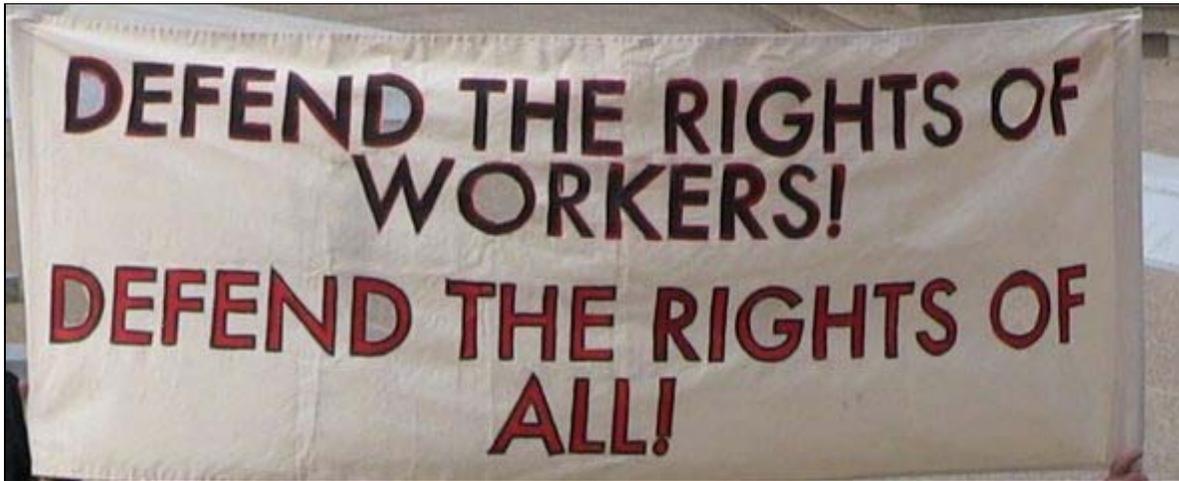


Numéro 15 - 12 février 2016

Une nouvelle direction pour l'économie!

**Le gouvernement doit prendre ses responsabilités
et défendre le droit public**

- Peggy Morton -



Une nouvelle direction pour l'économie!

- **Le gouvernement doit prendre ses responsabilités et défendre le droit public**
- Peggy Morton*

Des restrictions pour le monopole Uber!

Défendons les droits de tous les travailleurs!

- **Notre sécurité est dans la défense des droits de tous!**
- **Le conseil municipal d'Edmonton adopte un règlement pour défendre le droit de monopole d'Uber**

Une nouvelle direction pour l'économie!

**Le gouvernement doit prendre ses responsabilités
et défendre le droit public**

- Peggy Morton -

Le taux de chômage a augmenté au Canada et a atteint 7,4 % en Alberta, le taux le plus élevé depuis février 1986. Les analystes financiers disent que l'Alberta est définitivement en récession et les données mensuelles les plus récentes indiquent que 10 000 Albertains de plus ont perdu leur emploi. Plus de 40 000 personnes ont été mises à pied dans l'industrie pétrolière, ce qui a causé de nombreuses mises à pied dans plusieurs secteurs.

Comme *LML* l'a indiqué, les conservateurs ont déclenché les dernières élections provinciales parce que les intérêts monopolistes privés qui dirigeaient directement le gouvernement albertain étaient convaincus que l'année qui venait allait apporter à l'industrie pétrolière et gazière encore plus de mises à pied et de turbulences. Ils désiraient tenir des élections avant que le plein impact de la crise ne se fasse sentir. Ils pourraient alors dire que la situation était pire qu'ils ne l'avaient prévue et que des compressions et des mesures d'austérité encore plus brutales étaient nécessaires.



