

BLOQUONS NORTHVOLT

JOURNAL DE RAGE CLIMATIQUE



À BAS
LE
CAPITALISME
VERT!

TABLE DES MATIÈRES

NORTHVOLT, UN PROJET VERT ?	3
PERSPECTIVES LOCALES SUR NORTHVOLT SIX	4
DERRIÈRE NORTHVOLT, LA FILIÈRE BATTERIE DU PROJET SAINT-LAURENT	6
MINES PARTOUT, JUSTICE NULLE PART	8
FROM TURTLE ISLAND TO THE DRC: NO BLOOD BATTERIES!	9
COLONIALISME, COBALT ET CONGO	11
LES DESSOUS DE LA FILIÈRE « CRITIQUE ET STRATÉGIQUE »	12
MORT À L'ÉTALEMENT URBAIN	14
POUR UN TRANSPORT INCLUSIF: OUBLIONS LA VOITURE	16
TERRASSER LA CULTURE DU CHAR À GRANDS COUPS DE KRYPTONITE	17
CRUSH CAR CULTURE WITH FREE AND EXPANDED PUBLIC TRANSIT!	18
VERS UNE ÉCONOMIE RÉELLEMENT DURABLE	20
CARRÉS BLANCS SUR BLACK BLOCS	22
HOROSCOPE	23
À L'ACTION!	24

RAGE CLIMATIQUE

RAGE CLIMATIQUE est un groupe s'organisant sur des bases anticapitalistes. Il lutte pour radicaliser le mouvement environnemental et pour s'opposer aux fausses solutions mises de l'avant par les grandes entreprises écoblançissantes. Ces dernières proposent de détruire des milieux humides pour électrifier toute l'économie au lieu de repenser l'organisation de la société.

Nous faisons face à un système socio-économique qui détruit les écosystèmes et exploite les personnes. Au sein de la société capitaliste dans laquelle on vit, il n'y a pas de solution pour le vivant. Pourtant, l'État et les compagnies privées sont prêtes à toutes les horreurs pour protéger cette machine de mort. Face à ce constat, c'est notre devoir d'assumer notre rage collective et de la laisser émerger comme une force de lutte capable de construire de nouveaux mondes. La seule façon d'en finir avec les crises environnementales est d'abolir le système qui les engendre ! Le capitalisme est écocide, faisons-lui la guerre !

Pour plus d'informations : <https://www.rageclimatique.org/a-propos-de-rage-climatique>

Courriel : rageclimatique@proton.me

Facebook : Rage Climatique

Instagram : [rageclimatique](https://www.instagram.com/rageclimatique)

En parcourant ce journal, vous trouverez des encadrés comme celui-ci avec des définitions de concepts clé. Celles-ci ne sont ni objectives ni exhaustives. Ces définitions visent plutôt à guider la lecture et à faciliter la compréhension des textes.

Informations techniques

Page couverture : Merci à Alex Fatta pour l'illustration utilisée en couverture !

Écriture inclusive : Ce journal utilise l'écriture inclusive à l'aide de points médians (·) en français, et ce, afin de cesser l'invisibilisation systématique des personnes non hommes-cisgenre. Cependant, les capitalistes, policiers et autres exploiters de la sorte n'ont pas été féminisés, car ils appartiennent historiquement majoritairement au genre masculin.

Traduction : Tous les textes en anglais sont disponibles en version française sur le site web de Rage climatique. Les références complètes y sont également.

All French texts are available in English online at [rageclimatique.org](https://www.rageclimatique.org). The complete references are also on the website.

NORTHVOLT, UN PROJET VERT?

Le courtage entre cette compagnie suédoise et la CAQ pour l'implantation de sa méga-usine de batteries de voiture, Northvolt Six, date d'aux alentours de la COP15. En février 2023, après un déjeuner entre son PDG, Paolo Cerruti, et Fitzgibbon, ministre de l'économie, le gouvernement modifie la Loi sur la qualité de l'environnement afin d'éviter qu'une évaluation environnementale du BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement) ne soit exigée, puis en mars, le ministère de l'Environnement bloque un projet immobilier sur un grand terrain boisé entre St-Basile et McMasterville sous prétexte qu'il portait « atteinte à la conservation de la biodiversité ». Le but réel de ce projet est de permettre à Northvolt, « client du gouvernement », de s'installer.

En septembre, Legault et Trudeau officialisent leur offre de 7 milliards de \$ de fonds publics à Northvolt, mettant à jour un projet manigancé en portes closes, dans un contexte où, depuis près de 40 ans, le financement des sociétés de transport en commun est réduit radicalement et le coût de la vie ne cesse d'augmenter.

Détruire les derniers bastions de la biodiversité périurbaine

Le terrain où Northvolt serait situé est l'un des derniers refuges pour de nombreuses espèces menacées et protégées légalement. En détruisant treize hectares de milieux humides et plus de cent hectares de milieux boisés, cette multinationale ferait disparaître un site riche en biodiversité qui sert entre autres à la nidification et à la migration de 142 espèces d'oiseaux, notamment les hirondelles de rivage et le petit blongios. Des centaines de scientifiques, des milliers de citoyen-ne-s, des ONG environnementales ainsi que la nation Kahnawà:ke dénoncent les accords en coulisses qui ont permis de réaliser ce projet sans consultation ni évaluation indépendante.

Northvolt, experts en *greenwashing*

Northvolt Six est le plus gros investissement privé de l'histoire du soi-disant Québec, et aussi sa plus grande campagne de *greenwashing* qu'il importe de dénoncer. Le gouvernement et ce géant suédois tentent de nous faire croire que la fabrication de nouvelles batteries, principalement pour les véhicules électriques, est un moyen viable de réduire les émissions de dioxyde de carbone. Ce qui est clair, c'est que cette transition vers l'électricité n'est en rien un projet vert. En effet, à l'échelle mondiale, des centaines de nouvelles mines seront ouvertes pour remplacer les technologies de transport basées sur



les hydrocarbures par des solutions électriques à base de batteries nécessitant des processus extrêmement polluants pour l'extraction, la purification et le transport des minéraux. Une telle transition ne serait que la continuation de la dépossession des peuples autochtones de leurs terres et de la destruction environnementale par le capitalisme, justifiant la production de milliards de nouvelles voitures. Il n'y a pas de transition possible sans décolonisation ni décroissance.

Repenser l'aménagement territorial

Une grande partie des changements climatiques sont en fait le produit de la dépendance structurelle aux voitures des pays du Nord global. L'aménagement des villes pourrait facilement être revu afin de faciliter des solutions de transport beaucoup moins onéreuses et polluantes. Toutefois, ceci ne peut se faire tant que les gouvernements de tous paliers priorisent la croissance économique aux dépens de la crise climatique. Ceux-ci consolident la dépendance à la voiture en favorisant la construction de banlieues et l'étalement urbain, notamment par le financement des hypothèques par le biais de la SCHL, le zonage restrictif empêchant la construction de logements, ou encore la construction d'autoroutes et les exigences de stationnement minimal,

ciatrices sur le territoire écrasant les communautés, éloignant les espaces de vie et forçant un mode de transport individualiste. Pour stimuler la consommation et les investissements immobiliers, ils font de la voiture un choix beaucoup plus attrayant qu'il ne devrait l'être.

De quel côté sont nos gouvernements?

Le gouvernement canadien a tout intérêt à financer les compagnies de batteries, puisqu'il est un paradis fiscal pour les minières. En effet, 75% des entreprises minières mondiales sont basées au soi-disant Canada. Elles profitent de nos réglementations laxistes et au même moment elles commettent des violations des droits humains partout dans le monde. Au soi-disant Québec, ceci se produit à l'encontre des communautés autochtones qui résistent contre les projets d'extraction comme au Lac Barrière contre une mine de cuivre et de nickel, ou encore dans le sud de la province où la coalition Qclaim agit contre l'envahissement des minières sur le territoire.

Lutter contre Northvolt, ce n'est pas seulement ralentir un projet capitaliste écocide, c'est aussi de s'attaquer directement à l'extractivisme et au colonialisme canadien en réduisant les débouchés pour leurs produits nocifs.

SOI-DISANT?

Dans les contextes décoloniaux, les termes « Québec » et « Canada » sont souvent préfixés de « soi-disant ». Ce langage n'est pas appliqué systématiquement à tout toponyme colonial – nous ne dirons pas le « soi-disant quartier Rosemont » ou le « soi-disant St-Basile ». Son objectif est de remettre en cause la légitimité du pouvoir, hérité de leurs prédécesseurs les couronnes britannique et française, qu'ont les gouvernements canadiens et québécois, sur des territoires ne les appartenant pas et où résidaient déjà maints peuples. Ainsi, par métonymie, cet usage réfère au territoire lui-même, même si celui-ci ne s'adresse évidemment pas de même – il n'a pas de souverain, mais des gardien-ne-s. Par exemple, le peuple Kanien'kehá:ka, dont le territoire, Kanien:ke, s'étend à l'ouest de la rivière Richelieu, où Northvolt veut s'installer, et au sud du St-Laurent, où se situe l'île de Montréal, Tiohtià:ke.

PERSPECTIVES LOCALES SUR NORTHVOLT SIX

Les conséquences de l'implantation de Northvolt en Montérégie sont plurielles. En plus de la destruction des écosystèmes qu'entraînerait la construction de son usine, les décennies qui viennent verraient aussi une multiplication des effets pervers de sa mise en activité, puisque la fabrication de batteries affecterait la vallée du Richelieu tant sur le plan écologique que social. Regardons de plus près les multiples facettes du désastre de Northvolt Six.

Destruction de milieux naturels

Le projet d'usine de Northvolt entraînerait la destruction d'un vaste terrain contenant des zones boisées, quelques 92 milieux humides et des cours d'eau se déversant dans la rivière Richelieu. Les 40 hectares de milieux naturels abritent une riche biodiversité comprenant des dizaines d'espèces menacées ou en voie de disparition selon la Loi sur les espèces en péril, notamment notamment la tortue tortue molle à épines, le petit blongios, le pioui de l'Est et quatre espèces de petites chauves-souris brunes¹. Le site comprend aussi des habitats d'espèces de poissons potentiellement menacées, notamment le chevalier cuivré, une espèce protégée par les régimes provinciaux et fédéraux dont la seule population se situe toujours dans la rivière Richelieu^{2,3}. En plus des impacts destructeurs en matière de biodiversité, l'implantation de l'usine aurait aussi de nombreux impacts nocifs sur le plan écologique. La phase recyclage du projet rejeterait plus de 50 000 tonnes de produits chimiques par année, ce qui dépasse le seuil provincial autorisé⁴.



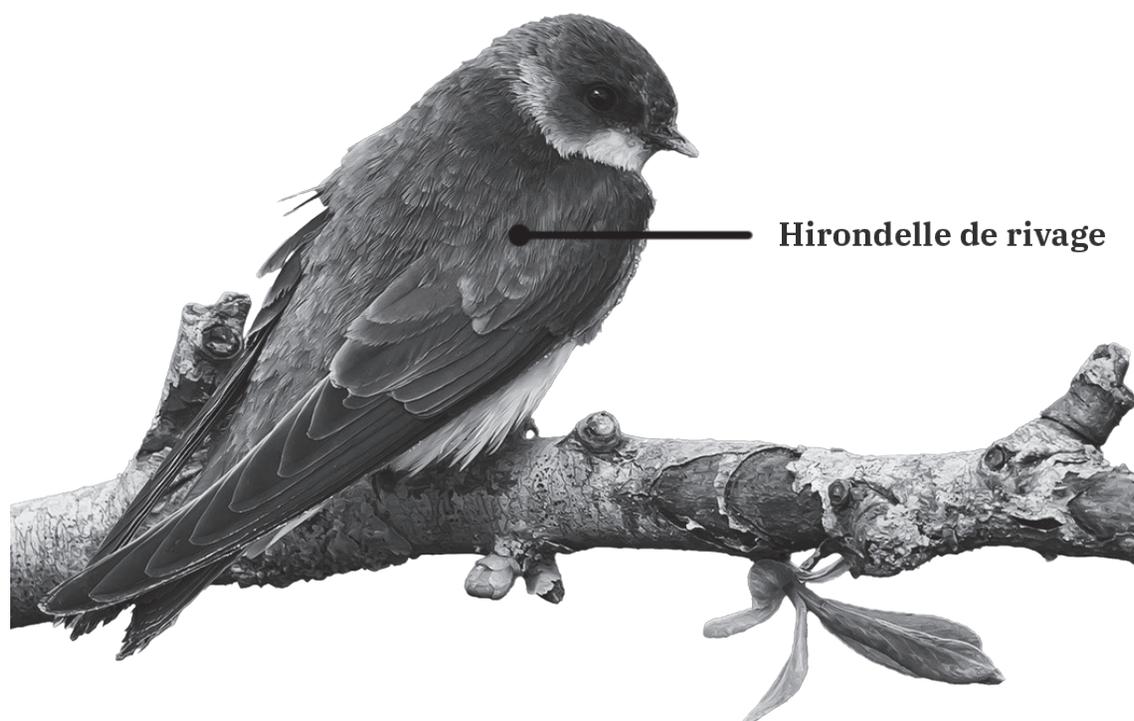
BAPE et règlements contournés

Depuis les débuts du projet, l'État ne cesse de contourner ses propres normes, règlements et procédures pour laisser la voie libre au géant suédois afin que celui-ci soit en mesure de s'implanter au soi-disant Québec et de mener à terme son projet d'usine le plus rapidement possible et sans embuche. L'entreprise avait l'intention de déboiser la grande majorité du terrain alors qu'aucune autorisation à cet effet n'avait été obtenue du ministère de l'Environnement. Heureusement pour elle, les autorisations gouvernementales ont été délivrées à peine quelques semaines après l'annonce publique officielle du projet, alors que le délai d'obtention moyen est normalement de 15 mois. Alors que le PDG Paolo Cerruti jurait n'avoir bénéficié d'aucun traitement de faveur de la part des gouvernements, il a récemment été prouvé que le gouvernement du soi-di-

sant Québec avait accompagné Northvolt à travers toutes les étapes du processus⁵. Pour suivre l'échéancier prévu par la compagnie, il leur faut déboiser l'entièreté du terrain avant la période de nidification qui a lieu au printemps. En effet, en vertu de la Loi fédérale de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, Northvolt ne peut détruire l'habitat des oiseaux pendant cette période de nidification. C'est pourquoi le déboisement rapide est crucial pour leur permettre d'accélérer le début des travaux de construction.

Impacts sur les communautés avoisinantes

Outre les impacts écologiques qu'entraînerait l'implantation de l'usine, les citoyens-ne-s de McMasterville et de Saint-Basile-Le-Grand ne tarderaient pas à ressentir les répercussions sociales accompagnant un projet d'une telle ampleur. Une première conséquence évidente est l'augmentation significative du trafic routier et autoroutier dans la région. En plus des centaines de travailleur-euse-s qui fréquenteraient quotidiennement l'usine, il faudrait aussi endurer le bruit et la pollution des camions et machineries qui viendraient approvisionner et transporter le matériel nécessaire à la confection et au transport des fameuses batteries destinées à être exportées. Le ministère de l'économie a d'ailleurs déjà annoncé une subvention de 22,6 millions pour l'aménagement d'une voie d'accès temporaire passant par la route 116 pour la construction de l'usine⁶. La réfection de la route 223 et spécifiquement du tronçon passant par Saint-Basile-Le-Grand longeant la rivière Richelieu est aussi un projet à l'étude au ministère des Transports du Québec (MTQ).

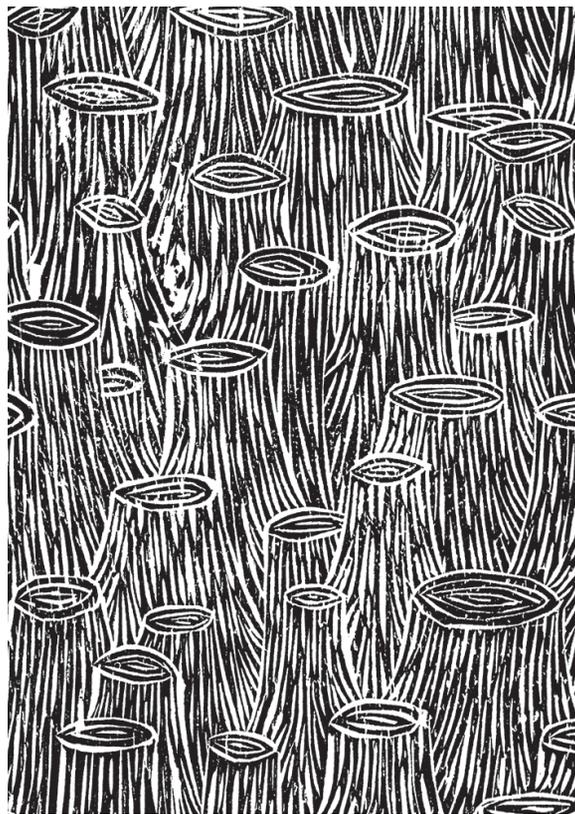


Hirondelle de rivage

Besoins en main-d'œuvre

L'arrivée d'une usine de cette ampleur engendrerait aussi des besoins importants en travailleur·euse·s. Le ministre Fitzgibbon avait d'ailleurs lui-même déclaré, il y a un an, que le soi-disant Québec devrait faire venir « beaucoup d'étrangers temporaires » pour répondre aux besoins de main-d'œuvre générés par le développement de la filière batterie⁷. En effet, Northvolt compte faire venir des centaines de travailleur·euse·s spécialisés de l'étranger pour lancer sa production, comme l'a fait l'usine NextStar Energy en Ontario⁸. Alors que l'entreprise promettait de créer 2500 « bons emplois », celle-ci a finalement annoncé son intention d'avoir recours à plusieurs centaines de travailleur·euse·s via le programme gouvernemental des Travailleurs Étrangers Temporaires pour la construction de l'usine⁹. Or, ce programme canadien est grandement critiqué pour les mauvaises conditions de travail qu'il impose à ses bénéficiaires. Même l'ONU le considère comme une forme d'esclavage moderne¹⁰. Les investissements publics dans les projets de construction d'usines de batteries participent donc à l'exploitation des personnes du Sud global et perpétuent ainsi une logique de développement économique colonial.

Finalement, l'arrivée de milliers de travailleur·euse·s pour répondre aux besoins de l'entreprise ferait nécessairement pression sur la disponibilité des logements et sur la capacité des municipalités avoisinantes d'offrir les services essentiels à la population. Celles-ci devraient rapidement s'assurer que les infrastructures nécessaires à leur accueil soient présentes (services sociaux et de santé, écoles, services d'urgence, fonctionnaires, routes, etc.). Or, Northvolt étant un nouveau joueur au sein du mar-



ché, rien ne garantit qu'il serait en mesure de faire sa place comme acteur de la filière batteries, ce qui rend ces investissements publics extrêmement risqués. C'est un cas de figure tristement récurrent, soit le récit tragique des villes minières qui se vident soudainement lors du départ ou de l'échec des projets d'exploitation. C'est toujours la même histoire qui se répète : lorsqu'il n'y a plus d'argent à faire, les compagnies s'en vont et les communautés restent prises avec des infrastructures devenues désuètes dans un environnement saccagé.

Les impacts de l'implantation de Northvolt seraient donc néfastes pour les communautés locales, à la fois sur le plan écologique que social. Mobilisons-nous pour bloquer ce projet écocidaire et destructeur des communautés!

Notes

¹Rodi, Frank. (2023, 31 octobre). La nature de Northvolt. *Les Versants*.

²Shields, Alexandre. (2023, 1er novembre). Northvolt prêt à raser les milieux naturels du terrain de sa future usine. *Le Devoir*.

³Shields, Alexandre (2023, 8 décembre). Pêches et Océans Canada a Northvolt à l'oeil. *Le Devoir*.

⁴Desrosiers, Sébastien. (2023, 10 novembre). Une phase de l'usine Northvolt sera soumise au BAPE. *Radio-Canada*.

⁵Gerbet, Thomas. (2024, 16 février). Des fonctionnaires ont aidé Northvolt à obtenir le feu vert de Québec. *Radio-Canada*.

⁶Halin, Francis. (2023, 22 novembre). Une subvention de 22,6 M\$ de Québec à Saint-Basile-le-Grand pour les chemins de l'usine de Northvolt. *Journal de Montréal*.

⁷Prince, Véronique. (2023, 18 janvier). 10 000 travailleurs recherchés pour la filière québécoise de la batterie. *Radio-Canada*.

⁸Gerbet, Thomas. (2023, 24 novembre). Northvolt : des centaines d'employés étrangers pour lancer la production. *Radio-Canada*.

⁹Des travailleurs temporaires sud-coréens pour bâtir l'usine de batteries Stellantis. (2023, 20 novembre). *Radio-Canada*.

¹⁰Mouton, Amélie. (2023, 6 septembre) Les travailleurs étrangers, un terreau propice à une forme contemporaine d'esclavage. *Radio-Canada*.



CULTURE DU CHAR

La culture du char est une idéologie fondée sur le dogme de la voiture. Elle désigne l'ensemble des structures urbaines, économiques et sociales qui renforcent notre dépendance à l'auto-solo, empêchant donc le développement d'alternatives de transport viables. La culture du char prend racine dans les systèmes de domination capitaliste et colonial, puisque plusieurs industries extractivistes - pétrolières, gazières, minières, etc. - se perpétuent grâce à cette dépendance à l'automobile, qui induit inévitablement une production et une consommation globales croissantes de chars. Les États, complices de ces industries, les favorisent en finançant une panoplie d'infrastructures pour les voitures : routes et autoroutes, ponts, stationnements, usines d'assemblage de voitures, projets miniers, pipelines, raffineries, ports pétroliers, etc.



DERRIÈRE NORTHVOLT, LA FILIÈRE BATTERIE DU PROJET SAINT-LAURENT



Vous l'avez certainement entendu depuis son annonce en septembre 2023, la giga-usine Northvolt Six ne fait pas l'unanimité au soi-disant Québec. Plusieurs critiques concernant l'installation de la manufacture de batteries font constamment les manchettes: désastre pour la biodiversité de la région, mise en place antidémocratique du projet, opacité des processus décisionnels de la CAQ, changement des seuils d'assujettissement pour l'étude du BAPE... Cependant, il est pertinent d'étudier davantage que l'unique construction d'une usine, car Northvolt est la pièce maîtresse d'un nouveau plan bien plus pernicieux: la filière batterie du Projet Saint-Laurent. Il est nécessaire de se doter de deux autres «lunettes d'analyse» pour comprendre tout ce qui se cache derrière Northvolt. Il faut d'abord comprendre la filière batterie spatialement, dans la mesure où elle concerne l'ensemble des territoires, puis temporellement, puisqu'elle s'impose aux populations à travers le temps.

Northvolt Six n'est pas une fin en soi, mais plutôt une composante importante du rouage de toute une filière: celle de la batterie et, par extension, celle de l'automobile. Cette industrie s'inscrit dans un plan de développement économique imaginé par Legault dans son livre *Cap sur un Québec gagnant: Le Projet Saint-Laurent*¹. L'usine suédoise ne pourrait pas fonctionner sans être reliée à une multitude d'autres projets d'infrastructures. Pour exister, cette filière a donc besoin de quatre secteurs d'activités:

(1) Le secteur minier: la batterie nécessite des minéraux dits «stratégiques» pour la transition, soit le graphite, le cuivre, le lithium, le niobium, le zinc, le nickel, le phosphate et le cobalt. Du Grand Nord, en territoire cri, innu et inuit, jusqu'en Outaouais² et dans les Laurentides, on assiste actuellement à un nouveau boom minier. Les médias miniers et économiques parlent même d'une véritable ruée vers l'or blanc - autre nom pour le lithium;

(2) Le secteur de la recherche et de la production: à Bécancour, mais aussi en Mauricie et en Montérégie, plus d'une dizaine d'autres usines appartenant à des

multinationales étrangères sont actuellement en construction grâce à des investissements public-privé. De plus, afin de stimuler l'innovation dans ce domaine, le provincial planifie de tous nouveaux centres de recherche, plusieurs étant déjà construits;

(3) Le secteur du transport: il faudrait développer et «moderniser», aux frais des contribuables, les infrastructures de transport maritime et routier afin de favoriser l'import-export de cette industrie. Contrecoeur, Hochelaga-Maisonneuve, Bécancour, Québec, Lévis... tous les ports en eaux profondes du soi-disant Québec sont actuellement réaménagés afin de transformer le fleuve en une autoroute maritime. Les autoroutes, quant à elles, seront aussi agrandies là où s'installent ces usines afin d'assurer leur efficacité, comme c'est le cas de la 55 et de la 30, et seront entretenues pour le maintien du modèle du tout-à-l'auto;

(4) Le secteur énergétique: alimenter ce développement très énergivore exigerait de nouvelles infrastructures énergétiques. On pense entre autres aux quatre nouveaux barrages hydroélectriques annoncés par Legault, à l'étude

de la réouverture de la centrale nucléaire de Gentilly-2 à Bécancour et aux nouveaux projets éoliens exploités par des entreprises privées. Le tout se ferait en dé-nationalisant la société d'État Hydro-Québec – un processus déjà entamé – et en vendant son électricité à rabais aux industries.

Lorsqu'on relie tous les points, l'impact spatial réel de la filière à laquelle appartient Northvolt prend une tout autre envergure, car elle s'étend à presque l'entièreté du soi-disant Québec³! Ce plan de développement perpétue le passé colonial et extractiviste des États sur le territoire en ne le considérant que comme une ressource à exploiter. Même le simple droit de consultation des communautés autochtones n'est à ce jour pas respecté par le gouvernement. Suivant une idéologie néolibérale, la CAQ essaye de nous faire croire que le capital accumulé par ces multinationales à partir de l'extraction et de la transformation de nos ressources ruissellera jusque dans nos poches⁴. Ne nous laissons pas duper, aucune de ces compagnies n'a jamais cherché à émanciper les populations du territoire ni à leur assurer un avenir radieux.

«la CAQ essaye de nous faire croire que le capital accumulé par ces multinationales à partir de l'extraction et la transformation de nos ressources ruissellera jusque dans nos poches»

Essayons maintenant de comprendre cette même filière dans le temps. La filière batterie représenterait à terme un investissement public-privé de 15 milliards de dollars selon Investissement Québec et la construction de très nombreuses infrastructures susmentionnées. Une fois ces fonds dégagés, le gouvernement ne pourrait plus revenir en arrière. On dit qu'il y a un effet de «lock-in» - en français verrouillage: investir aujourd'hui dans de telles infrastructures nous engagerait dans une voie dont il ne serait plus possible de se sortir. Cela s'appelle une «dépendance au sentier»⁵. Ce choix nous contraindrait à produire des voitures électriques pour les prochaines décennies, renouvelant ainsi notre mode de vie du tout-voiture: étalement urbain, vie de banlieue, bétonisation des terres arables, définancement des transports collectifs, dépenses dans les infrastructures autoroutières, électrification du parc automobile, urbanisme tout-à-l'auto et destruction de milieux boisés et humides. Tout cela perpétuerait notre dépendance aux multinationales spoliatrices et aux compagnies extractivistes écocidaires qui cherchent à s'inscrire au cœur de notre économie. Emprunter une autre voie pour la transition socio-écologique, comme la consolidation du transport collectif à grande échelle, la densification, la décroissance et l'urbanisme à échelle humaine, deviendrait alors trop difficile, trop cher et incohérent. Derrière les engagements de réduction de gaz à effet de serre (GES) publicisés par les instigateurs

de la filière batterie se cache une transition énergétique perverse fondée sur une croissance supposément verte et visant à assurer la reproduction du capitalisme.

Sur plusieurs générations, les populations du territoire, autochtones comme allochtones, perdraient leur autonomie au profit des «gros joueurs» de la filière batterie qui contrôlent ce marché mondialisé. Le fleuve étant au cœur de son projet économique d'exploitation, Legault réitère sa colonialité en réduisant à néant les espoirs de réconciliation. En investissant dans cette filière, le gouvernement nous amène la promesse d'une aliénation économique, d'une exploitation du vivant et d'un avenir dystopique.

Notes

¹Legault, François. (2013). *Cap sur un Québec gagnant: Le projet St-Laurent*. Montréal: Boréal.

²Territoires Inuit, Cri, Inu, Nehirowisi, Anishnabe Waki.

³Voir la cartographie sur praxis: Projet St-Laurent - Le Québec comme batterie de l'Amérique du nord. *Praxis*. praxis.encommun.io

⁴Quiggin, John C. (2012). *Zombie economics: how dead ideas still walk among us*. Princeton University Press.

⁵Goldstein, Jenny E. et al. (2023). Unlocking "lock-in" and path dependency: A review across disciplines and socio-environmental contexts. *World Development*, 161, 106116.

Pour en apprendre plus sur le sujet, vous pouvez consulter cet épisode de balado à ce sujet:

L'Écothèque. (2024, 23 février). Derrière Northvolt, le projet Saint-Laurent (saison 3, épisode 1) [Balado]. Dans *L'Écothèque*.



Affiche: L'Écothèque

EXTRACTIVISME

L'extractivisme est l'exploitation intensive des ressources naturelles, et ce, sans considération pour ses conséquences destructrices sur l'environnement et les communautés. Une telle exploitation s'inscrit dans la logique de la maximisation des profits à court terme au détriment de la préservation des écosystèmes, de la biodiversité et du bien-être des populations locales. Ce sont les industries d'exploitation minière, pétrolière, gazière, forestière, etc., qui sont responsables de la dégradation de l'environnement, affectant de manière disproportionnée les communautés locales qui dépendent des écosystèmes locaux pour leur subsistance.

L'extractivisme est une continuation des dynamiques coloniales puisque ce sont très souvent les ressources naturelles des ex-colonies qui sont exploitées au profit des puissances ou des élites. Les populations indigènes ou locales sont dès lors déposées de leurs terres et de leurs ressources, reproduisant ainsi des schémas historiques de déplacement et de marginalisation. Il perpétue conséquemment les structures de pouvoir héritées de la colonisation, où les élites locales peuvent collaborer avec des intérêts extérieurs pour exploiter les ressources naturelles au détriment des populations locales. Les bénéfices économiques de l'extractivisme se concentrent ainsi en leurs mains.

MINES PARTOUT, JUSTICE NULLE PART

On a beaucoup parlé des impacts environnementaux qu'aurait la construction de la méga-usine de batteries de Northvolt à même son site. La construction étant autorisée sans évaluations ni délai, on peut dire adieu au rôle de corridor écologique que joue cet emplacement. Or, si l'on prenait un pas de recul, qu'est-ce que ça voudrait dire sur le plan écologique de produire un demi-million de batteries de char par année? La voiture électrique est devenue la vedette de la transition énergétique, bien que ses conséquences environnementales soient désastreuses. En effet, la voiture électrique est une solution individuelle, capitaliste et extractiviste à la crise climatique. Elle coûte cher et ne change rien aux immenses infrastructures bétonnées des villes. Mais surtout, la voiture électrique nécessite l'extraction d'une quantité inimaginable de métaux et de minéraux.



Bien qu'il n'y ait pas de gaz à effet de serre qui sorte de leur pot d'échappement, le problème environnemental des autos électriques se trouve ailleurs. En effet, les batteries sont fabriquées à partir d'une combinaison de différents métaux: lithium, graphite, cobalt, nickel, manganèse, terres rares, etc. Des centaines de mines sont en train d'être creusées pour répondre à cette demande globale croissante. Or, l'extraction minière est l'une des activités les plus polluantes. Elle utilise des volumes d'eau monstrueux pour séparer le minerai de la roche, contamine aux métaux lourds tout son environnement et laisse derrière elle des montagnes de déchets miniers.

Plus de 75 associations de protection des lacs se mobilisent déjà au soi-disant Québec (coalition QLAIM) face à ce boom d'exploration minière. Du côté autochtone, l'Alliance pour la défense du territoire (*Land Defence Alliance*) des communautés Anishnabee, Ojibwe et Oji-Crees du cercle de feu s'organise. Cette alliance s'oppose aux plans du gouvernement Ford de bulldozer la plus grande étendue de tourbières en Amérique pour y extraire les minéraux de la transition. La construction de routes et l'extraction minière dans cette zone endommageraient un écosystème qui à lui seul stocke 35 milliards de tonnes de carbone. Ainsi, par l'extraction de métaux pour fabriquer des technologies «zéro émission», le gouvernement

ontarien propose de détruire l'un des plus grands puits de carbone de la planète. Cet exemple montre bien toute la contradiction de la voiture électrique: détruire l'environnement pour sauver l'environnement.

À cela, on pourrait ajouter: détruire l'environnement de qui? En Amérique latine, par exemple, 75% des investissements directs étrangers dans l'industrie minière proviennent de compagnies canadiennes. Le soi-disant Canada est une sorte d'empire minier, et son drapeau est fréquemment brûlé par des manifestant-e-s en guise de protestation. Et pour cause: on estime qu'au moins 44 personnes ont été tuées, 403 blessées et 709 criminalisées entre 2000 et 2015 dans 14 pays d'Amérique latine pour s'être opposées à des projets miniers canadiens¹. Les compagnies minières canadiennes amènent avec elles répression, pillage des ressources et déplacements forcés. Voiture électrique ou pas, le profit passe avant les droits humains.

C'est en faisant passer toutes ces conséquences sous silence que les décideurs arrivent à nous faire croire qu'ils sont les champions de la lutte aux changements climatiques avec leurs méga-usines de batteries de char. Quand on y pense, ce *greenwashing* des voitures et des mines est fort utile pour sécuriser leurs investissements. Il permet de faire taire la contestation et d'imposer un modèle d'affaires

«On estime qu'au moins 44 personnes ont été tuées, 403 blessées et 709 criminalisées entre 2000 et 2015 dans 14 pays d'Amérique latine pour s'être opposées à des projets miniers canadiens.»

qui implique d'extraire du sous-sol de grandes quantités de ressources non renouvelables à un rythme jamais vu. Un modèle qui pellette allègrement en avant la question de la raréfaction des ressources.

On voit ainsi que l'arrivée de la voiture électrique est une heure triomphante pour l'industrie minière. Des signes de piasses dans les yeux, c'est au tour des prospecteurs miniers de monter sur le stage du développement durable, aux côtés de ces dirigeants d'usines qui s'en mettront plein les poches. Pourtant dévastatrice pour la nature et les communautés, l'industrie minière est maintenant au centre de ce *shit-show* qu'on appelle capitalisme vert.

Notes

¹Imai, S., Gardner, L. et Weinberger, S. (2017). The "Canada Brand". Violence and Canadian Mining Companies in Latin America. *Osgoode Legal Studies Research Paper*, no 17.



FROM TURTLE ISLAND TO THE DRC: NO BLOOD BATTERIES!

As capitalists around the world embark on a mass propaganda campaign to convince people that electrified vehicles represent our only way out of the climate crisis, they are in fact manufacturing consent for further mining and environmental devastation on Indigenous land, both at home and abroad. It is in large part from the expropriation and theft of these so-called “critical” minerals from Indigenous land that capitalist profits flow all the way up the supply chain, leaving nothing but pollution, poisoning, and human suffering in their wake.

As of January 2024, the Mohawk Council of Kahnawake is seeking an order from the Quebec Superior Court for the provincial and federal governments to consult their government about the building of the Northvolt megafactory¹. The community has yet to be consulted on the decision to fund the project nor on the destruction of the wetlands.

But this megafactory is just one manifestation of the expansion of so-called “critical” mineral mining at both the local and global scale. In our current economic system, capitalists require ever-expanding sources of profit to forestall economic crises. In this case, the encroachment of mining projects onto new tracts of Indigenous land - in addition to the exploitation of new sources of “informal” child labour abroad - provide the fresh inputs required to keep our economic system running “smoothly” and to delay the inevitable periodic crises brought about by capitalist expansion and contraction.

This is precisely why both federal and provincial governments are ramping up public investment in mineral extraction. So-called Ontario’s 2023 Building More Mines Act² is explicitly designed to strengthen “the province’s critical minerals supply chains for batteries and electric vehicles³.” So-called Ontario has also set forth a so-called “Critical Minerals Strategy” that makes it easier for companies to bypass regulation to “get mines built more efficiently”, providing a greenwashed policy justification for the further expropriation of stolen land in so-called Canada.

In order to compete with Chinese capitalists for dominance over the EV battery market, the dream of both European and Canadian capitalists alike is to establish an “integrated supply chain” that ensures that minerals from the Canadian north (including those from northern Ontario’s Ring of Fire) flow continuously to feed factories and manufacturing in the south. Northvolt in McMasterville is just one of se-



veral European foreign direct investments in the electric vehicle (EV) manufacturing sector in recent years, with new battery manufacturing facilities established in nearby Bécancour, St. Thomas, Oakvilwle, Windsor, and Ingersoll since 2022⁴.

The push to open the veins for mineral flow from the north to the south of so-called Ontario and so-called Québec is already being felt by Indigenous communities in the region. In the last year alone, the staking of mining claims has increased as much as 30%, with private companies and individuals able to simply register their stake in a piece of land through so-called Ontario’s online “Mining Land Administration System”⁵. Chiefs all across so-called Ontario are pushing for a year-long pause on mining claims. They are currently being inundated by thousands of online mining claims that they cannot possibly track, let alone respond to.

The provinces have explicitly asserted their right to any minerals beneath the surface of the earth, and the right for individuals and private companies to explore for ore and mine on Indigenous land. The rights to explore for valuable minerals below ground are protected even in cases where the “surface” land is private property. Individuals staking these mining claims online are not required to consult the First Nations whose territory the claim is on, nor are they required to have even physically visited the property to which they are securing mining rights. For a small fee, prospectors can file a mining claim that gives them the legal right to clear trees off the land, drill for samples, and prospect for minerals. Projects like Northvolt are downstream of an unprecedented wave of land expropriation, mineral staking, and dispossession that has swept through Northern communities in the last few years.



Meanwhile, the Neskantaga First Nation, who live on the metal-rich Ring of Fire, has not had access to clean drinking water for over 28 years⁶. Community members are currently living under the longest boil water advisory of any First Nation in recent history. Rather than upgrading basic clean drinking water infrastructure, the provincial government has pledged millions of dollars in “critical minerals” investments⁷ to facilitate the extraction of minerals from the north to the south by clear-cutting and paving new all-season roads and mining infrastructure that will allow the minerals to flow year-round⁸. The nearby community of Grassy Narrows is still dealing with the fallout of decades of mercury poisoning as a result of a paper mill that dumped thousands of tonnes of toxins in their territorial waters, which has prevented them from fishing in their own waters, decreased life expectancy in the region, and created a suicide rate three times higher than that of other First Nations communities⁹. These northern communities are now faced with the prospect of even more pollution due to this EV-powered wave of new mining claims¹⁰.

The global perspective on the EV battery supply chain reveals an equally bloody picture. Northvolt has openly announced a deepening of its ties to the cobalt mining trade in the Congo. Found also in the Ring of Fire, cobalt is a metal required for lithium batteries in electric vehicles, computers, and phones, as it dramatically increases battery energy storage and charging speeds¹¹. The global demand for cobalt is expected to grow fourfold by 2030 due to the increased production of electric vehicles¹². Currently, the Congo supplies 70% of the world’s cobalt, much of which is mined by children in makeshift tunnels and open-pit mines that are dug out by hand¹³. Children and other “artisanal” miners often collect cobalt on the outskirts of official mines, bringing them to “buying houses” where middlemen trade sacs of cobalt for pennies. Despite what the



“Fair Cobalt Alliance” might claim, it is generally recognized that it is impossible to separate cobalt that was unofficially mined from cobalt that resulted from “official” industrial production¹⁴. In addition to the regular occurrences of cave-ins and floods, cobalt dust is toxic, affecting everyone who works in the mines as well as all those in the surrounding community. Women who wash the raw ore after it has been extracted are exposed to radioactive

« The Neskantaga First Nation, who live on the metal-rich Ring of Fire, has not had access to clean drinking water for over 28 years. Community members are currently living under the longest boil watery advisory of any First Nation in recent history. »

cobalt that leads to stillbirths. Pregnant women living in cobalt-mining communities have record-setting levels of heavy metals in their blood¹⁵.

Northvolt’s image of a “clean”, “green” battery is one that deliberately masks the reality of hundreds of thousands of poisoned children, both in so-called Canada and abroad. In solidarity with the oppressed and exploited peoples of the global South, and with the Indigenous communities of northern so-called Ontario and so-called Québec facing further dispossession and poisoning, we have every obligation to prevent the construction of new megafactories. Capitalist greenwashing has opened up the veins of mineral extraction both here and abroad, and it’s up to us, in the heart of the imperial core, to stop this senseless bleeding.

Notes

¹Mohawk Council of Kahnawà:ke. (2024, 23 Tsothohrhkó:wa/January). MCK files Lawsuit against Quebec and Canada for Failure to Consult regarding Northvolt Project [press release].

²Pirie, Hon. George. (2023). Bill 71, Building More Mines Act, 2023. *Legislative Assembly of Ontario*.

³Ontario government introduces Building More Mines Act. (2023, March 2). *Mining.com*.

⁴Northvolt chooses Canada for its first EV battery plant in North America. (2023, September 29). *Invest in Canada*.

⁵McIntosh, Emma. (2024, January 24). Ontario First Nations want a year-long pause on mining claims. Will the Ford government listen? *The Narwhal*.

⁶Stefanovich, Olivia. (2023, February 3). Ontario First Nation hires outside firm to investigate 28-year boil water advisory. *CBC News*.

⁷Ontario, First Nations agree on missing link road to the Ring of Fire. (2020, March 2). *Northern Ontario Business*.

⁸Scott, Dayna Nadine et Cowen, Deborah. (2020, November 22). Mining push continues despite water crisis in Neskantaga First Nation and Ontario’s Ring of Fire. *The Conversation*.

⁹Hofschneider, Anita. (2023, July 27). Mercury pollution is worsening a mental health crisis in this Indigenous community. *Grist*.

¹⁰Turner, Logan. (2021, November 17). Grassy Narrows takes Ontario to court for issuing mining exploration permits. *CBC News*.

¹¹Lithium-Cobalt Batteries: Powering the Electric Vehicle Revolution. (2021, June 15). *Visual Capitalist*.

¹²Norton, Kara. (2023, December 21) Cobalt powers our lives. What is it—and why is it so controversial? *National Geographic*.

¹³Davie, Michael. (2022, February 23). Blood cobalt. *ABC News*.

¹⁴Maconachie, Roy. (2024, January 30). ‘We miners die a lot.’ Appalling conditions and poverty wages: the lives of cobalt miners in the DRC. *The Conversation*.

¹⁵Van Brusselen et al. (2020, april.). Metal mining and birth defects: a case-control study in Lubumbashi, Democratic Republic of the Congo. *The Lancet*.



COLONIALISME, COBALT ET CONGO

Le sol de la République démocratique du Congo (RDC) regorge de minéraux nécessaires au maintien du mode de vie des pays du Nord global et d'un nombre croissant de pays du Sud global. Le 19 janvier dernier, la compagnie Northvolt a d'ailleurs annoncé son intention d'acheter du cobalt du pays d'Afrique centrale¹. Pourtant, les populations locales qui extraient ces minerais n'en retirent pas d'avantage: la vaste majorité des profits revient à des compagnies minières étrangères (dont certaines du soi-disant Canada) auxquelles le gouvernement congolais donne le feu vert et à des groupes rebelles armés opérant principalement dans l'est du pays. Les mineur·se·s, quant à elleux, font face à des conditions de travail et de vie inhumaines, et leurs demandes sont violemment réprimées. La crise humanitaire sévissant au Congo n'est pas le fruit d'un hasard: elle est la manifestation de l'impérialisme, du colonialisme et du capitalisme globaux régnant depuis plus de cinq siècles.

La situation actuelle

Suite aux deux guerres du Congo du tournant du millénaire, une période de paix relative fut instaurée en RDC par des accords de paix entre les belligérants majeurs, notamment les gouvernements de la RDC, du Rwanda et de l'Ouganda. Cette période de calme relative ne dura cependant pas longtemps, notamment en raison de la montée du mouvement du 23 mars (M23) en 2012, un groupe armé². La situation au Congo est présentement marquée par une bataille livrée par des centaines de groupes armés pour s'accaparer des zones riches en minerais, en métaux et en énergies fossiles. Ces groupes, pour financer leurs activités, ont recours au travail forcé des populations locales et à la vente des «minerais de conflits» ainsi obtenus.

En regardant l'histoire du Congo, il devient évident que ces tensions sont la suite de siècles d'oppression coloniale. L'État indépendant du Congo, tel qu'on le nommait à l'époque, était la propriété personnelle de Léopold II, roi des Belges, de 1885 à 1908³. Celui-ci exploita sans vergogne les populations locales pour produire du caoutchouc. Pour s'assurer un maximum de productivité, il imposa un système de quotas brutal, punissant les Congolais·e·s ne rapportant pas assez de caoutchouc en leur coupant la main ou en les exécutant⁴; plusieurs millions périrent de ces exactions. Les pratiques de Léopold II étaient tellement inhumaines que le Parlement belge de l'époque transféra l'État indépendant du Congo à la Belgique en 1908⁵.

Sous le nom de Congo belge, le territoire devint le foyer d'importantes plantations agricoles, de fermes et de mines. Incidemment, l'économie de la RDC repose encore largement sur l'industrie minière. Malgré que le Congo belge représentât une amélioration comparativement à l'admini-

stration personnelle atroce de Léopold II, il demeurerait tout de même une colonie, avec tout le lot de violence, d'exploitation et de travail forcé que le terme implique. C'est pourquoi de nombreux groupes et partis politiques tels que le Mouvement National Congolais affrontèrent l'administration coloniale, culminant avec les émeutes de 1959. Le Congo gagna son indépendance en 1960.



Le néocolonialisme selon Frantz Fanon

Selon l'auteur et penseur décolonial martiniquais Frantz Fanon, la vague de mouvements d'indépendance ayant soulevé nombre de pays africains à compter des années 60 n'a pas mené à un changement substantiel dans ceux-ci. Les nouveaux gouvernements s'étant approprié la force des mouvements de libération nationale ont nominalement mis fin au colonialisme, mais ont en réalité perpétué la nature exploiteuse des échanges entre les métropoles et les anciennes colonies. Ceci est peu surprenant, sachant que les dirigeants des nouveaux États indépendants étaient principalement issus des classes affluentes et souvent éduqué·e·s à l'européenne.

Bien sûr, une nuance s'impose: tous·te·s les leaders populaires ne voulaient pas ressusciter la structure coloniale. Par exemple, citons le cas de Patrice Lumumba, premier premier ministre du Congo et figure de proue du panafricanisme, assassiné aux mains du général Moïse Tshombe et de conseillers et mercenaires belges, le tout avec l'appui de la CIA⁶. Et pour cause, les États néocoloniaux, craignant que leurs anciennes colonies nationalisent leurs ressources naturelles, donnèrent leur aide financière et militaire aux groupes s'alignant avec leurs intérêts afin de renverser tout réel mouvement d'émancipation populaire. Cela explique pourquoi des pays extrêmement riches en matières premières souffrent toujours de famines, de pauvreté, et d'instabilité politique: la guerre est une partie intégrante de ce système, pas une variable oubliée.

L'impérialisme des nations de l'Europe occidentale (et plus tard, de la soi-disant Amérique du Nord) a entraîné celles-ci dans une course effrénée à l'hégémonie mondiale. De cette compétition a naturellement découlé le colonialisme, caractérisé par l'expansion et l'intensification de l'exploit-

tation des êtres humains et des ressources naturelles. Aujourd'hui, ce modus operandi a été repris par tous les États-nations du Nord global, même ceux s'autoproclamant les bastions de l'anti-impérialisme.

Pas de consommation éthique

Certains individus sont tentés de rationaliser leur achat de produits issus d'un système d'exploitation par la pensée suivante: «en mettant fin au système, on ferait plus de mal que de bien. Les personnes qui y travaillent ont besoin que l'on achète leurs produits pour se nourrir!» Or, deux choses peuvent être simultanément vraies: un échange entre deux partis peut être mutuellement bénéfique comparativement à l'absence d'échange, et un tel échange peut également constituer de l'exploitation.

En effet, les circonstances précédant la conclusion d'une entente peuvent massivement avantager un côté au point de créer de l'exploitation. L'héritage colonial des relations commerciales internationales se manifeste toujours par le transfert disproportionné de laur et de ressources des anciennes colonies aux anciens empires⁷. Bref, il n'est pas nécessaire de penser à l'économie comme un jeu à somme nulle pour reconnaître que l'exploitation est possible et qu'il est moralement nécessaire d'abolir les relations patronat/travailleur·euse, colon/colonisé·e et Nord/Sud. Ainsi, la création de sociétés plus écologiquement viables ne peut se faire qu'en se débarrassant du système capitaliste néocolonial. Pour reprendre les mots du fondateur de l'écologie sociale - Murray Bookchin - «la crise écologique est une crise sociale». Inversement, l'abolition du néocolonialisme ne peut se faire qu'en rendant nos sociétés plus écologiques: le mode de vie extrêmement consumériste et énergivore des pays du Nord global requiert l'exploitation des pays du Sud global.

Notes

¹Mukherjee, Supantha. (2024, 19 janvier). Battery maker Northvolt looks at sourcing cobalt from Congo. *Reuters*.

²Center for Preventive Action. (2023). Conflict in the Democratic Republic of Congo. *Council on Foreign Relations*.

³Agence France-Presse. (2020, 30 juin). Passé colonial belge: «regrets» historiques du roi Philippe aux Congolais. *Radio-Canada*.

⁴Ndala, Blaise. (2021, 22 septembre). Les horreurs de l'exploitation du caoutchouc par les Belges au Congo". *Aujourd'hui l'histoire*. *Baladodiffusion*. 23 minutes.

⁵Belgian Congo. (2023, 25 octobre). *Encyclopaedia Britannica*. Consulté le 2 février 2024.

⁶Chotiner, Isaac. (2023, 30 octobre). The Real Story Behind Patrice Lumumba's Assassination. *The New Yorker*.

⁷Hickel, Jason et al. (2022). Imperialist appropriation in the world economy: Drain from the global South through unequal exchange, 1990–2015. *Global Environmental Change*, 73 (102467).

LES DESSOUS DE LA FILIÈRE

« CRITIQUE ET STRATÉGIQUE »

Derrière la course effrénée au développement de la filière batterie et au positionnement comme chef de file dans « l'économie verte » se cachent toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement et de transformation des soi-disant « minéraux critiques et stratégiques » (MCS) nécessaires à ces batteries. Si l'extraction du cuivre, du graphite, du niobium, du zinc, du cobalt, du nickel, du titane et du lithium amènent leur lot de problèmes socio-environnementaux dans le monde, l'étape de transformation industrielle du minerai au minéral n'est pas non plus sans conséquence. La destruction environnementale, le développement de maladies liées à la pollution de l'air et la fragilisation du tissu social sont communs sur les territoires qui accueillent ces activités. Ce programme est à l'ordre du jour des villes industrielles périphériques telles que Rouyn-Noranda ou Sudbury qui accueillent respectivement des fonderies de cuivre et de nickel sur leur territoire depuis près de 100 ans. Le développement de la filière batterie promet d'allonger la vie de ces fonderies désuètes et dangereuses.

Contrecoups attendus d'une filière batterie québécoise pour Rouyn-Noranda

Ainsi, pendant que les classes politiques et dirigeantes s'inquiètent de la place de l'Abitibi-Témiscamingue dans la filière batterie au soi-disant Québec¹, la population de Rouyn-Noranda, et encore plus celle du quartier Notre-Dame, située au pied de la Fonderie Horne, se questionne quotidiennement sur la qualité de l'air qu'elle respire. C'est que la fonderie, établie sur les berges du lac Osisko, en activité depuis 1926, est reconnue comme l'une des usines les plus polluantes au soi-disant Québec². Elle a d'abord été bâtie pour fondre le minerai contenant du cuivre extrait sur place, mais accueille maintenant des minerais et des déchets électroniques de partout dans le monde depuis la fermeture de la mine Noranda en 1976. Elle est aujourd'hui la propriété de la société multinationale Glencore, géant mondial du secteur minier, de la corruption, des pratiques antisyndicales et de l'évasion fiscale^{3,4}. Sa principale fonction est de transformer des roches et du concentré de cuivre pour produire des anodes faites à 99% de cuivre. Ces anodes sont ensuite envoyées à Montréal/Tiohtià:ke/Mooniyang à l'affinerie CCR, aussi une propriété de Glencore, pour être purifiées à 99,99% et sortir sous forme de cathode. C'est sous cette forme que les métaux sont usinés en feuilles de cuivre dans des usines comme celle de Solutions énergétiques Volta Canada qui a ouvert récemment à Granby⁵ avant d'entrer dans la fabrication de batteries, comme ce serait le cas chez Northvolt.

Outre la réputation multigénérationnelle de la fonderie d'être un piètre employeur, la succession de problèmes liés aux polluants atmosphériques qu'elle a causés a marqué l'histoire de Rouyn-Noranda. Dans les années 1970-1980, les syndicats et groupes communautaires ont documenté une prévalence des cancers du poumon chez les employé·e·s et les résident·e·s du quartier. La population s'est mobilisée dans les années 1980-1990 pour que la fonderie cesse ses émissions de soufre, principales responsables de pluies acides dans la ville⁶. Récemment,

c'est la découverte du haut taux d'arsenic chez les enfants de l'école primaire du quartier Notre-Dame qui a démarré un nouveau cycle de mobilisation contre les émissions polluantes de la Fonderie Horne⁷. Depuis quelques années, elle est la seule fonderie au monde à avoir le droit de fondre du minerai de cuivre contenant des éléments dangereux, tels que l'arsenic, le plomb et le cadmium. Elle bénéficie d'un environnement législatif permissif qui lui offre la possibilité d'émettre des polluants atmosphériques bien au-delà des seuils jugés acceptables par la santé publique. De plus, la Fonderie Horne traîne des pieds pour moderniser ses installations centenaires vétustes, source importante de pollution atmosphérique. L'entreprise reconnaît elle-même que la concentration en arsenic des intrants ne permet pas à elle seule d'expliquer les pics de pollution enregistrés par les stations de suivi atmosphérique à Rouyn-Noranda⁸. Elle attend ultimement que les gouvernements viennent à sa rescousse pour subventionner de nouvelles installations, comme ce fut le cas dans les années 1990 lors de la construction de l'usine de transformation d'acide sulfurique censée éliminer les pluies acides⁹.

Une chaîne de transformation mondialisée

La Fonderie Horne n'est pas la seule installation industrielle pouvant transformer les MCS. Même si les fonderies et affineries sont plutôt rares à travers le monde, elles sont tout de même soumises à une compétition internationale pour l'abaissement du coût du travail, des normes sociales et environnementales, ainsi que des redevances fiscales. Cette compétition se fait invariablement sur le dos des populations locales et des territoires qui subissent une pression accrue. Les accords de libre-échange, qui se sont multipliés durant le dernier siècle, ont fortement contribué à réorganiser les chaînes de production, aidées par le maintien du prix des carburants relativement bas et par l'élargissement continu de la capacité des porte-conteneurs. L'extraction des ressources, l'affinage et la transformation en produits finis passent souvent d'un continent à l'autre pour profiter des législations les plus permissives et des subventions

publiques les plus généreuses à chaque étape de la chaîne. Si la Fonderie Horne se démarque par ses normes environnementales extrêmement permissives, elle fait preuve de parent pauvre de la rentabilité immédiate des actionnaires avec les salaires très élevés de ses travailleur·se·s à l'échelle mondiale. Dans la course effrénée à la rentabilité pour les actionnaires de Northvolt ou de Glencore, aucun encadrement n'est garanti sur la provenance des approvisionnements en matières premières. Il ne serait donc pas étonnant que les batteries de voitures « vertes » produites à Saint-Basile-le-Grand utilisent des métaux transformés à plus faible coût à des milliers de kilomètres, transportés sur des porte-conteneurs géants alimentés aux énergies fossiles.

Le caractère « critique et stratégique » des minéraux

C'est surtout selon une logique impérialiste, plus que pour lutter contre les changements climatiques, que les puissances occidentales précipitent la « transition énergétique » de nos sociétés par le développement d'une filière batterie. La sécurisation des approvisionnements en MCS, l'utilisation des fonderies soi-disant championnes du recyclage industriel, le développement de technologies de fabrication et de recyclage des batteries et surtout la propriété intellectuelle de ces procédés de-



viennent une priorité pour les États. Que nos gouvernements investissent autant d'argent et d'énergie dans cette entreprise dénote surtout du « critique et stratégique » des minéraux porte sur la pérennité d'un capitalisme dominé par les sociétés euro-américaines. Après tout, si l'avenir de l'humanité passait par l'électrification des transports, ne serait-il pas dans notre intérêt collectif que ces procédés industriels et ces technologies de pointe soient disponibles et accessibles pour tous·te·s ? Si tel était le cas, pourquoi les soi-disant États-Unis, le soi-disant Canada et leurs alliés imposent-ils des sanctions économiques en bloc à tous leurs compétiteurs, tout en protégeant les sociétés multinationales donneuses d'ordre dans le domaine ? La chaîne de transformation des minéraux en batteries se fonde sur les rapports de domination à l'échelle mondiale et les renforce.

La Bolivie, pays le plus « pauvre » d'Amérique du Sud, concentre une grande partie des réserves mondiales de lithium dans le salar d'Uyuni, un minéral indispensable pour les batteries de voiture électrique. Un gouvernement socialiste et autochtone est à la tête de cet État presque sans interruption depuis 2006 et s'oppose ouvertement à l'hégémonie des soi-disant États-Unis. Au lieu de miser sur l'extraction et l'exportation du lithium par des sociétés multinationales, le pays a nationalisé le secteur pour contrôler l'ensemble des étapes de production de batteries sur son sol afin de capter une plus grande part des revenus dans son trésor public¹⁰. Or, les entreprises occidentales ont multiplié les entraves pour empêcher la Bolivie de développer ce secteur : de la formation des spécialistes aux transferts technologiques, les entreprises nationales ont dû miser sur leurs propres moyens pour transformer le lithium et produire des batteries. Le coup d'État mené par la droite radicale en octobre 2019, appuyé par les États occidentaux et salués par des milliardaires, tels Elon Musk, marque une ultime tentative par les élites économiques de reprendre le contrôle du secteur¹¹. Depuis le retour des socialistes au pouvoir après les élections d'octobre 2020, le lithium bolivien reste boudé par les sociétés multinationales.

Lorsque les pressions économiques sont insuffisantes, c'est par la force que les États occidentaux sécurisent la chaîne d'approvisionnement et de transformation des minéraux que l'on retrouve dans les batteries. Tant l'intervention récente des puissances occidentales au Yémen que l'invasion du territoire des Wet'suwet'en nous rappellent que le maintien des voies maritimes et de l'infrastructure énergétique nécessaires au commerce mondial vaut plus cher que des vies aux yeux de nos gouvernements (particulièrement lorsqu'elles sont autochtones ou arabes).

Après tout, la militarisation de la police et le réarmement généralisé répondent aux contradictions d'une économie fondée sur l'accumulation infinie du capital à une époque où les crises sociales et environnementales se mêlent et se multiplient. Pendant ce temps, la pression s'accroît sur les territoires où les MCS sont plus rares et difficilement accessibles, ainsi que dans les usines de transformation désuètes et dangereuses. Sous les législations les plus favorables aux intérêts des multinationales donneuses d'ordre, les claims miniers, les activités de prospection, la construction d'infrastructures destinées à l'exportation, la transformation des minéraux et la fabrication de produits finis se multiplient à coups de milliards de subventions avec un coût social et environnemental élevé, le plus souvent sur des territoires autochtones non cédés, sur les meilleures terres agricoles ou près des centres de population.

DON'T MOURN ORGANIZE



Les politiciens, les patrons et les lieux de production ont des noms et des adresses

Heureusement pour nous, le caractère complexe et imbriqué de la chaîne de transformation des MCS nous rappelle qu'il est relativement facile de perturber son fonctionnement. Lorsqu'il est difficile d'empêcher la construction de l'usine Northvolt, il est toujours possible de bloquer un axe de transport. Rappelons-nous qu'il y a une raison pour laquelle chaque grève de débardeurs fait les manchettes : cela attaque directement les profits des sociétés multinationales. Même si elles s'approvisionnent ailleurs dans le monde, rappelons-nous que des usines de transformation sont accessibles à Montréal/Tiohtià:ke/Mooniyang, Granby et Rouyn-Noranda, et qu'elles sont vitales pour l'approvisionnement de Northvolt. En bloquer une pourrait toutes les perturber. Enfin, des liens peuvent se tisser à l'international avec les communautés devant composer avec les conséquences des fonderies et des affineries de Glencore.

Cet article provient du Collectif de l'épinière noire.

Notes

¹Cotnoir, J.-M. et Luneau A.-C. (2023, 28 septembre). Quelle place pour l'Abitibi-Témiscamingue dans la filière batterie au Québec ? *Radio-Canada*.

²Gerbet, T. (2022, 15 juillet). Fonderie Horne : des tonnes de contaminants différents retombent sur Rouyn-Noranda. *Radio-Canada*.

³Lubeck, A. (2022, 7 juillet). Fonderie Horne : 4 choses à savoir sur Glencore, la multinationale derrière l'usine de Rouyn-Noranda. *24 heures*.

⁴Pratte, C. (2022, 22 juillet). Glencore et la Fonderie Horne : un enfer sanitaire... et fiscal (1). *Institut de recherche et d'informations socioéconomiques*.

⁵Saint-Arnaud, P. (2023, 5 septembre). Une usine de feuilles de cuivre pour batteries de véhicules à Granby. *Le Devoir*.

⁶Céré, P. (2023). Voyage au bout de la mine. *Écosociété*.

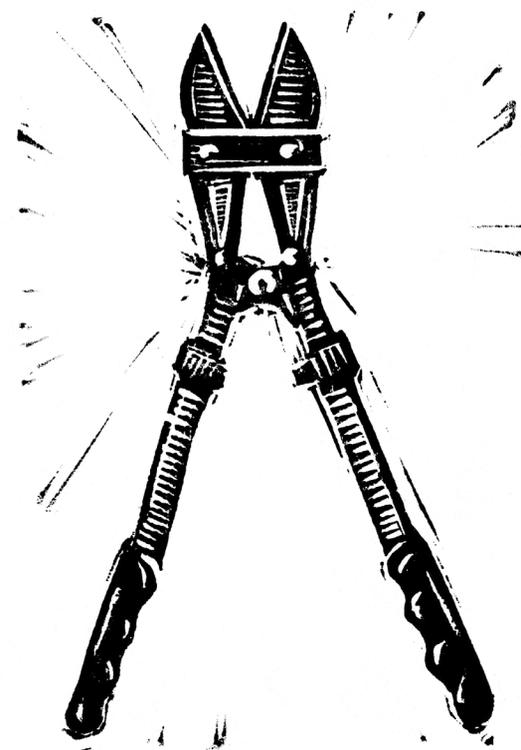
⁷Dehaies, T. (2019, 7 mai). Une présence élevée d'arsenic chez les enfants du quartier Notre-Dame à Rouyn-Noranda. *Radio-Canada*.

⁸Belzile, J.-M. (2024, 29 janvier). La Fonderie Horne n'ira pas en appel et accepte de dévoiler ses intrants. *Radio-Canada*.

⁹Céré, P. (2023). Op. cit.

¹⁰Mariette, M. (2020, 1er janvier). En Bolivie, la filière lithium à l'encan. *Le Monde diplomatique*, 23.

¹¹Zapata, V. (2020, 30 juillet). Elon Musk et le coup d'État bolivien au lithium : la ressource stratégique de l'avenir. *Presenza*.



MORT À L'ÉTALEMENT URBAIN

Nos sociétés de croissance reposent sur le rêve américain, soit la croyance qu'en travaillant fort, quiconque peut réussir et prospérer économiquement. Ce mythe érige la possession d'une automobile et d'une maison unifamiliale en banlieue en symbole du succès. Les individus ne pourraient ainsi s'émanciper qu'en sacrifiant des milliers d'heures de travail salarié étalées sur plusieurs décennies.

En effet, habiter en banlieue est loin d'être un facteur d'émancipation économique. La taille beaucoup plus grande des résidences dans les villes-dortoirs amène des frais de chauffage et de réparation plus élevés, en plus des importants frais de financements. De plus, la grande superficie du territoire banlieusard fait en sorte qu'il est souvent impossible de fournir un transport en commun adéquat, rendant donc l'usage de la voiture nécessaire, ce qui augmente fortement les coûts de transport, surtout lorsque des enfants s'ajoutent à la famille. Ce qu'on pense être un investissement devient pour plusieurs une source de dépense constante. Iels sont alors condamné-e-s à travailler toujours plus afin de payer leurs factures et leurs dettes, l'argent allant dans les poches des banquiers et des industries. L'étalement urbain contribue donc à l'enrichissement des promoteurs immobiliers, à la croissance de plusieurs industries, dont celles du pétrole et de l'automobile, ainsi qu'à la destruction de la biodiversité. Ces phénomènes assurent la reproduction du capitalisme. En quoi tout cela constitue-t-il un rêve ?

L'étalement urbain : une occasion en or pour les promoteurs immobiliers

En 2019, en pleine crise du logement, le soi-disant Canada arrivait en 5e position dans la liste des pays où le prix moyen du logement a augmenté plus rapidement que le revenu des personnes travailleuses¹. De leur côté, les promoteurs immobiliers voient dans le besoin vital de se loger un potentiel de profit. Depuis le début du XXe siècle, grâce aux politiques fédérales d'aide au développement résidentiel, particulièrement avec la création de la Société canadienne d'Hypothèque et de Logement en 1946, les promoteurs immobiliers mettent en marché les terrains et les habitations. En faisant des logements une source de revenus échangeable sur le marché, cette approche a fortement contribué à augmenter les loyers et, conséquemment, à précariser la population². Cette augmentation est encore plus importante dans les villes-centres, où les propriétaires d'immeubles locatifs et les compagnies immobilières gonflent les prix de logements situés à proximité de biens et de services, comme le transport en commun³.

De ce fait, «les ménages à faible revenu tendent [...] à résider dans les banlieues où le coût du logement est moindre. Or, plus on est vulnérable sur le plan financier, plus on habite dans des zones éloignées et mal desservies par les transports en commun⁴». Ainsi, plusieurs personnes sont contraintes de s'installer en banlieue puisque le coût de propriété y est plus abordable qu'en ville. En effet, selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), «les personnes entre 25 ans et 44 ans ayant quitté Montréal, en 2016, pour vivre à Laval ou sur la Rive-Sud ont pu diminuer les paiements hypothécaires d'environ 485\$ par mois⁵». En outre, les promoteurs immobiliers sont en grande partie responsables du déplacement d'une partie de la population vers les banlieues. En effet, selon le géographe François Hulbert, «[l]es personnes-ressources consultées lors de nos enquêtes dans les municipalités [...] expliquent généralement le phénomène de l'éparpillement des zones résidentielles dans leur municipalité par des pressions de propriétaires ou de promoteurs auprès du conseil municipal ou de certains de ses élus, afin d'obtenir permis, autorisations, dérogations et modifications au plan de zonage⁶». Un cas soulignant la place centrale des promoteurs dans l'étalement, c'est celui de Sorel-Tracy. En 2023, dans cette ville, des lotisseurs se sont alliés afin d'accélérer le développement immobilier sur des milieux naturels pour mettre en œuvre leurs projets résidentiels⁷.

Bref, alors que les lotisseurs capitalistes s'enrichissent grâce à la crise du logement et sont au cœur de cet étalement, les personnes à faible revenu sont contraintes de vivre loin de leur milieu de travail afin d'habiter dans un logement plus abordable.

Quand l'étalement urbain nourrit les industries automobiles

En plus de gonfler les poches des promoteurs immobiliers, l'étalement urbain accroît la dépendance à la voiture, ce qui enrichit les industries automobiles et pétrolières. De fait, plusieurs études montrent que la voiture est un outil indispensable pour les personnes vivant en banlieue, puisque tout est plus loin de leur résidence : l'épicerie, le travail, l'école, etc. Cette dépendance est aggravée par le faible développement des transports en commun. Il est difficile de se déplacer uniquement en autobus dans ces zones, puisqu'elles sont mal desservies : multiples transferts, trajets se rendant uniquement au centre-ville aux heures de pointe, horaire de passage aux heures, absence d'autobus de nuit, etc. De plus, ces services déficients coûtent paradoxalement plus cher qu'en ville, comme en témoigne le nouveau système de tarification de la STM avec les zones ABCD⁸.

Conséquemment, l'étalement urbain engendre plusieurs coûts assumés collectivement. Après le logement, le transport est la deuxième plus grosse dépense des individus⁹. Le gouvernement de la CAQ, poursuivant la tradition étatique d'investir au profit des intérêts des riches et au détriment de ceux des personnes précarisées, dépense deux fois plus pour le réseau routier et pour l'électrification du parc automobile que pour les transports en commun¹⁰. Une telle planification urbaine est un gaspillage de fonds publics : les coûts reliés aux infrastructures d'eau, à la production et la distribution d'électricité et au transport s'accroissent¹¹.



PROTECT WHAT'S LEFT

D'autre part, le développement des banlieues nourrit le marché «canadien» de l'automobile. En 2020, le soi-disant Canada figurait parmi les 12 plus grands producteurs mondiaux de véhicules et était le septième plus grand exportateur. Celui-ci aspire maintenant à devenir un chef de file mondial en matière de véhicules électriques, notamment dans le domaine de la fabrication de ses composants, comme les batteries au lithium¹². Ces ambitions déteignent directement sur celles du soi-disant Québec qui, sous le couvert de son Plan pour une économie verte, crée un terrain fertile à l'industrie automobile: accompagnement personnalisé pour les investisseurs, production d'hydroélectricité soumise au marché, changement de la réglementation du BAPE facilitant l'implantation de l'usine Northvolt Six, etc.¹³

Toutes les dépenses investies dans la filière automobile nourrissent le portefeuille des entreprises et de l'État.

Le cercle vicieux du capitalisme

Les personnes sont prisonnières d'une planification urbaine dispersée s'inscrivant dans une dynamique d'étalement urbain. Les promoteurs immobiliers font louer et vendre des logements aux personnes ayant un salaire insuffisant pour vivre en ville. Puisque le gouvernement investit dans la construction de routes et de ponts plutôt que dans les transports collectifs, si les habitant·e·s souhaitent sortir de leur maison ou de leur appartement pour ne pas en être captif·ve·s, pour répondre à leurs besoins vitaux comme se nourrir et pour voir des personnes afin de briser l'isolement, iels n'ont d'autre choix que de s'endetter en achetant une automobile. Pour réduire le poids de leurs charges financières, iels travaillent davantage, ce qui alourdit la charge men-

«Alors que les lotisseurs capitalistes s'enrichissent grâce à la crise du logement et sont au cœur de cet étalement, les personnes à faible revenu sont contraintes de vivre loin de leur milieu de travail afin d'habiter dans un logement plus abordable.»

taie. En somme, dans cet engrenage, les lotisseurs, les entreprises automobiles et l'État s'enrichissent grâce à l'étalement urbain, et ce, au détriment des personnes contraintes à vivre loin de leur travail, à acheter un véhicule et à passer plus de temps pour gagner leur pain. En outre, le fait d'acquérir un terrain privé, isolé des points de service, oblige les personnes à acheter plusieurs biens individuels, comme une tondeuse, des outils divers, etc. Cela alimente ainsi le cercle vicieux de l'endettement et contribue, par le fait même, à la reproduction du capitalisme. À cela s'ajoute le fait que l'étalement urbain détruit les milieux naturels et les terrains agricoles, aggravant donc la crise environnementale¹⁴.

Bref, l'étalement urbain est le fruit d'un rêve dystopique capitaliste.



Notes

¹Gaudreau, Louis, Gabriel Fauveaud et Marc-André Houle. (2020). L'immobilier, moteur de la ville néolibérale. *Collectif de Recherche et d'Action sur l'Habitat*.

²*Ibid.*

³Bussière, Yves et Yves Dallaire. (1994). Étalement urbain et motorisation: où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomération? *Cahiers de géographie du Québec*, 38(105): 327-343.

⁴Zélem, Marie-Christine. (2009). Vitesse, mobilités et étalement urbain: le cercle vicieux? *Les cahiers de Global Chance*, 26: 18-21.

⁵La Presse Canadienne. (2019, 5 juin). Vivre en banlieue de Montréal permettrait d'économiser, selon une étude. Radio-Canada.

⁶Ritchot, Gilles, Guy Mercier et Sophie Mascolo. (1994). L'étalement urbain comme phénomène géographique: l'exemple de Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 38(105): 261-300.

⁷Goudreault, Zacharie. (2022, 20 août). Des promoteurs immobiliers s'unissent "pour faire pression" sur Sorel-Tracy. *Le Devoir*.

⁸Bussière Yves et Alain Bonnafous. (1993). Transport et étalement urbain: les enjeux. *Programme Rhône-Alpes, Recherches en Sciences Humaines*.

⁹Zélem, Marie-Christine, *op. cit.*

¹⁰Rioux, Bernard. (2022). Le gouvernement Legault et le verdissement du capitalisme. *Nouveaux cahiers du socialisme*, 27: 9-14.

¹¹Young, Mischa. [s.d.] Les coûts de transport et leurs effets sur l'étalement urbain: Une étude de 10 régions métropolitaines canadiennes. *12e Colloque de la Relève VRM*.

¹²L'industrie canadienne de l'automobile. (2021). *Gouvernement du Canada*.

¹³Présentation de l'industrie des véhicules électriques. (2022). *Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec*.

¹⁴Young, Mischa, *op. cit.*

CAPITALISME

Le capitalisme est un système économique et social caractérisé par la propriété privée des moyens de production tels que les usines, les terres et les entreprises. Dans ce système, une petite classe de capitalistes - la bourgeoisie - possède ces moyens de production et les utilise pour générer des profits. La majorité de la population, appelée prolétariat, est composée de travailleur·se·s qui vendent leur force de travail aux capitalistes en échange d'un salaire dérisoire.

Le capitalisme est intrinsèquement lié à l'exploitation, puisque les détenteur·trice·s des moyens de production cherchent à maximiser leurs profits en payant les travailleur·se·s le moins possible tout en extrayant la plus grande valeur possible de leur travail. Ainsi, tandis que la bourgeoisie vit dans le luxe, les personnes salarié·e·s peinent à joindre les deux bouts. Elles sont aliénées de leur travail, puisqu'elles ne contrôlent pas le processus de production ni les fruits de celui-ci. À la place, elles vendent leur force pour un salaire fixe, tandis que la valeur de leur production et les décisions liées à leur travail sont entre les mains des propriétaires capitalistes. Cette situation conduit à une perte de sens et à une déconnexion avec le produit final.

La maximisation et la croissance des profits causent l'exploitation excessive des ressources naturelles. Les entreprises, dans leur quête de compétitivité, ignorent les coûts environnementaux de leurs activités et contournent les législations environnementales, massacrant ainsi la nature.

POUR UN TRANSPORT INCLUSIF: OUBLIONS LA VOITURE

Les subventions aux entreprises de la filière batterie ne servent qu'à sauver l'industrie automobile et à accroître sa domination sur les autres moyens de transport. Cette industrie dépend d'un mode de transport qui renforce les inégalités sociales, que ce soit au niveau du sexisme, du racisme ou du capacitisme. En effet, le transport centré sur l'automobile accentue les inégalités déjà présentes dans la société actuelle. Nous montrerons d'abord comment ces logiques dépassent les disparités économiques. Par la suite, nous verrons que l'automobile exclut aussi plusieurs personnes étant donné les importantes capacités nécessaires pour conduire une voiture. Finalement, nous verrons comment l'automobile approfondit la hiérarchie raciale déjà présente par le biais de la police.

L'automobile est un moyen de transport dispendieux: à Montréal/Tiohtià:ke/Mooniyang, l'automobiliste moyen consacre minimalement 4500\$ annuellement à son véhicule, alors qu'un abonnement annuel à la STM coûte 1164\$ et qu'on s'en tire en Bixi pour moins de 200\$. Avant même de pouvoir commencer à conduire, il est nécessaire d'investir plus de mille dollars pour les cours de conduite et toute la paperasse nécessaire. On pourrait donc penser que la majorité des problèmes avec l'inclusivité de l'automobile émane de son coût. Toutefois, les inégalités économiques ne suffisent pas à expliquer l'écart entre les utilisations des différents moyens de transport. Alors que les différences salariales en fonction du genre sont de l'ordre de 20%, dans la plupart des pays occidentaux, les personnes s'identifiant comme femme sont près de deux fois plus représentées dans l'usage des transports en commun et de la marche que les personnes s'identifiant comme homme¹. Les raisons sont multiples: les femmes sont plus sujettes à faire des trajets courts, par exemple pour amener les enfants ou les personnes âgées à des soins ou à des services scolaires en plus d'être plus souvent en charge de faire les courses. De plus, lorsqu'un couple hétérosexuel possède une voiture, c'est la plupart du temps pour le travail de l'homme, plus valorisé parce que très souvent mieux rémunéré. Mais, quelles qu'en soient les raisons, lorsque l'on finance l'industrie automobile, on finance principalement le transport des hommes.

Du côté des personnes racisées, le transport en commun est beaucoup moins développé dans les quartiers où elles sont fortement représentées. À Montréal/Tiohtià:ke/Mooniyang, la logique est d'autant plus exacerbée que le REM, le nouveau projet de transport collectif structurant, est établi directement dans une logique de profit, puisque la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) vise à financer les retraites avec le projet. Ceci veut dire qu'il est principalement implanté dans les secteurs qui vont lui permettre de tirer des bénéfices, donc bien loin de Montréal-Nord ou de Côte-des-Neiges, alors que ces quartiers bénéficieraient le plus de ces projets. De plus, le racisme environnemental fait en sorte que les quartiers ayant la plus forte démographie racisée sont aussi ceux où les autoroutes sont les plus nombreuses. On se retrouve avec des

quartiers comme Parc-Extension, où le transport en commun est le moyen le plus populaire pour aller au travail, et ce, alors qu'il est parsemé de boulevards urbains dangereux utilisés par des personnes n'habitant même pas l'arrondissement.

Ensuite, la conduite d'une voiture demande plusieurs capacités: une vision presque parfaite, une grande capacité d'attention, des habiletés motrices, etc. Ces exigences ont pour effet de laisser derrière plusieurs personnes qui n'ont pas ces habiletés, que ce soit à cause de leur âge ou de problèmes moteurs, temporaires ou permanents. C'est même pourquoi la plupart des sociétés de transport en commun possèdent des services de transport adapté. En laissant pour compte ces services pour financer fortement l'industrie automobile, on oublie qu'on est tous·tes à certains moments inaptes à conduire, que ce soit suite à une fête ou suite à une chirurgie. En fournissant trop peu d'alternatives au transport automobile, on facilite les choix dangereux effectués par plusieurs personnes. On blâme souvent les conducteur·trice·s pour les accidents de la route, mais il demeure qu'en moyenne année après année, 20 fois plus de personnes meurent dans des accidents de la route que dans des accidents de transport en commun. Ce n'est donc pas les conducteur·trice·s qui sont dangereux·se·s, mais l'automobile comme moyen de transport. Au soi-disant Québec, près de 4 fois plus de personnes sont tuées dans des accidents de la route que par arme à feu.

Finalement, la réponse aux nombreuses personnes tuées par des automobiles s'est traduite par des pratiques coercitives et répressives, qui en retour renforcent les pratiques discriminatoires. En effet, c'est à partir des années 1920 que les rues seront tranquillement réappropriées par les voitures et deviendront un espace exclusif pour celles-ci, contrôlé par la police².

Entre 1910 et 1930, 16 États-Uniens ont doublé leur force de police, sans compter la forte augmentation des budgets associés à la motorisation de la force policière. En tant que solution de transport dysfonctionnelle et meurtrière, l'automobile a normalisé le fort contrôle policier dans tous les moyens de transport, que l'on pense aux agents de la STM ou au Code de la route qui s'applique aussi bien aux cyclistes, malgré qu'ils soient beaucoup moins à risque de tuer que ce soit par inadvertance. En augmentant fortement la présence policière, la discrimination envers les minorités se poursuit de manière disproportionnée, comme le montre l'expression «*Driving While Black*», utilisée pour montrer que les personnes noires sont disproportionnellement arrêtées en voiture par les services policiers.

Lorsque l'on favorise le transport automobile, on se retrouve à discriminer les personnes qui subissent déjà les inégalités sociales. Que ce soient les quartiers sous-desservis en transport en commun, les autoroutes qui viennent polluer les quartiers les plus défavorisés, les parcs et commerces pour lesquels l'accès est restreint à ceux qui peuvent se payer une voiture, il est clair que la motorisation renforce les inégalités existantes. À cela s'ajoutent les dynamiques de contrôle social, comme la police, qui maintiennent les inégalités sociales. Pour une société plus juste, il faut un transport plus juste!

Notes

¹Criado Perez, Caroline. (2019). *Invisible Women, Exposing data bias in a world designed for men*. Londres: Vintage.

²Norton, Peter D. (2008). *Fighting Traffic, The Dawn of the motor age in the American city*. Boston: MIT Press.

³Seo, Sarah A. (2019). *Policing the Open Road, How cars transformed American Freedom*. Cambridge: Harvard University Press.



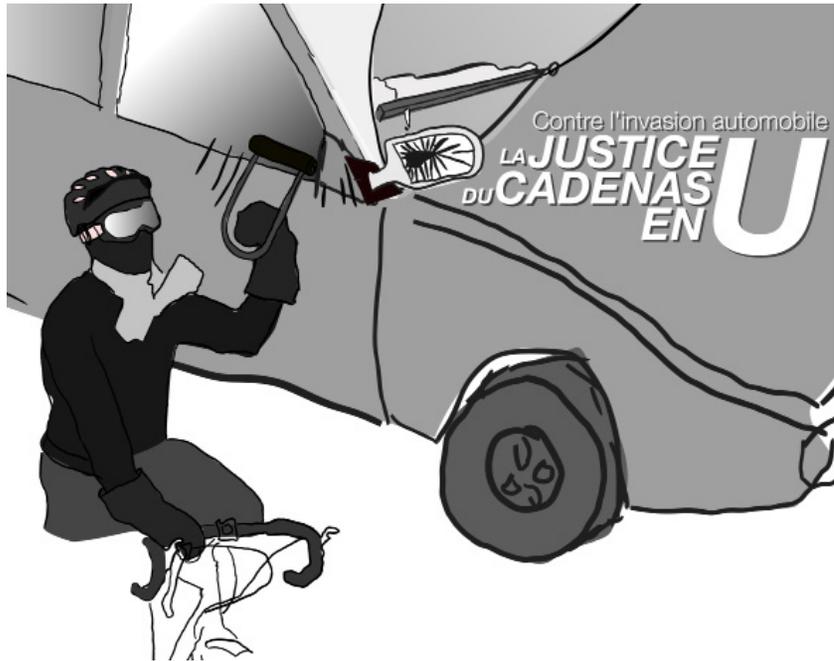
TERRASSER LA CULTURE DU CHAR À GRANDS COUPS DE KRYPTONITE

Le vélo comme outil d'émancipation

Chaque matin, devant les portes de nos écoles primaires et secondaires, se répètent les mêmes cortèges funèbres de marmots se faisant déposer par leurs parents. La majorité des enfants habite le voisinage des écoles et pour les autres, un transport scolaire est offert. Mais par peur des voitures, les parents préfèrent reconduire leurs enfants... en voiture. Cette situation, par l'absurde de son autojustification, révèle la contradiction morbide de la culture du char. Par son existence, la voiture entretient le besoin de son existence.

Les bienfaits du vélo pour les enfants sont pourtant largement documentés: meilleures dispositions physiques et psychologiques pour l'apprentissage, plus grand sentiment d'autonomie, développement d'un sens des responsabilités, prévention des dépressions, meilleure confiance en soi et plus grande facilité à la socialisation. Il n'est donc pas si radical de vouloir tasser les voitures de leur place centrale dans nos villes. Les tabloïds qui croient faire sensation en parlant de guerre du vélo contre l'auto ne sauraient si bien dire.

Mais il n'y a pas que les enfants qui sont pris en otage. À l'image d'autres systèmes d'oppression, la culture du char instrumentalise en particulier les populations vulnérables et marginalisées. Les ainé·e·s et les personnes en situation de handicap sont souvent cité·e·s en exemple pour justifier la construction de stationnements, ou pour critiquer le tracé d'une piste cyclable. Ces arguments sont pour le



moins fallacieux considérant que ces populations ne possèdent généralement pas de permis de conduire. Une étude faite au Royaume-Uni démontre que 60% des personnes en situation de handicap² ne possèdent pas de voiture et n'y ont pas non plus accès via un·e proche. Les vélos, les vélos à assistance électrique et les tri-cycles pour adultes sont parmi les rares solutions leur permettant de préserver leur autonomie.

Vous avez dit lutte de classe?

Le coût de la vie explose depuis quelques années, et l'industrie automobile n'est pas en reste. On estime que le prix d'une voiture neuve a bondi de 20% depuis un an et qu'autrement il en coûte en moyenne, selon CAA-Québec, 11 000\$ par année pour en posséder une (essence, entretien, assurances et autres frais). En comparaison, même en entretenant notre vélo aux petits oignons, il nous en coûterait au plus 450\$ par année selon les chiffres de Vélo Québec.

Même son de cloche au niveau collectif, où le vélo nous permettrait de réinvestir dans nos services publics. L'OMS a mis sur pied une technique (méthode HEAT) permettant de mesurer les retombées économiques bénéfiques en frais de santé de l'utilisation du vélo. En 2020, le système de santé québécois aurait ainsi économisé 2 milliards de dollars grâce aux cyclistes. Quant aux infrastructures, chaque kilomètre parcouru en voiture nous coûterait collectivement 6 fois plus que le même kilomètre parcouru en vélo selon une étude suédoise de 2015.

Prendre son vélo, c'est braver l'industrie automobile, rien de moins. C'est s'opposer à cette dépossession économique qu'on nous impose. Nos vieilles bécans ne sont pas au goût des investisseurs et c'est là toute leur beauté. Cloué au pilori de

notre appauvrissement collectif, le char aura, aux côtés des proprios et des patrons, sa place bien au chaud.

Mesurer les forces en présence

Il y a, dans la province, 4,5 millions de cyclistes, dont 2,1 millions de cyclistes utilitaires, soient des personnes qui utilisent le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Dans cette guerre que le vélo doit déclarer à la voiture, nous ne sommes heureusement pas seul·e·s. Une étude de Polytechnique établissait la distance seuil du vélo à 5,3 km. La distance seuil est la distance maximale à laquelle un déplacement peut être considéré comme transférable vers le vélo. Or, il se trouve que 36% de la population de la province habite à moins de 5 km de son lieu de travail (cette proportion grimpe à 44% dans les villes de taille moyenne). C'est donc dire qu'il y a un énorme potentiel latent de transfert modal vers le vélo. Et si l'on considère le développement du vélo à assistance électrique, la distance seuil pourrait friser les 10 km.

Mais ne soyons pas dupes, la culture vélo et la culture du char contiennent en leur sein deux mondes qui s'opposent. Derrière les discours de façade, c'est le confinement aux accotements et la sloche de bord de rue qui se cachent. La cohabitation est l'échec de la perspective révolutionnaire du vélo. Pour que le vélo puisse véritablement être un vecteur de transformation sociale, il faudra faire barrage à l'hypocrisie de la voiture électrique... à grands coups de *Kryptonite*².

Notes

¹How electric cycles and micromobility are enabling more inclusive transport. [s.d]. *Mobycon*.

²*Kryptonite*, c'est une marque de cadenas pour vélo, qui, sous toute réserve, peuvent parfois servir à se venger d'automobilistes agressifs.



CRUSH CAR CULTURE WITH FREE AND EXPANDED PUBLIC TRANSIT!

On September 28, 2023, activists mobilized on the streets of Montreal/Tiohtià:ke/Mooniyang's Plateau in a night-time protest organized by Rage Climatique and Climate Justice Montreal, under the theme of "Crush Car Culture"¹. Posters publicizing the event called for free public transit and more transport options within the city. Two months later, Velorution Montreal mobilized at least 100 people, including organizers from Équiterre, Greenpeace, and Trajectoire Québec, to the streets downtown to protest the underfunding of public transit and the service cuts that could likely follow². Five days earlier, unionized workers including bus drivers, maintenance workers, and other public transport staff had similarly rallied in front of the office of so-called Quebec's minister of transport and sustainable mobility to protest the lack of funding for public transportation in the province³. These events are increasingly voicing demands from groups including organized labour, concerned citizens, and more radical activists, who are aligning independently yet in parallel with global movements that are drawing connections between the underfunding of essential transit services, car-dependency, and the climate crisis⁴.

It has been frequently cited that transportation accounts for over 40% of so-called Quebec's carbon emissions, and represents the highest emissions for any given sector in our province's economy⁵. Transport emissions follow behind oil and gas sector emissions in the larger Canadian economy⁶. While overall emissions dropped by a few percentage points between 1990 and 2019, emissions from the transport sector have increased, and so-called Quebec is far from achieving its 2030 emissions goals. Even so-called experts such as the chair of energy sector management at HEC Montreal's business school will admit that we could and should do better, yet at the same time will place the blame at the feet of consumers, who "love their SUVs and buy more cars". While there is some truth to this assessment—greenhouse gas emissions increases have in large part come from more cars on the road, and a growth in SUV ownership as a proportion of all private car ownership—we must still disagree with an analysis that blames consumers, as it lacks a deeper consideration of the systemic factors that push individuals towards car ownership to begin with.

Private vehicles have not always dominated transport. In 1955, public transit took care of the majority of rush-hour trips in Montreal/Tiohtià:ke/Mooniyang, compared to only a quarter in more recent years⁷. After the city's tram lines were dismantled in 1959, car use began to take over rush hour trips. Almost one quarter of Montreal/Tiohtià:ke/Mooniyang's pre-World War II buildings were demolished in order to make room for more auto-routes and parking lots⁸. Between 1957 and 1974, 28,000 homes were demolished, sometimes clearing entire working class or racialized neighborhoods, further pushing people to the suburbs^{9,10}.

Private cars are a costly form of transport for individuals who live in neighborhoods that aren't well-served by public transit, or those who similarly need to commute to workplaces that are not easily accessible by public transit. These people must rely on fueling and maintaining their cars to accomplish everyday tasks. It has been estimated that on average, car ownership costs Canadians over \$1000 per month (when ac-



counting for depreciation, maintenance, fuel, insurance, parking, etc), with experts recommending that responsible consumers budget these costs to 15% to 20% of their take-home pay¹¹. Far from being a tool for personal freedom that advertisers suggest, the car is an additional tax on city dwellers and suburban residents. And what about those who don't drive and those who don't fit into the stereotype of the "average car owner"¹²? Children and teenagers who live in neighborhoods that aren't well-served by public transit are dependent on their parents or guardians to get from place to place, and parents thereby take on chauffeur responsibilities. And what about the lower-income earners who may struggle to even afford increasingly expensive public transit fares? Evidently, sometimes even those who do move don't notice their chains. And the costs of car

ownership are not limited to the owners themselves, as all residents contribute to building, maintaining, and repairing car-focused road infrastructure and parking spaces. For example, 27% of roads are used as on-street parking spots, where cars spend 95% of their time waiting silently for their owners to use them. A widely circulated 2023 report by the Conseil régional de l'environnement de Montréal estimated that parking spaces act as a \$500 million subsidy to car owners¹³.

In 2020, the so-called Quebec government proudly announced it would be devoting \$6.7 billions over the next five years to deal with climate change. Upon closer inspection, it turned out that most of this money would go towards subsidies to help people buy electric cars¹⁴. Astute readers may have already noticed that while elec-

tric vehicules (EV) do have fewer carbon emissions than fossil fuel-powered cars, they still come with all the baggage of their predecessors: taking up space for parking, contributing to road congestion, and getting into accidents. They are also more expensive than internal combustion engine cars, and are therefore out of reach for the majority of working people who may already struggle with cost-of-living payments. Real solutions to climate change can't be so unevenly distributed. Furthermore, many experts have documented how the production of EVs relies on the extraction of rare earth minerals from poorer countries, fueling environmental destruction in a modern process of green colonialism^{15,16}. Even a settler-colonial society like so-called Quebec is not safe, as Swedish battery company Northvolt is receiving \$2.7 billions in direct funding from provincial and federal governments plus \$4.6 billions in production incentives to build a battery factory in Montreal /Tiohtià:ke/Mooniyang's South Shore, which they promise will help power another million electric vehicles per year¹⁷. A report by experts within the Legault administration warned that this project would have "major" negative impacts on the local ecology¹⁸ and activists swiftly followed with direct action tactics, sabotaging construction by driving nails and steel bars into the trunks of trees that were going to be cut down¹⁹. Why couldn't the 3000 jobs "created" by this investment have instead been created in our public transit network? A real sustainable transition is one that must reduce overall energy and resource demands while guaranteeing good unionized jobs for workers.

Of course, every conversation about funding public services runs into the question of "how will you pay for it?", sometimes posed with genuine curiosity, and sometimes in a cynical attempt to dismiss free transit advocates. We won't be the first to point out that questions such as "how can we afford another school?" or "how will we pay for a library?" are less frequently asked. The point is that essential public services are an investment that often have greater social benefits than what they cost. More funding solutions have been proposed than we can adequately summarize here. For one example, the six authors of *The End of This World: Climate Justice in So-Called Canada*, have argued that we could save up to \$180 billion per year by cutting spending in destructive industries such as police, prisons, border security, military, and highway and aviation expansions, ending fossil fuel subsidies, and more substantially taxing the rich and corporations. Even a quarter of this amount would free up more than five times more funds than what the federal government was already planning to spend on climate-related infrastructure

and programs²⁰. For another example, journalist Taylor Noakes put forward a simple proposal that would fund free transit in Montreal /Tiohtià:ke/Mooniyang with a tax of \$30 per person, or just over \$60 per household²¹. Saint-Jerome, with a population of 80,000, spends \$90,000 per month to provide free transit to its residents, or just over \$1 per person per month²². 25% to 50% of their new transit users previously travelled by car. Since 2004, the University of Sherbrooke has offered cheaper transit passes to its 16,000 students for a fee of less than \$35 per month. Over 100 cities across the world have managed to make free transit a reality.

Expanding transit networks would require substantial investments into the STM and hiring of more personnel. The city and STM can and should improve working conditions to attract new staff. Bus drivers report they struggle with defective payment terminals and fare evasion²³. In 2015, CBC reported that STM inspectors had caught a "record number" of fare evaders and other offenders, totalling 9007 tickets²⁴. That same year, the STM calculated that their network had been used for 413.3 million trips²⁵. These STM inspectors spend 3 hours a day checking riders, and must investigate each metro station and bus line at least once a year. Restricting transit access to people who pay also requires labour and resources, and these issues could be avoided entirely if transit was free for users. Furthermore, in 2018 "unrealistic" trips were highlighted as an issue for bus drivers when re-negotiating CUPE 1983 contracts, with the union president describing the complexity of their driving conditions relative to the time allotted to drivers' routes²⁶. We would argue that having to content with car traffic undoubtedly slows down bus service, and

it is therefore similarly in the interest of bus drivers to minimise the number of cars on the road. In 2019, the workers of CUPE Local 2 in Toronto published a statement (later endorsed by CUPE Ontario) advocating for free transit to fight back against austerity, signifying elevated consciousness and radicalism amongst some workers^{27,28}. Even in 2024, cuts to funding and services remain a concern. Speaking at the Velorution demonstration at the end of 2023, president of the Conseil central du Montréal métropolitain-CSN Dominique Daigneault passionately and correctly identified the problem and solution: the wealth of a society is collectively produced and should therefore be used to benefit the whole of society with adequately funded public services.

We therefore believe that to both fight the climate and cost-of-living crisis, we as a city must transition from individual car-centered transport to a more accessible public transit system that decreases overall energy use while expanding public services and making them more affordable, if not free. Walkable and cyclist-friendly neighborhoods with access to essential businesses and services are also an important part of a sustainable transition, but are beyond the scope of this article. Ultimately, it is essential that the appropriate infrastructure is in place to incentivize current car users to use public transit instead. We would therefore call for the city of Montreal /Tiohtià:ke/Mooniyang to greatly expand its transit network and abolish user fees.

This article was contributed by Climate justice Montreal. References are available at rageclimatique.org.



VERS UNE ÉCONOMIE RÉELLEMENT DURABLE

DÉMANTELER LE CAPITALISME ET BÂTIR DES ALTERNATIVES COLLECTIVES

« Le temps presse » nous disent nos gouvernements. C'est cette urgence d'agir qui justifie la construction d'une méga-usine de batteries avant la tenue d'une évaluation environnementale. « La planète brûle, donc vite!, il faut ouvrir la voie le plus vite possible aux compagnies privées pour qu'elles nous aident à régler le problème. » Face à ce *greenwashing* hypocrite, on n'est pas les seul·e·s à remarquer qu'il y a quelque chose qui cloche. Les plus puissants profitent de notre écoanxiété pour ouvrir la voie à l'autoritarisme et à la privatisation, en pilotant eux-mêmes ce qu'ils appellent une « transition écologique ». Pourtant, c'est tout le contraire qu'il nous faut. Il nous faut se défaire de l'emprise des grandes entreprises, il nous faut reprendre le pouvoir de s'organiser pour que ce soit d'une manière réellement durable. Car tant que les compagnies privées auront un mot à dire, on restera enchaîné·e·s dans leur quête de profit. La transformation socio-écologique ne peut se faire qu'en prenant collectivement le contrôle de l'économie, en démantelant les bases matérielles du capitalisme tout en organisant notre subsistance collectivement.

Décentraliser l'initiative et le pouvoir d'agir

On a pu voir au fil des articles de ce numéro toutes les conséquences délétères du capitalisme vert: expropriation, exploitation, pollution, oppression, extinction... Celles-ci s'aggraveront tant que la crise écologique sera vue comme une occasion en or de faire des profits. Car il est clair que les transformations économiques et sociales nécessaires pour faire halte aux dégradations environnementales n'ont rien de profitable économiquement. On ne pourra pas faire d'argent avec la protection du territoire et des cours d'eau, le reboisement, la désindustrialisation et le retour du travail manuel, la relocalisation des industries qu'on avait envoyées à «l'étranger», l'allongement de la durée de vie des produits ou encore la réduction de la production et de la consommation. Ce ne sont pas nos dirigeants ni les grandes entreprises qui vont admettre ce fait. En effet, l'entreprise privée ne se soucie que de son succès à court terme et ira chercher toutes les occasions qu'il lui reste de s'en mettre plein les poches, en s'assurant de donner l'impression qu'elle fait partie de la solution. La seule manière de reprendre le pouvoir sur la transition écologique est de s'en prendre aux bases matérielles du capitalisme vert.

Il y a plusieurs façons de s'attaquer à ce grand capital, qui dépend du colonialisme, de l'impérialisme et du patriarcat pour se maintenir. Miner ces systèmes d'oppression, c'est affaiblir la capacité du capitalisme à retarder ses contradictions inévitables. Exposer les conditions de travail inhumaines des travailleur·euse·s migrant·e·s temporaires au soi-disant Canada, soutenir des communautés autochtones dans leurs luttes locales contre des entreprises et les gouvernements coloniaux, attaquer les minières canadiennes ici et à l'international; toutes ces actions se complètent et se renforcent mutuellement. Ainsi, les syndiqué·e·s peuvent tenter d'obtenir des engagements de réduction des gaz à effet de serre de leurs employeurs dans leurs conventions collectives alors que les écologistes peuvent bloquer les tentatives d'expansion



capitaliste. Bref, le choix des moyens de lutte est à chacun·e, puisqu'on est plus heureux·se·s et efficaces lorsqu'on fait ce qu'on aime avec des personnes que l'on aime. Il ne faut se laisser contraindre à une voie unique d'action, mais se diversifier pour créer des espaces pour les allié·e·s hors de nos cercles rapprochés.

Organiser notre subsistance collectivement

En même temps que de multiplier les initiatives pour démanteler l'ordre capitaliste, il nous faut aussi se mettre en commun pour organiser des réseaux alternatifs de subsistance. Remplacer les voitures à essence par des voitures électriques sans repenser notre manière de se transporter ne peut pas constituer une option durable. Ce n'est qu'en consolidant des alternatives collectives qu'on pourra entrevoir un avenir viable. En dehors de l'économie «formelle» du système capitaliste existent déjà aujourd'hui une foule d'initiatives collectives qui permettent à plusieurs de satisfaire des besoins à l'extérieur de la sphère marchande: groupes de dumpster diving et cuisines collectives, jardins communautaires, squats autogérés, communautés de support pour le soin des enfants et des aîné·e·s, par-

tage de véhicules, ateliers collectifs de réparation, bibliothèques de livres, d'outils, d'instruments de musiques et de toutes sortes de choses... Ces initiatives, qui viennent souvent d'une réaction palliative au capitalisme ayant failli à la tâche de répondre aux intérêts communs, ouvrent aussi un champ de possibles. Soutenir et étendre ces réseaux de solidarité est l'une des meilleures choses que l'on puisse faire dans les temps qui courent, car en assurant notre subsistance collective en dehors de la sphère marchande, on se donne les moyens d'attaquer le capitalisme de plein front pendant qu'on jette les bases d'une société post-capitaliste.

C'est en subvenant à nos besoins collectivement en dehors des circuits marchands qu'on peut se défaire de l'emprise du capitalisme. Cela nous libère du temps et de l'argent pour prendre soin des autres, résister et combattre, en plus de s'assurer que tous·te·s aient droit à une vie digne. Alors que les attaques contre la machinerie capitaliste haussent le coût de ce qui détruit la nature, nos initiatives collectives et communautaires se retrouveront de plus en plus viables et supportées par la population. C'est en s'entraïdant mutuellement qu'on réussira à faire vivre et grandir un mouvement solide et durable.

« Remplacer les voitures à essence par des voitures électriques sans repenser notre manière de se transporter ne peut pas constituer une option durable. Ce n'est qu'en consolidant des alternatives collectives qu'on pourra entrevoir un avenir viable. »

Qui plus est, la confiance et la solidarité se construisent dans la pratique. Dans un monde individualisé où chacun·e est appelé·e à se concevoir comme une entreprise, la compétition et la domination sont ancrées profondément. Si le monde auquel on aspire est caring et solidaire, on doit cultiver dès maintenant les attitudes qu'on valorise pour les faire advenir, en

prenant soin des autres et en travaillant ensemble. Nos pratiques doivent préfigurer la société à laquelle nous aspirons. Il n'y a rien de tel que de mettre les pieds pour la première fois sur un campement écologiste, un camp de tentes et de militant·e·s qui, en plus d'être positionné stratégiquement pour opposer un projet néfaste, crée une mini-société le temps d'une lutte où tous·tes s'organisent ensemble pour vivre. C'est dans de tels contextes que la bienveillance, l'ouverture, l'entraide et la coopération se forment à travers l'expérience vécue du soutien mutuel au quotidien. Les pratiques et structures qu'on développe à travers ces activités collectives aujourd'hui constituent les bases d'une manière différente de penser l'économie. En s'organisant en dehors de la sphère marchande, on contribue à bâtir la société de demain.

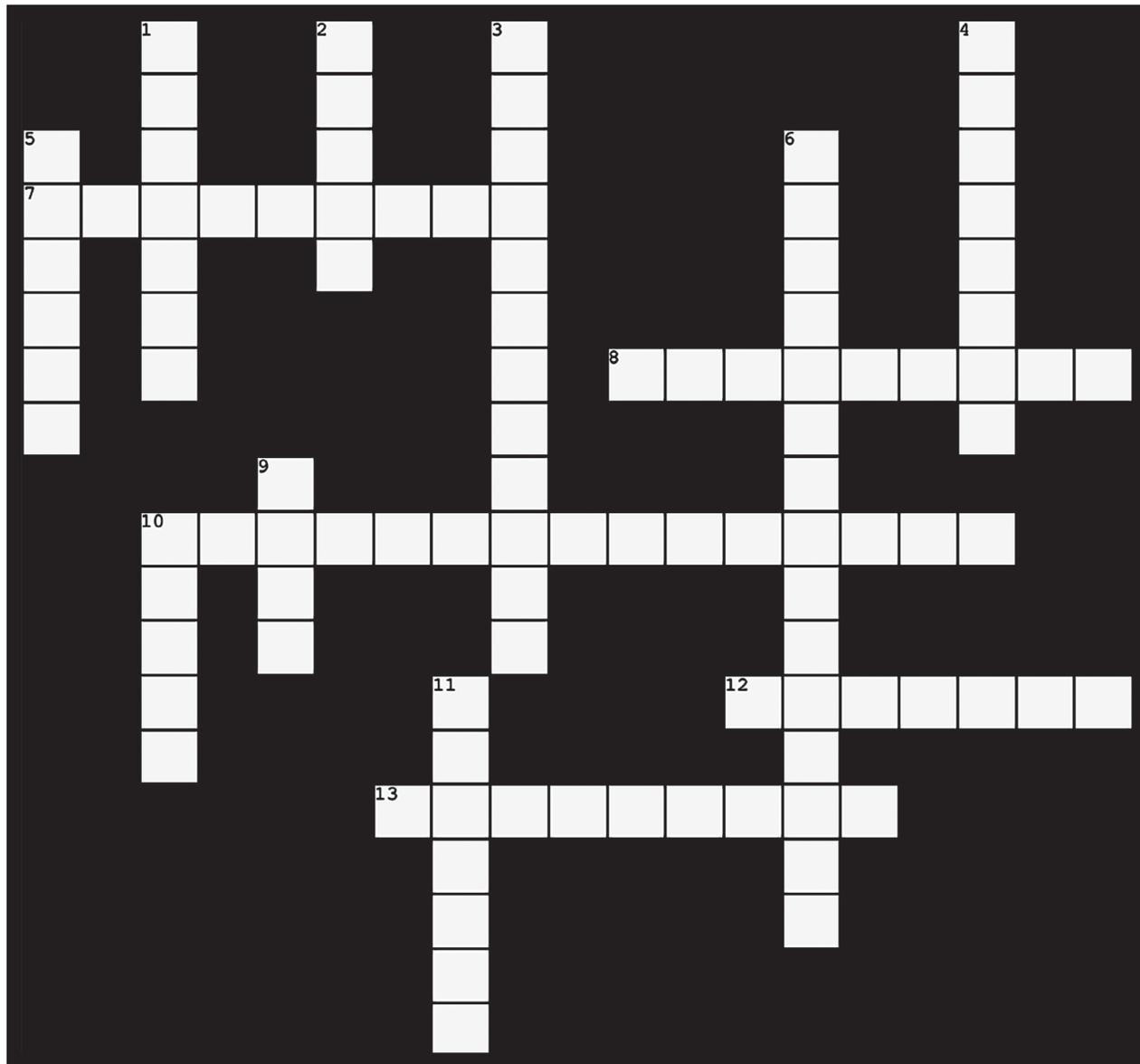
À nous d'agir !

Ce ne sont pas les gouvernements qui nous protègent des multinationales, mais la résistance populaire, que ce soit par la rue ou par les clous. La lutte contre Northvolt ouvre de nouveaux espaces pour penser de réelles alternatives de transport. C'est de questionner haut et fort la logique de l'électrification qui permet de réouvrir des débats sur l'étalement urbain, le transport en commun et le vélo. Et c'est en consolidant les alternatives au transport individuel qu'il deviendra évident que ce qu'il nous reste à faire est de nous débarrasser du parc automobile et des autoroutes. On est les seul·e·s à pouvoir mettre un terme à cette mascarade : il ne reste qu'à prendre conscience que c'est à nous d'agir.



DÉJOUONS LA CULTURE DU CHAR

CARRÉS BLANCS SUR BLACK BLOCS



Vertical

1. Lorsque les conséquences d'un dommage environnemental sont irréversibles, on parle de (d')...
2. Quel PDG d'une compagnie de batteries écocidaire dit être « surpris » de la réaction des environnementalistes ?
3. Quand le gouvernement dit que la voiture électrique c'est écologique, c'est du...
4. Quel est le nom d'un des 142 oiseaux menacés par le projet ? Le petit...
5. Les gouvernements utilisent des milliards de fonds publics pour financer Northvolt qui est une entreprise...
6. Quelle fausse solution à la crise environnementale les États et les entreprises soutiennent ? À écrire en un mot
9. Combien de milliards de dollars les gouvernements québécois et canadien prêteront à Northvolt ?
10. Quelle conférence des Parties s'est déroulée en 2022 à Montréal/Tiohtià:ke/Mooniyang, contre laquelle une coalition anticapitaliste s'est formée ?
11. Il est faux de croire que ce moyen de transport nous permet d'être libre.

Horizontal

7. Quelle fausse promesse essaient de nous faire croire les investisseurs concernant les déchets de batteries ?
8. Quel est le nom de l'entreprise ultra-riche responsable du projet d'usine de batteries ?
10. Quel est le nom du poisson dont l'habitat est menacé par le projet ?
12. Quel premier ministre dit qu'on devrait arrêter de s'opposer à des « usines de l'économie verte, comme Northvolt, GM et Ford » ?
13. Quelle rivière recevra les eaux de refroidissement de Northvolt ?



HOROSCOPE

* Si vous êtes né·e·s avant le nouvel an (~début février), vous êtes considéré·e de l'année précédente



RAT (1972, 1884, 1996)

Votre esprit vif vous permettra de planifier des stratégies astucieuses pour vos actions. Si vous gardez un équilibre entre l'action directe et la réflexion, vos idées novatrices peuvent être la clé pour surmonter les obstacles et sauter des barrières.



BOEUF/BUFFLE (1973, 1985, 1997)

Grâce à votre persévérance, vous êtes prêt·e à tenir bon lors des blocages et des manifestations pour défendre vos convictions. **Argent**: vous ne laisserez pas les riches comme Paolo Cerruti nous abuser.



TIGRE (1974, 1986, 1998)

Votre courage inspire vos camarades. Vous questionnez constamment l'autorité, et ne laisserez pas le gouvernement marcher sur l'environnement et sur le peuple.



LAPIN/CHAT (1975, 1987, 1999)

Votre compassion envers la nature et vos camarades n'est pas une faiblesse, c'est un atout. **Voyage**: McMasterville semble être une destination intéressante pour vous cette année!



DRAGON (1976, 1988, 2000)

Vous trouvez le temps d'aider passionnément tout le monde. Cependant, faites attention de ne pas vous brûler: prendre soin de soi, c'est prendre soin de la lutte! C'est votre année, vous pouvez en faire une victoire contre le capitalisme vert!



SERPENT (1977, 1989, 2001)

Avec votre solidarité et votre générosité, vous êtes l'un des piliers de votre groupe affinitaire. L'état n'est pas de taille face à votre volonté collective.



CHEVAL (1978, 1990, 2002)

Vous incarnez la force du changement et de la révolution. Votre passion pour la justice sociale vous poussera à travers tout grillage et barricade. **Amour**: aimer l'environnement et détester la police sont des green flags.



CHÈVRE/MOUTON (1979, 1991, 2003)

Vous cherchez constamment le consensus et des solutions qui conviennent à tous·te·s. Sachez cependant mettre vos limites et restez fidèle à vos valeurs. **Chiffres chanceux**: 13 et 12.



SINGE (1980, 1992, 2004)

Vous êtes prêt·e·s à tout faire pour protéger ce en quoi vous croyez, tout en moyennant les risques pour vous et vos acolytes. Vous aurez des choix importants à faire, prenez le temps de bien y penser.



COQ (1981, 1993, 2005)

Les fausses solutions offertes par Northvolt ne vous dupent pas. Vous saurez tout aussi bien argumenter vos points en débat que crier vos slogans en manif!



CHIEN (1982, 1994, 2006)

Vous êtes capable de naviguer dans des situations complexes et d'être diplomatiques quand il le faut. Vous pouvez rallier les autres à votre cause et construire des alliances solides, tout en rassurant les camarades moins combattifs.



COCHON/SANGLIER (1983, 1995, 2007)

Les mensonges du gouvernement vous frustrent et vous fâchent, mais au lieu de vous laisser submerger, vous canalisez cette énergie pour des actions efficaces et constructives. Fini l'éco-anxiété, vous passez à l'éco-furie!

À L'ACTION!

Quoi faire?

Nous pouvons résister à la logique destructrice du capital. Les investissements massifs de Northvolt sont à un jet de pierre de Montréal/Tiohtià:ke/Mooniyang et sont très vulnérables étant donné les délais de construction et les hausses de coûts à prévoir. En bloquant Northvolt et sa chaîne d'approvisionnement, on est solidaires des groupes autochtones qui protègent leurs terres de l'exploitation minière. On s'attaque aussi à l'impérialisme, à une logique de transport nuisible et à un projet d'écoblanchiment qui justifie la dévastation environnementale globale et locale.

Joins-toi à la lutte!

Des syndicats aux organisations environnementales, une foule de groupes s'organise présentement contre Northvolt. Rage Climatique est un groupe parmi ceux-ci qui s'organise de manière égalitaire et horizontale dans une perspective anticapitaliste, anticoloniale, antipatriarcale et antioppression. Vous pouvez nous rejoindre à rageclimatique@proton.me ou à <https://rageclimatique.org>. Nous serons heureux·se·s que vous joigniez vos efforts aux nôtres. Au plaisir de vous côtoyer dans la rue et/ou en réunion!



**ASSEMBLÉE POPULAIRE
DE RAGE CLIMATIQUE**

**SAMEDI
16 MARS
12H00
CAFÉ LE PHILANTHROPE
1205 SAINT-DENIS ST
N-51100**

RAGECLIMATIQUE.ORG