

Nationalisation d'hier à aujourd'hui

Deux lecteurs ont réagi à mon article « [Le Lac-Mégantic et l'anticapitalisme Solidaire québécois](#) » (9/08/13) qui faisait suite à « [Catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic au Québec](#) » (17/07/13). Ils soulèvent des objections pertinentes sur certaines revendications avancées, en particulier sur la question de la nationalisation. J'ai crû que ça valait la peine de faire connaître leurs objections et mes réponses tout en conservant leur anonymat.

Marc Bonhomme

Bonjours Marc

[...]

Je partage globalement ta position, mais même contrôlé démocratiquement et avec les meilleures normes de sécurité, il y a toujours un risque d'accident. Le principe de précaution devrait dominer et donc, la circulation de matières dangereuses devrait être tenue le plus à l'écart possible des lieux d'habitation. Chercher des voies de contournement pour "assurer la sécurité" des gens implique des enjeux agricoles (comme tu le soulignes), mais plus largement sur des questions d'aménagement du territoire. À court terme, ce genre de revendication me semble mobilisateur (depuis longtemps des gens le revendique, entre autres à Pointe-Saint-Charles où théoriquement le réseau ferroviaire le permet déjà) car il touche d'innombrables villes, quartiers et villages à travers le Québec et le Canada. Elle pourrait déboucher sur un large débat populaire sur l'enjeu du transport, ce qui d'un point de vue conscientisation militante serait un +.

Bonne journée,

[signature]

Salut -----

Ma position sur les voies de contournement mérite en effet quelques nuances bien que je la maintienne comme position générale. S'il existe déjà une voie de contournement à Pte-St-Charles, il faut évidemment exiger son utilisation. Si c'est le cas ailleurs aussi. Il se peut aussi qu'il soit possible d'utiliser certaines lignes au détriment de d'autres. Par exemple, on pourrait peut-être utiliser seulement la ligne principale entre Montréal et les Maritimes au lieu du raccourci MMA à travers l'Estrie et le Maine. Mais je ne sais pas si les habitants de Drummondville, Lévi et Rimouski seraient contents. En tout cas, ce serait les CP et CN de ce monde qui en profiteraient au lieu des entreprises gérant des lignes secondaires abandonnées jadis par les monopoles du rail pour cause de non rentabilité.

La solution à court terme reste le renforcement de la réglementation par des entreprises étatisées et démocratisées sous surveillance de comités de citoyens / experts. Un article de The Economist ([Reinventing the train](#), 1/06/13) suggère d'ailleurs, sans le vouloir – un train de cent wagons allant 80 km/heure prend 2 km à arrêter -- un règlement que j'ajouterais aux suggestions de mon article :

une limitation des vitesses et l'interdiction des longs convois parce que difficilement freinables, encore plus pour les convois de produits dangereux, à moins – peut-être – d'obligation d'utiliser la meilleure technologie qui améliore la sécurité. À terme, il faut minimiser le transport des produits dangereux y compris interdire dès maintenant celui du pétrole bitumineux et schisteux, pour en étouffer la production, et interdire celui dit conventionnel d'ici 2030.

Le débat public est nécessaire mais en prenant en compte la situation générale et les intérêts généraux de la population. Gare au localisme du « Pas dans ma cour » qui traduit un problème réel mais pas nécessairement la meilleure solution. Quant au principe de précaution, il ne peut pas signifier systématiquement un risque zéro absolu à court terme. Il peut, par contre, dans certains cas signifier une interdiction totale très rapidement (ex. centrales nucléaires) ou dans un avenir rapproché (ex. pétrole conventionnel). Il faudrait voir pour les autres produits dangereux pour lesquels il pourrait avoir diverses solutions (moins de transport à longue distance, réduction de l'utilisation, modification du produit) dans un esprit général de décroissance sélective selon les produits et différenciée selon les classes sociales et les pays.

Marc Bonhomme, 13 août 2013

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca

Salut Marc,

L'idée de nationalisation revient à tous les 20 ans, mais que propose-t-on au juste une nationalisation pour promouvoir le nationalisme?

Non merci, j'en ai soupé de cette formule. Si on me propose une vision de modernité, comme le passage du chemin de fer traditionnel à un chemin adapté à des normes de sécurité resserrées et employeur de gens responsables et d'idées novatrices, çà c'est autre chose.