Si les travailleurs et leurs alliés ont donné un non retentissant à l'ordre du jour d'austérité des conservateurs et de Wildrose aux dernières élections, les puissants monopoles mondiaux qui contrôlent l'Alberta ont refusé de reconnaître ce verdict comme étant un rejet de leur diktat. Au contraire, ils font tout ce qu'ils peuvent pour discréditer le gouvernement et lui demandent de poursuivre le même ordre du jour antisocial discrédité qui ne fera qu'aggraver la crise. Ils veulent aussi que le gouvernement reconnaisse qu'une de ses principales responsabilités est d'être un commis-vendeur pour les monopoles et d'ouvrir le trésor public au pillage par les riches par toutes sortes de manoeuvres.

Les monopoles des oléoducs et de l'énergie continuent d'exercer une pression sur le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial pour qu'ils assurent le transport du pétrole albertain vers les marchés internationaux comme soi-disant solution à la crise pétrolière. Selon les médias monopolisés, la question la plus importante en ce qui concerne l'Alberta est si le premier ministre Justin Trudeau et la première ministre de l'Alberta en font « assez » pour promouvoir les oléoducs. Les maisons de sondage disent que les Albertains ont déjà rejeté le gouvernement néo-démocrate qui, semblerait-il, n'en « fait pas assez » pour les grandes pétrolières. Évidemment, comment l'expédition de plus de pétrole vers les marchés internationaux serait une solution aux problèmes de l'économie albertaine et canadienne n'est même pas discuté. Pourtant, le marché mondial est déjà engorgé de pétrole, et c'est de beaucoup que l'offre dépasse la demande. Le prix du marché est tellement inférieur au coût de production que, selon le *New York Times*, tous les puits de pétrole aux États-Unis perdent de l'argent. On continue de produire pour satisfaire les prêteurs qui veulent s'assurer des rentrées d'argent constantes et pour maintenir la pression internationale sur les pays producteurs de pétrole que les impérialistes américains cherchent à dominer.

Récemment, Trudeau s'est rendu en Alberta pour rencontrer en privé les haut dirigeants de TransCanada, Kinder Morgan, Suncor, Canadian Natural Resources Ltd., Shell, Imperial Oil, Cenovus, EnCana, Husky et d'autres. La première ministre de l'Alberta, Rachel Notley, le ministre fédéral des Ressources naturelles, Jim Carr, le ministre des Anciens Combattants et député de Calgary Centre, Kent Hehr, et la ministre provinciale de l'Énergie, Marg McCuaig-Boyd, ont aussi participé à la réunion. Il y a eu aussi une table ronde avec les dirigeants du secteur des services à l'industrie pétrolière.

La question au centre des discussions a été l'approbation de l'oléoduc Énergie Est, qu'on présente continuellement comme une solution aux problèmes de l'Alberta. Trudeau a saisi l'occasion pour blâmer une fois de plus le gouvernement conservateur, disant que Stephen Harper avait politisé le processus d'approbation de l'oléoduc, empêchant ainsi les organismes de réglementation de faire leur travail. Le dirigeant de Petroleum Services Association of Canada a eu des bons mots pour

Trudeau et sa volonté de faire ce qu'il faut pour amener le pétrole aux marchés internationaux : « Trudeau comprend le problème, il sait que ce ne sera pas facile mais il va essayer de nous aider. Nous apprécions son effort. »



La première ministre Notley a dit que « pour réussir à obtenir l'infrastructure énergétique indispensable à notre croissance, il est indispensable aussi de développer une bonne relation avec le gouvernement fédéral. »

Rachel Notley est attaquée par ceux qui disent que la tâche des premiers ministres et des ministres du cabinet est d'agir en commis-vendeurs des monopoles et d'en être les ardents promoteurs. C'est ainsi qu'on défendrait l'avenir économique du Canada et l'édification nationale! Sans écouler les produits sur le marché, nous dit-on (et au Canada ces produits sont essentiellement les ressources naturelles vouées à l'exportation), les détenteurs de grande richesse sociale vont refuser d'investir et ne créeront pas d'emplois.

Les travailleurs sont censés accepter cette direction des choses sans dire un mot et se joindre à l'effort. Pourtant, la question demeure : comment tout cela peut-il régler la crise de l'économie albertaine ? À tout le moins, on pourrait s'attendre à ce qu'un oléoduc qui est censé faire partie d'un projet d'édification nationale vise d'abord à permettre au Canada d'arrêter d'importer du pétrole et d'expédier le pétrole canadien à ses marchés domestiques. Que le projet de pipeline aurait reçu le consentement préalable informé des peuples autochtones affectés par lui. Le projet devrait lui-même faire partie d'un plan d'ensemble de valorisation et de raffinage du pétrole canadien et d'expansion de l'industrie pétrochimique et des industries manufacturières connexes. La construction devrait utiliser de l'acier canadien, ce qui contribuerait à assurer la survie de l'industrie canadienne de l'acier. Toutes ces mesures aideraient à développer une économie viable pour l'Alberta et pour le Canada comme le demandent les travailleurs.

Le projet d'oléoduc d'Énergie Est est un projet d'exportation et une grande partie du pétrole qu'il va transporter n'est même pas canadien mais provient de la formation de Bakken aux États-Unis dont on dit pourtant qu'elle est le premier concurrent du Canada. Le reste du pétrole expédié va être du bitume brut, peut-être partiellement valorisé selon les progrès de cette technologie. Peu d'emplois permanents seront créés. Les plus grands bénéficiaires vont être TransCanada et les monopoles mondiaux du pétrole et non les travailleurs de l'Alberta.

Les Albertains ont dit non au gouvernement progressiste-conservateur avec leur résistance résolue à son ordre du jour d'austérité antisociale et à la notion arriérée voulant que l'économie et l'autorité publique doivent servir les intérêts des riches et de leurs monopoles qui ont usurpé le pouvoir économique et politique. Il est encore plus important maintenant d'affirmer qu'il existe une alternative à la mondialisation néolibérale et à l'ordre du jour d'austérité. Une nouvelle direction prosociale pour l'économie canadienne est possible, qui mène à une économie domestique diversifiée qui subvient à ses besoins, qui développe nos abondantes ressources pour nos besoins internes et pour le commerce à avantage réciproque et augmente ses investissements dans l'industrie manufacturière, les programmes sociaux et les services publics. Face au refus des détenteurs du capital financier d'aider la classe ouvrière à bâtir le nouveau, le peuple a le droit et

le devoir de placer ces institutions financières sous contrôle public afin de réaliser l'immense potentiel que recèle cette direction prosociale.

L'élément clé de cette nouvelle direction est la participation consciente de la classe ouvrière à la prise de décisions sur comment procéder. De cette façon, le contrôle passe aux mains des vrais producteurs et l'enthousiasme des gens grandit à mesure qu'ils voient que leurs droits et leur bien-être sont ce qui compte le plus dans cette nouvelle économie.

Réaffirmons ces demandes qui favorisent les travailleurs et leurs alliés et poursuivons le travail pour bâtir nos organisations et notre capacité de lutter pour les droits de tous et pour une nouvelle direction. Nous allons ainsi créer une opinion publique qui va devenir une force matérielle pour renverser le cours des choses et ouvrir la voie à une alternative prosociale.

*Non à la fuite de nos ressources naturelles par les pipelines !
Oui à l'industrie manufacturière ! Non à la destruction nationale !
Les ressources de l'Alberta et le pouvoir décisionnel ne peuvent pas être
dans les mains des intérêts monopolistes privés !
Oui à la défense des droits de tous !
À nous de décider !
Oui au Renouveau démocratique, à l'habilitation, à une véritable voix dans
la gouvernance et à une direction prosociale de l'économie !*



**Des restrictions pour le monopole Uber!
Défendons les droits de tous les travailleurs!**

Notre sécurité est dans la défense des droits de tous!

