



RÉCHAUFFEMENT PLANÉTAIRE

et douceur de vivre

ROAD TRIP EN TERRITOIRE PÉTROLIFÈRE

MATT HERN *et* AM JOHAL

Illustrations de JOE SACCO

LUX

RÉCHAUFFEMENT PLANÉTAIRE
ET DOUCEUR DE VIVRE

MATT HERN ET AM JOHAL

RÉCHAUFFEMENT
PLANÉTAIRE ET DOUCEUR
DE VIVRE

Road trip en territoire pétrolifère

*Illustrations de Joe Sacco
Traduit de l'anglais par Julien Besse*



© MIT Press, 2018

Titre original: *Global Warming and the Sweetness of Life. A Tar Sands Tale*

© Lux Éditeur, 2020

www.luxediteur.com

Conception graphique de la couverture: Jolin Masson

Dépôt légal: 1^{er} trimestre 2020

Bibliothèque et Archives Canada

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN: 978-2-89596-326-4

ISBN (epub): 978-2-89596-792-7

ISBN (pdf): 978-2-89596-981-5

Ouvrage publié avec le concours du Conseil des arts du Canada, du Programme de crédit d'impôt du gouvernement du Québec et de la SODEC. Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada pour nos activités d'édition ainsi que du Programme national de traduction pour l'édition du livre, une initiative de la « Feuille de route pour les langues officielles du Canada 2013-2019: éducation, immigration, communautés », pour nos activités de traduction.

Reconnaissance territoriale

CE LIVRE EST BASÉ sur de nombreuses escapades routières, au cours desquelles nous avons parcouru des milliers de kilomètres sur les territoires partagés de différentes nations.

Nous nous sommes efforcés, au fil du texte, de mentionner les nations associées aux territoires que nous avons sillonnés ou que nous habitons. Un tel projet s'avère néanmoins compliqué, notamment parce que dans bien des cas, les relations des nations autochtones au territoire ne sont pas aisément traduisibles en concepts westphaliens de propriété et de souveraineté. Par exemple, il est vrai que Vancouver est érigée sur un territoire appartenant aux peuples tsleil-waututh, squamish et musqueam. Mais ce n'est pas pour autant qu'une entité y possède le territoire à titre exclusif; en réalité, les choses sont nettement plus subtiles et complexes.

De manière générale, aucun traité n'a été signé en Colombie-Britannique jusqu'à récemment, et la vaste majorité de la province demeure non cédée. La plupart des nations autochtones de l'Alberta, à l'inverse, ont signé des traités avec le gouvernement du Canada au cours des cent cinquante dernières années – ce qui ne revient pas à dire qu'elles ont *cédé* leurs territoires, mais qu'elles ont accepté de les partager sous certaines conditions. Il s'agit du Traité 6, du Traité 7 et du Traité 8, ainsi que du Traité 4 et du Traité 10, qui couvrent des zones de petite superficie. La Nation du Lac-Lubicon, cependant, a été négligée et n'a pas signé de traité à ce jour. Si l'expression « non cédé » et les traités numérotés ne confèrent ni consistance à la dichotomie parfois

invoquée entre « cédé » et « non cédé » ni légitimité aux traités, c'est ainsi que l'État reconnaît et délimite pour l'heure les territoires.

Ces territoires n'ont jamais simplement *appartenu* à une nation autochtone en particulier. Edmonton (souvent désignée par son nom cri Amiskwacîwâskahikan), par exemple, a été décrite avec justesse comme un endroit où quantité de nations différentes passent, utilisent la terre de diverses manières et en partagent la responsabilité. Au fil de nos périple, nous avons tâché de reconnaître les territoires autochtones sur lesquels nous nous trouvions et leurs habitants. Nous avons consulté de nombreux experts à cette fin et nous remercions chaleureusement Khelsilem pour ses conseils. Toute erreur, inexactitude ou reconnaissance erronée relève de notre responsabilité.

La complexité et les nuances propres à la reconnaissance territoriale font écho à l'une de nos principales affirmations : le réchauffement planétaire et, en particulier, l'*écologie* constituent au fond une question de territoire et de souveraineté. Les politiques anticapitalistes et décolonisatrices qui permettront aux revendications autochtones d'être prises en compte avec honnêteté sont exactement les mêmes dont nous avons besoin pour affronter le réchauffement planétaire et trouver une douceur de vivre.

Vancouver-Est

Territoires tsleil-waututh, squamish et musqueam

DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA TABLE, Leanne a marqué une longue pause, a contemplé la vue puis s'est retournée vers nous : « Je crois que la question est mal posée. » Nous lui avons demandé son opinion sur le développement à l'ère du réchauffement planétaire. Elle nous a raconté une conversation avec un aîné de sa communauté au sujet du développement durable : à ses yeux, le concept n'avait aucun sens.

Nous prenions le petit déjeuner en compagnie de la chercheuse, théoricienne et auteure michi saagiig nishnaabeg¹ Leanne Betasamosake Simpson au restaurant de l'hôtel Sylvia, dans le centre-ville de Vancouver. Nous donnions sur la baie des Anglais, dont les eaux scintillaient en cette matinée de printemps, annonçant le genre de journée prisée des dépliant touristiques et des publicités immobilières. La baie renvoyait le soleil en mille directions, joggeurs et promeneurs défilaient, le café fumait, une mince couche de neige recouvrait encore les montagnes, et des faons batifolaient sur la pelouse de l'hôtel (enfin, presque). Nous étions le 9 avril 2015, et pendant que nous discutons (même si nous l'ignorions), le *M/V Marathassa*, un navire grec immatriculé à Chypre transportant une cargaison de céréales, mouillait au large à

1. Le territoire michi saagiig nishnaabeg (parfois orthographié mississauga-anishinaabe) est situé dans l'actuel Ontario, au Canada.

plusieurs centaines de mètres de là et déversait son carburant dans la baie.

Flambant neuf, le *Marathassa* effectuait son voyage inaugural. Les circonstances de l'incident demeurent floues, mais ses réservoirs s'étaient vidés tout au long de la nuit précédente et, en cette splendide matinée, plus de 2 700 litres se répandaient dans la baie². Il ne s'agissait pas simplement de bon vieux pétrole, mais de mazout, connu pour sa toxicité. Les autorités déconseillèrent aussitôt aux habitants de toucher à la substance ou de laisser leurs animaux de compagnie s'en approcher³. Pendant que nous prenions tranquillement le petit déjeuner, des équipes de nettoyage étaient déployées en toute hâte aux quatre coins de la baie, des navires de la Garde côtière canadienne s'activaient à disperser les embarcations de plaisance, des équipes de confinement environnemental installaient des barrages flottants au large, des spécialistes de la faune arpentaient les plages pour tenter de protéger des animaux malchanceux et, les prenant tous de vitesse, des équipes juridiques et de relations publiques préparaient leur défense.

Nous n'avons rien vu de tout cela depuis la fenêtre de notre restaurant. La Ville de Vancouver publiait une série

2. Il s'agit du chiffre officiel, mais il serait contesté par l'ancienne directrice des affaires municipales Penny Ballem qui, dans un exposé devant le conseil municipal de Vancouver au lendemain du déversement, a cité des représentants selon lesquels ce chiffre se situait plutôt entre 3 000 et 5 000 litres. On n'a jamais su le fin mot de l'histoire. Voir Lisa Johnson, « Vancouver Oil Spill Was Small but “Nasty” and Spread Quickly », CBC News, 14 avril 2015.

Selon l'examen indépendant de la Garde côtière canadienne, plus de 2 800 litres se seraient déversés, puisqu'il en restait environ cette quantité au moment de ce rapport : « Plusieurs survols sont effectués tout au long de la journée du 9 avril, y compris un vol du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) à 12 h 20 qui estime qu'il reste environ 2 800 litres de mazout intermédiaire sur l'eau. Cependant, cette estimation ne comprend pas le pétrole récupéré la nuit précédente. » (Garde côtière canadienne, « Examen indépendant du déversement d'hydrocarbures du *M/V Marathassa* – Opération d'intervention environnementale », 19 juillet 2015.)

3. « Veuillez ne pas toucher le pétrole ou essayer de le nettoyer vous-même. Il est toxique et dangereux pour la santé ! », publication sur Twitter de la Ville de Vancouver le 10 avril 2015 à 15 h 37, <https://twitter.com/CityofVancouver/status/586659324115742720>.

d'inquiétants gazouillis relayés par des médias de tout acabit, mais sous l'immense ciel bleu, tout semblait paisible, du moins depuis notre table. De nombreux bateaux de plaisance voguaient encore sur la baie et les plages étaient bondées. Rien dans ce tableau ne clochait. Aucun signal d'alarme ne retentissait, aucun sentiment de panique ne planait dans l'air, et la plupart des gens semblaient profiter du soleil avec insouciance.

Les jours et les mois suivants donneraient lieu à une pluie de récriminations et de réprimandes entre les divers paliers de pouvoirs publics, la Garde côtière, les autorités portuaires et la compagnie maritime. Affectant de grands airs, chacun se renverrait la balle et nierait toute responsabilité. Au bout du compte, une fois le calme revenu, il est apparu évident que le déversement du *Marathassa* constituait un accident industriel somme toute ordinaire, auquel chacun avait réagi au mieux de ses capacités. Ce type d'accident se produit de temps à autre : il *doit* se produire, selon la loi des probabilités. Le volume de l'activité industrielle (invariablement tributaire de l'intégrité matérielle et de la responsabilité humaine) qui peut être entreprise sans accident s'avère limité, peu importe les stratégies de gestion des risques ou les protocoles de prévention mis en place.

Ville-carrefour typique, Vancouver est une interface privilégiée entre l'Asie, la côte ouest des États-Unis et le Canada. Juchée sur le littoral du Pacifique, elle fait aujourd'hui figure de véritable ville mondialisée, débordante de visiteurs et d'immigrants, de touristes et d'investisseurs, de flux et d'échanges, de progrès et de croissance. Quarante pour cent des habitants de sa région métropolitaine sont nés en dehors du pays⁴. Son aéroport et son port connaissent une expansion fulgurante, de nouvelles autoroutes vouées au transport de marchandises percent ou ceinturent la ville et, à tous les échelons de son

4. Selon le recensement de 2016, le Grand Vancouver compte 989 540 immigrants, soit 40,8 % de sa population totale. Il s'agit d'une légère augmentation par rapport à 2011 (40 %) et 2006 (39,6 %). Série « *Perspective géographique* ». *Recensement de 2016*, Ottawa, Statistique Canada, 2016.

administration, on manque de mots suffisamment enthousiastes pour souhaiter la bienvenue au capital international.

Malgré sa réputation de ville libérale et progressiste sur les plans culturel et environnemental, Vancouver n'a rien à envier aux autres villes de sa catégorie en matière d'urbanisme néolibéral. Depuis plus d'une décennie, le Canada se trouve parmi les pays les plus compétitifs du point de vue fiscal pour les entreprises selon le système de classement de KPMG, dépassé seulement par le Mexique en 2016. Toujours d'après ce cabinet d'audit, Vancouver arrive invariablement dans le peloton de tête des villes, et ce, grâce à un « atout » de taille : un taux d'imposition des sociétés exceptionnellement bas qui lui a valu de se classer au cinquième rang parmi 100 villes en 2016⁵. Le maire de Vancouver, Gregor Robertson, incarne à merveille la capacité de la Ville à ménager la chèvre et le chou. Sympathique magnat des jus de fruits biologiques et adepte du vélo, il a été hissé au pouvoir en 2008 par un puissant regroupement d'investisseurs et de promoteurs immobiliers travaillant de concert avec une coalition d'électeurs environnementalistes, syndicalistes et progressistes. Autrement dit, la combinaison parfaite d'accumulation capitaliste et de politique à saveur écolo.

Rien d'étonnant, donc, à ce que le port maritime constitue ici une entreprise prospère, pour employer un euphémisme. Troisième port d'Amérique du Nord, Vancouver possède 27 terminaux portuaires majeurs, 3 chemins de fer de catégorie 1 et voit passer chaque année 1,5 million de conteneurs dans 4 terminaux réservés à cet effet. Les terminaux en eau profonde du port de Vancouver sont dotés de ce que l'on appelle (avec ravissement) « des capacités Super Post-Panamax et d'une quasi-absence de restriction en matière de tirant d'eau ». Ses cinq principaux secteurs d'activité (automobiles, divers-vm, vm, conteneurs et croisières) entretiennent des liens commerciaux avec plus de 170 pays⁶.

5. KPMG, *Competitive Alternatives: KPMG's Guide to International Business Location Costs, 2016 Edition*, Toronto, 2016, p. 3.

6. Administration portuaire Vancouver Fraser, *Financial Report 2015*, Vancouver, 2015. Selon les plus récentes données accessibles, le port traite 19 %

Un tel volume d'activité conduit inévitablement à des accidents maritimes. En dépit de la forte médiatisation du déversement du *Marathassa* (qui n'était pas un pétrolier), peu de pétrole transite par le port de Vancouver. Les navires assurant le transport de pétrole et de produits chimiques comptent pour seulement 1,5 % de sa circulation maritime totale, soit quelque 100 bateaux par an. Si tous les nouveaux oléoducs proposés ces dernières années voient le jour, ces chiffres seront multipliés par quatre, mais pour l'heure, ils sont dérisoires si on les compare à ceux des géants du transport de marchandises. À titre indicatif, les deux principaux ports pétroliers du monde, Singapour et Rotterdam, voient passer respectivement 22 280 et 8 206 pétroliers par an⁷.

Si le transport du pétrole ne tient qu'une place modeste dans l'économie locale, Vancouver, à l'instar de la majeure partie du Canada et, en fait, du reste de la planète, est le théâtre de débats houleux sur les combustibles fossiles. On ne saurait trop insister sur le caractère à la fois explosif et inflexible de la discorde. Ici comme ailleurs, le pétrole et, donc, le réchauffement planétaire s'invitent dans toutes les discussions politiques.

Une précision s'impose : tout au long du livre, nous préférons l'expression « réchauffement planétaire » à celle de « changements climatiques ». L'expression « changements climatiques » est désormais largement adoptée pour décrire un large éventail de perturbations climatiques historiques et nouvelles, mais les changements actuels sont *causés* par le réchauffement planétaire. La température moyenne de la Terre est en hausse : 15 des 16 années les plus chaudes de l'histoire ont été enregistrées depuis 2000, 2016 se révélant

du volume total des échanges de biens du Canada (en valeur), soit, en 2015, 138 millions de tonnes métriques de marchandises évaluées à 200 milliards de dollars, dont un volume de conteneurs de 3,1 millions EVP (équivalent vingt pieds). Il faut ajouter à cela l'industrie des croisières : située entre la côte ouest des États-Unis et l'Alaska, Vancouver fait là aussi figure de carrefour et, selon les dernières estimations, voit passer 805 400 passagers et 228 appareillages par an.

7. Administration portuaire Vancouver Fraser, « Frequently Asked Questions: Tanker Safety », brochure, 2014.

la plus chaude à ce jour⁸. Le réchauffement planétaire, provoqué par l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (la quantité de GES rejetée dans l'atmosphère a atteint des records en 2016)⁹, agit comme déclencheur du phénomène plus global des changements climatiques. L'expression « réchauffement planétaire » nous semble donc plus appropriée pour décrire la situation. Nous l'employons en outre à des fins politiques, et non pour faire valoir un argument scientifique. « Changements climatiques » est une image plus inclusive, qui permet de caractériser le dérèglement général du climat dont nous sommes témoins et qui a toute notre sympathie. Mais l'employer revient souvent à évoquer le réchauffement planétaire en arrondissant les angles : il s'agit d'un glissement vers un discours plus vague et dépolitisé. « Changements climatiques » ouvre la voie au déni, à l'obscurantisme et aux tergiversations¹⁰.

Lorsqu'on s'intéresse au lien entre pétrole et réchauffement planétaire en Amérique du Nord, la conversation mène invariablement aux sables bitumineux de l'Alberta, sans doute le plus important site industriel au monde et, pour beaucoup, le projet d'extraction emblématique de notre époque¹¹.

8. Jessica Blunden et Derek S. Arndt (dir.), *State of the Climate in 2016*, supplément spécial du *Bulletin of the American Meteorological Society*, n° 8, vol. 98, août 2017.

9. *Ibid.*

10. Nous sommes loin d'être les seuls à préférer l'expression « réchauffement planétaire » à celle de « changements climatiques ». Voici le raisonnement de Timothy Morton à ce sujet : « Quelles que soient les raisons scientifiques et sociales derrière la prédominance de l'expression “changements climatiques” par rapport à celle de “réchauffement planétaire” lorsqu'il s'agit de nommer cet hyperobjet précis, l'incidence sur le discours social et politique est assez claire. On ne s'inquiète plus autant qu'on le devrait. En effet, les partisans du déni peuvent ainsi prétendre que les “changements climatiques” ne sont qu'une fabrication relookée, et non une preuve flagrante que des changements ont bien lieu. [A]dopter l'expression “changements climatiques” permet ensuite (à la droite comme à la gauche) d'avancer l'argument cynique selon lequel “le climat a toujours changé”, ce qui pour moi revient à dire “les gens se sont toujours entretués” pour s'opposer au contrôle des armes à feu. » Timothy Morton, « Why I Don't Call It Climate Change and Never Shall », *Ecology Without Nature*, 20 janvier 2013.

11. Tzaporah Berman, « The Oil Sands Are Now the Single Largest and Most Destructive Industrial Project on Earth », *Now*, 10 avril 2014.

Le nord de l'Alberta abrite d'immenses réserves de pétrole, les troisièmes au monde selon certaines estimations¹². L'industrie et les gouvernements tiennent à commercialiser ce pétrole d'une manière ou d'une autre, et les oléoducs constituent de loin la solution la plus efficace et rentable. Des oléoducs, des lignes auxiliaires, des lignes d'alimentation et des canalisations de collecte acheminent déjà du pétrole brut synthétique, du bitume et du gaz naturel dans toutes les directions depuis l'Alberta. L'infrastructure existante s'avère bien plus vaste que le soupçonnent la plupart des gens. Si, à certains endroits en Amérique du Nord, les oléoducs s'invitent jusque dans les arrières-cours et témoignent d'une intrusion flagrante de l'économie pétrolière, pour la plupart d'entre nous, la production est dissimulée dans l'arrière-pays. Nous n'avons certainement pas conscience du nombre d'oléoducs en activité jusqu'à voir de nos yeux le réseau tentaculaire qu'ils forment sur le continent. Début 2017, par exemple, l'Alberta Energy Regulator (agence de réglementation de l'énergie, AER) supervisait, dans cette seule province, 431 000 kilomètres de canalisations¹³.

Les oléoducs qui suscitent la plus grande consternation et la plus vive résistance populaire sont néanmoins ceux qui franchissent les frontières provinciales et nationales. Au lendemain de leur élection, les nouveaux gouvernements du Canada et des États-Unis se sont empressés de raviver et d'approuver des projets d'oléoduc suspendus. Donald Trump est revenu sur la décision de l'administration Obama qui, en 2015, avait refusé d'accorder des permis pour l'oléoduc Keystone XL censé relier l'Alberta au Nebraska, et a relancé le projet Dakota Access Pipeline (DAPL), qui passe par la réserve autochtone de Standing Rock, dans le Dakota du Nord et du Sud. Le premier ministre du Canada, Justin Trudeau, tout en

12. «Facts and Stats: Energy in Alberta», Edmonton, Gouvernement de l'Alberta, 2015.

13. «Pipelines», AER, site web de l'agence, s. d. (chiffres mis à jour par téléphone le 3 janvier 2017).

instaurant une taxe sur le carbone hautement controversée, s'est lui aussi empressé d'approuver de nombreux projets d'oléoducs.

Fin 2016, le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain par Kinder Morgan, qui vise essentiellement à relier Edmonton et Vancouver, a été approuvé, à l'instar du projet de Ligne 3 d'Enbridge, une expansion considérable des oléoducs reliant l'Alberta et le Wisconsin. Trudeau a fait montre d'une grande habileté politique en procédant à ces annonces, les formulant dans une perspective de classe sans équivoque : « J'ai répété plusieurs fois qu'aucun pays dans le monde qui trouverait des milliards de barils de pétrole ne les laisserait enfouis dans le sol alors qu'il existe un marché pour eux. [Ces oléoducs] apporter[ont] à des milliers de gens qui travaillent fort dans le secteur de l'énergie conventionnelle de l'Alberta un nouvel espoir dont ils ont besoin après avoir traversé des moments difficiles dans les dernières années. [...] C'est une victoire importante pour les travailleurs canadiens, les familles canadiennes et l'économie du Canada¹⁴. »

Bien que le *Marathassa* ne fût pas un pétrolier ou un navire directement associé à l'industrie des hydrocarbures, l'incident d'avril 2015 servit d'étincelle pour beaucoup d'habitants de Vancouver qui, pour une fois, constataient de leurs yeux les conséquences de l'extractivisme. La marée noire fut apparemment endiguée avec diligence et efficacité de sorte qu'un mois plus tard, seules deux plages demeuraient fermées au public. Les oiseaux et la vie marine ne semblaient guère affectés par le désastre et moins de deux mois après l'indigent, nous retournions à la plage voisine, nagions avec insouciance, plaisantions au sujet de la toxicité et goûtions l'eau, la trouvant d'une salinité familière, sans arrière-goût trop prononcé de mazout. Les discours catastrophistes suscités par l'incident semblaient infondés, et le vernis vert de

14. « L'annonce du premier ministre Justin Trudeau concernant les oléoducs », discours de Justin Trudeau, Ottawa, 29 novembre 2016.

Vancouver demeura intact. Beaucoup de gens, en particulier au sein de l'industrie, y virent exactement le cas d'école dont ils avaient besoin : bien sûr, des accidents peuvent se produire, mais nous disposons des compétences et de la technologie pour réparer les dégâts. Qu'il s'agisse de Deepwater Horizon, de Fukushima ou d'un incident de moindre importance, la bonne vieille ingéniosité humaine et la technologie peuvent prévenir ou, du moins, réparer pratiquement n'importe quel désastre.

Vancouver n'en était pas à sa première catastrophe environnementale nécessitant un nettoyage. Un mois avant la marée noire du *Marathassa*, un incendie majeur s'était déclaré au port dans des circonstances (toujours) inexplicables. D'énormes nuages de fumée d'aspect menaçant s'élevaient du port de conteneurs du centre-ville pour se répandre sur l'est de Vancouver. Un conteneur d'expédition de six mètres rempli d'acide trichloroisocyanurique, un désinfectant industriel, était arrivé de Chine et attendait d'être chargé à bord d'un train en direction de l'est du Canada lorsqu'il avait pris feu. La Ville déclencha aussitôt la «procédure de confinement du centre-ville : les autorités invitèrent les résidents à rester cloîtrés, à fermer les fenêtres, à ne pas respirer l'air (!) et, pour les personnes souffrant de problèmes respiratoires, à déguerpir au plus vite. L'alerte fut levée au bout de quelques heures et l'incendie, contenu. La fumée se dissipa dans la journée et en fin d'après-midi, tout était revenu à la normale. Potentiellement catastrophique, l'incident fut rapidement géré et presque aussitôt oublié¹⁵.

Les deux incidents offrent un rappel brutal que même à Vancouver – autoproclamée ville la plus verte du monde¹⁶

15. «Port Metro Vancouver Fire Was Accidental Investigation Finds», CBC News, 23 avril 2015.

16. D'après le désormais incontournable Greenest City Action Plan : «Le Greenest City Action Plan est une stratégie visant à demeurer à la pointe de la durabilité urbaine. [...] Grâce à un ensemble d'objectifs mesurables et réalisables, Vancouver est en bonne voie pour devenir la ville la plus verte au monde.» «Greenest City Action Plan», site web de la Ville de Vancouver, 2019.

et jouissant d'une réputation à l'avenant –, « normal » sous-entend possiblement toxique. Chaque année, quelque 500 conteneurs de ce même désinfectant industriel transitent par le port de Vancouver et, à tout moment, 3 ou 4 conteneurs renfermant des composés à base d'acide trichloroisocyanurique attendent sur les quais. Et ce ne sont là que quelques-uns des milliers de conteneurs transportant des substances dangereuses que la ville voit passer chaque année¹⁷. Les incendies sont rares et on n'a pu déterminer l'origine de celui de mars 2015 mais, comme pour la marée noire, la plupart des gens semblent à peu près satisfaits des interventions d'urgence réservées aux matières dangereuses. Ces deux incidents ne sont que deux exemples de situations susceptibles d'entraîner crise et agitation, mais qui furent finalement gérées en douceur.

Relativement bénins en eux-mêmes (surtout si on les compare à de nombreuses catastrophes industrielles dans le Sud mondialisé), l'incendie chimique et la marée de mazout furent très révélateurs d'un point de vue symbolique et idéologique. Les analyses locales réalisées dans leur sillage tendaient à s'inscrire dans deux camps distincts et fortement antagonistes. Pour certains, ces incidents annonçaient les dangers écologiques à venir et indiquaient qu'il était plus que temps de limiter le développement industriel. Pour d'autres, il ne s'agissait que d'incidents mineurs qui avaient été réglés de façon rapide et efficace, prouvant ainsi que moyennant une gestion solide, on savait maîtriser l'économie de l'extraction. Mais ces deux positions constituent une fausse dichotomie puisqu'en réalité, la plupart d'entre nous souscrivent simultanément aux deux hypothèses et à nombre de points de vue plus nuancés.

Vancouver est loin d'être la seule localité en proie à ces débats. Chaque grande ville, chaque petite agglomération, chaque bassin hydrographique, chaque biorégion est régulièrement confronté aux mêmes choix cornéliens entre déve-

17. «Port Metro Vancouver Chemical Fire Tested City's Emergency Response», CBC News, 5 mars 2015.

loppement inévitable et déclin écologique insoluble. Nos relations avec le monde non humain imprègnent toutes nos conversations de nature sociale ou économique. De façon croissante (et de plus en plus rapide), les cartographies politiques sont façonnées par des impératifs écologiques, et l'écrasante majorité de ces conversations ne peuvent faire l'impasse sur le réchauffement planétaire. Des débats auparavant limités à des questions locales ont désormais une portée mondiale. Autrement dit, les sables bitumineux ne concernent pas seulement l'Alberta : ils sont l'affaire de *tous*.

En principe, le débat sur le réchauffement planétaire est clos depuis la fin des années 1970. Au cours des décennies suivantes, la recherche n'a fait que confirmer et nuancer l'argument initial selon lequel les niveaux de carbone d'origine anthropique dans l'atmosphère se solderaient par un réchauffement désastreux du climat, parmi d'autres sinistres répercussions. En parallèle de cette recherche et souvent conjointement à celle-ci, des vagues successives de preuves formelles ont attesté de la disparition de la biodiversité, de la fragilité des bassins hydrographiques, de l'extinction des espèces et de la pollution de l'air, de l'eau et des sols. Il n'existe aucun argument raisonnable et objectif pour réfuter le fait que nous vivons une époque historique de périls environnementaux.

Les batailles qui s'engagent sont typiquement décrites comme l'affrontement entre l'industrie des combustibles fossiles et le développement durable, entre le pétrole et l'énergie solaire/éolienne/électrique, entre le monde industriel et le monde postindustriel. Ces dichotomies existent, certes, mais nous soupçonnons qu'elles servent à masquer des questions plus fondamentales et dérangementées liées à la tradition et au changement, à la nostalgie et à l'imagination, à la durée et au lieu. Nous soupçonnons – et nous sommes loin d'être les seuls – qu'il faut, pour nous projeter dans un avenir écologique, creuser plus en profondeur afin de mettre à jour les discours sur le développement et le progrès inhérents aux deux thèmes dominants de notre époque : le capitalisme et le colonialisme.

Si nous voulons que tout reste tel que c'est, il faut que tout change

La plupart des définitions classiques de l'écologie s'en tiennent aux relations biologiques. Le terme *œcologie* nous vient d'Ernst Haeckel, zoologiste allemand du XIX^e siècle ; son étymologie renvoie au grec *oikos*, qui fait référence à une habitation ou une maison, et au suffixe *-logie*, soit l'étude d'un objet. Selon le *Larousse*, l'écologie est la « science ayant pour objet les relations des êtres vivants [...] avec leur environnement, ainsi qu'avec les autres êtres vivants ». De nos jours, le terme désigne le plus souvent une entreprise foncièrement scientifique plutôt que politique. Les discours sur la conservation, par exemple, tendent à tracer un cercle autour de certains éléments précis du monde non humain (une forêt, un bassin hydrographique, une espèce menacée) afin d'en préserver l'intégrité. Le problème, dans la majeure partie des cas, c'est que les menaces pour ce qui se trouve à l'intérieur du cercle existent à l'extérieur de celui-ci.

Voilà qui offre un premier aperçu de l'opposition actuelle entre science et politique au sein du discours écologique. Mais outre celle-ci, le manque de convergence et de clarté entourant le terme lui-même est étonnant : « Aucun consensus n'a jamais émergé quant à ce qui constitue l'«écologie»¹⁸. » Des penseurs issus de nombreuses disciplines et animés de diverses idéologies ont usé du terme à leurs propres fins : des spécialistes des écosystèmes et des démécologues, des écosocialistes et des éco-anarchistes, des militants pour l'écologie sociale ou politique, des mouvements pour la justice environnementale et des partis politiques écologistes ont tous invoqué l'*écologie* à des fins particulières. Nous recourons à ces traditions de diverses manières, mais il est frappant de constater à quel point il est difficile, y compris pour des pen-

18. Paolo Palladin, « Defining Ecology: Ecological Theories, Mathematical Models, and Applied Biology in the 1960s and 1970s », *Journal of the History of Biology*, vol. 24, n° 2, été 1991, p. 223-243. Voir également Joel Hagen, « Research Perspectives and the Anomalous Status of Modern Ecology », *Biology and Philosophy*, vol. 4, n° 4, 1989, p. 433-455.

DÉJÀ PARUS DANS LA COLLECTION
« FUTUR PROCHE »

- Atossa Araxia Abrahamian, *Citoyennetés à vendre. Enquête sur le marché international des passeports*
- Normand Baillargeon et Jean-Marc Piotte (dir.), *Au bout de l'impasse, à gauche. Récits de vie militante et perspectives d'avenir*
- Franco « Bifo » Berardi, *Tueries. Forcenés et suicidaires à l'ère du capitalisme absolu*
- Gaétan Breton, *La dette. Règlement de comptes*
- Gaétan Breton, *Faire payer les pauvres. Éléments pour une fiscalité progressiste*
- Gaétan Breton, *Tout doit disparaître. Partenariats public-privé et liquidation des services publics*
- Jean Bricmont, *L'impérialisme humanitaire. Droit humanitaire, droit d'ingérence, droit du plus fort?*
- Pierre-Luc Brisson, *L'âge des démagogues. Entretiens avec Chris Hedges*
- Noam Chomsky, *Comprendre le pouvoir*
- Noam Chomsky, *Futurs proches. Liberté, indépendance et impérialisme au xx^e siècle*
- Noam Chomsky, *L'optimisme contre le désespoir. Entretiens avec C.J. Polychroniou*
- Noam Chomsky, *Qui mène le monde?*
- Gabriella Coleman, *Anonymous. Hacker, activiste, faussaire, mouchard, lanceur d'alerte*
- Mitchell Dean et Daniel Zamora, *Le dernier homme et la fin de la révolution. Foucault après Mai 68*
- Francis Dupuis-Déri (dir.), *Québec en mouvements. Idées et pratiques militantes contemporaines*
- Chris Hedges, *L'empire de l'illusion. La mort de la culture et le triomphe du spectacle*
- Chris Hedges, *La mort de l'élite progressiste*
- Edward S. Herman et David Peterson, *Génocide et propagande. L'instrumentalisation politique des massacres*
- Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS), *Dépossession : une histoire économique du Québec contemporain. Tome 1 : les ressources*
- Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS), *Dépossession : une histoire économique du Québec contemporain. Tome 2 : les institutions publiques*
- Razmig Keucheyan, *Hémisphère gauche. Une cartographie des nouvelles pensées critiques*
- Naomi Klein, *Dire non ne suffit plus. Contre la stratégie du choc de Trump*
- Naomi Klein, *La maison brûle. Plaidoyer pour un New Deal vert*
- Naomi Klein, *Le choc des utopies. Porto Rico contre les capitalistes du désastre*
- Naomi Klein, *No logo. La tyrannie des marques*
- Naomi Klein, *Tout peut changer. Capitalisme et changement climatique*
- Andrea Langlois et Frédéric Dubois (dir.), *Médias autonomes. Nourrir la résistance et la dissidence*

- Linda McQuaig, *Les milliardaires. Comment les ultra-riches nuisent à l'économie*
- Luc Rabouin, *Démocratiser la ville. Le budget participatif: de Porto Alegre à Montréal*
- Sherene H. Razack, *La chasse aux Musulmans. Évincer les Musulmans de l'espace politique*
- Jeremy Scahill et l'équipe de *The Intercept*, *La machine à tuer. La guerre des drones*
- Jeremy Scahill, *Le nouvel art de la guerre. Dirty Wars*
- Tom Slee, *Ce qui est à toi est à moi. Contre Airbnb, Uber et autres avatars de l'« économie du partage »*
- Nick Srnicek, *Capitalisme de plateforme. L'hégémonie de l'économie numérique*
- Astra Taylor, *Démocratie.com. Pouvoir, culture et résistance à l'ère des géants de la Silicon Valley*
- Lesley W. Wood, *Mater la meute. La militarisation de la gestion policière des manifestations*

CET OUVRAGE A ÉTÉ IMPRIMÉ EN JANVIER 2020 SUR
LES PRESSES DES ATELIERS DE L'IMPRIMERIE GAUVIN
POUR LE COMPTE DE LUX, ÉDITEUR À L'ENSEIGNE D'UN
CHIEN D'OR DE LÉGENDE DESSINÉ PAR ROBERT LAPALME

La mise en page est de Claude BERGERON

La révision du texte est de Karine LAVOIE

Lux Éditeur
C.P. 60191
Montréal, Qc H2J 4E1

Diffusion et distribution
Au Canada: Flammarion
En Europe: Harmonia Mundi

Imprimé au Québec
sur papier recyclé 100 % postconsommation

C'est l'inquiétude face aux changements climatiques qui a incité Matt Hern, Am Johal et le bédéiste de réputation internationale Joe Sacco à entreprendre un *road trip* partant de la très progressiste et écologique Vancouver pour se rendre au cœur des champs de sables bitumineux du nord-ouest du Canada. Leur projet ? Aller à la rencontre des gens qui vivent de l'extraction de la ressource naturelle réputée la plus polluante de la planète et des hommes et femmes qui sont aux premières loges du désastre écologique qu'elle provoque.

Mêlant le carnet de voyage, l'analyse politique et la théorie écologiste, *Réchauffement planétaire et douceur de vivre* dévoile avec finesse les impacts des changements climatiques sur les diverses communautés qui peuplent un territoire colonisé par l'industrie. Au fil de ce périple, il apparaît manifeste que toute écologie doit partir d'un processus de décolonisation, et chercher une nouvelle façon d'être dans le monde, quelque chose comme ce que Kojève appelait la « douceur de vivre ».

Matt Hern codirige une association qui facilite la création de coopératives de jeunes travailleurs à Vancouver. Il enseigne à l'université et est notamment l'auteur de *What a City Is For: Remaking the Politics of Displacement* (MIT Press).

Am Johal dirige le bureau de participation communautaire de l'Université Simon Fraser. Il est aussi l'auteur de *Ecological Metapolitics: Badiou and the Anthropocene* (Atropos Press).

Joe Sacco est un auteur et dessinateur maltais établi aux États-Unis. Considéré comme le père du reportage en bande dessinée, il a publié plus d'une vingtaine d'ouvrages et a reçu plusieurs prix pour son œuvre.

