

Le plan climat Vision 2030 tout électrique de Québec solidaire **L'emphase sur le transport en commun cache le choix du véhicule privé**

Sa priorité étant la question climatique, Québec solidaire a carabiné en début de campagne son plan climatique général Vision 2030 et ses annexes pour le transport en commun du Grand Montréal et du Grand Québec. Les investissements totaux compteront pour 74 milliards \$ d'ici 2030, soit un peu plus de 9 milliards \$ l'an dont un peu moins de 7 milliards \$ l'an pour le seul transport en commun, le plat principal étant celui du Grand Montréal qui compte pour près des deux tiers de la totalité des investissements de Vision 2030. Par rapport au Plan québécois des infrastructures (PIQ) de 142.5 milliards \$ sur dix ans, Vision 2030 le gonfle de moitié, ce qui n'est pas rien, et surtout gonfle le secteur transport en commun de plus de 500% sans compter une baisse de 5 milliards \$ pour la construction de nouvelles autoroutes qui n'auront pas lieu. Tout en contraste, pour ce qui est du budget d'opération qui augmentera les dépenses totales annuelles gouvernementales de seulement environ 2 à 3% y compris l'augmentation du service de la dette pour les nouvelles infrastructures du transport en commun. Comme quoi, Vision 2030 est avant tout une affaire d'infrastructures lourdes pour le transport en commun financées par la dette publique ce qui suppose l'assentiment du capital financier.

Pour ce qui est de la réduction de 55% des gaz à effet de serre (GES) pour 2030 par rapport à 1990 (ou 2019 car les niveaux sont pratiquement les mêmes), contrairement au plan climat de 2018 qui chiffrait les réductions de GES par secteurs (et aussi les dépenses et les créations d'emplois), Vision 2030 se contente de la référence à quelques experts. Pour la transparence, on repassera. C'est là un beau prétexte pour laisser dans le noir l'électorat du parti qui aurait bien aimé comprendre, par exemple, comment le plan de transport en commun montréalais et ses semblables possiblement réduiraient, si l'on ose extrapoler à partir des seuls trois données fournies, de 24 MtCO₂-eq les GES émis par le Québec sur un total de 84 MtCO₂-eq en 2019 soit plus du quart ou encore environ 80% des GES émises par le transport routier. Il est probable que cette extrapolation basée sur la proportionnalité des investissements néglige des réductions peu coûteuses comme la réduction du chauffage fossile dans les bâtiments qui comptent pour 8.5 MtCO₂-eq. Mais, même là, l'interdiction de l'usage du gaz naturel n'y est prévue que pour 2035. Veut-on ménager Énergir, l'ex-Gaz métropolitain ? Mystère.

Le « *grand Sommet national sur le climat* » où se fera sentir le rapport de forces du capital

Faut-il alors compter sur l'industrie qui constitue l'autre gros morceau avec les transports ? Les Solidaires comptent abaisser les plafonds permis du marché carbone de plus de la moitié d'ici 2030 et obliger les « *grands émetteurs* » à réaliser au moins 70 % de leurs réductions d'ici 2030. On peut ainsi deviner que le parti compte réduire substantiellement les 25 MtCO₂-eq de GES industriels. Les [100 plus importants émetteurs industriels émettent 20 MtCO₂-eq](#) sur ces 25 MtCO₂-eq.. Faut-il comprendre que d'ici 2030, Québec solidaire veut réduire les GES industriels de 70% de ce 20 MtCO₂-eq plus 55% du restant (25-20) soit les deux tiers du total de ces GES ?

Est-ce que les entreprises seront au rendez-vous ? Ils seront certainement au rendez-vous du « *grand Sommet national sur le climat* » où seront présents « *[l]es représentant.e.s du monde des affaires et des syndicats, les élu.e.s des villes, les groupes écologistes, les leaders autochtones, les associations étudiantes et les associations d'ainé.e.s* ». On se rappelle le sommet convoqué par le PQ de Lucien Bouchard lequel avait fait plier l'échine au mouvement syndical pour accepter l'austérité, renforcée plus tard par les Libéraux de Jean Charest et Philippe Couillard, ce qui afflige toujours nos services publics et que la CAQ est loin d'avoir corrigé. On plaidera que cette fois-ci ce sera l'alliance gouvernement-syndicats-communautaire qui mettra au pied du mur le monde des affaires.

L'actuel piteux état du monde syndical ne laisse pas présager cette issue à moins que la grève-manifestation climatique du 23 septembre et surtout le ré-assemblement du Front commun, par le haut cependant, réservent des surprises d'autant plus que les Travailleuses et travailleurs pour la justice climatique (TJC) proposent aux syndicats du secteur public d'inclure dans leur convention une clause monitorée de réduction annuelle des GES pour chaque lieu de travail. Ce sursaut serait nécessaire car si les émanations de GES industriels ont baissé depuis 1990, elles sont en croissance chaque année depuis 2016 malgré le lock-out de l'Aluminerie de Bécancour en 2018 et 2019 et « [et le ministre de l'Environnement ne s'attend pas à une réduction notable des rejets des usines avant 2024, malgré l'urgence climatique](#) ». Les reculs actuels de la lutte climatique mondiale au sein d'une compétition globale exacerbée par une crise marquée par l'inflation et annonçant une récession confèrent l'avantage à [la vingtaine d'usines grandes émettrices de GES](#) (15 MtCO₂-eq à elles seules) dont [Rio-Tinto possède le quart](#).

Québec solidaire saura-t-il se tenir debout lui qui s'est incliné devant la cimenterie McInnis

Or « *Rio Tinto et Alcoa Corporation ont annoncé [...] un nouveau procédé révolutionnaire d'électrolyse de l'aluminium produisant de l'oxygène et éliminant les émissions directes de gaz à effet de serre associées au procédé d'électrolyse traditionnel* » ce qui pourrait éliminer jusqu'à 5 à 6% du total des GES québécois, rien de moins. Québec solidaire saura-t-il se tenir debout pour forcer ce géant minier à devancer ses investissements d'ici 2030 ? Déjà, en campagne électorale, [Québec solidaire baisse les bras face au plus grand pollueur industriel du Québec](#), la cimenterie McInnis (1.2 MtCO₂-eq en 2020) au nom de l'intérêt de la centaine de travailleurs pourtant facile à recycler par exemple pour la mise à niveau écologique des bâtiments ou pour la construction de logements sociaux écologiques. Il n'y a qu'une seule chose à faire avec ce monstre de pollution : [la fermer](#).

Québec solidaire a prétexté la pénurie de travailleurs pour justifier la construction de seulement 25 000 logements sociaux écologiques dans le premier mandat au lieu des 50 000 anticipés. Et si on rendait disponibles pour ce faire les travailleurs des polluantes usines de papier-journal, usines qui détruisent les forêts pour fabriquer du papier à usage unique. (Et tous ces gens fuyant les catastrophes climatiques et sociales qui cognent aux portes du Canada et du Québec.) L'inventaire officiel québécois des GES sous-estime l'apport de l'industrie des pâtes et papiers en comptant pour nul le brûlage de la biomasse pour faire de la chaleur sous prétexte que les

résidus brûlés repousseront. Peut-être, si la nouvelle pousse ne périt pas avant incendies et maladies qu'apporte le réchauffement climatique, mais beaucoup trop tard alors que l'urgence climatique commande une pleine récupération avant 2030, au plus tard 2050. G-Mob estime que l'ajout de la combustion de la biomasse augmenterait le bilan québécois de plus de 10% si elle était ajoutée à la combustion industrielle.

La fascination pour le biogaz aux dépens des sols et la mollesse face aux OGM et aux pesticides

Sur les 84 MtCO₂-eq de GS qu'émettait le Québec en 2019, soit à peu près le même niveau qu'en 1990, desquels il faudrait soustraire 48 MtCO₂-eq, on devine que les industries devraient en soustraire 17. Le laxisme envers Énergir pour le retrait du gaz naturel des bâtiments invite à spéculer une soustraction de 4 des 8 MtCO₂-eq de GES émanant du chauffage des bâtiments. Vision 2030 semble cependant vouloir serrer la vis aux entreprises plutôt mal famées des sites d'enfouissement de déchets en les obligeant à « [r]endre obligatoire la mise en place d'un système de captage actif des biogaz », ce qui a cependant le défaut de pérenniser l'absence de recyclage afin d'assurer la « matière première » pour rentabiliser à long terme des infrastructures nécessaires pour ce faire. Faut-il se surprendre que Vision 2030 ne propose pas de cible déchet zéro ? Disons donc qu'il y aura une suppression des trois quarts des 7 MtCO₂-eq. de ce secteur soit 5 MtCO₂-eq..

Côté agriculture, on tombe dans une mer de vœux pieux sans échéance quoique la biométhanisation agricole et la gestion des fumiers pour permettre la récupération du méthane devrait être faisable d'ici 2030. Encore là, on se dit que la place des fumiers devrait être le retour dans les champs pour reconstruire les sols et non la transformation en biogaz. Cette fixation Solidaire pour la production de biogaz et biocarburant mériterait mûre réflexion par exemple à la lumière du fouillé rapport de l'organisme français Canopée, [Biocarburants: avancée vers l'impasse](#). La fascination pour la mise sur pied d'une nouvelle filière de l'énergie soi-disant renouvelable fait trop facilement fi du nécessaire retour à la terre de tous ces déjections et déchets agricoles et forestiers.

On reste surpris à quel point Vision 2030 et la plateforme Solidaire restent mous au sujet de la conversion de l'agro-industrie en agriculture biologique (et de la lutte contre le gaspillage alimentaire sans cible ni échéance) au point de demeurer coi à propos des OGM et de se contenter « *d'éviter le recours aux intrants qui présentent un danger pour la santé des populations et des écosystèmes (par exemple, le glyphosate et les néonicotinoïdes)* » et non de les interdire à terme. Une attitude ferme, faut-il le dire, exigerait de confronter la filière de l'agro-industrie, dont l'UPA, et les trois géants de la distribution alimentaire. Disons donc que les GES agricoles seront réduits de moitié soit de 4 MtCO₂-eq. Reste donc à aller chercher 48 – (17+4+5+4) = 18 MtCO₂-eq. dans le secteur transport, et non les 24 présumés de prime abord, soit 50% du secteur.

La montagne du transport en commun accouche d'une souris GES sur un total sous-estimé

En fait ce 50% est sous-estimé. Selon l'organisme G-Mob, le bilan québécois de 84 mégatonnes d'équivalent CO2 exclurait de 5 à 6 mégatonnes pour le trafic maritime international, dont 0.5 pour les seules croisières, et peut-être autant pour les vols aériens internationaux. Mais passons. Le transport hors route non aérien, non maritime et non ferroviaire, dont une bonne partie sont de très polluants véhicules récréatifs, s'ils ne causent pas d'étalement urbain sont une nuisance dans les forêts, champs et sur les lacs, compte pour pas moins de 5 MtCO₂-eq. On se dit que l'urgence climatique commande de les interdire d'ici 2030 d'autant plus qu'existent des équivalents non polluants beaucoup plus sains pour le corps et l'esprit. Mais Vision 2030 se contente d'une norme VZE de 35 % pour la vente des véhicules récréatifs d'ici 2030. Ce qu'on ne ferait pas pour plaire au fleuron de Québec Inc., la petite multinationale fabriquant des véhicules récréatifs BRP. Disons que cette déveine n'est en mesure que de diminuer les GES de 2 MtCO₂-eq. en comptant généreusement. Il en reste 16 MtCO₂-eq. à trouver, soit plus de la moitié des GES du transport routier... si on oublie le transport aérien et maritime internationaux.

Les importants investissements en transport en commun à Montréal n'ont pour but, selon la documentation Solidaire, que « *d'accroître à 35 % la part modale du transport collectif dans les déplacements en période de pointe du matin d'ici 2031* » soit ce qui est déjà prévu au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ce modeste résultat provient sans doute de la cherté des 33 kilomètres de métro du plan. En effet, s'enfoncer dans le sol à la mode Solidaire ou s'envoler dans les cieux à la mode CAQ afin d'abandonner le terrain des vaches à la petite reine ou au gros VUS donne un piètre rapport coût/bénéfice mais de lucratifs contrats pour l'industrie québécoise de la « corruption ». Comment alors Vision 2030 prétend-t-il abaisser les GES du transport routier de plus de 50%, ce qui est, rappelons-le, une hypothèse héroïque faute de données transparentes de Québec solidaire. Ne reste plus que miser sur l'électrification du parc des véhicules privés à coups d'interdiction des ventes de véhicules à essence d'ici 2030, de malus de 15% pour les véhicules non électriques dès 2023 s'ajoutant aux subventions (bonus) pour les véhicules électriques et « *[a]dopter une norme Véhicule zéro émission (VZE) pour les camions moyens et lourds.* »

Le refus de Québec solidaire de s'opposer au capitalisme vert le condamne aux contradictions

Le volet transport routier de Vision 2030 baigne finalement dans les mêmes eaux hydroélectriques que celui de la CAQ sauf qu'il est boosté en termes de consommation transport pendant que la CAQ booste les exportations prévues... que les Solidaires ne critiquent cependant pas. Il faudrait se souvenir que [les réservoirs de barrages hydroélectriques](#), surtout lors des premières années d'opération, sont producteurs de CO₂ et de méthane. Les métros de Vision 2030 remplacent partiellement les REM, le remplacement du parc automobiles-camions à moteur à explosion par un parc électrique est précipité... en autant que les constructeurs suivent la cadence ce qui sera déterminé en dernière analyse par la politique étatsunienne en la matière. La différence notoire est qu'il n'est pas possible de construire des métros partout où l'on pourrait construire des REM, questions de coût, de délais et de possibilité du terrain. Il faut donc les remplacer par des services rapide par bus (SRB) et tramways complétés par des voies

réservées. C'est ce dernier aspect qui est problématique car il aigüise la contradiction véhicules privés versus transport en commun que l'on voulait éviter. Le truc politicien prévu par Québec solidaire d'ici la fin de la campagne électorale est d'invoquer [la responsabilité des villes](#) à cet égard au nom de la non-ingérence. Belle pirouette petite-politicienne. À cette contradiction s'ajoute la tergiversation Solidaire vis-à-vis le transport à longue distance en refusant d'envisager l'expropriation des CN-CP comme tête de pont de Québec Rail pour dès 2030 être suffisamment avancé dans la mise au rancart des camions-remorques.

Le trou noir dans lequel s'engouffre le plan Vision 2030 de Québec solidaire est son refus de s'opposer au capitalisme vert. Son premier pilier en est le marché et la taxe carbone qui laissent aux transnationales le contrôle en dernière analyse du quoi et comment produire et répartir. En cas de désaccord avec un gouvernement trop zélé, le capital sous la houlette du capital financier n'hésite pas à recourir aux fuites de capitaux et aux grèves d'investissement à la mode soto voce ou tonitruante. Les sommets socio-économiques sont toujours une belle occasion de se faire comprendre à cet égard. Le second pilier est la captation et la séquestration de carbone négligée dans le débat québécois pour cause de non-production mais avide consommation d'hydrocarbures. Un bilan GES en termes de consommation et non de production, selon G-Mob, serait de l'ordre de 150 mégatonnes d'équivalents-CO2 au lieu des 80 de nos inventaires. Par exemple, pour le transport, l'inventaire officiel ne comptabilise pas les GES émanant de la production très énergivore du pétrole et du gaz naturel consommés au Québec ni non plus ceux de la production des véhicules automobiles. On peut parier que cette comptabilité de type cycle de vie égaliserait par le milieu la performance québécoise à celle de l'Alberta.

Le capitalisme vert en est un de nouvel extractivisme et de croissance produisant plus de GES

Last but not least, le troisième pilier du capitalisme vert est le véhicule électrique privé qui apparemment ne produit pas de GES mais n'en induit pas moins un renouvellement de la consommation de masse au bénéfice des transnationales automobiles dont les GAFAM. Il produit des GES d'abord par sa production, en particulier de batteries y compris pour leur recyclage, ce qui combiné aux énergies dite renouvelables crée un nouvel extractivisme des matériaux nouveaux (lithium, graphite, terres rares) à faible teneur très énergivores à extraire et à transformer et nécessitant des mines à ciel ouvert comme les résidents de l'Outaouais et de Lanaudière le découvrent. Ensuite, il le fait en induisant un continuel étalement urbain de quartiers de maisons unifamiliales et en rangées dévoreuses de matériaux traditionnels (acier, ciment, cuivre) tout aussi énergivores et polluants comme le redécouvrent les résidentes et résidents de Rouyn-Noranda.

Cerise sur le gâteau gâté, le capitalisme vert alimente la croissance exponentielle du numérique, sustentée par l'arrivée de la technologie 5G et la connectivité générale, dont la consommation énergétique croît cinq fois plus vite que celle de l'électricité. De dire G-Mob, « *[I]es émissions de gaz à effet de serre du secteur numérique sont elles aussi inquiétantes : la fabrication des tous les appareils et leur fonctionnement représentaient en 2017 3,4 % des émissions totales de GES (1,8 GtCO2) et devrait représenter 7,6 % en 2025 (3,7 GtCO2).* » En plus, « *[I]es déchets*

électroniques sont à la hausse : ordinateurs, écrans, imprimantes, téléphones, etc., et ils contiennent des substances toxiques pour l'environnement : mercure, plomb, arsenic. » S'il y a un domaine où l'obsolescence programmée règne en maître c'est bien ce secteur électronique qui génère un flux continu de « serplusariens ».

Le capital pourrait financer Vision 2030 si sont au rendez-vous les garantis... non garantis

De tout cela, Vision 2030 fait fi car c'est finalement un plan accélérant le capitalisme vert dont la bourgeoisie ne peut craindre que la trop grande vitesse, le temps de rentabiliser ses investissements irrécupérables (sunk investments) mais aussi par indolence routinière sous protection étatique. La réaction hostile aux modestes propositions de hausses d'impôt de Québec solidaire le démontre bien. Le statu quo lui convient. Le projet de société bourgeois est plutôt de faire main basse sur la santé publique dont la CAQ, dardée par le parti Conservateur, veut privatiser la partie lucrative. Cependant, face à l'échec de l'expansion du semi-privé train aérien REM suite aux critiques tant populaires que de la petite-bourgeoisie professionnelle, il n'est pas exclu que le capital financier veuille soutenir un important et alternatif plan de transport en commun hors réseau routier tellement la congestion urbaine ralentit indument tant la circulation des marchandises que le navettage efficace des travailleuses et travailleurs.

Ce financement doit cependant recevoir de Québec solidaire un signal fort de bonne gouvernance ce que le parti a fait en promettant un budget équilibré dès la deuxième année du mandat alors que la CAQ ne le fait que pour la cinquième année suite à de populistes rabais d'impôt. Ce signal est donné malgré que ni le cadre financier des Solidaires ni celui de la CAQ ne tiennent compte de la récession menaçant de plus en plus fortement. Est-ce que la promesse bonification des services publics — la dimension prendre soin (care) des gens de tout plan climat qu'étonnamment Québec solidaire ne reconnaît pas — vient mettre un baume sur la plaie ? La dernière année du mandat Solidaire, les dépenses sociales seraient haussées d'environ 10% au-delà des prévisions officielles dont le tiers serait financé par la non-remise au Fonds des générations si la récession prévue ne vient pas effacer ce surplus qui ne dit pas son nom. Ce n'est pas rien mais on est loin d'un changement de paradigme surtout si l'on tient compte du rattrapage à faire.

N'en reste pas moins que voter Solidaire est la seule possibilité de gauche, en fait de centre-gauche, qui affaiblirait la droite et permettrait d'aller plus loin.

Marc Bonhomme, 11 septembre 2022

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