Le train de marchandise automatisé pourrait fonctionner sous un climat idéal, au Canada on repassera étant donné la vétusté du réseau et des équipements.

Et que dire de l'évolution du train de passager, ce qui existe est lamentable, pourtant les promoteurs du concept monorail sont bien là. Le monorail attend sa véritable naissance depuis Expo 67. L'infrastructure routière moribonde du Québec pourrait adéquatement servir dans ce cas ci!

Le pays est né par ses voies maritimes et ferroviaires, nous pourrions en faire une source de fierté et non de discorde. Je crois que si l'on pense sincèrement réduire les GES, l'on devra nécessairement refaire nos devoirs en ce qui concerne l'avenir du monde des transports au Canada.

La notion de partenariats honnêtes avec un partage véritable des responsabilités de chacun s'avère plus jamais la voie à suivre. Il faut des solutions rassembleuses où tous un chacun pourront s'identifier, aux particularités du caractère identitaire du pays, et à l'écologie adaptée aux besoins réels en matière d'utilisation des ressources et de leur conservation.

Juste le concept du monorail pour ne reprendre que cet exemple, comparativement au coût d'un TGV, vaut la peine que l'on si penche sérieusement!

Faisons moins dans la rhétorique et plus dans l'action concertée.

[Signature]

Salut -----

Ton aversion pour les nationalisations est historiquement compréhensible comme ton parti-pris pour la modernisation quoique il faudrait poser la question quelle modernisation pour qui parce que la technologie n'est pas neutre. Pour ce qui est de ta confiance dans les monopoles du rail dans un esprit rassembleur entre partenaires honnêtes, je crois que tu fais fausse route.

Les nationalisations faites par des États capitalistes l'ont toujours été sous la contrainte, soit de pressions populaires ou/et celles de bourgeoisie nationales en mal de compétitivité internationale lesquelles n'avaient pas les moyens de faire certains investissements massifs pour être à la hauteur. Les entreprises nationalisées ont ainsi dû répondre à ses exigences que l'on pourrait résumer comme étant de la création d'emplois et/ou des infrastructures et/ou des bas prix (ou taux d'intérêt) soit pour les consommatrices soit pour les entreprises clientes. Bien sûr, il n'était jamais question de démocratisation et de contrôle populaire, non plus d'ailleurs pour celles des pays du « socialisme réel » étatisés d'un bout à l'autre. Cela a donné, règle générale, des entreprises qui pouvaient en prendre large avec la loi de la compétition quitte souvent à opérer à perte.

Sans sanction du marché ni sanction populaire, elles sont devenues des bureaucraties soumises aux pressions politiques quand ce n'est pas au trafic d'influence, ce qui est aussi en grande partie vrai pour les transnationales et autres monopoles privés qui se sont construits à la même époque des « trente glorieuses » (1945-1975). Reste qu'en général ces entreprises étatiques, parce qu'elles étaient soumises aux rapports de force politique et patronal/syndical et parce qu'elles pouvaient en grande partie se libérer de l'anarchie des marchés, on put être à la fois être plus juste et plus efficace. Par analogie, pensons au système de santé étasunien, majoritairement privé, par rapport à celui canadien, majoritairement étatisé, plus juste et moins cher. Mais c'est aussi vrai pour Hydro-Québec.

Le capitalisme néolibéral a cherché à rétablir la plénitude de la loi de la compétition en créant, avec un certain succès, un marché dit global libéralisé et déréglementé et en privatisant les entreprises étatisées et les infrastructures au bénéfice des grandes puissances et des quelques centaines de transnationales, y compris celles financières, et au détriment des peuples et des États et entreprises les plus faibles. (Bien entendu, les règles néolibérales ont toujours été biaisées en faveur des plus forts.) La transformation d'Hydro-Québec illustre cette dynamique. Créée sous pression populaire et petite-bourgeoise, elle a permis en partie la récupération de la rente hydroélectrique – mais il fallait la partager avec la finance étasunienne et d'ailleurs – au bénéfice du peuple (bas prix relatifs) et de l'entrepreneuriat québécois (complexe sous-traitant hydroquébécois). Avec la néolibéralisation, cette rente a commencé à revenir aux grandes entreprises énergivores (ex. tarif L) et bientôt à celles du Plan Nord sans compter que l'État veut se l'approprier directement pour compenser quelque peu les baisses d'impôt aux entreprises et aux riches ménages. Reste que la résistance populaire a empêché une trop importante hausse des prix, jusqu'ici, et une re-privatisation, un moment considéré par le PQ, avec sans doute la sympathie d'une bonne partie de la demi-bourgeoisie québécoise qui ne veut pas voir ce joyau de la couronne lui échapper en tout ou en partie.

