

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

L'épine dorsale de la lutte écologique mondiale comme québécoise est la lutte climatique contre les GES. L'urgence d'agir est évidente. « *Les gaz à effet de serre libérés par l'humanité ont déjà réchauffé la Terre de 1°C ou plus depuis les années 1870. [...] ils devraient progresser de 2% en 2017, après trois années de quasi-stabilité. [...] Le rapport de l'ONU sur les "Emissions Gap" de cette année, publié en octobre, montre que le premier ensemble d'engagements climatiques soumis par 164 pays correspond à un tiers des réductions d'émissions nécessaires pour maintenir le réchauffement en dessous de 2°C.* »¹

Les cibles de hausse maximale de la température terrestre moyenne d'idéalement de 1.5°C, d'au pire 2°C, à l'horizon 2100 sont la norme fixée par l'Accord de Paris généralement acceptée, y compris par la gauche radicale, sauf par les *trumpiens* dit climato-sceptiques. Officieusement, les concomitantes réductions de GES ont été calculées par Climate Action Tracker (CAT)² pour les États seulement. CAT est un consortium de recherche germano-néerlandais dont les évaluations des plans nationaux inadéquats liés à l'Accord de Paris font autorité et sont souvent citées. Plusieurs dizaines de ses analystes sont des scientifiques faisant partie du GIEC.

C'est la cible canadienne de la CAT pour 2030 que Québec solidaire a adopté à son congrès du printemps 2016. Malheureusement, la cible pour 2050 est en-deçà et correspond à la fourchette supérieure de la cible des Libéraux :

Programme Solidaire :

Préconiser, d'ici 2050, une économie décarbonisée, c'est-à-dire de réduire de 95 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) en dessous du niveau de 1990, notamment en appliquant un plan de transition énergétique visant l'élimination des hydrocarbures dans la production et la consommation d'énergie et une réduction substantielle de l'utilisation de produits à base de dérivés du pétrole d'ici le milieu du siècle. Afin de rattraper le retard accumulé par rapport à nos engagements internationaux et afin de contenir la hausse moyenne de la température mondiale à 1,5 degrés Celsius, il faut accélérer la transition énergétique pour la période entre 2018 et 2030 de façon à atteindre 67% de réduction en dessous du niveau de 1990. Au niveau international, il faut faire pression pour arriver à un nouvel accord légalement contraignant.

Programme des Libéraux :

*M. David Heurtel, annonce l'adoption par le gouvernement d'une cible québécoise de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 % sous le niveau de 1990 en 2030. [...] Pour 2020, le Québec s'est donné un objectif encore plus ambitieux, soit celui de réduire ses émissions de GES de 20 % sous leur niveau de 1990. [...] Elle place également le Québec sur la trajectoire de la réduction d'émissions de GES recommandée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les pays industrialisés [...] réduire leurs émissions de GES de 80 % à 95 % d'ici 2050.*³

Proposition de la plateforme 2018

Québec Solidaire réduira au maximum les émissions de gaz à effet de serre pour atteindre la cible d'une réduction de 95% d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990 grâce à des cibles intermédiaires à chaque cycle de 5 années » (point 7.3)

On dira que les Libéraux se sont dotés d'objectifs pour la galerie, ce que dénonce même le dirigeant du Conseil du patronat⁴. Vrai, mais que dire d'un parti qui se met hors jeu dès le départ en se positionnant, dans sa plateforme, à la droite des Libéraux peut-être pour éviter, n'ayant pas de cible intermédiaire, d'être interrogé sur son plan d'action dont il ne s'est pas doté. Les grands médias risquent de toute façon de débusquer ce stratagème tout en disant à QS qu'il n'a pas encore subi l'épreuve du « pouvoir ». Le crû réalisme scientifique des cibles, mais politiquement très exigeant, a-t-il fait paniquer le parti ? Plusieurs crient à l'irréalisme. De faux arguments clefs sont

1 The Economist, [New life for the Paris climate deal](#), 14/12/17, ma traduction

2 [Climate Action Tracker's Assessment of Canada's INDC](#) — paragraphe "Fair Share" : « Afin d'être cohérent avec la plupart des approches de partage d'effort et être évalué «suffisant», le Canada doit fixer un objectif 2030 plus ambitieux consistant à réduire les émissions industrielles de GES d'au moins 73% inférieures aux niveaux de 2005 (67% inférieures aux niveaux de 1990). [...] Selon les approches de partage d'efforts multiples, pour atteindre une part équitable des réductions d'émissions, les émissions du Canada devraient être négatives d'ici 2050. » (ma traduction)

3 Gouvernement du Québec (MDDELCC), [Québec adopte la cible de réduction de gaz à effet de serre la plus ambitieuse au Canada](#), communiqué du 27/11/15

4 Yves-Thomas Dorval, [Une obligation de moyens et un devoir de cohésion](#), Le Devoir, 23/11/17

concoctés : cette cible ne s'appliquerait pas au Québec pour lequel elle n'est de toute façon pas réalistement faisable que ce soit techniquement ou financièrement ou 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 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 d'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.
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

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

supposent 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 privé 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 (reforestation, 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 pénétré 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 milliards 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 inattendue de l'imposition des particuliers d'un milliard \$¹⁷, le gouvernement du Québec vient d'y contribuer.

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-Mart in)/Pie IX/méto Pie-IX ; 3. Métro Lionel-Groulx/Lachine/aéroport ; 4. Centre-ville/pont Champlain/Dix30 ; 5. Centre-ville/pont Champlain/Taschereau/méto Longueuil ; 6. Centre-ville/Côte-des-Neiges ; 7. Le Carrefour/méto 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 méprisant 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 dorer 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 global), 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 ÉU. 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.

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

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 taxes 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.

Marc Bonhomme, 14 février 2018

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

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 pas 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)