Comment défendre les droits des chauffeurs qui travaillent pour autrui et les droits des passagers dans les conditions nouvelles est un problème sérieux auquel il faut apporter solution. Les chauffeurs de taxi sont très conscients qu'on ne peut pas défendre les droits en dressant les travailleurs les uns contre les autres mais bien en restreignant les monopoles et en défendant les droits de tous.

Le modèle d'affaires d'Uber vise à détruire l'industrie du taxi et non à coexister avec elle. Il est conçu pour s'attaquer aux travailleurs sans emploi ou sous-employés, pour abaisser le niveau de vie de tous les chauffeurs et les normes de services d'une industrie réglementée et pour s'accaparer la valeur et la retirer de l'économie locale.



Le travail précaire à temps partiel, sans standard canadien de salaire, sans revenu prévisible et sans heures de travail régulières, avantages sociaux, pensions ou indemnisation en cas de blessure

ou maladie est la façon de faire néolibérale, à laquelle on donne des noms absurdes comme « économie de partage » et qui s'appuie sur l'utilisation de la nouvelle technologie. Uber ne partage pas la valeur ; il la soutire aux travailleurs qui la produisent et aux communautés.

Uber a organisé son modèle d'affaires, surtout en ce qui concerne les chauffeurs d'Uber X qui utilisent leur propre véhicule, de manière à rendre difficile l'action collective à la défense des droits. Par exemple, Uber peut congédier les chauffeurs simplement en bloquant leur accès à l'application Uber et ils n'ont aucun recours face à cela à l'heure actuelle. Uber est considéré comme un « boulot d'occasion » plutôt que comme un emploi, et des salaires et des conditions de travail standard sont réputés impossibles. Il en résulte un fort roulement de chauffeurs et des semaines de travail de quelques heures seulement pour de nombreux chauffeurs.

Les chauffeurs d'Uber sont néanmoins en train de s'organiser au Canada et aux États-Unis et de montrer que c'est possible de le faire. Bien que la vaste majorité d'entre eux ne soient pas syndiqués, ils s'organisent pour faire la grève en fermant leur application pour une période temps décidée collectivement. Les chauffeurs d'Uber à Ottawa demandent d'avoir une fonction d'ajout de pourboire sur leur application et une augmentation des taux, qui sont maintenant les plus bas au pays. Ils mettent aussi en doute les prétentions d'Uber à l'effet qu'ils sont réellement assurés. C'est évident que les méthodes d'assurance actuelles les laissent vulnérables en cas d'accident. Un groupe de chauffeurs a menacé de perturber le service si Uber ne répond pas aux préoccupations des chauffeurs.

Le 1er février, environ 800 chauffeurs ont tenu un rassemblement à New York et, le 2 février, 1000 chauffeurs ont formé une caravane à San Francisco. Ils dénoncent la décision d'Uber de réduire les tarifs de 15 %. Ils demandent aussi que les chauffeurs reçoivent un pourcentage plus élevé du tarif et qu'Uber ajoute une fonction d'ajout de pourboire sur l'application. Dans certaines villes, Uber a augmenté la portion qu'il prend sur les tarifs de 20 à 30 % tout en réduisant les tarifs. Les chauffeurs rapportent qu'ils ne font même plus le salaire minimum. De nombreux chauffeurs ont encore été appauvris par des prêts à risque sur leur véhicule qui leur ont été consentis par Uber sous de fausses promesses de revenus potentiels. D'autres actions se sont tenues dans la semaine du 8 février.

Une alternative prosociale pour l'industrie du taxi est possible comme elle l'est pour chaque secteur de l'économie. C'est à la fois possible et nécessaire d'établir une industrie moderne du taxi qui utilise la technologie la plus avancée qui existe et soutient le droit des travailleurs à des salaires, des avantages sociaux et des conditions de travail à un standard canadien. Laisser la valeur créée par le transport local s'échapper dans un trou noir pour se retrouver dans les coffres d'intérêts privés qui utilisent une application n'est pas une façon d'aller de l'avant.