Les profondes et mondiales crises économique, écologique et démocratique révèlent le cul-de-sac du capitalisme néolibéral. Elles ramènent sur le devant de la scène la nécessité d'un contrôle populaire de l'économie à commencer par son cerveau, la finance, mais aussi le système qui la propulse, l'énergie, et ceux qui assurent la circulation des marchandises et de l'information. D'où la nécessité de revisiter la question des nationalisations à la lumière de l'échec des communisme, socialisme et social-démocratie du XX^{ie} siècle. Certes, il n'est plus question de nationalisation bureaucratique mais de nationalisation démocratique ce que serait, par exemple, une Hydro-Québec dont le conseil d'administration serait composé de représentantes de l'État, certes, mais aussi des travailleurs dont ceux d'Hydro, des consommatrices, ménages et entreprises, et des écologistes sans compter un comité de surveillance populaire/expert et qui devrait soumettre ses plans de développement à un parlement à gauche dans le contexte d'une information libérée des monopoles médiatiques. Mais on ne peut pas tout faire à la fois tout en oeuvrant, toutefois, pour une rupture immédiate qui change la donne.

Suffirait-il d'une réforme de la loi et de la réglementation ? Même en admettant qu'une telle réforme soit réalisée sur papier suite à un rapport de forces qui à l'heure actuelle n'existe pas ou pas suffisamment pour une réforme en profondeur, elle serait sabotée dans la pratique. En partant, les politiques d'austérité budgétaire réduisent l'appareil de coercition de la loi en une peau de chagrin peu apte à faire appliquer sa réglementation – on parle ici d'une réglementation complexe réclamant un appareil relativement dispendieux de gens compétents et suffisamment nombreux – à moins de s'en remettre à l'auto-réglementation, c'est-à-dire à confier le poulailler au renard. Car peut-on compter sur la bonne volonté des « partenaires », les monopoles du rail et leurs sous-fifres, en admettant héroïquement, mais faussement à mon avis, que l'État néolibéral et grand ami des entreprises soit lui de bonne volonté ? Il me semble que les arguments de Léo-Paul Lauzon, que je cite, et les miens dans mon texte et dans [celui que j'ai fait sur la catastrophe de Lac-Mégantic](#) suffisent amplement à prouver non seulement la collusion historique et conjoncturelle de l'État et des monopoles du rail aux dépens du grand public mais aussi que le but de ces monopoles est le profit et rien d'autre.

Peut-on compter sur le *Deus ex machina* de la modernisation qui réconcilierait profit et sécurité, service de qualité et bon marché ? La modernisation en cours dans les chemins de fer, selon l'article de The Economist ([Reinventing the train](#), 1/06/13), vise d'abord et avant tout une plus grande vitesse, surtout pour les trains de passagers avec les résultats que l'on voit en Espagne et en France, et l'allongement des convois, surtout pour les trains de marchandises, ce qui a permis en Amérique du Nord de doubler le trafic sur moins de voies. La sécurité n'est prise en compte que dans un esprit de contrôle des dommages collatéraux. En résultent des trains de la mort – il faut actuellement deux kilomètres pour arrêter un train de cent wagons allant 80 kilomètres à l'heure. La modernisation permettrait certes une amélioration mais elle se heurte à la maximisation des profits des monopoles du rail qui prennent le maximum de temps pour amortir un matériel roulant et des infrastructures qui peuvent durer très longtemps et qui sont dispendieuses à restaurer.

La nationalisation est la revendication qui est à la jonction de la construction d'un possible rapport de forces qui peut être fondé historiquement, conjoncturellement et sociologiquement à condition de se donner la peine de faire l'éducation nécessaire à contre-courant de l'idéologie néolibérale, et d'une nécessaire rupture qui ouvrira la voie à une démocratisation de la sphère économique c'est-à-dire qui permettra de transformer la nationalisation en socialisation. La réforme des

monopoles du rail est une illusion tout comme le serait un rejet gauchiste des nationalisations sous prétexte de lutte contre la bureaucratisation.

Marc Bonhomme, 13 août 2013

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca