

CONTRE LA CULTURE DU CHAR

TRANSPORTS POUR TOULISTES

**JOURNAL DE
RAGE CLIMATIQUE**

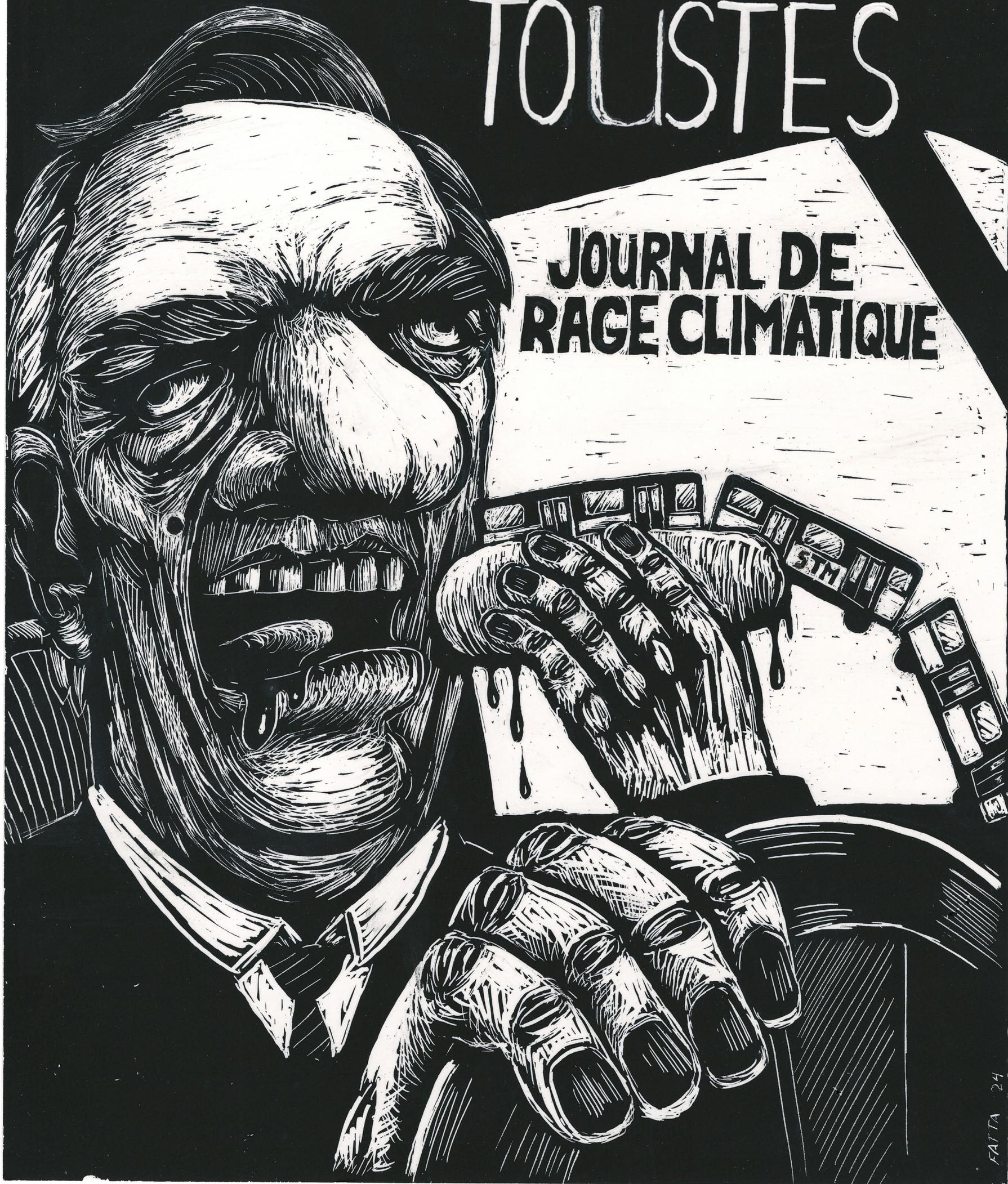


TABLE DES MATIÈRES

TRANSPORTS POUR TOUSTES	3
LA MÉTAMORPHOSE DES VILLES	4
TRANSPORT DE LONGUE DISTANCE - L'ÉPIDÉMIE DES AUTOROUTES	6
LE STATIONNEMENT - C'EST POLITIQUE!	9
DE LA LIGNE ROSE À LA MINCE LIGNE BLEUE: LE CHANGEMENT DE PRIORITÉS DE PROJET MONTRÉAL	11
CONSTRUIRE PLUS DE ROUTES, C'EST CONSTRUIRE PLUS DE TROUBLE	13
LE REM: LE DÉSASTRE DU TRANSPORT PRIVATISÉ	15
POUR UN TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT ET QUI PROFITE À TOUSTES	17
LIMITES D'UN TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT	18
DÉMARCHANDISONS LE TRANSPORT	19
LE LOGEMENT DOIT DEVENIR UN DROIT	20
LE TRANSPORT ACTIF	22
LES COOPS DE VÉLO ET LE TRANSPORT POUR TOUSTES	22
MONTRÉAL EST (ENCORE) UNE VILLE CAPACITISTE	23
PAYER LES TARIFS DU MÉTRO EST ENCOURAGÉ, MAIS OPTIONNEL	24
POURQUOI ATTENDRE L'ÉTAT? VERS UN TRANSPORT EN COMMUN POPULAIRE	25
MORT À LA CULTURE DU CHAR: SABOTER, SE RÉAPPROPRIER, COLLECTIVISER	27
À L'ACTION!	28
JEUX	29

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 écoblanchissantes. 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 ces 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@riseup.net

Facebook: Rage Climatique

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

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 systémique des personnes non hommes-cisgenre. Cependant, les capitalistes, policiers et autres exploités de la sorte n'ont pas été féminisés, car ils appartiennent historiquement majoritairement au genre masculin.

* All texts are available in English at [rageclimatique.org](https://www.rageclimatique.org).

TRANSPORTS POUR TOUSTES

Ce qu'on veut est clair: l'accès au transport pour toustes.

De nos jours, se déplacer sur de moyennes ou grandes distances est essentiel pour travailler, faire l'épicerie, chercher les enfants à l'école et à la garderie, visiter ses grand-parents au CHSLD, aller chez le dentiste, aider ses ami·e·s à déménager, être en contact avec des espaces verts, etc. Dans ce contexte, le transport doit impérativement être défendu. Le transport ne devrait pas se réduire à une marchandise ni à une source de profit: il est une *nécessité*.

Ce qu'on veut est clair: un transport en commun gratuit, jour et nuit. Un réseau de transport en commun qui dessert toutes les régions. Des horaires permettant une attente raisonnable – plus de bus qui passent aux heures... Un déplacement efficace des périphériques au centre-ville, mais également à l'intérieur et entre les périphéries. Des sociétés de transport collectivisées offrant à la population un accès fiable et équitable à ce service essentiel. Des réseaux de transport actifs sécuritaires et étendus. On veut la primauté des piéton·ne·s, des tramways, des trains, des autobus, des métros, des vélos, des patins à roues alignées, des trottinettes et des marchettes.

Ce qu'on veut est clair: on ne veut plus avoir le choix entre un logement hors de prix et un logement à deux heures de distance de son travail. On ne veut plus habiter en plein milieu d'îlots de chaleur parce que les seuls logements abordables sont noyés dans des mers de parkings. On ne veut plus rouler à vélo déguisé·e·s en arbre de Noël avec des lumières parce que les automobilistes ne regardent pas quand iels tournent à droite. On ne veut plus visiter nos ami·e·s à l'hôpital parce qu'iels se sont fait rouler dessus. On ne veut plus croiser de vélos blancs partout dans la ville. On veut ouvrir nos fenêtres l'été sans entendre le bruit des chars qu'on ne pourra jamais se payer. On veut respirer autre chose que du gaz.

Ce qu'on veut est clair: on veut descendre le char de son trône. Car oui, il faudra reconquérir de l'espace pour les transports collectifs et actifs. Oui, il faudra manger de la place présentement occupée par les chars dans nos villes. Les critiques de l'automobile semblent s'être démocratisées. On entend partout que le gouvernement paie plus par utilisateur·trice·s pour les infrastructures routières que pour le transport en commun. Ou que les pistes cyclables améliorent la santé des populations, en plus de leur sauver

du temps. Il est donc ici question de couler dans le béton cet éveil collectif, sous la forme de nouveaux arrêts d'autobus, de métros et de tramways, de trains et d'autobus interurbains. Attaquons à la fois les crises climatiques et sociales en exigeant l'accès au transport pour toustes. Reprenons l'espace de nos villes.

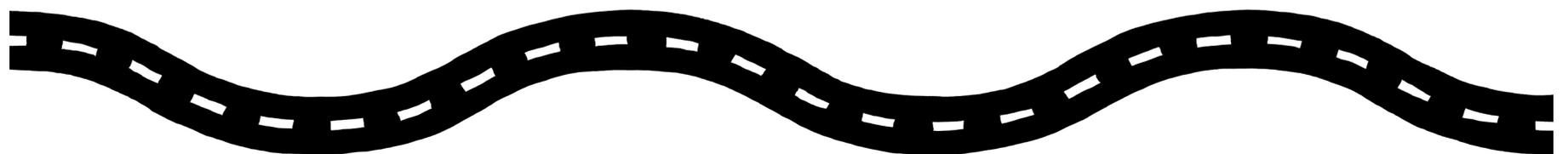
Bref, on veut la rue.

La lutte sera chaude, car les lobbys de l'industrie automobile sont puissants et les gouvernements tiennent mordicus à la sauver. L'usine de batteries de char de Northvolt financée à hauteur de 7 milliards par le fédéral et le provincial en est une preuve. La lutte qu'on mène sera chaude, mais également celles des camarades. En effet, un transport en commun gratuit, accessible et étendu est loin d'être suffisant pour garantir des sociétés égalitaires. Même après l'avoir obtenu, beaucoup continueraient de peupler les immeubles crasseux aux loyers trop élevés, ou de se faire arrêter à trois heures du matin en dormant sur un banc de parc. Plusieurs continueraient de se remplir de McDo parce que c'est moins cher que des légumes. Des peuples continueraient de crouler sous les bombes au petit matin. Des femmes continueraient d'être agressées sexuellement, en plus de subir le *mansplaining* au quotidien et le *manspreading* dans le métro. Des personnes trans et queer continueraient d'être battues dans la rue, ou discriminées à l'emploi. Des personnes racisées continueraient d'être interpellées pour rien et maltraitées par la police. C'est pourquoi il importe de ne pas mener la révolte en silo, et de lutter pour le transport en commun pour toustes de manière à alléger la tâche de nos camarades.

À travers ce journal, plusieurs articles détailleront les liens entre le transport et d'autres thématiques comme l'urbanisme, le logement, l'aménagement et l'occupation du territoire, le colonialisme, le racisme systémique, l'exploitation capitaliste et le capacitisme.

Bref, on veut la rue.

Et bien plus encore.



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 leur 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.

LA MÉTAMORPHOSE DES VILLES

Dans les villes d'aujourd'hui, la voiture et ses divers alliés – autoroutes, routes asphaltées, lignes jaunes et blanches continues ou pointillées, pancartes de signalisation, feux de signalisation, stationnements, pancartes de stationnement, stations d'essence, bornes électriques, concessionnaires automobiles, garages, etc. – sont tellement omniprésents qu'ils semblent presque aller de soi. Cet arsenal automobile, bien qu'imposant et intrusif, se fond paradoxalement dans le décor. Ou plutôt, il est devenu le décor. Par répétition, la vue de ces objets s'est banalisée, au point où bien des gens ne les remarquent même plus, n'y pensent même plus.

Or, cette naturalisation occulte le fait que l'aménagement du territoire n'a pas toujours été conçu pour l'automobile, loin de là. En un siècle à peine, l'industrie automobile, en complicité avec les classes dirigeantes bien sûr, ont effectué une véritable conquête des villes ainsi que des voies interurbaines. Les infrastructures de transport multiples, comme les tramways, ou le transport de personnes par bateau ont été littéralement radiées pour faire place au réseau routier conçu uniquement pour l'automobile. La diversité des modes de transport a fait place au monopole du char, transformant ainsi

rapidement et radicalement les paysages urbains et ruraux. Les lignes qui suivent tenteront de dévoiler cet assaut, dénaturant par le fait même la présence du char.

Avant l'arrivée des voitures, les citadins pouvaient se déplacer notamment à pied, à vélo, en calèche ou en tramway. Ce dernier mode de transport, ayant été inventé en Angleterre durant la première moitié du 19^e siècle, connaît ses débuts sur l'Île de la Tortue principalement pendant la seconde moitié du siècle. Le transport urbain au soi-disant Canada suit l'évolution de celui des soi-disant États-Unis, avec toutefois un certain décalage. À soi-disant Montréal, la *Montreal City Passenger Railway* opère dès 1861 de longues voitures sur rails tirées par des chevaux, sur les rues Sainte-Catherine, Dorchester, Wellington et Notre-Dame. À soi-disant Québec, le tramway fait son apparition quatre ans plus tard, en 1865. Les voitures sont tirées par des chevaux jusque dans les années 1890, où apparaissent les premiers tramways électriques. Cette période est marquée par une augmentation fulgurante du nombre de lignes de tramway, exploitées alors par des compagnies privées.

