les femmes prêts à se mobiliser pour le climat, sans oublier les peuples autochtones souvent en pointe, versus les cols bleus masculins employés par ces entreprises extractivistes et souvent syndiqués, relativement bien payés et pénétrés par l'idéologie bourgeoise y compris toutes les formes d'identitarisme. S'il est plus facile de mobiliser la jeunesse dans la rue et les femmes dans des grèves pour la société de prendre soin de la terre-mère et des gens, il faut certes commencer par là.

Toutefois, tant que le noyau prolétarien dur, producteur direct de plus-value, ne bougera pas par rapport à la question climatique, il sera impossible de renverser le rapport de forces. Les grands mouvements sociaux ont souvent été amorcés par les mobilisations de femmes ou de la jeunesse avant de s'étendre ou non au prolétariat productif à commencer par la révolution de février 1917 en Russie laquelle, si l'on se réfère au calendrier grégorien net non à celui julien employé alors en Russie tsariste, devrait s'appeler révolution de Mars et plus précisément révolution de 8 mars. On pense au soulèvement de la jeunesse de 1968 dont la France fut le centre, à la mobilisation de la Marche des femmes commencée au Québec qui a ouvert la voie au mouvement altermondialisation. C'est Jean-Baptiste qui prépare idéologiquement et politiquement la venue de Jésus qui ne vient pas toujours. On pense ici à la tactique militaire maoïste de l'encerclement des villes par les campagnes.

Interpeler les prolétaires du secteur productif c'est d'abord s'intéresser à leurs luttes de survie

Mais on ne fera pas l'économie d'un travail ardu et patient au sein du prolétariat productif... dont une bonne proportion se trouve dans les pays dit émergents où les pays impérialistes exportent leurs GES et en contrepartie importent leur consommation de masse. Ce qui signifie qu'il faut porter une grande attention et appuyer les luttes des prolétariats des Chine et Bengladesh de ce monde. Quand les travailleurs de la construction et du Port de Montréal commencent une grève pro-salaire ou pro-famille avant de se faire tomber dessus par la répression des lois de retour au travail, il est impérieux pour la gauche climatique de faire connaître haut et fort son appui indépendamment du fait que leurs motifs paraissent loin de la question climatique. En ces temps d'inflation, beaucoup de petits syndicats industriels font des grèves salariales qui passent sous le radar médiatique. C'est l'occasion pour la presse de gauche d'en parler.

Si les gens syndiqués cols bleus réalisent que la gauche climatique appuie leurs luttes pour le pain et pour le beurre, ils prêteront l'oreille à nos analyses et solutions pour régler la crise climatique. On réalise l'impact actuel des syndicats cols bleus français, entre autres de l'énergie et des raffineries, afin de battre en brèche la contre-réforme des retraites pour réaliser la portée

d'une grève impliquant le travail productif provenant d'une stratégie filière extractiviste. Une victoire ouvrirait la porte à un dépassement des enjeux de survies immédiates en autant que la gauche climatique soit au rendez-vous. L'est-elle en France, je ne sais trop. Reste à voir si elle l'est au Québec. Les analyses et solutions de la gauche politique québécoise, essentiellement incarnées par Québec solidaire mais aussi par les TJC, sont-elles appropriées, sont-elles susceptibles de susciter l'adhésion du prolétariat productif et même improductif. À voir.

Marc Bonhomme, 19 mars 2023

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca