

De la COP26 au congrès de Québec solidaire du 19-21 novembre 2021

Passer de la dominance du marché à une économie dirigée de gauche

Pendant que grimpent et le prix des hydrocarbures et leur production sous la poussée d'une relance chaotique causée par des blocages pandémiques, des chaînes à flux tendus désarticulés et de destructrices catastrophes climatiques qui dureront et s'approfondiront, les grands ce monde à la COP26 échouent et de loin à accoucher d'un plan d'action pour arrêter, avec 50% de chances de réussite, le réchauffement terrestre à 1.5°C ici 2100. Et ceci sans tenir compte des points de bascule pouvant mener à une terre-étuve. C'est à peine si la cible de 1.5°C est maintenue en vie comme on l'avait laissé entendre. D'en conclure Greta Thunberg : « *"un tsunami d'écoblanchiment" pour tenter de faire passer ce Pacte de Glasgow pour "un pas dans la bonne direction"*. » Les vetos chinois et indien sur les hydrocarbures se sont conjugués à ceux étasunien et de l'Union européenne sur le soutien financier. Mais le capital financier a obtenu son gros lot, le marché carbone mondial.

L'accord appelle pour la première fois à réduire, non pas cesser, la production de seulement le charbon... tout en permettant celle avec captage et séquestration de gaz carbonique. Il appelle la fin des subventions aux énergies fossiles... « *inefficaces* ». Il n'y a pas « *de progrès sur le dossier au cœur des tensions de ces derniers jours de négociations, l'enveloppe financière pour aider les pays les plus pauvres – les moins responsables des changements climatiques, mais en première ligne face à leurs impacts* » sans même parler de la mise sur pied d'un « *mécanisme spécifique de prise en compte des "pertes et préjudices", c'est-à-dire les dommages déjà causés par les impacts ravageurs des tempêtes, sécheresses et canicules qui se multiplient* » (Radio-Canada). On botte le ballon en 2022 pour un accord à la hauteur mais en prévoyant des « *circonstances nationales particulières* ». On s'est toutefois entendu à propos d'un marché mondial du carbone dont rêvent transnationales et grandes puissances pour prendre le contrôle de la distribution mondiale des droits de polluer grâce à leur prééminence technologique, commerciale et financière.

Le plan climat Solidaire ne se démarque pas du tout-électrique de la CAQ

Malheureusement, la plateforme Solidaire proposée au congrès de la fin de semaine prochaine va dans le sens de s'intégrer à ce marché mondial du carbone d'où une cible de réduction de GES des plus modestes. La priorité Solidaire est certes la lutte climatique ce dont le parti rabat les oreilles du grand public mais il prône une cible de réduction des GES de 45% pour 2030 par rapport à 2005 (42% par rapport à 2010) soit moins que le minimum vital demandé par le GIEC et à peine égale à celle d'Ottawa pro pétrole bitumineux et pro gaz de fracking et sans plan d'action pour atteindre cette cible insuffisante. Sauf pour le rejet du tunnel de dix milliards \$ entre Québec et Lévi sous le Saint-Laurent dit « troisième lien », enjeu clivant dont la députation fait ses choux gras, la politique climatique Solidaire ne se démarque pas de celle tout électrique la CAQ.

Une cible de 45% signifie annoncer de vouloir faire que le minimum sans tenir compte du principe de la responsabilité différenciée des pays anciennement industrialisés décidé à Rio en

1992 et surtout sans tenir compte des points de rupture (effet albédo, fonte des glaciers, acidification des océans, intensification des feux de forêts...) déclenchant des rétroactions positives (cercles vicieux) vers la terre-étuve.

Pour cacher cette déficience majeure, les tenants du capitalisme vert parlent non pas de zéro émissions de GES pour 2050 mais de « carboneutralité » ou « de zéro net ». Cette entourloupette d'apprenti-sorcier mise sur la « bioénergie avec captage et stockage de dioxyde de carbone » (BCSC) mais sans insister sur le retard technologique et le coût faramineux de cette technologie et des délétères effets sociaux et énergivores des concomitantes plantations massives d'arbres ou d'herbes. Si on admet ces technologies on peut ajuster à volonté la diminution des GES sur l'horizon 2050 et encore plus 2100 tout en demeurant discret à propos des dépassements soi-disant temporaires et muet à propos des points de bascule. Le même cynisme s'applique à propos de compensations de GES hors frontières incluses dans les marchés de carbone.

Le projet de plateforme Solidaire est silencieux sur la politique de la CAQ qui est axée sur le marché du carbone; sur le train aérien REM pour le grand Montréal qui réduit à peine les GES, accroît les tarifs et favorise l'étalement urbain; sur la subvention généreuse des autos solos électriques qui substituent un nouvel extractivisme minier à l'ancien des hydrocarbures; et sur le soutien étatique des entreprises de la grappe électricité du capitalisme vert. Qui se tait à propos du statu quo y consent. Nul besoin alors de l'indépendance pour se déconnecter du l'axe finance-pétrole Toronto-Calgary car les réformes Solidaires se moulent aux constitutionnels pouvoirs provinciaux et à la politique énergétique canadienne tout en lui abandonnant l'odieux de la production pétrolière et gazière que le Québec consomme allègrement sans que Québec solidaire n'ait fixé une échéance pour sortir des hydrocarbures... avant 2050.

La grande illusion du tout-électrique pour mystifier le mouvement écologique et les Solidaires

L'adhésion de Québec solidaire à la stratégie électrique de la CAQ, au troisième lien près, provient de la mythique de l'hydro-électrification tous azimuts comme alternative aux hydrocarbures. C'est ce mythe qu'utilise le capitalisme vert québécois pour embrigader la population alors qu'ailleurs, particulièrement pour les pays producteurs d'hydrocarbure, c'est plutôt la mythique de la BCSC. Québec solidaire s'y est laissé piégé. Dans sa proposition de plateforme électorale, QS ne dit pas un mot à propos de la subvention de 8 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique (plus 5 000 \$ pour le fédéral) ce qui signifie qu'elle y consent. Toutefois, la proposition de plateforme préconise « *un vaste réseau de bornes de recharge dans l'optique d'une interdiction de la vente de tout véhicule neuf à essence d'ici 2030...* ». Ce qui affirme clairement, négativement (interdiction de seulement les véhicules à essence en 2030) et positivement (vaste réseau de bornes) que la politique de QS se situe dans le sillage caquiste et de bien d'autres partis. Dans ce contexte, parler de « *réduir[e] la dépendance à l'auto solo* » n'est que du blabla qui confine à la farce. Si on ajoute à cette farce le silence de la plateforme à propos du train aérien REM, qui ne réduit que marginalement les GES tout en abandonnant la trame urbaine au sol à l'auto solo, la boucle est bouclée.

Les autos solos électriques comme substituts à celles à essence tout comme les énergies renouvelables comme substituts aux hydrocarbures sans remettre en question la croissance du PIB et de son corollaire, la consommation de masse, c'est passer de l'extractivisme des hydrocarbures à celui des mines à ciel ouvert. Si on connaît bien les dégâts du premier, on peut anticiper ceux du second. Déjà, les Atikamekw et les résidents de St-Michel-des-Saints tout comme ceux de Grenville-la-Rouge sont confrontés à des projets de mines de graphite sans compter celui de la mine de fer du Lac Bloom (Coalition pour que le Québec ait meilleure mine, [Prévenir « fort tonnage, faible teneur »](#)). Et ce n'est qu'un début. Les mines de cobalt du Congo, la principale source de ce minerai, exploitent les enfants. Pour le lithium, métal symbolique de l'électrification,

L'Australie, la Bolivie, le Chili et l'Argentine concentrent 87 % des réserves mondiales de lithium. Et là-bas, dans l'Altiplano andin, au cœur de la cordillère des Andes, les mines de cet or blanc endommagent irréversiblement les écosystèmes à cause des énormes quantités d'eau nécessaires à leur processus d'extraction. [...] Les sociétés minières en cause dans ces régions de l'Altiplano andin sont les canadiennes Goldcorp, Yamana Gold et Barrick Gold, les étasuniennes Newmont et Livent, la chinoise Shandong Gold et la japonaise Mitsubishi. Du côté européen, on trouve le consortium anglosuisse Glencore International. (Ivan Torres, [Dans les Andes, des femmes contre les mines de lithium](#), Reporterre, 14/01/21)

Les véhicules électriques polluent, empirent l'étalement urbain et se recyclent à peine

S'il est exact qu'à l'usage les autos hydroélectriques émettent à travers leur cycle de vie moins de GES ce n'est pas nécessairement le cas des celles dont l'électricité est produite par une source d'hydrocarbure, sans compter la fausse solution de l'électricité nucléaire, ce qui est le lot de la majorité des pays. L'Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ) prétend en effet qu'en Amérique du Nord, le véhicule électriques produit 50% des GES des véhicules électriques sur le cycle de vie. Cette source manque d'objectivité sans compter l'admission d'une performance finalement peu reluisante. On peut trouver plus critique : « *Mais si vous roulez en Chine ou en Allemagne, ou pire, en Pologne, c'est un désastre. Parce que dans ces pays, l'électricité est largement produite avec des centrales à charbon, qui émettent beaucoup de carbone. En Chine ou en Pologne, une voiture électrique ne commence à être avantageuse, au plan environnemental, qu'après 126.000 kilomètres de route* » (François Langlet, [Automobile : la voiture électrique est-elle vraiment propre ?](#), RTL, 6/07/21). Même l'étude d'Hydro-Québec sur le cycle de vie comparant véhicule à essence versus celui hydroélectrique avoue que l'auto électrique est plus polluante en termes d'extraction de minerais. Finalement, l'auto solo, à essence ou hydroélectrique, avec sa comparse la maison individuelle génère l'étalement urbain qui est l'urbanisation la plus énergivore, polluante, dévoreuse des terres agricoles qui soit.

L'électricité solaire et éolienne est certes « gratuite ». Mais sa part de production mondiale est encore minime et elle exige un très important ratio capital fixe versus production étant donné sa nature diffuse et intermittente sans compter que le problème de stockage n'est pas encore technologiquement réglé. En plus elle requiert de grandes surfaces pour installer ces équipements. Comme la transition des hydrocarbures aux renouvelables est énergivore, extractiviste et intensive en GES, il faut donc minimiser ces équipements tout comme les véhicules électriques. On y arrive en interdisant les autos solos et les maisons individuelles, donc

l'étalement urbain, en faveur du transport en commun mur-à-mur y compris des minibus automatiques sur circuit balisé dans les banlieues et zones rurales (avec un complément résiduel d'autopartage communautaire) avec une urbanisation maximisant le transport actif et les circuits courts sur fond d'une souveraineté alimentaire basée sur l'agriculture biologique.

Le recyclage n'est pas la panacée que l'on pense. En admettant un utopique recyclage à 100%, le remplacement des autos solos à essence par celles électriques dans le cadre du capitalisme vert suppose une production exponentielle. Cette croissance exponentielle sur au moins une vingtaine d'années rend mathématiquement impossible la production de la grande majorité de batteries par recyclage faute de vieilles batteries en nombre suffisant. En plus, dans l'économie capitaliste réellement existante, les batteries ion-lithium, qui existent depuis une génération sans avoir été remplacées par mieux, sont peu recyclées parce que c'est trop cher. Quand elles le sont c'est par un processus énergivore et polluant (Transitions Énergies, [Le prix Nobel pour la batterie lithium-ion était-il vraiment justifié?](#), 2019). Évidemment, l'idéaliste optimisme technologiste résout toujours ce problème à terme et à temps. C'est le Deus ex machina des temps modernes. Souvenons-nous de l'optimisme de la technologie nucléaires des années 1950 qui promouvait un prix « too cheap to be metered ».

Une stratégie réaliste contre le réalisme électoraliste qui prône une stratégie irréaliste

Le soi-disant réalisme politique prône une transition vers le transport en commun en passant par l'auto solo électrique. Si on admet cette parenthèse de croissance exponentielle pour répondre à l'urgence climatique, on laisse s'installer une nouvelle filière avec ses chaîne d'approvisionnement et ses lobbies. Cette filière deviendra aussi enracinée que celle hydrocarbure défendant bec et ongles ses mille milliards \$ d'actifs coincés ou échoués (stranded assets) comme on l'a vu à la COP26. La stratégie à la fois la plus économe et la plus efficace pour répondre à l'urgence climatique est de passer directement aux transports publics électriques, gratuits, fréquents et partout, dont la technologie est maintenant disponible, avec interdiction des autos solos et des maisons individuelles.

Le refus de populariser cette stratégie parce que soi-disant irréaliste ouvre la porte à la plus irréaliste des stratégies. Cet irréalisme est envenimé pour le Québec par le fait que la fabrication des autos électriques se fera hors Québec alors que celle des moyens de transport collectifs se fait déjà au Québec même. La facilité à court terme de s'adapter à l'opinion publique faite de « consentement manufacturé » (Noam Chomsky) précipite l'humanité de Charybde en Scylla tout en s'enfonçant dans la crise climatique et de la biodiversité qui envenimera crises économique, sociale et politique. On attend de Québec solidaire de ne pas être la cinquième roue du carrosse de l'Assemblée nationale mais de devenir le phare dans la nuit qui fait renaître l'espoir qui « *n'est pas du blabla [car] l'espoir dit la vérité* » (Greta Thunberg).

Il ne faut pas caricaturer cette stratégie. Il s'agit d'interdire la construction de maisons unifamiliales et même de maisons en rangée dès maintenant dans toutes les zones urbaines et non pas de démolir le stock existant. Le stock existant doit être graduellement densifié ce que fait en ce moment l'entreprise privé par exemple à Longueuil mais à sa manière sans

planification d'équipements complémentaires. Pour les autos solos, il faut harmoniser leur disparition avec le développement du transport en commun qui se fera à trois niveaux.

1. Une épine dorsale sur toutes les routes à quatre travées et plus qui deviendront des voies réservées pour autobus et tramways faits au Québec d'abord pour la moitié des travées puis toutes (les routes principales à seulement deux travées feront exception pour ne pas exclure petites villes et villages).
2. Dans les banlieues de maisons unifamiliales, des minibus automatisés en circuit fermé sur des travées balisées et entretenues à cet effet (et non la folie d'autos solos sans chauffeur dans les cônes orange de Montréal).
3. Un service d'autopartage communautaire (ex, Communauto) complémentaire.

Ce système s'applique jusque dans les moindres villages avec les variantes nécessaires. Comme il utilise les infrastructures déjà existantes au lieu de les contourner par le haut (REM) ou le bas (métro) pour laisser la terre ferme à la petite reine prenant de l'embonpoint avec la généralisation des VUS, il est d'une grande simplicité et bon marché. Pour la disparition des autos solos dont la durée de vie est une dizaine d'années, il s'agit de fixer et annoncer maintenant une échéance disons 2032. Au fur et à mesure de l'approche de l'échéance, le transport en commun s'améliorera et le besoin d'auto solo diminuera pour le plus grand soulagement du budget des ménages et pour la joie de la convivialité de la vie urbaine sans « chars ». Plus l'échéance approchera, moins les gens achèteront d'autos et ce seront des autos usagées pour ceux qui le font quitte à ce que l'État organise la chose. À l'échéance, l'État rachètera le stock restant selon une échelle de prix descendante plus l'auto est neuve afin de contrer les profiteurs et recyclera le tout.

Bien sûr, il y aura les gens qui ont besoin de véhicules pour leur travail (ex. les fermes) et les maisons isolées qui auront un passe-droit temporaire avec peut-être une taxe de service supplémentaire. Et il faudra un service de livraison adapté (la livraison à domicile existe déjà à profusion.) sur fond de transport à longue distance par rail, de circuits courts, de production circulaire et surtout de réduction de la consommation de masse grâce à la collectivisation de la grande majorité de l'habitat et des moyens de transport, de l'interdiction de la publicité à laquelle se substituera l'information (ex. le magazine Protégez-vous est un début) et la répression de l'obsolescence programmée.

Cette grande transition assise sur une rupture avec la consommation de masse au cœur du paradigme de la croissance inhérente à l'accumulation capitaliste se combine avec une parallèle grande transition de l'agriculture.

Une étude de 2018 publiée dans la revue Science, qui a examiné les données de 38 700 exploitations agricoles dans 119 pays, a révélé que le passage « des régimes actuels à un régime excluant les produits d'origine animale » pourrait réduire l'utilisation des terres alimentaires d'environ 3,1 milliards d'hectares et ses émissions de carbone de 49. %. La modélisation de l'étude a révélé qu'en plus des réductions directes des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'agriculture, les terres libérées par ce changement pourraient éliminer environ 8,1 milliards de tonnes de dioxyde de carbone de l'atmosphère chaque année sur 100 ans, grâce à la repousse de la végétation naturelle et les réserves de carbone du sol. (Lawrence Carter et Crispin Dowler, [Fossil Fuel and Meat Producing Countries Lobbying Against Climate Action](#), Socialist Project, 25/10/21)

Parce que la survie de l'humanité est en jeu, le congrès Solidaire peut rectifier le tir

