

DÉPASSER LA CULTURE DU CHAR

Aujourd'hui la culture du char est non seulement omniprésente, mais on n'y pense même plus; elle est passée d'une utopie des géants automobiles états-uniens au stade d'état naturel des choses. Mais la culture du char est bel et bien une invention culturelle, si on vit dans une société où le char domine, c'est à cause des choix politiques qu'on a faits et qu'on fait encore.

Pas besoin d'aller dans la science-fiction pour envisager des solutions à la crise; il suffit de regarder ailleurs dans le monde et même chez nous avant que la culture du char ne devienne dominante; les solutions étaient déjà en place avant d'être enterrées sous l'asphalte cheap. Les fausses solutions qu'on nous propose ne font que déplacer le problème et en créer même de nouveaux.

Nous devons prendre la situation en main pour faire cesser la dévastation qui ne sert personne. Autant les gouvernements que l'industrie tentent de remettre à plus tard l'investissement dans le transport collectif, dans un aménagement à échelle humaine ou dans un transport interurbain praticable. Ce n'est pas en agissant de manière individuelle que nous pourrions influencer les gouvernements: nous devons lutter collectivement pour chasser les industries toxiques qui détruisent nos villes et tout le territoire. Il est temps de renverser la vapeur. Faisons en sorte que la culture du char redevienne minoritaire.

**Ce 28 septembre, détruisons ce qui nous détruit,
ÉCRASONS LA CULTURE DU CHAR!**

RAGE CLIMATIQUE

📷 RAGE.CLIMATIQUE

✉ RAGECLIMATIQUE@PROTON.ME

POURQUOI ÉCRASER LA CULTURE DU CHAR

Une épidémie de violence s'abat sur nos villes: 8 fois plus de personnes ont été tuées par des voitures que par des armes à feu en 2022. Partout, particulièrement dans les quartiers centraux, les automobiles sont toujours plus dangereuses pour les piétons, les cyclistes et surtout les enfants. En aménageant les espaces urbains en pensant d'abord aux autos plutôt qu'aux êtres humains, on les rend dangereux pour tout le monde. La cause de cette hécatombe a un nom: **la culture du char**.

C'est la culture du char qui rend presque obligatoire la possession d'un véhicule à moteur si l'on veut pouvoir se déplacer et fonctionner normalement dans notre société. Année après année on bat le record du nombre de véhicules en circulation. Sans parler de leur grosseur moyenne qui, avec la popularité grandissante des VUS augmente elle aussi. Il ne s'agit pas de culpabiliser les propriétaires individuels d'automobiles; tout le monde est coincé dans cette même culture de merde, tout le monde est "obligé" d'y participer. Il faut bien aller travailler, à l'école, faire les courses, mais pourquoi est-ce que l'automobile nous est si nécessaire pour ce faire? **En fait, elle est surtout nécessaire au capitalisme.**

En effet, s'il n'est pas nécessairement utile d'habiter toujours plus loin de nos lieux de travail ou d'étude, il demeure que le gouvernement investit des milliards pour conserver cette situation désastreuse écologiquement. C'est qu'en encourageant la construction de maison de plus en plus loin, on augmente toujours les dépenses en transport et en logement, alors qu'il serait possible de créer des espaces de vie tout aussi fonctionnels plus près des villes. L'industrie automobile a toujours manipulé les gouvernements pour leur faire sortir le portefeuille, les 13 milliards versés à GM et Chrysler en 2007 font maintenant place aux 13 milliards promis à Volkswagen pour son usine de batteries en Ontario, puis aux annonces récentes de la filière batteries au Québec.

POUR PLUS DE CHOIX DE TRANSPORT

Les villes n'ont pas été construites pour les automobiles, elles ont été **détruites** pour elles! Ce n'est plus un secret pour personne que le monopole du char a été imposé par les lobbies automobiles et pétroliers qui ont fait des pressions énormes dès la première moitié du XXe siècle pour détruire les infrastructures de transports déjà en place et les remplacer par le tout à l'auto. Aux États-Unis, une poursuite contre les pratiques monopolistiques a déclaré coupable l'industrie automobile de la destruction des tramways. Montréal comptait plus de 500km de lignes de tramway avant 1950. C'est révoltant de penser qu'il était possible de se rendre de Montréal-Est à Verdun beaucoup plus efficacement et à moindre coût il y a 100 ans qu'aujourd'hui!

Et c'est aussi vrai à l'extérieur des villes. En s'imposant partout, la culture du char a rendu caducs tous les autres moyens de transport existant. Il était possible au début du siècle dernier, avant même l'invention de l'automobile, de se rendre dans la plupart des villages de la province par les voies ferrées. Les lignes de trains régionales étaient des façons populaires et efficaces de se déplacer, c'est d'ailleurs ce qui a permis la colonisation des régions plus éloignées. L'offre de transport collectif est aujourd'hui pratiquement inexistante en dehors des grands centres et **sans voitures, il est devenu impossible d'exister**. Les chemins de fer ne servent plus qu'à transporter les marchandises capitalistes.

La culture du char c'est aussi le monopole de ce mode de transport sur tous les autres. "En dehors de Montréal, on n'a pas le choix d'avoir un char", c'est le cliché de l'affirmer et c'est exactement ce qu'on entend par une "culture du char": **l'absence de choix et la dépendance envers le char**. En accordant la priorité aux infrastructures routières (entendre ici aux autoroutes) on accorde moins d'importance au transport en commun et aux modes alternatifs de déplacement. Ça donne des réseaux cyclables déficients, sinon absents, des transports en commun inadaptés, une absence de choix autre que la voiture individuelle.

Les choix qu'on nous offre sont ridicules et l'exemple du nouveau REM est frappant: depuis son ouverture, des lignes d'autobus ont été supprimées, tandis que des trajets qui se rendaient à Bonaventure à partir de la Rive-Sud sont maintenant redirigés vers le REM. Cela veut dire que les gens qui pouvaient se rendre directement au centre-ville sont forcés de faire un détour par Brossard, de transférer du bus au REM, puis au métro. Tout ça pour "ne pas faire concurrence au REM"!

L'ÉLECTRIFICATION N'EST PAS LA SOLUTION

Le but du capitalisme est de produire de la valeur; quelque chose qui peut se vendre. L'automobile permet la construction de plus grosses maisons, qui consomment plus d'électricité et qui augmentent les frais de transport. On augmente aussi le coût pour équiper ces maisons: l'isolation des demeures loin des services de proximité encourage de plus les gens à avoir leur propre bibliothèque, leur propre salle de sport, leur atelier, leur propre machine à espresso, etc. Dans une économie où le taux de croissance était de 3%, ce modèle de réindividuation des infrastructures collectives a été salvateur du système économique de 2008 à 2020.

L'électrification du parc automobile semble a priori une bonne idée: un char électrique ça pollue moins qu'un char au gaz, non? C'est plus compliqué que ça. La fabrication des batteries implique **l'exploitation et l'extraction de minerais** dans le sol. Ça veut dire plus de mines, plus d'usines de transformation des ressources et plus de pollution durant les procédés de confection des composants. On reste dans le même paradigme de l'extractivisme, de la production effrénée et de la croissance infinie. Par ailleurs, l'électrification des autos ne résout pas le problème des îlots de chaleur créés par la minéralisation des villes pour qu'on y roule plus vite ou qu'on y stationne les millions de voitures individuelles lorsqu'on ne les utilise pas, 90% du temps. Il y a aussi la question de la durée de vie des batteries.



C'est dans ce contexte que le plan d'électrification des transports du gouvernement provincial est davantage **un plan de sauvetage de l'automobile** qu'un plan de lutte au changement climatique. Électriques ou non, traîner une tonne de tôle (deux tonnes dans le cas des voitures électriques) par les ponts et tunnels ne peut pas être une solution plus efficace. Les produits énergétiques et les composants de voitures sont les deux principaux secteurs du PIB canadien: les gouvernements ne protègent donc que les intérêts de leurs amis de l'industrie.