

Bombardier ou la faillite de l'insertion dans le marché mondial **Plutôt la souveraineté économique du plein emploi écologique**

Avec la double claqué en pleine face que vient de recevoir Bombardier le même jour et le durcissement qu'on pouvait prévoir de la renégociation de l'ALÉNA¹, renégociation forcée par les ÉU dont le nationalisme est exacerbé par leur statut chambranlant d'hégémonisme mondial, la bourgeoisie canadienne, et encore plus la demi-bourgeoisie québécoise, est saisie d'effroi et craint le pire. Ces messieurs et quelques dames depuis belle lurette, historiquement depuis les temps coloniaux, ont misé sur le marché global ce qui aujourd'hui signifie que près de 40% de la production nationale québécoise est exportée aux ÉU. On sent que les cris d'orfraie des porte-parole affairistes cachent une immense impuissance. Soudainement, le Canada et encore plus le Québec se découvrent comme des pions sur le jeu d'échec des supergrands.

Le Québec et le Canada : dindons de la farce du marché global dominé par les supergrands

Les secteurs économiques névralgiques en pleine expansion que sont l'avionnerie moyen et long courrier et le matériel ferroviaire, mais dans un marché mondial tousotant, sont réservés à la domination compétitive de la triade ÉU-UE-Chine. Le débat à propos des subventions est pure hypocrisie². Il n'y a pas plus de place pour Bombardier qu'il y en eut pour Nortel dans le secteur du matériel de télécommunications, malgré que cette entreprise avait quasi un second siège social aux ÉU, et pour BlackBerry dans le domaine expansif des systèmes appareils-logiciels de télécommunication de masse. Ajoutons la tiédeur d'Ottawa et de Toronto à appuyer Bombardier tant pour Air Canada qui a attendu 2016 pour l'achat du nouvel avion série C que le refus de Via Rail de construire un train à haute vitesse Québec-Windsor, ce qui ne signifie pas que ce serait écologiquement pertinent. Toronto et Ottawa ne digèrent pas de ne pas contrôler la compagnie, d'où un soutien financier chiche, quoique la direction de la famille Beaudoin-Bombardier, combinée à sa gourmandise pécuniaire, fasse problème.

Les compétitrices super transnationales étasuniennes à la Boeing, GAF (Google-Apple-Facebook-Amazon) et Netflix ont pénétré profondément les marchés québécois et canadien. Leurs produits et services sont devenus omniprésents tant ils sont incontournables. Ce qui rend inopérant le chantage à leur égard. La nouvelle co-entreprise de la française Alstom et de l'allemande Siemens devient le champion du transport ferroviaire de la zone euro contre le défi chinois reléguant à la marge le petit Canada. Ces transnationales géantes se moquent des menaces des premiers ministres québécois et canadien qui le savent très bien mais qui doivent jouer au matamore pour être réélus. Pendant que nos politiciens-caniches jappent contre Boeing, ils lèchent les pieds de Netflix qui leur impose sa loi et font le beau devant Amazon pour obtenir son soi-disant deuxième siège sociale à ses conditions. Heureusement reste Uber, un nouvel arrivé non rentable au comportement trumpien dont le service de taxi n'innove en rien sauf pour la tromperie de « l'économie de partage », ce qui permet à nos gouvernements, sous pression du prolétariat racisé récupéré par l'industrie du taxi, de sauver la face... peut-être.

On aurait pu croire que le « *America first* » ne menaçait que les exportations de ressources naturelles, tel le bois d'œuvre, et l'approvisionnement national du marché alimentaire, tel les produits laitiers, ce qui est déjà énorme pour les zones rurales et semi-rurales. Bien que quelques unes puissent se consoler en exportant de l'électricité, directement ou sous forme d'aluminium, gracieuseté d'Hydro Québec en bas du coût marginal. Il devient évident que les accords de libre-échange asymétriques entre le Canada et des puissances économiques que sont les ÉU et l'UE sont des marchés de dupes sauf pour une poignée d'entreprises exportatrices d'ici. Ces accords concernent avant tout les secteurs de pointe encore capables d'accumulation rapide de capital. L'ouverture des marchés publics vise aujourd'hui l'ingénierie, le transport public — le REM va

1 Marc Bonhomme, [Canada-Québec : Le débat sur l'ALÉNA coince la gauche dans l'étau Trump](#), Presse-toi-à-gauche, 15/08/17. Le présent texte a comme cadre d'analyse cet essai sur l'ALÉNA

2 Gérard Bérubé, [Hypocrisie subventionnaire](#), Le Devoir, 28/09/17

même au devant des coups en laissant tomber tout contenu local ! — demain la santé. Pour tout de suite ce sera l'industrie pharmaceutique et la culture dont l'exception par l'UNESCO est contournée par le *free for all* numérique non taxé. Bon joueur, on laissera au Québec les jeux vidéos et autres babioles ludiques, essentiellement sous contrôle étranger. Après tout on offre aux Ubisoft des travailleurs formés, moins chers qu'ailleurs, non syndiqués... et surtout grassement subventionnés. En cas de pépin ou de meilleures conditions ailleurs, on pourra déménager facilement cette industrie sans capital fixe digne de mention.

Un projet de société axé sur la souveraineté des réels besoins populaires

L'exacerbation compétitrice au sein du marché global en panne de croissance élimine ou asservit les petits et moyens joueurs des petites et moyennes puissances. Ou l'économie québécoise poursuit sur sa lancée exportatrice et va droit dans le mur ou elle se réoriente sur la satisfaction des besoins populaires désaliénés du consumérisme. La stratégie de souveraineté alimentaire de la gauche paysanne est ici le modèle à suivre : produire biologiquement, y compris en zone urbaine, et transformer nationalement les aliments de base tels céréales, légumineuses, fruits et légumes, tout en dégageant des surplus pour importer les aliments semi-tropicaux et tropicaux. Ainsi sera minimisé le transport à longue distance grand producteur de GES. Une nation voulant s'autonomiser de la dictature du soi-disant libre marché doit maximiser son indépendance alimentaire, le plus vital des secteurs économiques même s'il reste dans l'ombre de la télé-informatique.

Pour lutter contre le réchauffement climatique et pour l'équilibre de la balance des paiements, s'impose de sortir du pétrole en faveur d'un système de transport, passagers et marchandises, mu par l'hydroélectricité dont l'important surplus est bradé hors Québec. Pour les mêmes raisons auxquelles s'ajoute la congestion et l'étalement urbains, il faut remplacer l'auto privé par le transport public gratuit³. Pour se loger écologiquement, on doit construire et restaurer le bâtiment dont la consommation en énergie et en eau peut se rapprocher de zéro. Suit la nécessité de produire durablement sans obsolescence ni effet de mode ni publicité tout en maximisant les services publics, où prédominent les femmes, qui sont peu énergivore et créateur de riches rapports sociaux. *Last but not least*, il est impérieux de réduire graduellement le temps de travail pour à la fois se libérer du joug du travail nécessaire, atteindre le plein emploi et créer des postes de travail pour les réfugiés de la crise climatique exacerbant le néolibéralisme guerrier, lesquels réfugiés renforceront les compétences et la culture nationales.

Le piège de l'oxymoron qu'est le capitalisme vert

Certes, le capitalisme n'est pas allergique à cette réorientation économique de fond en comble⁴... en autant qu'elle reste privée et profitable, avec son lot de chômage, tout en assurant la demande solvable par la continuation du consumérisme à coups de publicité et de crédit. En autant aussi qu'elle permette l'amortissement du capital fixe des actuels systèmes d'énergie et de transport. Telle est la loi de l'accumulation sans fin du capital dont les luttes titanesques pour les marchés et les ressources sur fond de crise climatique engendrent des guerres aussi sans fin. Cette réorientation de type capitalisme vert est trop lente, trop biaisée, trop appauvrissante et trop violente pour éviter la catastrophe climatique et la sixième grande extinction des espèces, phénomènes déjà bien enclenchés. Peut y arriver l'alternative anticapitaliste du plein emploi écologique sur fond de rejet des solutions de marché en faveur de la planification démocratique ; du rejet de la dictature du capital transnationale en faveur de la socialisation des hauteurs stratégiques que sont la finance, le transport, l'énergie et les ressources naturelles.

3 Métro-Montréal, [La gratuité des transports en commun proposée](#), 28/09/17

4 Pierre St-Arnaud – Presse canadienne, [Alexandre Taillefer en route vers le camionnage et la livraison électriques](#), Le Devoir, 28/09/17

Jouer des contradictions inter-impérialistes et lutter pour l'indépendance

Que faire avec Bombardier ? Sauver les meubles en jouant la carte des rivalités inter-impérialistes ce qui signifie sans doute une association ou une prise de contrôle chinoise totale ou partielle de son secteur avionnerie⁵, et une association avec une grande entreprise étasunienne ou chinoise pour le secteur ferroviaire. L'erreur serait l'entêtement nationaliste aux dépens des fonds publics quoique il faille envisager une étatisation de la portion québéco-canadienne de ce soi-disant fleuron qui l'est déjà partiellement. Netflix ? Amazon ? À court terme les taxer comme les autres puis socialiser l'internet, devenu un service essentiel, et à tout le moins réglementer les pourvoyeurs de contenu et de service à qui il serait peut-être possible d'imposer un partenariat pour desservir le marché national.

Cette transformation de fond en comble du développement néolibéral globaliste et guerrier en développement de plein emploi écologique passe par un affrontement de grand ampleur avec le capital transnational dont la finance est le cœur de pierre et dont les supports sont l'impérialisme, surtout étasunien, et son allié fédéraliste s'évertuant à assimiler ou à faire disparaître les nations asservies depuis la « découverte » et la « conquête ». L'indépendance nationale reste le grand affect de cette mobilisation anticapitaliste. Elle aura le soutien des peuples dans la mesure où elle incarnera un projet de société de libération nationale et d'émancipation sociale. Cette indépendance internationaliste, négation du souverainisme nationaliste, est l'enjeu de la plateforme électorale Solidaire.

Marc Bonhomme, 1er octobre 2017

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

5 Jean-Robert Sansfaçon, [La victoire de Boeing contre Bombardier](#), Le Devoir, 27/09/17