Pour ce faire, il faut un État sur un pied de guerre et conscient que c'est la survie de l'humanité qui est en jeu. Si l'État capitaliste canadien et étasunien a pu en deux ou trois ans transformer l'économie civile en économie de guerre, je ne vois pas pourquoi tout ce qui précède et bien davantage serait impossible. Pour ce faire il faut cependant mettre fin à la dictature des marchés qui veulent plutôt un capitalisme vert dont les véhicules électriques sont un des piliers avec la BCSC et les marchés carbone. L'État capitaliste n'a pas craint de mettre sur pied une économie dirigée pour gagner la guerre. Un parti de gauche va-t-il s'esquiver alors que la catastrophe climatique nous pend au bout du nez ? Une hausse substantielle de la cible de réduction des GES enverrait un signal fort de rupture vis-à-vis l'économie de marché en faveur d'une économie dirigée par un gouvernement démocratique de gauche contrôlant les secteurs stratégiques afin d'encadrer le marché.

Le congrès de Québec solidaire a l'opportunité de commencer à corriger le tir. Pas moins de huit associations veulent un amendement haussant la cible de réduction des GES pour 2030 de 45% à 65%, soit de 20 points de pourcentage ou de presque 50%. (L'oublie dans le cahier original de trois des huit associations est étonnant d'autant plus que ce sont les deux circonscriptions du groupe avec un député Solidaire — Hochelaga-Maisonneuve et Laurier-Dorion — et la Région de Montréal.) Pour signaler la signification de ce tournant en termes d'importance du secteur public et de relance tournée vers le « prendre soin » des gens, cinq associations ont proposé d'en finir avec le blabla des « embauches massives » pour réclamer une embauche de 125 000 emplois. Bizarrement, cet amendement n'avait pas été inclus dans le cahier de propositions, sous prétexte que c'était un argument, avant qu'il n'y soit ramené sur demande d'au moins une des associations. Côté renforcement du secteur public, signalons des amendements réclamant la pleine gratuité du transport en commun comme celle scolaire et la fin des soi-disant « projets particuliers » du système scolaire public, forme larvée de privatisation.

Plusieurs amendements réclament la nationalisation des « *grandes entreprises polluantes* », du « *secteur des hydrocarbures* », du secteur des « *énergies renouvelables* » et des « *grandes entreprises minières et forestières* », et aussi de toute entreprise fermant ou délocalisant, laquelle nationalisation faciliterait la nécessaire économie dirigée quoique manque le secteur crucial de la finance et reste floue la compensation accordée et la démocratisation des entreprises concernées. Un autre amendement réclame « *l'arrêt complet de tout projet de développement, élargissement ou prolongement autoroutier...* », excellent moyen indirect d'opposition aux autos solos. Un autre, avancé par quatre associations, appelle à supprimer les subventions aux grandes entreprises sans l'échappatoire des conditions ce qui n'empêche pas une participation publique à la propriété et même le contrôle si l'intérêt public l'exige. Pour lutter efficacement contre ces mêmes entreprises, un amendement réclame l'interdiction des lock-out et des lois spéciales tout comme l'abaissement des quotas de service essentiel, et un autre l'élargissement de la loi anti-scab au télétravail.

De toute évidence, la grande majorité de militance Solidaire s'est montrée insatisfaite de la mollesse du projet de plateforme et souhaite le réorienter plus à gauche. Cette insatisfaction rejoint la radicalisation notamment de plusieurs organisations écologiques du Québec qui

demandent de prendre au sérieux la science du climat en exigeant une hausse de la cible anti-
GES de 2030 à 65%. La direction Solidaire, prise au dépourvu sinon de panique, cherche à
réajuster le tir en proposant une motion d'urgence alambiquée pour se sortir du piège du 45%
mais sans se rallier au 65% en proposant de voter pour l'option du 50% et ensuite,
contradictoirement, pour une motion d'urgence « *de réduire les émissions du Québec d'au
moins 55% par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030, en se rapprochant le plus possible de la
cible de 65 %* ». Elle prétexte de rejeter des « *cibles-spectacles [qui] ont servi à impressionner
l'opinion publique, sans être accompagnées de mesures structurantes et chiffrées permettant de
les atteindre.* » Les organisations écologiques et les nombreuses associations qui on proposé le
65% apprécieront. Le fond de l'affaire est que la direction Solidaire ne veut pas rompre avec la
dominance du marché dont le marché du carbone et le tout-électrique à la CAQ sont l'épine
dorsale.

Marc Bonhomme, 14 novembre 2021

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca