

## La campagne Solidaire pour sortir du pétrole **Un reniement démobilisateur de la plate-forme 2012**

Québec solidaire vient de lancer sa campagne politique bien ficelée du slogan « *Sortir du noir, Choisir l'or vert* ». Il est question d'écologie déclinée sur les modes énergie, transport, ressources naturelles et agriculture. N'eut été une mention dans une cartouche, l'enjeu du réchauffement climatique ne se retrouve nulle part dans l'outil principal de la campagne, un numéro de quatre pages du journal « Solidarités ». N'eut été du « *Sortons le Québec de l'ère pétrolière* », les nombreux titres, sous-titres et mises en exergue du numéro pourraient être repris par le Parti québécois, champion de l'*indépendance énergétique* en misant sur l'or noir, et même par le Parti libéral. Les rares revendications retenues diluent sérieusement les éléments correspondants de la plate-forme électorale de 2012. *Last but not least*, rien dans la campagne n'incite à une grande mobilisation genre printemps érable jusqu'à et y compris une *grève sociale*.

### **Une guerre contre le pétrole qui fait couac**

La multiplication des extrêmes climatiques, des émanations de gaz à effet de serre qui croissent plus vite, le danger dans ce siècle-ci d'effets irréversibles tels la montée drastique du niveau des océans et une probable explosion d'émanations de méthane, et la baisse des investissements dans la sobriété énergétique et les énergies douces n'émeuvent pas la direction d'un parti dit écologique. Pourtant la plate-forme élaborée, discutée et votée par la base du parti est on ne peut plus claire à cet égard : « *Québec solidaire préconisera la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) d' au moins 40 % par rapport à 1990 d' ici 2020, et de 95 % d' ici 2050* » (point 15). La campagne ignore ces objectifs provenant des Nations unies alors que cet automne, peut-être même ce mois-ci, l'organisation spécialisée de l'ONU en la matière, le GIEC, produira un rapport très attendu lequel remplacera celui de 2007.

Comme la campagne semble quand même vouloir retenir l'objectif de sortir le Québec du pétrole, on se serait dit que l'engagement on ne peut plus concret de la plate-forme — « [Québec solidaire] *interdira l' exploration et la production d' énergies fossiles (incluant les gaz de schiste) et d' énergie nucléaire sur le territoire québécois* » (15C) — aurait été promu à la une. Il n'est même pas cité. Pour ajouter l'injure à l'insulte, il est contredit en affirmant que « *[le Québec] ne devrait autoriser aucune nouvelle extraction d'énergies fossiles, sauf de façon très limitée* [Je souligne], *si cela s'avère nécessaire pour faire la transition vers une société sans pétrole.* » D'abord on sait qu'une fois la boîte de Pandore ouverte on ne la refermerait pas de sitôt. Certains écologistes prônent la substitution du charbon et du pétrole par le gaz naturel comme transition mais cette proposition controversée ne s'applique pas au Québec... à moins de recourir au gaz de schiste. Que le Québec ne produise aucune énergie fossile (ni nucléaire), de malédiction de l'enfer est devenu une bénédiction du ciel. N'importe quel écologiste sérieux sait très bien que c'est là un plancher à ne pas trouer.

Le sens de l'extraction « *très limitée* » s'éclaire dans le paragraphe suivant : « *Québec solidaire rejette les hydrocarbures non conventionnelles comme le pétrole de schiste d'Anticosti ou le gaz de schiste.* » L'extraction limitée pourrait donc être le pétrole conventionnel extrait du Golfe St-Laurent ou de la péninsule gaspésienne. Soyons bons princes. Dans l'entrevue au magazine L'Actualité ([site web](#), 21/08/13), la porte-parole députée affirme être « *contre l'extraction du pétrole à Anticosti et contre Old Harry, dans le Saint-Laurent.* » Reste alors la péninsule gaspésienne. Côté transport par pipeline, le numéro de Solidarités

avance que « [Québec solidaire] s'oppose aussi aux nouveaux projets d'oléoducs qui serviraient à raffiner le pétrole tiré des sables bitumineux. » Après l'hécatombe de Lac-Mégantic, on se serait attendu à ce que le parti s'oppose au transport par oléoduc et par train tant du pétrole bitumineux que celui schisteux. De plus, on suppose que l'opposition aux « nouveaux projets d'oléoducs » inclut l'opposition au renversement de flux de l'ancien oléoduc d'Enbridge, ce que n'a jamais nommément affirmé la direction comme elle l'a fait par une déclaration de presse de son président pour le nouvel oléoduc de la compagnie Trans-Canada... déclaration non reproduite sur le site web du parti. Que tout cela sent le bon vieux patinage politicien rebaptisé « politique de communication ».

### **Transport : capitulation et ralliement à la Chambre de commerce**

La plate-forme électorale Solidaire n'en restait pas là. Elle affirmait que « [Québec solidaire] mettra en place une stratégie pour abandonner l' utilisation des diverses formes d' énergie fossile d' ici 2030 » (15D). Nulle trace non plus de cet engagement concret dans le document Solidarités de la campagne. La direction du parti allant dans la direction contraire, on la comprend de vouloir rester discrète sur cette échéance. Mais peut-être se rachète-elle du côté d'une réforme du transport des marchandises, la cause principale au Québec, tant en volume qu'en termes de croissance, des émanations de gaz à effet de serre (GES) ? Car selon [l'Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2010 et leur évolution depuis 1990](#), le sous-secteur où l'augmentation des GES sur 20 ans est hors de contrôle est celui du transport des marchandises (camions lourds et léger) soit plus ou moins un doublement alors que la contribution des automobiles a diminué. La campagne Solidaire ignore complètement cet enjeu. Est-ce par peur d'affronter directement le capital qui tolérerait difficilement une intrusion étatique dans un domaine dont le contrôle est le plus important après celui de la finance ? Le capitalisme néolibéral repose sur la fluidité et la bon marché mondialisation pétrolière des transports, outil indispensable, après la globalisation de la finance, pour niveler par le bas tant les salaires et les conditions de travail que les services publics et les programmes sociaux en jouant compétitivement les peuples les uns contre les autres.

Reste que le transport des passagers ne laisse pas sa place d'autant plus que la pollution de l'automobile individuelle déborde de la question des émanations de GES sur la nauséabonde congestion urbaine qui rend malade, éclope les gens et paralyse la ville, phénomène dramatique à Montréal, sur la structuration de la ville en fonction de l'auto et de l'énergivore bungalow et sur l'étalement urbain envahissant les sols agricoles de la fertile plaine de Montréal. Apparemment audacieuse, la direction Solidaire, fidèle à son plan dit vert, adhère à l'objectif d'investir un milliard \$ supplémentaire par année pour le transport collectif. Cet objectif est le même que celui de la Chambre de commerce du Montréal-Métropolitain et de la Communauté métropolitaine de Montréal, toutes deux paniquées par l'impact de la crise de la congestion du transport des marchandises et des travailleurs/travailleuses sur les profits. Comble de l'ironie, la pétition officielle de l'Assemblée nationale soutenant cette demande à laquelle se rallie l'ensemble du mouvement environnemental et syndical est patronnée par le député péquiste Bureau-Blouin, ex-dirigeant étudiant. Sans état d'âme, le jeune député va à l'encontre de son propre parti dont le récent Plan québécois des infrastructures 2013-2023 est à des années-lumière de cet objectif (voir mon site, « [Après les Libéraux, le PQ abandonne le transport en commun](#) »). Les préoccupations électorales péquistes, comme celles libérales et caquistes, se concentrent dans les régions loin de la crise montréalaise du transport, contrairement à Québec solidaire qui espère des gains en députés sur l'unique Île de Montréal.

Faute de mieux, il faut bien sûr signer cette pétition très « capitalisme vert » au niveau duquel le PQ refuse de se hisser. Pour le moment, il n'y a rien d'autre à se mettre sous la dent. Mais sa mise en œuvre, à cent lieux d'être sur le point de se réaliser compte tenu de l'actuel rapport de force, ne serait nullement en mesure de débarrasser le Québec de l'utilisation des énergies fossiles d'ici 2030, ce qui est indispensable pour atteindre les objectifs du GIEC. Pour confondre les sceptiques en n'en mettant plein les yeux, la campagne Solidaire propose « [à] moyen terme, l'objectif [...] de doubler l'offre des transports collectifs et de les électrifier progressivement d'ici 2030. » Cet objectif succédané serait possible, selon les experts consultés par la direction, tout en ignorant le comité thématique sur l'environnement du parti, en investissant un milliard \$ de plus l'an. Cependant, dès l'ouverture médiatique de la campagne, la direction du parti, craignant le feu journalistique, se contentait d'inviter le PQ à « respecter son engagement d'augmenter à 30% la part du Plan québécois d'infrastructure dédiée au transport collectif » par rapport à l'actuelle 22,3 % alors que cette part est en Ontario de 37%. Tout un dégonflement. S'y ajoutait, dans le domaine de l'énergie la demande d'un gel temporaire des tarifs d'Hydro-Québec : « ...maintenir un gel des tarifs d'hydroélectricité tant que la nouvelle stratégie énergétique ne sera pas déposée ». C'est ce qu'on appelle avancer à reculons.

Comme à Montréal, selon les [enquêtes origine-destination](#), la combinaison du transport collectif et de la marche/vélo répond à 30% des déplacements en tout genre durant l'heure de pointe du matin (20% à Québec et moins ailleurs), à « moyen à terme » le doublement du transport collectif hydroélectrifié comblerait à la grandeur du Québec au mieux la moitié des besoins de déplacements quotidiens intra-urbains. Ne reste plus qu'à croire au mythe technologique de l'automobile hydroélectrique bon marché et performante laquelle ne résoudrait que le seul problème des émanations de GES... quand on aura résolu la pierre d'achoppement des batteries. Dans un reportage par ailleurs dithyrambique sur les perspectives de l'industrie automobile, The Economist avoue : « Les voitures alimentées par batterie qui étaient censées résoudre le problème de la pollution ont jusqu'ici été un fiasco coûteux. » (The Economist, [The future of cars](#), 20/04/13, ma traduction). (On trouvera dans mon essai « [Quel plan vert de Québec solidaire](#) » sur mon site une critique de l'automobile hydroélectrique.) En ne faisant pas, dans sa campagne, la critique du mirage de la fausse alternative de l'auto hydroélectrique, Québec solidaire cède le pas à la solution spontanée du « marché » retenue par le gouvernement pour atteindre son objectif de réduction de 25% des GES pour 2020, au détriment du transport collectif.

## **Nationalisation ? Quelle nationalisation ?**

Pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? La plate-forme électorale de 2012 était limpide sur la prise en main publique des entreprises minières et de l'énergie. Elle affirme clairement que l'État, au minimum, aura un contrôle majoritaire, maximisant le transfert technologique, de toute entreprise extrayant, et peut-être même transformant, des ressources naturelles et de celles du domaine de l'énergie. Québec solidaire

*« ...nationalisera les ressources stratégiques pour lesquelles le Québec dispose des connaissances techniques d'exploitation, particulièrement certaines matières premières et les ressources du domaine de l'énergie (9A)*

*« ...établira avec l'exploitant des autres ressources un partenariat majoritaire comportant deux conditions : le transfert de la technologie et la formation de la main-d'œuvre (9B)*

« ...placera les entreprises du domaine de l' énergie sous contrôle public (participation majoritaire de l' État ou nationalisation complète au besoin) (15A)  
« nationalisera le développement de l' énergie éolienne au sein d' Éole-Québec » (15B)

Ces engagements prennent une méchante débarque dans la présente campagne. « Québec solidaire propose de placer les secteurs miniers stratégiques sous contrôle public. Certaines productions pourraient [je souligne] même être nationalisées. » Le plancher minimum de la prise de contrôle majoritaire disparaît sous le vague vocable ronflant de « *contrôle public* ». Quant à l'énergie éolienne, il n'est plus question que de « *développer et encadrer [je souligne] la production éolienne.* » Adieu nationalisation. On voit bien que le « réalisme », c'est-à-dire rester acceptable aux monopoles médiatiques et au capital financier, est passé par là. Ce « réalisme » a atteint un tel niveau qu'à la conférence de presse d'ouverture de la campagne la direction du parti n'a mis en vedette dans son communiqué de presse que la seule revendication d'« *une redevance spéciale pour créer un Fonds de restauration [dont la] facture s'élève à 1,2 milliard \$* ». S'ajoute cependant un engouement pour la géothermie, certes une excellente idée pour les maisons unifamiliales et les maisons en rangée mais beaucoup moins pour les blocs-appartements où résident les ménages québécois les moins riches. On salut l'emphase mise sur l'efficacité énergétique et l'économie d'énergie, en particulier pour les bâtiments existants, mais on note l'absence complète d'engagements concrets en termes quantitatifs, financiers et d'échéanciers.

Il en est de même pour le domaine agricole où les intentions proclamées sont en deçà de la plate-forme 2012 qui, pourtant, avait « oublié » la proposition d'« *[i]mposer un moratoire sur la mise en culture des OGM* » qu'on retrouvait dans la plate-forme électorale de 2008. Pour la campagne politique actuelle du parti, on se résigne à leur usage se contentant de réclamer seulement leur diminution. Adieu agriculture biologique qui, avec Québec solidaire, continuera certainement à avoir « *du mal à s'établir* ». Plus fondamentalement, la campagne verte du parti passe à côté du problème crucial de l'endettement des fermes pourtant dûment souligné par le rapport Pronovost. Pendant que pour le porc la volatilité des prix mondiaux favorise les « intégrateurs » qui réduisent les fermiers à la sous-traitance par manque de capitaux sans toutefois leur enlever le risque de marché, les quotas, pour le lait, « *l'une des plus lourdes hypothèques qui pèsent sur l'agriculture québécoise* » (Rapport Pronovost), lestent de 60% la valeur marchande de la ferme laitière moyenne, ce qui handicape tant les investissements productifs que la relève. En résulte un « *endettement sans précédent des agriculteurs* », relativement plus important de 50% qu'en Ontario et plus du triple qu'aux ÉU et qui « *a doublé au cours des dix dernières années* », ce qui provoque « *la baisse des revenus agricoles* ». Cette baisse a obligé les ménages agricoles, particulièrement la conjointe, à travailler à l'extérieur de la ferme pour les deux tiers de leurs revenus afin de se maintenir à flot. Une ferme familiale québécoise endettée par-dessus la tête ne sera pas en mesure de se lancer dans une révolution agro-écologique.

### **Le transport collectif gratuit, brèche vers un gréviste printemps érable**

En fait, la question financière décrédibilise l'ensemble des quelques bonnes intentions de la campagne. Derrière l'épine au pied du financement se cache le refus d'affronter le capital, en particulier son cœur stratégique, le capital financier concentré au Canada/Québec dans à peine plus d'une dizaine d'institutions financières soutenues bec et ongles par le gouvernement canadien. Sans surprise, cette question n'est nullement abordée dans le document de la

campagne. L'aborder signifierait, de un, faire de la lutte pour l'indépendance du Québec l'horizon incontournable de la campagne. Le document Solidaires a beau dire à la mode péquiste que « *faire du Québec un pays* » donnera au peuple québécois « *la pleine maîtrise de toutes ses politiques économiques* », tous et chacun est à même de constater que l'actuel gouvernement provincial a les pouvoirs et les finances requises pour dépenser un milliard \$ récurrent de plus dans le transport collectif, de geler temporairement les tarifs d'Hydro-Québec, d'encadrer l'éolien, d'obliger les minières à se doter d'un fond de restauration de 1.2 milliard \$ et de ralentir l'utilisation des OGM. L'indépendance est nécessaire pour faire une révolution écologique, y compris l'expropriation des banques et consorts, qu'appellent les objectifs onusiens de réduction de GES et non pour faire quelques réformettes lesquelles ne verdissent même pas le capitalisme néolibéral réellement existant.

Passer de l'étape des réformettes à celui des révolutions des systèmes d'énergie et de transport, de l'agriculture et de l'urbanisme, c'est passer du parti des urnes qui subordonne celui de la rue à celui de la rue auquel s'intègre la participation électorale. Or il y a dans la plate-forme électorale du parti cette revendication capable de provoquer un super printemps érable avec un *grève sociale*, soit « *d'assurer l'accessibilité financière du transport en commun partout et de viser la gratuité dans un horizon de 10 ans* » (16B-IV). La campagne Solidaire évacue complètement cet engagement mobilisateur des plus concrets qui démarque nettement Québec solidaire du PQ, contrairement à l'électrification du transport public qui les rassemble, tout en ouvrant la perspective d'« *une société où les transports publics gratuits réduiront progressivement la place – aujourd'hui exorbitante – des voitures individuelles.* » (Michael Lowy, [Crise socio-écologique et civilisation nouvelle](#), La Gauche (Belgique) par ESSF, 1/07/13) pour reprendre les propos d'un des co-fondateurs du courant écosocialiste. Heureusement, la région de Montréal de Québec solidaire n'a-t-elle laisser tomber, à moins que le débat en cours en décide autrement, que l'échéance de dix ans dans son programme électorale pour les prochaines élections municipales montréalaises auxquelles elle participera... sans candidatures.

L'engagement du transport gratuit sur 10 ans a le même potentiel de mobilisation pour le monde du travail et au-delà que celui de la gratuité scolaire pour le monde étudiant. Sa réalisation obligera l'offre de services à suivre tout comme la réforme fiscale des entreprises pour la financer. Contrairement à la création d'équipement de transport collectif dans un quartier, une ville ou une région donnée, la revendication de la gratuité du transport collectif sur un horizon déterminé s'adresse à toutes et tous en même temps. Elle répond à un besoin immédiat clairement ressenti et facile à comprendre à la fois de transport quotidien viable et de soutien au revenu sur fond de progrès écologique auquel tient la majorité... et sans déclaration de guerre aux automobilistes travailleurs en les menaçant de péages, tarifs et autres frais.

La revendication de gratuité scolaire véhiculée pendant des années à la fois par l'ASSÉ, la plus radicale des associations étudiantes à la pointe du printemps érable, et par Québec solidaire a préparé le terrain à la grande mobilisation du printemps 2012 même si la CLASSE a commis l'erreur, dans un esprit « front populaire », de laisser tomber la gratuité pour la défense du statu quo afin de rallier des alliés réticents qui auraient de toute façon été contraints à suivre le courant des plus déterminés. (Il est quelque peu ironique que par la suite la CLASSE ait renversé la vapeur pour commettre l'erreur sectaire de trop tarder à inviter le mouvement syndical et populaire à une *grève sociale*.)

Il en serait de même pour la gratuité du transport collectif sur une échéance crédible si Québec solidaire en faisait le fer de lance de son combat écologique contre les GES au lieu que la direction du parti tablette cette revendication. Au temps de sa prime jeunesse, le parti n'avait pas hésité à intégrer la gratuité scolaire dans ses plate-forme électorales de 2007 et encore plus clairement en 2008. Il en récolta les fruits électoraux en 2012 tout en contribuant à construire un puissant mouvement social. La revendication crédible de la gratuité du transport public et sa propagation offrent la même possibilité au carré.

Marc Bonhomme, 5 septembre 2013

[www.marcbonhomme.com](http://www.marcbonhomme.com) ; [bonmarc@videotron.ca](mailto:bonmarc@videotron.ca)