Pour bâtir une industrie du taxi qui soit abordable, il faut restreindre les monopoles et la valeur dont ils s'accaparent et non s'attaquer aux salaires et aux conditions de travail des chauffeurs et créer l'anarchie sur les routes. À tout le moins, une autorité publique locale ou une entreprise agissant pour le bien public et appuyée par les chauffeurs pourrait-elle utiliser la nouvelle technologie afin d'organiser les courses et les paiements. Les chauffeurs de taxi et les chauffeurs d'Uber ont une cause commune dans la défense des droits par la coopération et l'action collective.



Le conseil municipal d'Edmonton adopte un règlement pour défendre le droit de monopole d'Uber



Le 16 novembre 2015, les chauffeurs de taxi d'Edmonton et leurs supporters manifestent devant l'Assemblée législative de l'Alberta. (*Driving For Equality*)

Le 27 janvier, le conseil municipal d'Edmonton a adopté une résolution qui permet à Uber d'opérer à Edmonton avec un minimum de contraintes. Le nouveau règlement entre en vigueur le 1er mars 2016, faisant d'Edmonton la première municipalité canadienne à céder officiellement à l'invasion du monopole américain dans le transport local où l'arme utilisée est une nouvelle technologie.

Le nouveau règlement dérègle les tarifs pour les trajets pré-déterminés qu'organisent les fournisseurs de transport privés (FTP) à l'aide d'une application, à l'exception d'un tarif minimum obligatoire de 3,25 \$. Aucun tarif maximum n'a été mis en place et les hausses instantanées des tarifs sont permises. Les hausses instantanées de la tarification se produisent selon un algorithme défini par une société FTP comme Uber qui hausse la tarification lorsque la demande excède le nombre de conducteurs disponibles dans un secteur à un moment donné. Cela a attiré l'attention du public à Edmonton après qu'un passager se soit fait imposer une facture de 1114 \$ pour une course avec un FTP, la veille du Nouvel An..

Les tarifs réglementés continuent d'être en vigueur pour les taxis qui sont réquisitionnés sur la rue, à un poste de taxis ou par l'intermédiaire de leur répartiteur mais ces tarifs vont bientôt s'effondrer si aucune mesure n'est prise pour les défendre. Uber et d'autres FTP ne peuvent pas utiliser les postes de taxis ou accepter une réquisition directement sur la rue mais pourquoi le feraient-ils si cela signifie que le monopole perdrait le contrôle serré qu'il exerce par le biais de l'application ? Le nouveau règlement élimine de fait toutes les dispositions pour lesquelles les chauffeurs de taxi disent avoir lutté pendant si longtemps pour se garantir au moins un salaire minimum pour leur temps de travail. Ces mesures comprennent des taux horaires minimaux fixes pour louer une limousine et des tarifs basés sur le compteur.

Les chauffeurs d'Uber devront obtenir une assurance commerciale approuvée par le gouvernement provincial mais cela fait l'objet d'un litige. Uber insiste pour dire que ses chauffeurs canadiens

sont déjà entièrement ou correctement assurés. Cela est contesté non seulement au Canada mais aussi aux États-Unis où Uber a laissé les chauffeurs et les passagers extrêmement vulnérables en cas d'accident. L'industrie de l'assurance de l'Alberta a dit que l'assurance personnelle n'est pas valable si une voiture est utilisée à des fins commerciales. Les assureurs insistent pour que Uber et ses chauffeurs se procurent une assurance commerciale appropriée sinon ils opéreront sans une couverture d'assurance adéquate.

Uber paiera 70 000 \$ en frais de permis annuel pour opérer à Edmonton quel que soit le nombre de véhicules. La ville réclame également 0,06 \$ par voyage. Uber dit qu'il va refiler ces prélèvements à ses chauffeurs. Le directeur général d'Uber est enthousiaste du fait qu'Edmonton ait cédé devant le monopole et devant la pression des médias pour ouvrir la ville à son entreprise prédatrice sans restrictions. Uber salue le nouveau règlement comme un modèle pour d'autres villes canadiennes.

Le 26 janvier, les chauffeurs de taxi ont assisté en grand nombre à la réunion du conseil municipal pour y faire entendre leur voix mais ils ont finalement été expulsés de force par la police. Une motion a été présentée pour reporter l'examen du règlement après l'élection partielle pour le siège vacant du conseiller du 12e arrondissement où vivent environ 35 % des chauffeurs. Cette motion a été rejeté et les chauffeurs ont exprimé leur indignation et la réponse scandaleuse à leur demande d'être entendus a été d'appeler la police pour expulser tous les membres du public de la salle du conseil.

Les chauffeurs de taxi ont toujours dit que c'est la responsabilité sociale du Conseil de réglementer l'industrie du transport urbain afin que les chauffeurs puissent au moins gagner leur vie selon les standards canadiens et que la sécurité des passagers et des conducteurs soit assurée. Ils disent que dans l'univers de Far West d'Uber et d'autres FTP, la nouvelle technologie ne sert pas à faire avancer les droits des chauffeurs mais est utilisée pour les mettre sur la défensive et abaisser de manière radicale le niveau de vie des travailleurs de l'industrie. On le voit bien avec ce qui se passe maintenant, alors que le contrôle exercé par les monopoles étrangers fait en sorte qu'une grande part de la valeur produite par les travailleurs de l'industrie du transport des passagers quitte les communautés où ils travaillent. L'économie locale s'en trouve diminuée car elle doit verser son tribut à l'empire dominant.

L'adoption du règlement à Edmonton est symptomatique de droit de monopole de tout détruire sur son passage. À tout le moins, il faut que le problème de la façon d'utiliser les nouvelles technologies pour le bénéfice du transport urbain et la défense des droits de tous fasse l'objet d'une discussion large. L'adoption à la vapeur du règlement par le Conseil municipal sous la pression d'un blitz des médias de masse et l'expulsion de la salle du conseil de ceux qui sont directement touchés en disent long au sujet d'un système politique qui agit contre l'intérêt public. L'assaut du FTP Uber au moyen d'une technologie avancée est calqué sur les tactiques de choc et stupeur des guerres américaines de conquête et de changement de régime qui font appel à des armes sophistiquées et à des opérations psychologiques appliquées à la guerre connues sous le nom de PSYOPS.

Comment la destruction de l'industrie du taxi et les attaques aux droits des chauffeurs de taxi peuvent-elles servir la communauté et l'intérêt public ? Une alternative qui utilise les nouvelles technologies pour améliorer les transports en commun sans détruire la vie des chauffeurs de taxi, sans exploiter les chauffeurs de FTP et retirer de la communauté la valeur créée par le transport peut être trouvée au moyen de la discussion et en défendant les principes de responsabilité sociale et en reconnaissant que les gens ont des droits du fait qu'ils sont des êtres humains. Cela veut dire ne pas permettre de changement de régime où les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de FTP deviennent la proie des monopoles mondiaux sous la pression du pragmatisme et de PSYOPS qui

peuvent entraîner pour un certain temps une baisse des tarifs et un accès plus facile. S'attaquer aux chauffeurs et les exploiter, que ce soit les chauffeurs de taxi ou les chauffeurs de FTP, en donnant carte blanche aux monopoles d'agir en toute impunité, c'est commettre un affront à toute conception de justice et cela ne doit pas être permis. Une alternative prosociale peut être trouvée mais pas en cédant au droit de monopole.



Lisez *Le Marxiste-Léniniste*
Site web: www.pccml.ca Courriel: redaction@pccml.ca