Au début du 20^e siècle, avec l'apparition et la démocratisation de l'automobile, les compagnies de tramway sont de moins en moins rentables. Les automobilistes, de plus en plus nombreux, con-

sidèrent les tramways comme de grandes nuisances à la fluidité de la circulation. Dès les années 1920, les grandes villes d'Amérique du Nord et d'Europe doivent composer avec un problème croissant : le trafic. Les compagnies de tramways, étant des entreprises capitalistes visant essentiellement le profit, remplacent graduellement leur flotte par des autobus. Ces engins sont beaucoup moins coûteux à produire. De plus, contrairement aux tramways, l'emploi d'autobus ne nécessite pas d'entretenir des rails, une opération qui demeurait jusqu'alors aux frais des entreprises. Au contraire, les routes asphaltées sont subventionnées massivement par les gouvernements, lesquels financent encore aujourd'hui le réseau routier à coups de milliards de dollars chaque année. En 1951, la Ville de soi-disant Montréal rachète la *Montreal Tramway Company*, qui détenait alors le monopole, afin de municipaliser le transport en commun. L'ancêtre de la STM remplace en 8 ans tous les tracés de tramway de la métropole par des trajets d'autobus. Les rails et les câbles d'alimentation électriques sont arrachés. Les anciens tracés sont parfois même asphaltés par-dessus les rails, sans les avoir préalablement arrachés. En 1959, les tramways sont complètement éliminés de la circulation à soi-disant Montréal.

Pendant ce temps, le char gagne du terrain par l'élimination progressive de son



principal concurrent, le tramway. Mais l'espace ainsi libéré n'est pas suffisant. Les quartiers de l'époque sont très denses et les rues, étroites. Pour permettre le règne du char, il faudra élargir les rues, créer des autoroutes, des stationnements – nul besoin de dresser à nouveau la liste. Bref, il faudra réduire la densité urbaine pour faire de la place pour l'automobile.

Les urbanistes et les autorités politiques commandent alors ce que l'on nomme les *urban renewal programs*, ou programmes de renouvellement urbain, un ensemble de politiques axées sur une réorganisation et une reconstruction des milieux urbains. Des villes de tous les continents – de Buenos Aires à Sydney, en passant par Marrakech – sont radicalement transformées par cette mouvance idéologique et politique, entre les 19^e et 20^e siècles. Des rues sont supprimées afin d'élargir celles aux alentours. Des quartiers sont partiellement ou bien souvent totalement rasés, afin de faire place à la construction d'autoroutes, de centres commerciaux et de stationnements, entre autres. De nouveaux logements sont également construits, avec bien sûr une augmentation importante des loyers, procédé direct d'embourgeoisement. Ces nouveaux logements s'éloignent de plus en plus du centre-ville, augmentant en plus les frais de transport des personnes relogées.

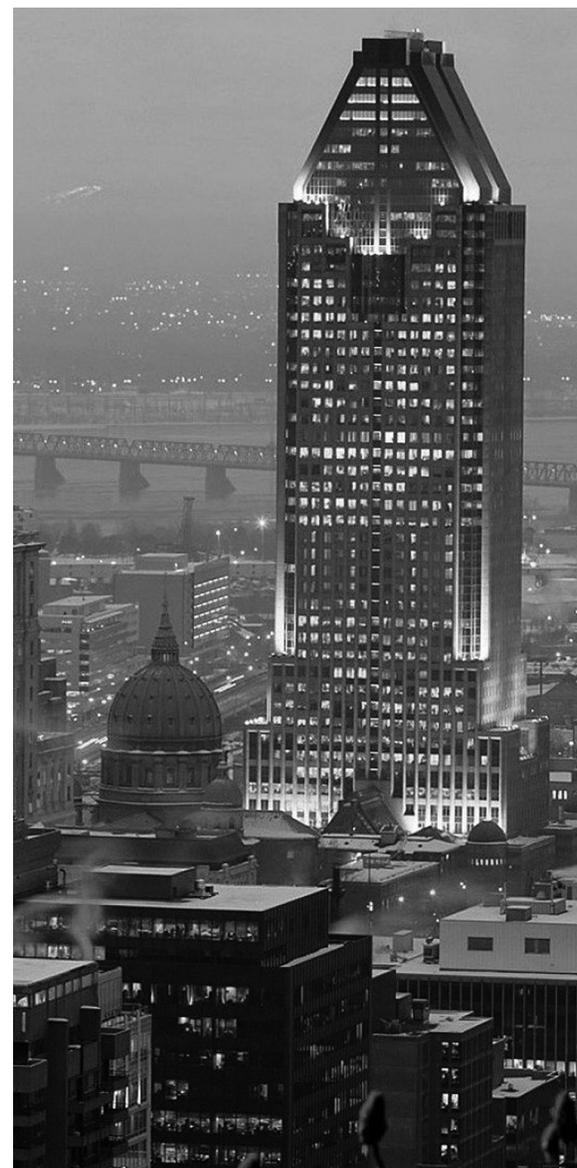
La destruction de ces zones en grande partie résidentielles a bien évidemment nécessité l'expropriation des habitant·e·s. Les populations qui se sont vues déposées et expulsées de leur milieu de vie étaient majoritairement composées de personnes issues de la classe ouvrière, racisées et/ou autochtones. Par conséquent, les principales victimes étaient exploitées par des stratégies d'urbanisme conçues par et pour l'élite capitaliste, renforçant par le fait même les systèmes d'oppression qu'ils subissaient déjà tels le cis-hétéropatriarcat, la suprématie blanche et le colonialisme. Rappelons que la vague des renouvellements urbains a été amorcée historiquement dans le but de «revitaliser» des secteurs urbains construits rapidement, pollués et salis par l'industrialisation débridée du 19^e siècle. Dans le jargon des élites, «revitaliser» est synonyme d'embourgeoisement. Cet euphémisme cache une volonté de dissimuler la pauvreté, sans pour autant vouloir la combattre. Il n'est donc pas un hasard que ce soient spécifiquement ces secteurs, habités par les ouvrier·ère·s, qui aient été ciblés pour les destructions massives laissant place aux infrastructures automobiles. En échange, l'écrasante

majorité de ces populations expulsées n'ont pas été relogées, preuve que le motif principal des renouvellements urbains était de satisfaire aux industries – automobile, entre autres – et non de lutter contre les inégalités sociales.

Par exemple, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency à soi-disant Québec, inaugurée en 1976, a massacré une grande partie du quartier Saint-Roch, délogé des gens de leur maison et enlaidi le centre-ville. Cette autoroute, qui mène au centre-ville, est érigée en hauteur, de façon à surplomber le quartier Saint-Roch. Les bretelles de l'autoroute sont suspendues sur d'énormes piliers de béton, créant ainsi en surface un espace laid, rebutant et aliénant. Le tout financé à la hauteur de 70 millions de dollars par le gouvernement. On dénombre plus de 500 logements qui seront détruits dans le quartier Saint-Roch; 450 personnes seront délogées du quartier Saint-Jean-Baptiste; 700 personnes du quartier Limoilou; et finalement les 1000 personnes de la paroisse Notre-Dame-de-la-Paix, qui a complètement disparu en raison de la construction de l'autoroute, malgré les oppositions citoyennes organisées et soutenues. D'ailleurs, les habitant·e·s des villes touchées de par le monde ont systématiquement milité contre ces méga-projets destructeurs de leurs milieux de vie.

La conception de la ville passe ainsi d'un lieu habitable à un lieu de travail et de commerce. Les milieux de vie résidentiels sont relégués aux alentours des villes. Avec leur voiture, les travailleur·euse·s peuvent se déplacer plus ou moins efficacement des périphéries au centre-ville pour aller travailler, et emprunter le chemin inverse pour revenir chez elleux le soir. Ce déplacement de population permet de libérer de l'espace en ville pour faire place à l'automobile, via les *urban renewal programs*. On assiste ainsi à un développement accru des banlieues. Les quartiers ouvriers sont démantelés, sous prétexte de leur surpopulation et de leur insalubrité. Parallèlement, ils sont remplacés par les bungalows en périphérie, un aménagement qui rend l'auto-solo indispensable.

Toutefois, une nuance s'impose. L'étalement urbain, le capitalisme et le développement colonial ne sont pas l'apanage de l'automobile: ces phénomènes sont déjà bien ancrés dans les sociétés avant son apparition. En effet, des réseaux de tramways et de trains de banlieue permettent aux travailleur·euse·s de parcourir quotidiennement de grandes distances entre leur lieu de travail et leur résidence, et ce, déjà au 19^e siècle – voir l'article suivant pour plus de détails. De plus, la construction du réseau ferroviaire est intimement liée à la colonisation du territoire et souvent citée comme étant l'élément essentiel de la naissance du soi-disant Canada. Le monopole du char s'inscrit dans cette même lancée, poursuivant ainsi les phénomènes coloniaux d'expansion résidentielle, industrielle et extractive déjà en marche.



ROUTE

Dans le langage courant, la route est aujourd'hui synonyme de route automobile, alors que rien n'indique dans sa définition qu'elle ne puisse être aménagée pour le vélo, ou la marche par exemple. Ce glissement sémantique illustre une fois de plus la domination du char dans l'imaginaire collectif lié aux transports.

TRANSPORT DE LONGUE DISTANCE – L'ÉPIDÉMIE DES AUTOROUTES

Pour légitimer le règne du char, on évoque souvent que ces engins seraient indispensables afin de se déplacer entre les villes et vers les régions éloignées des grands centres urbains. En effet, comment se déplacer de Saint-Bruno-de-Montarville à soi-disant Montréal sans voiture, pour arriver au travail à 8h30 le matin? Comment acheter sa nourriture sans automobile quand l'épicerie la plus proche est dans le village voisin? Comment aller visiter ses parents à Dolbeau-Mistassini sans char?

Ces contraintes de distances servent aujourd'hui à justifier le monopole du char. Mais si ces déplacements sont devenus indispensables et presque infranchissables sans automobile, c'est précisément parce que l'aménagement du territoire et l'économie capitaliste visent à tuer toute alternative de transport. Les agglomérations ont aussi été centralisées autour des infrastructures automobiles. Les vies sous le capitalisme actuel sont bien plus dispersées qu'avant – on peut vivre, étudier et travailler dans des villes différentes –, ce qui augmente nos besoins en transports interurbains et complique la chose.

Avant l'arrivée du char, les trajets de longue distance étaient accomplis à travers une diversité de moyens de transport: marche, raquettes, canot, bateau, train, tramway, calèche, vélo, etc. Évidemment, cette conversion des transports interurbains collectifs ou actifs vers l'auto-solo ne s'est pas faite magiquement. Encore moins naïvement. Les réseaux de trains de passager-ère-s n'ont pas été abandonnés par un pur hasard. La toile d'autoroutes ne s'est pas construite par la simple main invisible du marché. Les milieux de vie ont historiquement évolué pour se rapprocher des principaux axes de transport de l'époque, que ce soient par exemple les cours d'eau, les chemins de fer ou encore les autoroutes. Comment ce processus a-t-il été commandé, financé et forcé par les élites coloniales capitalistes

pour renforcer la culture du char? Voilà ce que les lignes qui suivent tenteront de retracer.

Le transport via les cours d'eau

Avant la colonisation de l'île de la Tortue, les rassemblements et les agglomérations s'établissent le long des rivières, fleuves et mers, qui servent à la fois de sources d'eau et d'axes de transport. Dans le cas des communautés innues qui peuplent le Nitassinan – territoire ancestral recouvrant une partie des régions nommées aujourd'hui Lac-Saint-Jean, Côte-Nord et Labrador –, elles descendent le cours des rivières en canot, jusqu'aux embouchures du fleuve Saint-Laurent, au printemps. Les communautés se rejoignent alors, établissent des campements temporaires et cohabitent durant l'été. À l'automne, les familles se séparent et remontent les cours d'eau en canot pour rejoindre chacune le pan de territoire qu'elles ont traditionnellement occupé. Par exemple, les familles qui vivent l'hiver aux alentours du lac Manicouagan redescendent la rivière du même nom au printemps. Elles peuvent se retrouver sur les rives du fleuve, avec les communautés qui arrivent des rivières aux-Outardes et Betsiamis, des cours d'eau adjacents. On constate que le moyen de transport de longue distance repose essentiellement sur l'hydrographie du territoire. Les milieux de vie sont donc établis près des plans d'eau.

Plus tard, les colonisateurs accostent et explorent le territoire en caravelles. Ils découvrent donc en premier lieu les régions près des rives fluviales, où ils choisissent d'établir les premières agglomérations eurodescendantes. Les colons n'accèdent d'ailleurs que beaucoup plus tard à l'intérieur du Nitassinan, au Nord, et ce, en profitant du savoir et des habiletés d'autochtones qui leur serviront de guides. Bref, les villes coloniales se trouvent elles aussi alignées avec les axes de transport que sont les cours d'eau. Les caravelles sont ensuite remplacées par les bateaux à vapeur, puis à pétrole... on comprend le principe.

Les chemins de fer prennent le relais

Par la suite, le train joue un rôle essentiel dans le transport des personnes et des marchandises, avant même les débuts de la Confédération canadienne. Alors que les premiers rails apparaissent dans les mines britanniques au 17^e siècle, le premier vrai chemin de fer apparaît dans la colonie en 1836. Il s'agit de la *Champlain and St. Lawrence Railroad*, qui propose un trajet de 12 kilomètres entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu, reliant ainsi la Rive-Sud au lac Champlain. L'objectif des actionnaires de ce projet est de faciliter les déplacements entre soi-disant Montréal et New York et, du même coup, les échanges commerciaux entre les deux métropoles. On constate d'ailleurs que le but principal de cette construction est de développer l'économie et de faire des profits, et non d'offrir un service utile à la population.

Le réseau de chemins de fer se développe rapidement. Dès 1849 est adopté le *Guarantee Act*, une loi canadienne définissant les paramètres des subventions publiques





aux compagnies de chemin de fer. Durant la seconde moitié du 20^e siècle, des sommes faramineuses du trésor public sont accordées à ces entreprises par le biais de subventions en espèces, d'intérêts garantis, de concessions de terrains, de remboursements de taxes et de droits de passage. Le nombre de kilomètres de voies ferrées dans les deux « Canadas » passe de 106 en 1850 à plus de 3200 en 1860. Ces chantiers d'envergure entraînent des difficultés financières pour toutes les premières compagnies de train. Des dépenses importantes sont épongées par les gouvernements, sous prétexte que le développement des chemins de fer favorise la croissance économique du pays naissant.

Ce moyen de transport sert également de pilier à la création de la Confédération canadienne de 1867 et à la colonisation des terres à l'Ouest et au Nord du soi-disant Ontario. La construction du chemin de fer Intercolonial est terminée en 1876, reliant les provinces créées par les instances coloniales sous le nom de Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario. En 1871, la soi-disant Colombie-Britannique se joint au pays sous condition d'être reliée aux provinces maritimes par un nouveau chemin de fer, ce qui sera accompli en 1885 avec le Canadien Pacifique (CP). Outre l'emploi de personnes immigrantes sous des conditions de travail misérables, le Canadien Pacifique est responsable de la colonisation des Prairies canadiennes et des Territoires-du-Nord-Ouest. En effet, entre 1871 et 1877, les Traités numérotés 1 à 7 sont signés, permettant à la Couronne de s'approprier des terres traditionnellement occupées par les peuples autoch-

tones, au nord de la frontière étasunienne. La construction du chemin de fer peut alors commencer, expropriant ainsi les populations de leur territoire et milieu de vie ancestral.

Encore une fois, on remarque que le chemin de fer n'a pas à l'origine pour objectif principal de rendre service à la population, puisque les tracés entrepris ne correspondent pas aux trajets franchis régulièrement par les habitant·e·s de l'époque. Au contraire, les grands projets de chemin de fer servent plutôt à renforcer l'occupation blanche et l'exploitation du territoire de plus en plus loin, à poursuivre le développement colonial et le génocide progressif des populations autochtones.

Les compagnies ferroviaires propulsent la colonisation

Afin de développer économiquement les régions ouvertes à la colonisation, la compagnie du Canadien Pacifique établit des hôtels et des restaurants sur les quelques 25 millions d'acres de terrain octroyés par le gouvernement fédéral le long du tracé. En plus du tourisme, elle se lance dans les industries minière, métallurgique et maritime. Des villages industriels naissent ainsi près des gares et des stations. Plusieurs de ces stations sont des centres de réparation et d'entretien de locomotives et de voitures ferroviaires. Le développement agricole de l'Ouest et du Nord du pays débute également avec la création de centres ruraux. Le même phénomène se produit également dans les régions du soi-disant Québec.

Ces nouvelles villes sont conçues de sorte que tout soit à proximité, accessible à

pied ou en transport hippique. Les populations rurales, ne pouvant facilement ni fréquemment sortir de leur hameau, sont également forcées de se déplacer à pied ou en calèche pour acquérir leurs subsistances nécessaires – vivres, outils, matériaux, etc. C'est pourquoi chacune des agglomérations possède à l'époque son magasin général et tous les autres services de base à moins de 10 kilomètres à la ronde. Il y a donc rarement plus de six rangs par village, répartis de chaque côté du centre.

Les villes jouent à la chaise musicale

Simultanément, les tramways et trains de banlieue se développent autour des grands centres urbains, comme dans la région métropolitaine de soi-disant Montréal. Dès les années 1850, il existe un service de navette de trains de banlieue entre la métropole et ses banlieues aux heures de pointe. Des traversiers permettent le passage des trains de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent. En 1859, le premier lien fixe entre soi-disant Montréal et la Rive-Sud est créé, c'est le pont Victoria. Cela facilite la traversée des locomotives, permettant d'augmenter la fréquence des passages.

Au début du 20^e siècle, l'automobile fait son apparition dans le transport interurbain. Les premières routes destinées aux chars voient le jour, d'abord en gravier, puis en macadam, en béton et en asphalte. Le réseau se développe particulièrement autour des années 1920 et 30, reliant les villes et villages entre eux, les centres de production aux centres de consommation, ainsi que les régions « éloignées » aux métropoles du Sud de la province. Les routes construites sont de plus en plus grandes, pour faire face au nombre croissant de véhicules et de poids lourds. Dès 1957, la construction d'autoroutes se propage à travers la province. Ce développement routier est promu principalement dans l'optique de favoriser le transport de matières premières et de marchandises entre les régions et les centres urbains. Par exemple, Sept-Îles ainsi que de nombreux villages de la Côte-Nord connus comme postes de pêche, voient l'ouverture de mines, d'entreprises forestières et de centrales hydroélectriques à partir des années 1950 avec l'agrandissement du réseau routier.

En même temps, la dynamique d'aménagement du territoire change radicalement avec ce réseau routier, car l'automobile permet aux particuliers de se déplacer au quotidien sur de plus grandes distances selon un horaire flexible. Il leur est désor-



mais possible de se ravitailler facilement en vivres et autres nécessités grâce aux infrastructures des villes environnantes. Les villes émergentes ne fournissent donc plus forcément tous les services de base à leur population. Ces constructions, parfois même financées par les compagnies pétrolières, visent directement à maintenir la dépendance des habitant·e·s envers les infrastructures automobiles. De manière générale, les services se centralisent autour des routes principales. Ce phénomène s'illustre entre autres par les dépanneurs qui ferment dans les régions rurales, car les centres d'achat sont plus rentables avec leur large clientèle.

Ainsi, les centres névralgiques se déplacent progressivement. À l'intérieur même de chaque territoire, certains lieux sont progressivement abandonnés et désertés au profit d'autres. En effet, les agglomérations se développent toujours en fonction du mode de transport utilisé. Quand les gens utilisaient le train et la calèche, les endroits les plus peuplés se trouvaient autour des gares. Avec la venue du char, ces anciens centres se dévitalisent et les services sont excentrés vers les lieux plus proches des nouvelles routes et autoroutes.

Les trains de passager·ère·s se font rares

En conséquent, les compagnies ferroviaires font face à une diminution drastique de la fréquentation de leur réseau. Les difficultés financières résultantes mènent à la nationalisation des chemins de fer et à la création du Canadien National (CN) en 1919. Les liens ferroviaires sont de plus en plus soumis aux impératifs capitalistes de rentabilité, car les États financent de moins en moins les voies ferroviaires, au profit du développement routier. Cela force le CN à se concentrer sur le transport de marchandises, de loin plus lucratif que le transport de passager·ère·s. Ce service en souffre évidemment. En 1977, le gouvernement fédéral crée Via Rail, afin de remplir minimalement cette exigence. Le Canadien National peut alors canaliser encore plus ses activités vers le commerce et engranger plus de profits. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* facilite ensuite l'élimination de lignes de train moins rentables dans les régions éloignées des grands centres. En 1989 seulement, le CN et le CP déposent à l'Office national des transports des demandes de fermeture de 65 lignes de transport de marchandises, totalisant plus de 2 100 kilomètres. Les

lignes de train de passager·ère·s en prennent également un coup dans les années 1980 et 90. Alors que les villages étaient auparavant desservis en trains de passager·ère·s, ce service est progressivement démantelé.

En 1995, le CN est privatisé après des démarches préliminaires en 1989 et en 1992. Lors de cette transaction, le gouvernement vend non seulement les locomotives et les voitures de train, mais également les rails. C'est pourquoi Via Rail et les autres compagnies de trains de passager·ère·s doivent encore aujourd'hui payer leurs droits de passage au CN, en plus d'être les dernières en priorité sur les rails et de devoir céder la place aux trains de marchandises. Ce qui mine encore plus la qualité et l'étendue du service. Durant ces mêmes années, le réseau d'autobus interurbains connaît un déclin similaire sans que les décideurs ne se posent de questions sur le flot toujours grandissant d'automobiles sur les routes.

Repenser le transport de longue distance

En somme, on a pu constater comment l'aménagement et l'occupation du territoire évolue selon le moyen de transport priorisé par les élites coloniales et capitalistes, grâce à l'exemple du transfert du transport ferroviaire à l'automobile. Si le char semble incontournable aujourd'hui, c'est largement le résultat d'une évolution forcée au profit des entreprises et des plus riches. En priorisant d'autres critères comme l'équité, la qualité de vie pour toutes ou la protection de l'environnement, on pourrait penser l'aménagement du territoire et les modes de vie autrement, sans char.

QUELQUE-CHOSE-STATION

On peut encore aujourd'hui constater les vestiges de ce processus: les petits hameaux qui s'appellent quelque-chose-station, c'est là où se trouvaient les gares de train avant. Il y avait foule le long des quais des villages aujourd'hui désertiques pour prendre le train en direction de n'importe où et pour revenir le soir même. La plupart des petits villages ont maintenant transformé leur vieille gare abandonnée en musée ferroviaire, ou en crémérie hors de prix pour cyclistes de fin de semaine. Avant d'être remplacés en pistes cyclables ou pire en trails de quatre-roues dans les coins les plus reculés, des rails reliaient la plupart des villages d'Amérique du Nord.

LE STATIONNEMENT – C’EST POLITIQUE!

Depuis un siècle, la voiture individuelle représente le summum de la consommation ostentatoire et le moteur d’un développement capitaliste écocidaire. L’expansion intensive des banlieues tentaculaires du soi-disant Québec et du reste de l’Amérique du Nord, marquées par les magasins à grande surface et les centres commerciaux, est rendue possible par la production et la consommation de masse d’automobiles. La normalisation de notre dépendance au char est assurée par les investissements de l’État dans les infrastructures et le zonage centrés sur la voiture.

Les véhicules électriques ne feront qu’exacerber cette logique d’utilisation intensive des ressources et d’étalement urbain en renforçant encore cette dépendance à l’égard du char. L’électrification du parc automobile agit comme une aumône de l’État aux marchés capitalistes, qui prospèrent grâce à l’achat d’automobiles, de biens de consommation liés à la voiture et à l’évaluation immobilière d’étendues toujours plus vastes de terres périurbaines.

Les déplacements en auto continuent de croître, le nombre de voitures au soi-disant Québec augmentant de 2,5 millions entre 2011 et 2021. Avec une population de 8,6 millions d’habitant·e·s, la province compte désormais près de 7 millions de voitures, soit près d’un véhicule par Québécois·e en âge de conduire. Un aspect critique de la culture du char qui est trop souvent négligé est l’impact terrible des stationnements sur les écosystèmes naturels, les changements climatiques, la marchabilité et la qualité de vie.

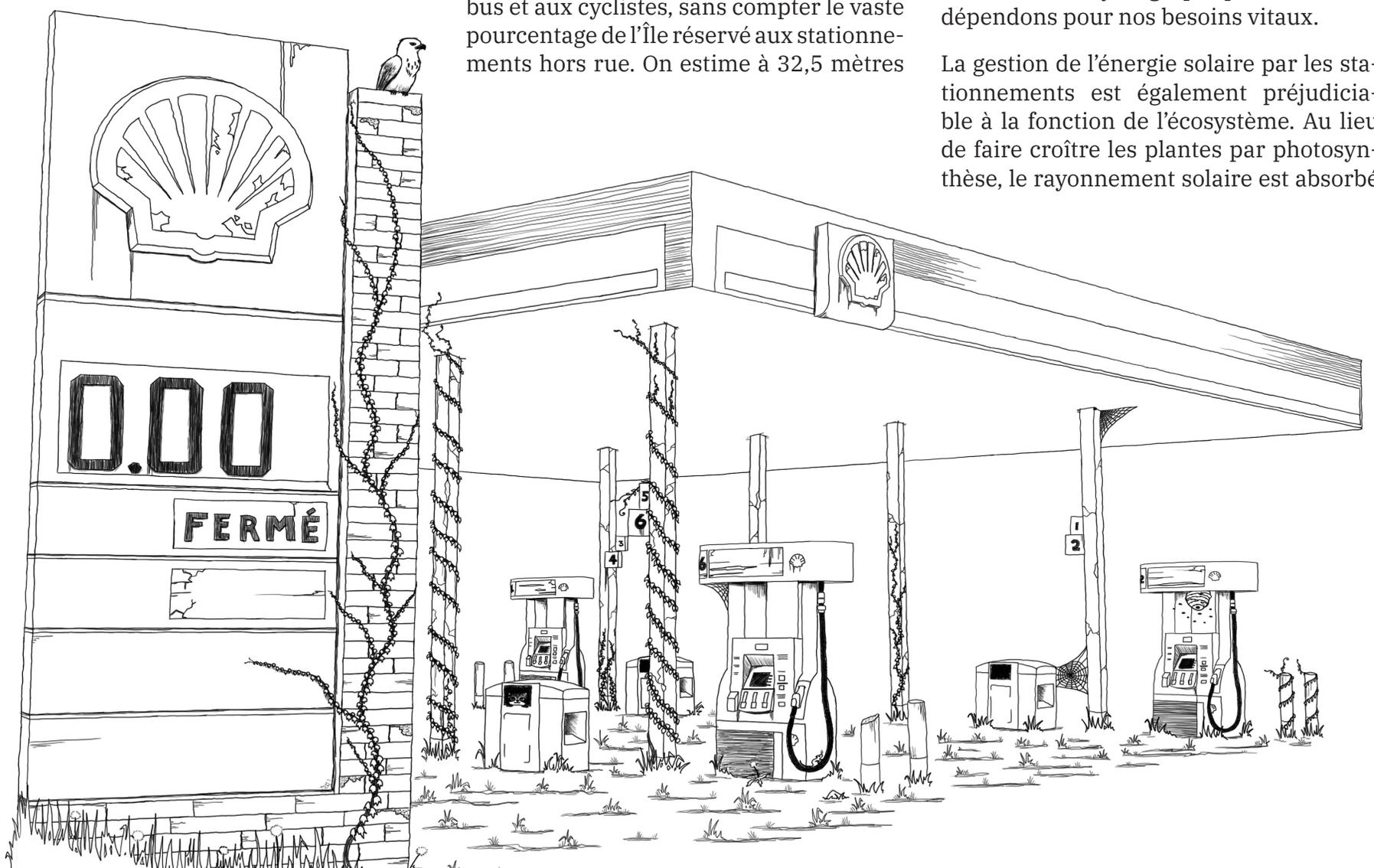
Les places de stationnement, tout comme les autres types d’infrastructures routières, sont conçues pour pouvoir accueillir les usager·ère·s pendant les périodes de pointe. Cela signifie que chaque automobile nécessite environ quatre places de stationnement dans un environnement urbain : une à la maison, une au travail et deux autres dans des lieux périphériques tels que les centres commerciaux et autres.

On estime à 2,8 millions le nombre de places de stationnement dans la région du « Grand Montréal », dont environ 1,2 million sur l’île elle-même, selon un rapport du ministère des Transports¹. Le stationnement sur rue occupe 27% de la chaussée montréalaise, soit 12 fois plus d’espace que les voies réservées aux autobus et aux cyclistes, sans compter le vaste pourcentage de l’Île réservé aux stationnements hors rue. On estime à 32,5 mètres

carrés² la surface de stationnements, de voies d’accès, d’allées et d’aménagements paysagers qu’une seule voiture exige. Avec un total estimé de 25 kilomètres carrés³ d’espace urbain consacré au stationnement, c’est un peu plus de 5% de l’île de soi-disant Montréal qui est actuellement consacré à ces espaces morts et pavés, soit l’équivalent de 9 fois la superficie du parc du Mont-Royal!

Tout ce stationnement est de l’espace volé aux écosystèmes. Voyons comment les zones asphaltées transforment la gestion de l’eau et l’absorption de l’énergie solaire, tout en segmentant les écosystèmes. Tout d’abord, les stationnements ne sont pas perméables, ce qui signifie que l’eau de pluie doit être évacuée, généralement autour ou sous le parking. C’est une cause directe de crues soudaines : au lieu d’être absorbée par la terre et les plantes, l’eau doit être directement acheminée vers une rivière. Il est évident que plus nos villes deviennent imperméables, plus les égouts pluviaux sont sollicités, alors que les changements climatiques augmentent la fréquence et l’intensité des précipitations. Le ruissellement des eaux pluviales le long de ces vastes étendues d’espaces de stationnement pavés augmente l’écoulement de polluants dangereux, de nutriments en excès et de sédiments dans les cours d’eau et les bassins hydrographiques dont nous dépendons pour nos besoins vitaux.

La gestion de l’énergie solaire par les stationnements est également préjudiciable à la fonction de l’écosystème. Au lieu de faire croître les plantes par photosynthèse, le rayonnement solaire est absorbé



par le revêtement, ce qui crée d'immenses îlots de chaleur, situés de manière disproportionnée dans les quartiers les plus pauvres de la ville.

Enfin, les grands stationnements créent des zones mortes qui fragmentent l'habitat, repoussent la faune urbaine et empêchent le croisement de populations d'animaux, des marmottes aux écureuils, qui sont plus enclavées et sujettes à la consanguinité.

« Avec un total estimé de 25 kilomètres carrés d'espace urbain consacré au stationnement, c'est un peu plus de 5% de l'île de soi-disant Montréal qui est actuellement consacré à ces espaces morts et pavés, soit l'équivalent de 9 fois la superficie du parc du Mont-Royal! »

Un autre problème majeur est que les espaces de stationnement sont une menace pour les êtres humains eux-mêmes, une étude rapportant que 7 % de tous les accidents annuels se produisent dans les parkings. Plus la surface consacrée au stationnement et à l'infrastructure automobile est importante, moins nos quartiers sont praticables à pied et à vélo. Il faut en effet affronter de vastes étendues de béton dangereuses et visuellement monotones, simplement pour répondre aux besoins fondamentaux de la vie, comme faire ses courses, se rendre au travail ou rendre visite à un·e ami·e. L'espace de béton tentaculaire consacré aux parkings devient un obstacle physique et psychologique au transport actif, ce qui a pour effet pervers d'augmenter l'utilisation de la voiture.

Enfin, le stationnement n'est qu'une autre façon cachée de taxer les pauvres. Sur l'île de soi-disant Montréal, 91% des places de stationnement sur rue sont gratuites⁴, tandis que les autres ne sont facturées qu'à un pourcentage de leur coût, si l'on inclut la valeur du terrain, le déneigement et l'entretien. Les coûts sont estimés à 1250\$ par stationnement⁵, alors que le Plateau vient de hausser ses prix de stationnement pour les VUS à 488\$. Au total, ce sont des centaines de millions qui sont investis chaque année pour les stationnements sur rue dans une ville où 29% des ménages ne possèdent pas de voiture. Comme les taxes municipales représentent environ la moitié du montant autorisé pour une augmentation de loyer, on paie de notre poche la destruction des espaces verts pour faire de la place aux voitures.

Les stationnements sont des espaces morts et inutiles qui n'ont pas leur place dans un monde en feu ravagé par le changement climatique. Si la végétation reprenait ne serait-ce que 50 % de la surface des stationnements en Amérique du Nord, la terre serait en mesure de capter des milliards de mètres cubes d'eaux de ruissellement, sans parler des millions de tonnes de CO₂ chaque année, tout en donnant l'occasion de reconstruire des communautés vivables, praticables et respirables, et de rétablir des relations de réciprocité avec la terre. Les gens ne conduisent pas parce qu'ils détestent la nature, mais parce qu'il n'y a pas d'autre moyen de se déplacer. La lutte pour un transport pour tous, gratuit, accessible et étendu, est le meilleur moyen de réduire l'utilisation de la voiture dans les villes et au-delà.

Notes

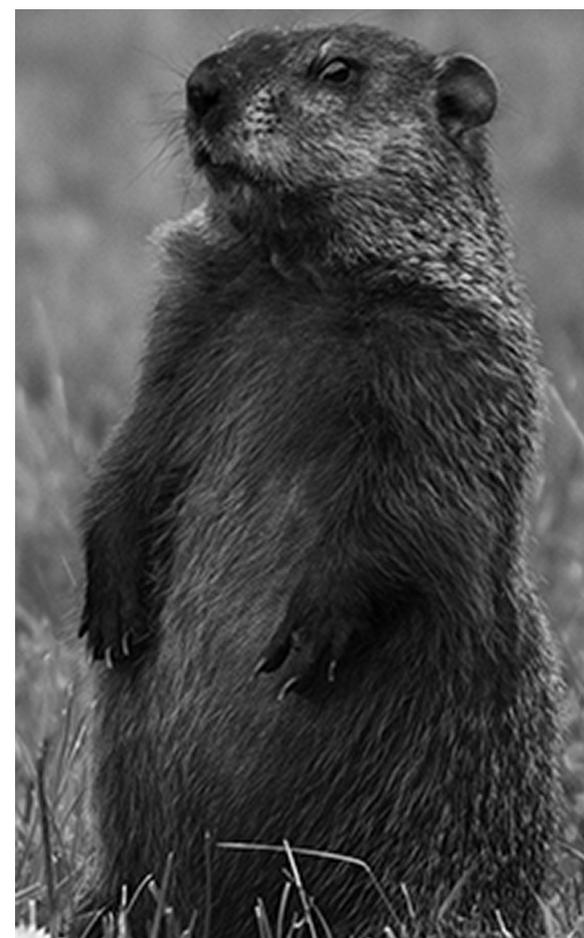
1. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1231985.pdf>, p. 63

2. Ibid, p. 50.

3. On a calculé le pourcentage de stationnement hors rue à 32,5m²/place et tout le reste à 14m², l'estimation la plus basse disponible pour le stationnement dans la rue, ce qui constitue donc une sous-estimation.

4. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1231985.pdf>, p. 47

5. https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYd-NZRxWi163lmbLnVjgAqMF/asset/files/Outils/2023-03-02_CRE-Montreal_Livre-blanc-VF_numerique.pdf



COMMENT FAIRE SES COURSES SI ON N'A PAS DE VOITURE?

Le stationnement crée un mode de vie qui dépend des voitures pour le transport, ce qui fait croire aux gens que la vie sans voiture est impossible. Par exemple, dans de nombreux quartiers de soi-disant Montréal, de Parc-Extension à Rosemont et Villeray, de nombreux marchés n'ont pas d'aires de stationnement et sont fréquentés principalement par les habitants du quartier. À l'autre bout du spectre, Costco et Maxi visent les besoins des personnes qui peuvent se permettre de ne faire qu'un seul voyage par semaine à l'épicerie. En effet, si vous avez besoin de 10 à 15 minutes pour garer votre voiture au centre-ville, vous n'allez pas à la boulangerie le mardi en allant au travail et au marché le mercredi en revenant de la salle de sport. Au lieu de cela, vous vous rendez dans un seul et même endroit où vous trouverez un vaste choix d'aliments transformés.

Ces chaînes d'épicerie sont vraiment problématiques car elles sont le principal vecteur de la mondialisation des marchés alimentaires. Lorsque vous vendez des aliments transformés par centaines de palettes chaque semaine, vous avez tendance à délocaliser la production vers des pays où les coûts de production sont beaucoup plus bas, pour ne citer que les cornichons produits en Inde. Pourtant, les concombres poussent très bien au soi-disant Québec et les marinades étaient une façon de conserver les légumes pour l'hiver. Les transports modifient non seulement la façon dont on se déplace, mais aussi ce qu'on mange, il suffit de penser aux commandes à l'auto...

DE LA LIGNE ROSE À LA MINCE LIGNE BLEUE¹: LE CHANGEMENT DE PRIORITÉS DE PROJET MONTRÉAL

Lors de sa campagne électorale de 2017, Projet Montréal a conquis le cœur de nombreux·euses Montréalais et Montréalaises en promettant la construction d'une nouvelle ligne de métro, baptisée la «ligne rose». Cette promesse reflétait l'importance que le parti accordait depuis longtemps aux transports en commun, ainsi que le virage vers les enjeux de justice sociale amorcé avec l'arrivée de sa nouvelle chef, Valérie Plante. Ainsi, la nouvelle ligne de métro n'allait pas seulement inciter les Montréalais·e-s à passer des voitures au transport public, mais permettrait également de s'attaquer à la marginalisation sociale de quartiers comme Montréal-Nord, point d'arrivée de la ligne proposée. Valérie Plante présentait l'initiative en ces termes: «C'est un projet qui va désenclaver des quartiers repliés sur eux-mêmes... ça va ouvrir des quartiers, des commerces.»

Aujourd'hui, la ligne rose n'est qu'un vestige d'une autre époque, une idée qui semble avoir émané d'un autre Projet Montréal. Le changement est plus important qu'il n'y paraît. Le parti a non seulement abandonné la ligne rose, mais accorde aussi moins d'importance aux transports en général et semble avoir oublié son bref *flirt* avec les questions de justice sociale. Pire encore, l'espace politique accordé à ces engagements en est venu à être occupé par la police et un éventail grandissant de mesures liées à la sécurité publique. Jadis le parti de la ligne rose, Projet Montréal est devenu celui de la mince ligne bleue.

Ce changement de priorités remonte à 2020 et aux crises qui se sont succédées cette année-là. Les mesures de santé publique mises en place à partir de mars 2020 pour lutter contre la COVID-19 ont entraîné une réduction draconienne de l'utilisation des transports en commun. L'achalandage a diminué de 54 % entre 2019 et 2020 à soi-disant Montréal et de 56 % à l'échelle de l'agglomération montréalaise. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a terminé l'année 2020 avec un manque à gagner de

477,7 millions de dollars en tarifs, résultat cumulatif des déficits des quatre organismes de transport qu'elle chapeaute, dont la Société de transport de Montréal (STM). Une injection de fonds exceptionnelle du gouvernement du soi-disant Québec a permis de couvrir le déficit, mais aucun soutien à long terme n'a été promis à l'époque.

Pendant la même année, une série de meurtres policiers très médiatisés aux soi-disants États-Unis et Canada déclenche la deuxième vague du mouvement Black Lives Matter. Au cours de l'été 2020, deux manifestations d'une ampleur sans précédent contre le racisme et la violence policière ont lieu à soi-disant Montréal, et la revendication du mouvement visant à définancer la police obtient un soutien majoritaire de la population montréalaise (74%) et québécoise (54%). Ce soutien public laisse entrevoir la possibilité d'adopter une nouvelle approche en matière de sécurité publique, mais il est aussi une remise en question de la légitimité du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), qui s'oppose, comme on pouvait s'y attendre, à tout remaniement de son financement.

Avec l'arrivée de l'automne et le début des discussions entourant le budget 2021, Projet Montréal a eu l'occasion, en cette période de crise, de réaffirmer son engagement envers le transport public, et peut-être aussi envers la justice sociale. En fin de compte, c'est exactement le contraire qui se produit. Le budget 2021 du parti va à l'encontre de l'opinion publique en augmentant le financement du SPVM de 14 millions de dollars (2,1%), tout en réduisant les dépenses en transport public de 36 millions (5,5%). (La Ville finance le transport en commun par des contributions à l'ARTM, qui distribue à la STM et à trois autres organismes de transport en commun les revenus qu'elle reçoit des gouvernements et des tarifs de transport en commun.) Le contraste entre les augmentations et les diminutions du budget en 2021 peut difficilement passer inaperçu. Dans les faits, Projet Montréal a définancé les transports en commun au profit de la police.

Les priorités exprimées dans le budget de 2021 ont été systématiquement réitérées au cours des années qui ont suivi. De 2020 à 2024, Projet Montréal a augmenté les budgets de la police de 156 millions de dollars (23%), tout en ajoutant seulement 47 millions de dollars (7%) aux transports publics, ce qui est bien inférieur au taux d'inflation. Et il ne s'agit là que des dépenses budgétisées. Sous la gouverne de Projet Montréal, le SPVM a pris l'habitude de dépenser comme bon lui semble. Depuis 2020, il a dépassé son budget de 35,7 millions de dollars en moyenne par année, s'octroyant ainsi lui-même un budget que Projet Montréal couvre chaque fois sans protester. L'ARTM et les sociétés

POURQUOI LES POLICIERS SONT AUSSI PRÉSENTS DANS LE MÉTRO?

Le résultat des opérations policières se traduit dans la composition carcérale: 32,4% des personnes incarcérées ont un emploi alors que le taux de chômage dépasse rarement 6% (Chéné, 2019). De la même façon, les personnes racisées et autochtones sont fortement disproportionnées dans les prisons. À elles seules, les personnes autochtones représentent le tiers des admissions carcérales alors qu'elles ne représentent que 5% de la population (Statistique Canada, 2022). Ainsi, en grande majorité, le crime est le résultat de personnes qui peinent à maintenir un emploi stable ou à subvenir à leurs besoins, et qui n'ont d'autre choix que des stratégies de survie jugées illégales, comme par exemple dormir dans le métro, quêter, vendre de la drogue, etc. Ceci est clair dans les données statistiques, qui montrent que certaines années, 40% de contraventions sont données à des personnes en situation d'itinérance (Bellot et al., 2021). Un des derniers espaces publics, le transport collectif, est devenu un espace de prédation pour les services policiers. Les revenus tarifaires de la STM étant de seulement 466 millions, il est facile de voir que les sommes investies dans le contrôle des pauvres, le contrôle des billets par les guérites, les inspecteurs ou les bornes de ventes pourraient simplement servir à fournir un transport gratuit.

de transport locales, en revanche, sont censées respecter leur budget même si l'achalandage a diminué depuis la pandémie et qu'il tarde à revenir à la normale. Pour équilibrer son budget, la STM a réduit son effectif de 245 personnes (3%) depuis 2020 et a procédé à diverses réductions de services.

La situation qui prévaut dans les stations de métro illustre probablement le plus clairement les conséquences des nouvelles priorités de Projet Montréal. La STM a réduit son effectif global depuis 2020, mais elle a augmenté le nombre d'agents de sécurité, qui est passé de 180 à 212 (une augmentation de 18%). Au cours de la même période, le statut des agents est passé d'«inspecteur» à «constable spécial», statut qui s'accompagne d'un salaire plus élevé et du pouvoir de procéder à des arrestations. De plus, en janvier dernier, la STM a créé une unité de six «ambassadeurs de sûreté», dont le nombre des membres devrait passer à 20 cet été.

Cet appareil de sécurité hypertrophié ne remplace pas le contingent policier, tout aussi hypertrophié, mais exerce ses activités en parallèle avec lui. Depuis la fin de 2021, le SPVM achemine à ses postes de quartier la plupart des appels au 911 provenant des stations de métro, ce qui permet à la centaine de patrouilleurs de la section métro de se concentrer sur les enquêtes criminelles à l'intérieur du réseau – une augmentation de la présence

policrière. Une nouvelle escouade mixte, l'Équipe métro d'intervention et de concertation (EMIC), a été aussi introduite en novembre 2020, et en décembre dernier, huit intervenants psychosociaux de l'escouade civile, l'Équipe mobile de médiation et d'intervention sociale (EMMIS), ont été déployés dans les stations de métro.

Les priorités budgétaires générales de Projet Montréal et l'allocation des fonds à la STM témoignent d'une forme de plus en plus carcérale et dystopique de gestion municipale. Les sommes qui pourraient être consacrées à la création de nouvelles lignes de transport en commun, à l'augmentation de la fréquence des services sur les lignes existantes ou à la réduction des tarifs sont désormais consacrées aux forces de sécurité déployées dans la ville et dans le système de transport en commun. L'argent qui pourrait contribuer à la résolution des problèmes sociaux, notamment l'itinérance et la marginalisation de quartiers comme Montréal-Nord, est dépensé pour s'attaquer à leurs symptômes, c'est-à-dire aux *personnes* sans abri et marginalisées.

De toute évidence, rien de tout cela ne réussit à faire disparaître les symptômes des problèmes sociaux ni à accroître la sécurité de la population. Au contraire, l'application de méthodes policières aux symptômes devient un processus sans cesse à recommencer. Chaque année, les services sociaux sont encore plus affamés pour nourrir la police, la distinction entre problèmes et symptômes est de moins en moins discutée, et un parti politique qui a déjà conquis le cœur de nombreux Montréalais et Montréalaises devient l'organe de collecte de fonds et de propagande du SPVM. Dans la lutte pour la justice sociale et climatique, nécessairement longue et difficile, il est utile de reconnaître que les Montréalais et Montréalaises veulent une ville plus juste et plus écologique que Projet Montréal et son programme carcéral.

Références

Bellot, C., Sylvestre, M.-È., Poisson, J., Lesage-Mann, É. et Fortin, V. (2021, janvier). Judiciarisation de l'itinérance à Montréal. Récupéré de http://rapsim.org/wp-content/uploads/2021/01/VF2_Judiciarisation-de-litine%CC%81rance-a%CC%80-Montre%CC%81al.pdf

Chéné, B. (2019). Profil de la population correctionnelle 2015-2016. Ministère de la sécurité publique. Récupéré de https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/securite-publique/publications-adm/publications-secteurs/services-correctionnels/profil-clientele-correctionnelle/profil_corr_2015-2016.pdf?1624309234

Statistique Canada. (2022, 20 avril). Adult and youth correctional statistics, 2020/2021. The Daily. Récupéré de <https://www150.statcan.gc.ca/n1/en/daily-quotidien/220420/dq220420c-eng.pdf>

Notes

1. La mince ligne bleue est un badge porté par plusieurs policiers du SPVM. Le logo est apparu en 2014 aux soi-disants États-Unis, lors des confrontations du mouvement *Black Lives Matter* (les vies noires comptent), où les policiers ont mis en place en réponse *Blue Lives matter* (les vies des policiers comptent). Ces deux violences ne sont en rien comparables. Aux soi-disants États-Unis et Canada, les personnes noires sont disproportionnellement ciblées et assassinées par les policiers, fréquemment racistes, et le mouvement *Blue Lives Matter* s'inscrit en réaction à la défense des droits des personnes racisées. Ce logo est donc associé à la suprématie blanche. Il a été ouvertement porté par des policiers montréalais, par exemple lors des manifestations contre la COP15.

**DONNE-MOI TON
CHÈQUE DE PAYE!**



CONSTRUIRE PLUS DE ROUTES, C'EST CONSTRUIRE PLUS DE TROUBLE

Les différentes vagues de transport ont laissé des traces à soi-disant Montréal. La dernière, celle des tramways, a laissé des signes incontournables: les rues larges comme Ontario, Sainte-Catherine, Saint-Antoine, Frontenac, Papineau et Saint-Denis laissaient place à des tramways. On y voit encore parfois les rails qui ont été ensevelis sous l'asphalte à la fin des années 1950. Ces rues, depuis l'époque, ont laissé place à de plus en plus de voitures. Or, le fait que l'adoption de la voiture, excessivement dispendieuse, ait été bien graduelle a laissé le temps à la ville de s'adapter à ce nouveau moyen de transport: ajout d'autoroutes, d'échangeurs, de ponts, de stationnements, élargissement des rues et étalement vers les banlieues. Dès lors, la ville ne pouvait plus contenir tous ses habitant·e·s vu la forte demande d'espace du transport automobile. On a donc dû démolir nos villes pour laisser la place aux chars, comme décrit dans l'article «La métamorphose des villes».

En effet, jamais la ville n'avait connu de moyen de transport aussi gourmand en espace: alors qu'une voie consacrée à un tramway permet la circulation de 4000 à 8000 personnes par heure, une voie consacrée à la circulation automobile ne transporte que 600 à 1600 personnes à l'heure. La solution qu'on nous propose est d'élargir les routes, de détruire encore plus d'espaces verts et de logements pour faire passer des autoroutes. L'idée de ce texte est de montrer le futur dystopique qui s'associe avec la continuation de la dynamique actuelle.

L'implantation de routes est un processus qui continue. Dans les dernières années, le nombre d'automobiles en circulation continue d'augmenter au soi-disant Québec¹. Ceci fait en sorte que les centres des villes n'ont d'autre choix que de faire place à la masse automobile qui y vient pour profiter des services. Ce faisant, on est toujours dans la course pour formater davantage l'espace pour l'automobile. Ceci se fait dans le contexte où la majorité de la population se concentre toujours davantage dans les centres urbains, puisque les emplois y sont souvent situés². Toutefois, le nombre d'habitant·e·s des centres n'est jamais en aussi forte croissance que celui des

périphéries³, ce qui amène un étalement urbain, ainsi qu'une hausse des déplacements entre le centre et les périphéries, entre les banlieues et le centre-ville. À terme, il faudrait rapprocher les habitant·e·s de leur travail et des services, mais en attendant, tentons de voir ce qu'il est possible de faire dans la configuration actuelle.

En voyant la construction ou l'élargissement d'une route comme une accélération du débit de voitures actuel, on en fait un simple problème de plomberie, par lequel l'agrandissement du tuyau permet d'augmenter le débit. Or, le trafic est un flux dynamique, qui se développe en fonction de la capacité de ce même tuyau. Ainsi, il y a au moins quatre facteurs qui font en sorte que la route se retrouve ensevelie sous les voitures, généralement en moins de quelques années, contribuant à réduire sa vitesse générale.

1. S'il s'avère plus rapide de passer par la nouvelle route, elle sera priorisée par les utilisateur·trice·s des routes environnantes. Peu à peu, la circulation s'équilibrera entre ces routes. La vitesse globale redescendra à la norme des artères d'un secteur donné.
2. Un nouvel accès rapide à un secteur donné favorise l'établissement de nouveaux développements résidentiels à proximité, qui font en sorte d'augmenter le trafic jusqu'à la moyenne régionale.

3. Généralement, les maisons dans les banlieues éloignées sont achetées par des jeunes familles qui ne peuvent se permettre d'habiter au centre-ville dans le début de leur carrière. Leur situation économique s'améliorera toutefois et plusieurs se plieront à l'achat de voitures supplémentaires, ne serait-ce que pour leurs enfants, qui n'ont d'autre moyen de transport que de rares autobus.

4. De plus, même lorsque les routes plus larges parviennent temporairement à gérer le flot de voitures, elle ne font que repousser l'engorgement sur le prochain élément d'infrastructure: pont, échangeur, croisement de voie ferrée ou même le centre-ville voisin où la majorité des gens travaillent.

Ceci revient à dire que la construction d'infrastructures routières amène une croissance de la demande automobile. Selon plusieurs urbanistes, cette hausse de demande, en quelques années, est suffisamment forte pour neutraliser la hausse d'efficacité de la route.

Cette croissance du nombre de véhicules sur les routes est problématique, car elle augmente les délais de transport de manière exponentielle. En effet, plus le réseau routier approche de sa pleine capacité, plus la vitesse des véhicules en mouvement diminue. Ceci s'explique notamment par le fait que tous les points d'une route se retrouvent limités par la vitesse du goulot d'étranglement suivant, par exemple l'entrée d'un pont ou la lumière rouge à la sortie d'un



pont ou d'une autoroute. Lorsque cet entonnoir est congestionné, les automobiles de plus en plus nombreuses font la file sur une distance de plus en plus grande. Les délais se répercutent alors en effet domino sur les automobilistes qui attendent. D'autre part, plus la route est occupée, plus il faut ralentir pour vérifier les alentours avant de faire une manoeuvre, ou simplement pour garder une distance sécuritaire avec les autres véhicules. Ainsi, plus une route approche de sa capacité maximale, plus le flux des véhicules est ralenti, rendant du même coup les heures de pointe ingérables.

«La seule manière de réduire le nombre d'automobiles sur les routes est d'améliorer l'étendue et la capacité des réseaux de transports non-automobiles.»

Au contraire, dans le pire scénario, l'autobus ou le train ralentissent les individus, qui doivent attendre le prochain passage, mais sans ralentir le système en tant que tel. Dans le cas des autobus, augmenter la quantité d'utilisateur·trice·s des autobus augmente un peu le temps de chargement, mais n'affecte que peu leur vitesse de transport, tant qu'ils ne sont pas ralentis par le trafic automobile. De plus, les lignes d'autobus fortement achalandées sont fréquemment additionnées d'autobus express, qui arrêtent à moins d'arrêts. Le métro possède quant à lui un temps de chargement et déchargement fixe, même lorsque les wagons sont pleins. Quant à la vitesse de déplacement, elle n'est pas plus affectée par la charge des wagons. Ainsi, un plus grand achalandage sur les autoroutes diminue exponentiellement la vitesse des automobiles, tandis qu'un plus grand achalandage des transports en commun influence peu le temps de transport des usager·ère·s.

Ceci a été démontré empiriquement à soi-disant Montréal. La construction des infrastructures autoroutières s'est effectuée au soi-disant Québec principalement entre les années 1960 à 1975. À l'échelle de soi-disant Montréal, cela s'est traduit par la construction de 4 nouveaux ponts et de 5 nouvelles autoroutes. Des statistiques sur la vitesse moyenne, en kilomètre par heure, à l'extérieur des pointes (matin et soir) montrent empiriquement ce qui s'est produit à partir de 1959, l'année de la fermeture du tramway de soi-disant Montréal⁴.

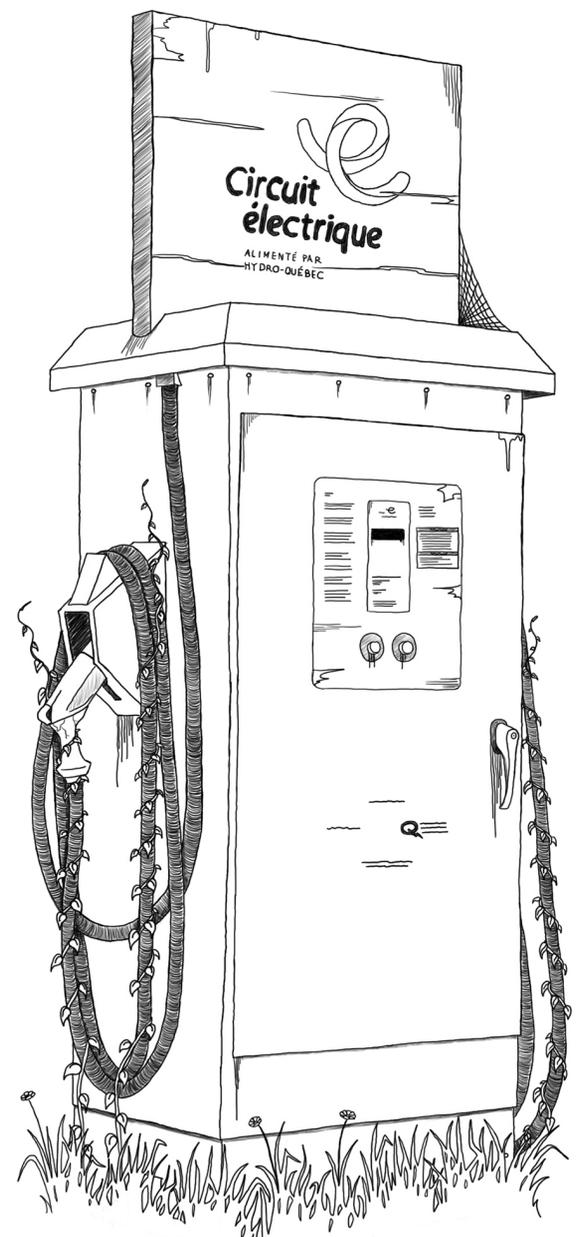
Année	Centre-ville (vitesse en km/h)	Ville de soi-disant Montréal (vitesse en km/h)	Île de soi-disant Montréal (vitesse en km/h)
1959	26.4	39	43.5
1963	29.7	40.8	44.8
1967	24.8	36.8	40
1969	23.2	36	40
1970	22	34.4	37.4
1973	21.6	33.6	36
1977	20.8	32	33.6
1979	20.8	30.4	31.2

Ainsi, malgré les plus grands investissements en infrastructures routières du soi-disant Québec, le trafic automobile n'a fait que ralentir sur l'île de soi-disant Montréal. C'est donc dire que même dans la période de plus forte croissance du réseau autoroutier, on n'a jamais réussi à construire des autoroutes assez rapidement pour faire du transport automobile une solution qui améliore réellement la vitesse de transport. Il n'y a donc aucun avantage à construire plus de routes et à élargir celles existantes. Selon plusieurs urbanistes, les habitant·e·s ne choisissent pas leur moyen de transport en fonction de sa nature: les gens tendent plutôt à choisir l'option la plus rapide, que ce soit le transport actif ou collectif, ou encore l'automobile. Ceci prouve que la seule manière de réduire le nombre d'automobiles sur les routes est d'améliorer l'étendue et la capacité des réseaux de transports non-automobiles. C'est en rendant les trajets plus rapides en transport collectif qu'on peut réduire le parc automobile. Donc la vitesse réelle des déplacements automobiles n'augmenterait qu'en fonction de la vitesse des modes de transport alternatifs, et non pas en fonction de la quantité d'infrastructures routières.

Ceci suggère que la meilleure manière de décongestionner n'est pas de construire davantage de routes, mais bien d'investir dans des infrastructures de transports actifs et collectifs. Ces modes de transport apportent aussi de nombreux bénéfices: diminution de l'émission de gaz à effet de serre et de la pollution écosystémique et sonore, restriction de l'espace réquisitionné pour les infrastructures de transport, limitation du nombre d'accidents, accroissement de l'accessibilité au transport et réduction des inégalités sociales

Notes

1. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2069993/augmentation-vehicules-routes-quebec-saaq>
2. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-630-x/11-630-x2015004-fra.htm>
3. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220209/dq220209b-fra.htm>,
4. Tiré de Dagenais, 1982, Ironie du char.



LE REM: LE DÉASTRE DU TRANSPORT PRIVATISÉ

Le REM est le fruit du travail de deux hommes, Michael Sabia, actuel PDG d'Hydro-Québec et ancien directeur de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), et Philippe Couillard, premier ministre du soi-disant Québec de 2014 à 2018. Denis Coderre, maire de soi-disant Montréal avant Valérie Plante, a contribué à la campagne médiatique qui a entouré sa naissance, et Plante elle-même s'était montrée enthousiaste au projet à l'époque. Sept ans plus tard, elle est la seule des fondateur·trice·s du projet du REM à être toujours en poste. Les autres sont parti·e·s, comme le font les politicien·ne·s, vers des horizons plus cléments.

Le REM a été mis en branle par la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ). Celle-ci, lancée par Jean Lesage en 1965 pour gérer les pensions et les assurances de la province, s'est d'abord concentrée sur les obligations financières, mais en 1971, elle a commencé à constituer un portefeuille d'actions composé principalement d'entreprises québécoises. Dans les années 80 et 90, la CDPQ s'est lancée sur le marché de l'immobilier et, au milieu des années 2000, elle a commencé à investir dans les infrastructures, principalement dans les aéroports étrangers. Elle a perdu 40 milliards de dollars lors du krach financier de 2008, mais sous une nouvelle direction, elle a abandonné les investissements commerciaux à court terme pour revenir aux obligations à long terme. Plus récemment, sous la direction de Michael Sabia, il a été décidé de se lancer dans le secteur de la construction.

En 2015, le soi-disant Québec souffrait d'un déficit d'infrastructures publiques, c'est-à-dire d'une longue liste de projets promis mais jamais réalisés. Les libéraux·ales pensaient que les sociétés privées étaient plus efficaces que les ministères pour faire avancer les choses. Ils ont donc créé une entente avec la Caisse de dépôt, qui était à l'époque une société d'État. Sabia souhaitait alors expérimenter la construction de projets du même type que ceux dans lesquels il investit à l'étranger. Couillard voulait un train pour desservir l'aéroport et pour relier la Rive-Sud au centre-ville. La Caisse avait justement déjà fait partie du consortium qui avait construit la Canada Line à Vancouver. Sabia a donc décidé de construire un autre Sky-Train.

La CDPQ y a investi 3 milliards de dollars. Les gouvernements du soi-disant Québec et d'Ottawa ont donné chacun 1,28 milliards de dollars pour le projet. Hydro-Québec lui a octroyé 295 millions de dollars et l'Autorité régionale de transport de Montréal (ARTM), 512 millions de dollars pour couvrir les revenus que la Caisse tirera de l'amélioration des terrains autour du train.

Selon l'accord en vigueur, en échange de la construction et de la gestion du REM, qui sera exploité par l'ARTM, la CDPQ obtiendra un rendement annuel de 8 % sur son argent. Aucune autre ligne de transport en commun ne sera autorisée à exploiter des lignes parallèles au REM, et toutes les lignes de bus devront s'y raccorder. La Caisse sera propriétaire du REM pendant la phase de mise en œuvre, mais sera libre de le vendre par la suite, et les mêmes conditions s'appliqueraient au nouveau propriétaire le cas échéant, c'est-à-dire 8% de retour sur investissement. Le gouvernement ne deviendrait pas automatiquement propriétaire, comme c'est souvent le cas dans les partenariats public-privé. Il devrait acheter le REM s'il le souhaitait et ne bénéficierait pas d'un prix préférentiel. S'il décidait d'attendre l'expiration de l'accord pour se l'approprier, il devrait patienter pendant 99 ans.

L'accord était censé être mutuellement bénéfique: la CDPQ gagnerait de l'argent pour les retraités et la Ville de soi-disant Montréal recevrait un train. Cependant, il est clair que la convention a davantage profité à la Caisse qu'à la Ville ou à la province. En effet, la plupart des partenariats public-privé ne durent que 20 ou 30 ans, pas 99. De plus, 8% est un dividende extra-

ordinairement élevé pour 2017, puisque le taux d'intérêt préférentiel n'était que de 3,2% en septembre de cette année-là. Sabia a eu les coudées franches pour décider ce qu'il fallait construire, une gifle pour les expert·e·s en transport de l'ARTM – dont beaucoup ont démissionné, car iels comprenaient mieux que lui les besoins en transport de soi-disant Montréal. Les économistes de l'Institut de recherche en économie contemporaine (IREC) ont prédit que les municipalités finiraient par payer 500 millions de dollars par an à la Caisse¹.

Néanmoins, le REM a été un succès auprès des médias. Il s'agit du «plus important projet de transport à [soi-disant] Montréal depuis cinquante ans». Pourtant, même le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) l'a rejeté, disant qu'il contribuerait peu à l'objectif de faire sortir les automobilistes de leur voiture, et que lui donner le contrôle du tunnel du Mont-Royal était une grave erreur. Pourtant, rien de tout cela n'avait d'importance. Tout le monde était tellement heureux que quelque chose soit enfin construit que les médias ont ignoré les avertissements. Ils ont également oublié de demander comment la compagnie allait obtenir le fameux 8%.

Sabia a avoué plus tard qu'il n'avait pas réfléchi à la question de savoir si le REM s'intégrerait dans le réseau de transport en commun existant, ni à l'impact que ce projet aurait sur le système d'autobus. C'est la beauté de l'utilisation de l'argent des retraites pour construire des trains «indispensables» qui a excité son imagination, et comme il était alors responsable des milliards de la Caisse, ses paroles élogieuses ont été prises au pied de la lettre. Il a dû être très difficile pour quelqu'un comme Valérie Plante, qui était nouvellement mairesse en 2016, de ne pas se laisser entraîner par la bulle médiatique et tout le brouhaha. Sabia lui-même était si enthousiaste qu'il a révélé qu'il avait l'intention de commercialiser son modèle à l'échelle internationale.

Les gouvernements internationaux ont été plus brillants que celui du soi-disant Québec en 2016. Phil Goff, le maire d'Auckland, en Nouvelle-Zélande, a rejeté l'offre de Sabia de construire un train semblable au REM lorsqu'il s'est rendu compte qu'il serait moins coûteux pour la ville de le construire. Les politicien·ne·s locaux·ales n'y ont rien compris parce qu'iels étaient obnubilé·e·s par la «priva-



tisation» – malgré que cette stratégie ne fonctionne pas depuis des décennies –, convaincus à l'idée que les bureaucraties gouvernementales étaient corrompues et inefficaces et, chose étrange, que les entreprises privées pouvaient mieux faire les choses.

Aujourd'hui, on se rend compte de l'énormité de cette idée. La privatisation a peut-être connu quelques succès – ça dépend de la personne à qui l'on s'adresse – mais ces systèmes se complètent souvent de frais d'utilisation fixes qui, au lieu de puiser dans les recettes fiscales recueillies selon un impôt encore un peu progressif, frappent plus durement les personnes à faible revenu. De la même façon, la construction de projets de transport en commun avec un partenariat public-privé (3P) au lieu du ministère des transports transfère le risque financier, mais c'est généralement à un prix très élevé. Le REM a créé un déficit dans le budget de l'ARTM. Le métro de soi-disant Montréal transporte actuellement un million de personnes par jour, alors que le REM n'en transporte que 170 000. Néanmoins, les politiciens s'attendent à ce que le REM s'accapare 12% des revenus de l'ARTM en 2027².

Le REM est un train coûteux non seulement parce qu'il reçoit 72 cents par kilomètre-passager – le train de Deux-Montagnes qu'il a remplacé ne recevait que 24 cents –, mais aussi parce que l'ARTM doit donner à la CDPQ 8% de ses 3 milliards de

dollars. Où l'ARTM est-elle censée trouver cet argent ? Le reste du réseau de transport en commun de soi-disant Montréal est vidé de sa substance pour fournir un dividende à une banque qui est censée s'occuper de notre bas de laine. L'ironie de la situation est stupéfiante.

« Même le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) l'a rejeté, disant qu'il contribuerait peu à l'objectif de faire sortir les automobilistes de leur voiture, et que lui donner le contrôle du tunnel du Mont-Royal était une grave erreur. »

Plante et Projet Montréal ont accepté au début, mais que pouvaient-ils faire d'autre ? Les gens au sommet de la province le voulaient clairement, alors si la mairesse voulait faire l'une des autres choses qu'elle avait promis de faire, elle devait sourire devant les caméras. Maintenant, elle doit marcher sur la corde raide entre raviver l'espoir de Coderre de revenir pour la remplacer et faire savoir à Legault à quel point elle est en colère. Legault n'est devenu premier ministre qu'après la naissance du REM, mais il a donné tous les signes de croire que les hommes d'af-

aires de la Caisse ne peuvent pas faire de mal, qu'ils sont honnêtes et qu'ils n'ont que nos meilleurs intérêts à cœur. Ils ont décidément une drôle de façon de s'occuper de nous. C'est un avertissement que le REM risque de se reproduire.

– Texte fourni par **Trainsparence 2000**

Pour plus d'information, consultez *Le Train qui nous a dupé* de Laurel Cleugh Thompson.

Notes

1. <https://irec.quebec/ressources/publications/Note-74.-Reseau-express-metropolitain.pdf>

2. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-06-20/transport-collectif/le-rem-creuse-le-deficit-des-autres-deplore-valerie-plante.php>

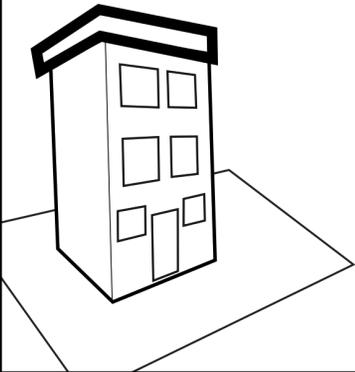
Interruption de service – Une panne d'alimentation électrique cause une interruption de service sur le réseau, dans les deux directions. L'heure de reprise du service est pour l'instant indéterminée. D'autres messages suivront.

– Réseau Express Métropolitain (@REM_infoservice) February 29, 2024

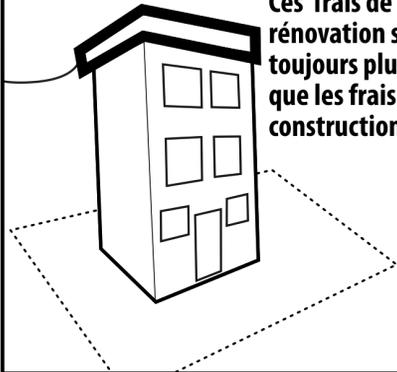


POUR UN TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT ET QUI PROFITE À TOUSTES

Un bâtiment est constituée de 2 valeurs: celle du bâtiment et celle de son terrain. Ces 2 valeurs possèdent des dynamiques distinctes.

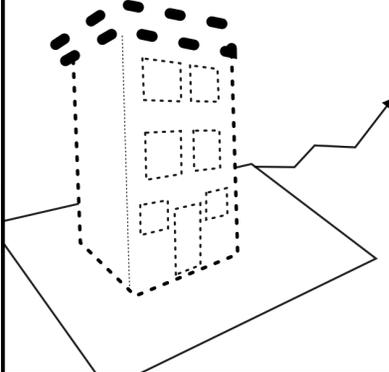


La valeur du bâtiment est toujours décroissante: la toiture s'use, l'électricité et la plomberie se doivent d'être remis à jour, etc.

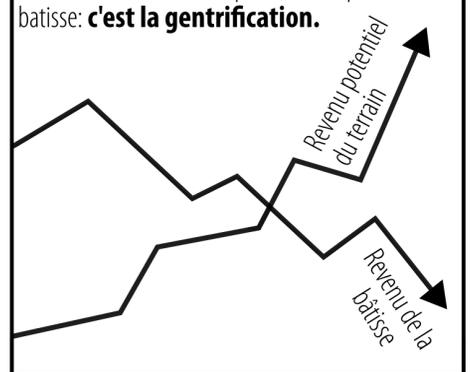


Ces frais de rénovation sont toujours plus cher que les frais de construction.

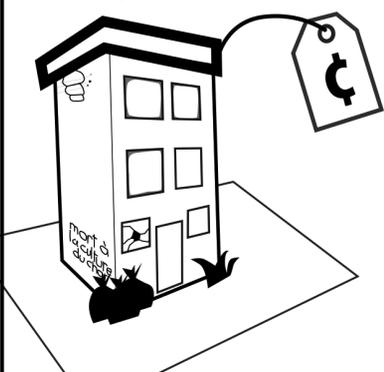
Au contraire, dans la plupart des grandes villes, les terrains augmentent toujours en valeur, l'urbanisation constante faisant en sorte que les terrains sont toujours plus en demande.



Quand les revenus que pourraient faire les propriétaires avec le terrain augmentent, par exemple en y construisant des condos de luxe, ils foutent les locataires à la porte, et remplace la bâtisse: **c'est la gentrification.**



Mais les logements les plus abordables sont toujours ceux où la valeur du bâtiment est la plus faible. Vous savez, ceux avec le toit qui coule où vous habitez probablement :)



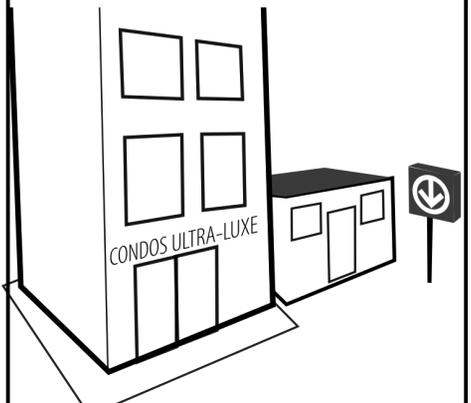
En permettant d'accéder au centre-ville en 20 minutes, de nouvelles stations de Métro augmenteraient la demande pour les quartiers visés.



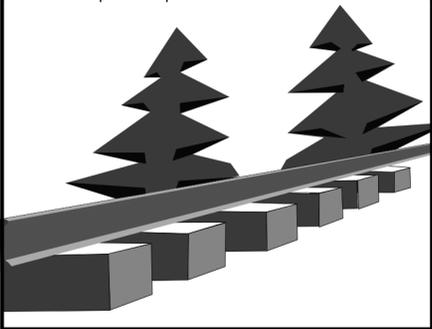
L'implantation du transport collectif vient faire exploser le prix des terrains adjacents, et donc le prix des logements, mêmes s'ils sont en décrépit.



Mais l'augmentation de la valeur des terrains favorisera donc la gentrification, les logements des plus pauvres seront remplacés.



Cette création de richesse par l'implantation de moyens de transport a une longue histoire coloniale. Notamment, l'intensification de l'occupation blanche des territoires autochtones s'est faite par l'implantation du chemin de fer.



En effet, une la construction du chemin de fer était financé en grande partie par des terres du "gouvernement" données aux compagnies de chemin de fer. Ces terres étaient beaucoup plus large que le tracé du chemin de fer: le gouvernement canadien leur avait donné plus de 10 millions d'hectares...



...sur les 4 000km de chemin de fer pour connecter la Colombie-Britannique, ceci équivalait à un bande de 25km de large, qui après la construction d'une gare étaient beaucoup en demande. Les terrains étaient séparés en damiers, pour que le gouvernement bénéficie aussi de la création de la richesse créée par le transport.

État canadien	Canadien Pacifique	État canadien	Canadien Pacifique
Canadien Pacifique	État canadien	Canadien Pacifique	État canadien
État canadien	Canadien Pacifique	État canadien	Canadien Pacifique
Canadien Pacifique	État canadien	Canadien Pacifique	État canadien

Bien que l'on pense que le chemin de fer n'est qu'une infrastructure du passé, des autorisations gouvernementales sont demandées chaque année pour des projets ferroviaires, particulièrement sur le territoire cri de la Baie-James, où se situent plusieurs mines. La colonisation se continue encore aujourd'hui...



Utiliser la valeur associée à la mise en place de services près d'un terrain est appelé la capture de la valeur. Elle fait en sorte que les gagnants de toute implantation de service sont en fait les propriétaires de terrains avoisinants.



En effet, si enfin on pouvait faire augmenter la valeur des propriétés collectives, comme les coopératives, la richesse créée reviendrait à nos communautés, pas aux capitalistes qui parasitent nos vies.

La lutte pour le transport en commun gratuit doit donc se faire en prenant en compte qu'il tend fortement à déplacer les populations les plus pauvres. C'est pourquoi elle doit se faire main dans la main avec les luttes pour la socialisation du parc de logement locatif.



LIMITES

D'UN TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT

Le transport en commun gratuit, ce n'est pas une utopie, mais est-ce que c'est la panacée? Il y a beaucoup d'aspects positifs à demander la gratuité, mais dans un système capitaliste, il faut rester vigilant·e·s, car cette revendication pourrait être réappropriée par les riches. Voici quelques exemples d'effets secondaires néfastes qui pourraient survenir, où une gratuité ne serait pas transformatrice: la gentrification et le renouveau urbain; le maintien de formes de contrôle, de sécurité et de collecte de données; une tarification qui vise l'égalité et non l'équité; l'expansion des services sans démocratie directe, ou encore la continuation de la «cohabitation» avec les véhicules.

Tout d'abord, le développement d'un transport en commun gratuit peut entraîner des effets collatéraux, comme une hausse des loyers autour des axes du réseau, ce qui entraîne la gentrification de ces secteurs. La gentrification est le déplacement lent ou rapide de quartiers, personnes et/ou communautés par la spéculation et l'embourgeoisement. Tel que démontré dans la bande dessinée de ce journal, la principale cause de la gentrification est la captation de valeur. Au grand dam des locataires, les propriétaires riches ou les corporations voutours achètent des logements essentiellement pour faire des profits. Avec la gratuité viendrait un intérêt croissant pour les secteurs près des stations du transport en commun, maintenant gratuit. Le concept de développement orienté vers le transport – *transit-oriented development* ou *displacement* qui traduit mieux son effet perturbateur – sera alors déployé par les urbanistes, amenant un renouveau urbain et une densification de ces quartiers. Souvent invoquée comme une façon de contrer l'étalement urbain, la densification ne donne malheureusement aucune garantie que les habitant·e·s ne seront pas déplacé·e·s et que les coûts des loyers ne monteront pas en flèches. Pour une ville, le maintien du droit de ses habitant·e·s à rester dans leurs quartiers est confronté au revenu de la taxe foncière, qui reste pas mal la seule façon de maintenir l'appareil municipal sans demander à «Papa État» de le financer.

Un exemple souvent cité est Tallinn, capitale de l'Estonie, où la gratuité a été instaurée et fut considérée comme un succès - augmentation de l'achalandage, migration vers la ville, retombées économiques. Cependant, certains aspects sont souvent passés sous silence, comme le fait que la gratuité n'est que pour les résident·e·s enregistré·e·s de la ville. Ça veut dire que tout l'appareil de contrôle – les titres, les inspecteurs·trice·s, la police, les caméras et autres formes de forces oppressives – est maintenu, afin de s'assurer que les personnes non enregistrées soient exclues de

ce privilège. D'autres systèmes de transport collectifs comme celui de soi-disant Montréal renforcent également la présence policière dans le réseau, et augmentent leur financement drastiquement – voir l'article «De la ligne rose à la mince ligne bleue: la transformation des priorités de Projet Montréal» pour plus d'informations sur ce sujet. Obtenir la gratuité partielle à travers les mêmes lignes de marginalisation que le système capitaliste racial et colonial ne serait aucunement une voie de libération collective, ni une réelle transformation radicale et inclusive. De plus, la collecte systématique de données personnelles, les caméras aux passages, jusqu'à la collecte d'informations biométriques, sont souvent citées comme la nouvelle ruée vers l'or. Les corporations se frottent les mains au potentiel de voir les données personnelles du public s'accumuler pour mieux vendre leurs produits et services, mais aussi pour que l'État envoie ses chiens policiers vers les fautif·ve·s et, qui sait, établisse un système pour avoir des citoyen·ne·s parfait·e·s.

Contrairement à ce que prétendent les capitalistes, la gratuité n'est pas gratuite et certain·e·s devront payer la facture en bout de ligne. Certains champions de la gratuité, comme les municipalités, transfèrent leurs dépenses aux membres des classes moyennes propriétaires de voitures – taxe kilométrique, taxe sur l'immatriculation, taxe transit, postes à péage, etc. – et de résidences, via la taxe foncière. Cette technique, qui implique de taxer autant les riches que les pauvres, sans aucune progression en fonction du revenu, n'est aucunement nouvelle. En plus d'être inéquitable, elle risque de générer de la frustration contre les transports en commun, souvent accusés à tort de coûter cher aux contribuables. De plus, dépendre de taxes sur la propriété privée, de logements ou de véhicules, pour assurer une base financière aux municipalités force le maintien de ces propriétés privées à grande échelle. Par conséquent, on devine que la Ville ne voudrait pas voir le nombre

de véhicules diminuer, par crainte de perdre les revenus de la métropole.

La Ville de soi-disant Montréal a déjà donné la gratuité des transports en commun, mais sans surprise, elle s'est assurée d'y imposer des limites claires. Deux exemples: pour une seule journée en 2019, le 27 septembre, jour de la manifestation pour le climat, ce qui ressemble plus à de l'écoblanchiment qu'à une réelle promesse d'un pas vers la gratuité. En 2022, c'était lors des fins de semaine de l'été et les stations choisies étaient toutes au centre-ville, n'aidant aucunement les quartiers où le coût des passages est vraiment une barrière. Ceci est un bon exemple du danger d'une gratuité qui est donnée par un État néolibéral, tout comme l'exemple de Tallinn, où c'était le cas avec toutes ses lacunes. Alors qu'on pourrait croire que tout est gagné, les inégalités persistent généralement lorsque les usager·ère·s n'ont pas pris part au processus. Une gratuité des transports octroyée par l'État sans lutte populaire enlève aussi la possibilité de transformer les dynamiques de pouvoir, de voir les gens prendre une part plus importante dans les décisions concernant leur vie et l'endroit où ils habitent, vivent et interagissent.

Finalement, étant donné l'argument de la dépendance à la taxation des véhicules mentionné plus haut et la culture du char, il serait très probable que la gratuité des transports en commun soit faite de manière à maintenir la place actuelle des véhicules dans les milieux urbains et ruraux. En plus de ne pratiquement rien changer à la pollution, ceci maintiendrait les risques de se faire invectiver, pousser, voire écraser par ces monstres de métal – mais bientôt juste électriques, yé! Encore là, on parle d'une ville qui serait encore recouverte de trop d'asphalte et de béton, pour faire place au char. L'apocalypse climatique demeurerait en chemin, provoquant plus d'inondations, plus d'îlots de chaleur et plus de morts, mais on aurait au moins réussi à se déplacer sans frais...

D'autres exemples existent pour montrer comment la gratuité des transports en commun peut être limitée et même augmenter l'oppression des populations déjà marginalisées. L'important à retenir ici est de considérer un transport en commun gratuit, étendu et accessible comme un des points de libération collective à lier avec d'autres enjeux vers une réelle transformation radicale et inclusive.

DÉMARCHANDISONS LE TRANSPORT

Faisons un bref exercice de pensée. Le capitalisme est né dans le lit d'une société relativement fonctionnelle: des paysan-ne-s qui travaillent pour survivre, qui organisent leur propres besoins – parasité-e-s par la royauté et la noblesse, mais quand même libres de produire ce qui leur semble nécessaire et de le consommer en partie. Au contraire, la logique capitaliste actuelle détermine ce que l'on produit et consomme. Ça vaut pour tous les domaines économiques, dont le transport.

Prenons un exemple avant de commencer. Dans le cas de l'alimentation, il est très difficile, surtout pour des résident-e-s des villes, de manger autre chose que ce qu'offrent les (super)marchés. Les produits offerts – ceux qui sont consommés par la population – sont le reflet de ce qui est économiquement efficace à produire. Prenons l'exemple du pain: jusque dans les années 1930, le pain était principalement produit de manière artisanale dans chaque région. Avant l'invention du pain tranché – capable de résister au séchage avec son emballage –, il fallait que sa production reste locale et décentralisée, car il devait être consommé le jour même de sa production. Le pain moderne d'épicerie, quant à lui, est produit dans des usines et distribué à des milliers de kilomètres. Ce produit n'est que le reflet de la volonté du système économique actuel à centraliser les productions pour réduire les coûts de main-d'oeuvre.

La même chose s'applique aux transports. À l'époque, les élèves des écoles de rang pouvaient aller en classe à pied. Avec l'invention des autobus, les écoles de rang laissèrent place à des polyvalentes et à des écoles centralisées, renforçant ainsi la dépendance à ce nouveau moyen de déplacement. Le transport a été transformé au passage en une marchandise. Une nouvelle part de la vie est ainsi soumise aux lois économiques, dont celles de l'offre et de la demande. Cet article tente donc d'expliquer comment le marché capitaliste structure l'offre de transport, pour ensuite évaluer ce qu'il serait possible de faire pour démarchandiser le transport.

Pensons à tout ce qui permet le transport dans la société actuelle: les autos, les concessionnaires automobiles, les stations services, les services d'autobus, les terrains de stationnement, les autoroutes, les chemins de fer, les trains, le métro, les pistes cyclables et les trottoirs. Supposons que demain matin l'État disparaît et le

capitalisme s'effondre: comment agit-on pour rendre le transport fonctionnel à nouveau? On peut garder temporairement les structures en places, mais il faut rapidement penser aux modes de transport à privilégier pour améliorer la qualité de vie de toutes. Quel est le bénéfice à la collectivité qu'une personne se rende au travail à vélo, versus en auto? Comment amorcer une transition vers des modes de transport plus agréables pour toutes?

Le constat le plus évident à faire, c'est que le marché a créé une stratification en fonction de la capacité de payer: plus tu es riche, plus tu peux te déplacer facilement. La plupart du temps, ce pouvoir de déplacement permet de se rendre rapidement dans des espaces peu desservis par le transport en commun, où les logements sont beaucoup plus agréables, piscines et jardins personnels inclus. On se retrouve donc avec deux pôles. D'un côté, ces secteurs périphériques, souvent conçus pour empêcher le transport collectif et favoriser la ségrégation, nécessitent avant tout une densification et l'implantation de nouveaux services de proximité. À l'autre pôle, les centres urbains voient une concentration plus forte de marcheur-euse-s, souvent résignés par la faible offre de transport collectifs accessibles. Dans les différents quartiers, les gens qui visent à régler leurs problèmes par eux-mêmes auront différents enjeux. Partout l'action est possible, et c'est à chacun-e-s de s'y attaquer.

Cet exercice de pensée s'applique en fait dans la réalité: on peut agir ici et maintenant pour démarchandiser le transport. La première étape pour résoudre ces inégalités passe par l'implantation d'une offre minimale de transports collectifs accessibles à toutes, qui sera ensuite bonifiée. À petite échelle, il est beaucoup plus facile d'y arriver en menant des luttes décentralisées, que l'on pense à l'ouverture d'espaces de réparation de vélo communautaires, aux victoires historiques pour l'ouverture du pont Jacques-Cartier aux cyclistes hivernaux, ou à l'obtention de la gratuité du transport en commun pour les personnes âgées. Le problème reste toujours de ne laisser personne derrière, considérant que toutes les personnes possèdent des besoins, des capacités – financières, physiques, etc. – et une mobilité différentes, pour toutes sortes de raisons. À l'échelle d'une ville, il faut lutter pour des transports collectifs étendus, accessibles et gratuits. Il faut notamment une offre améliorée de transport adapté, laquelle équilibrerait l'accès de toutes aux services offerts par la ville – voir

l'article «Montréal est (encore) une ville capacitaire». Cette stratégie va totalement à l'encontre de l'aménagement du transport en commun actuel, structuré essentiellement pour faciliter les heures de pointes des automobilistes, une portion restreinte de la population.

En revanche, il ne faut pas se leurrer sur les intérêts qui s'opposent à une telle démarchandisation. En effet, les profits de l'industrie automobile, pétrolière et énergétique sont directement menacés par une réduction généralisée des frais de transport, ne serait-ce qu'en fournissant des espaces pour permettre aux gens de se déplacer à vélo. Ainsi, la stratégie ne doit pas seulement se limiter à augmenter le minimum disponible hors marché, mais aussi à limiter la croissance des profits possibles sur le transport. C'est pourquoi le dernier numéro de ce journal s'appelait «Bloquons Northvolt» et que celui-ci s'intitule «Transports pour toutes». Les stations-services, les bornes de recharge, les concessionnaires automobiles et les centres de production de chars doivent continuer d'être ciblés par les actions militantes. Il n'est pas nécessaire de frapper assez fort pour les détruire directement: si les cibles sont multiples, la réduction de la croissance des profits dans le secteur automobile aura tôt fait d'envoyer les investissements dans d'autres sphères.

Une telle stratégie en deux axes – où le combat se mène autant pour des alternatives que contre les infrastructures existantes – a plusieurs avantages. La création d'alternatives de transport permet notamment de fournir les bases matérielles à des luttes plus fortes. En effet, les villes les plus militantes sont celles où il est possible de vivre à peu de frais, sans devoir travailler à temps plein. Développons donc nos capacités de lutte politique en rendant les villes plus accueillantes! Transports pour toutes!



LE LOGEMENT DOIT DEVENIR UN DROIT

Dernièrement, plusieurs projets de requalification d'immeubles commerciaux pour en faire des logements ont été proposés dans la ville de soi-disant Montréal. On peut par exemple mentionner le plan de démolition et de conversion de la Place Versailles en logements, ou encore le projet de résidences bourgeoises de Mon Dev sur le site de l'ancien restaurant Da Giovanni, dans le village LGBTQ+. Ces deux exemples sont des programmes de revitalisation de sites sous-utilisés et de densification près de lignes de transports collectifs, dans ces cas le métro. Certains pourraient parler de projets qui respectent l'environnement, mais ce n'est pas le cas. Au contraire, ces constructions sont nuisibles tant pour le droit au logement que pour la lutte écologiste.

En effet, dans les deux cas, il s'agit de construire des logements de luxe destinés aux gens riches, car ce sont des chantiers menés par le privé. Les gens des quartiers visés par les promoteurs ne pourront plus y résider, car les loyers fixés seront plus élevés afin de maximiser les profits des investisseurs immobiliers, augmentant indirectement la moyenne des loyers du secteur. Ces projets prévoient également une grande part de stationnements, ce qui favorise la culture du char.

On est en droit de se demander si les promoteurs désirent vraiment que ces logements soient loués. Les plateformes de location touristique à court terme comme

AirB&B assurent en effet des retours sur investissements juteux. De même, plusieurs spéculateurs n'hésitent pas à laisser vides leurs appartements afin de les passer comme pertes fiscales et réduire leurs impôts. En effet, les entreprises peuvent obtenir une déduction fiscale lorsque leur parc immobilier cumule des pertes. Tel que mentionné plus haut avec les exemples d'initiatives à soi-disant Montréal, la meilleure façon de faire du profit est de construire pour les riches. Mais dans une période où l'itinérance et les rénovictions sont en hausse, ce genre de développement immobilier est inacceptable, car il transforme les logis en purs objets de spéculation et menace le droit au logement des plus pauvres.

Cependant, il existe une solution efficace pour lutter contre la culture du char, la crise climatique et la crise du logement: la socialisation du parc de logements locatifs. En d'autres mots, c'est la démarchandisation du logement, ni plus ni moins. Cette stratégie vise à sortir le logement de la logique du marché et du profit en s'assurant que le lieu soit géré par les gens qui l'habitent ou par des OBNL, comme dans les coopératives de logement ou les HLM. Il ne s'agit pas d'un plan où l'État posséderait les logis, mais d'une perspective d'autogestion par et pour les résident·e·s. Ceux-ci étant les premier·ère·s concerné·e·s par leurs conditions d'habitation, iels pourraient ainsi reprendre un contrôle collectif sur ces unités. Les logements ne seraient donc plus construits pour enrichir les gestionnaires immobiliers, mais pour le bien des leurs habitant·e·s.

Un des exemples de ce modèle est la ville de Vienne en Autriche. Dans cette ville, plus de 60% de la population habite dans un logement social. Cette proportion est 20 fois plus élevée que celle de soi-disant Montréal. À Vienne, il est possible de conserver son logement toute sa vie et même



Immeuble participatif Wohnprojekt, à Vienne.

de le léguer à ses descendants sans risque d'éviction. Le fait que la ville construise plus de 5000 unités de logement social par année prévient toute pénurie de logements et permet aux gens d'y rester même si leur revenu augmente. Le revenu maximal pour accéder à ces appartements est de deux fois le revenu moyen, ce qui permet à la majorité de la population de se qualifier, même si son salaire augmente ensuite. Le loyer y représente de 20% à 25% du revenu des ménages. À soi-disant Montréal, c'est l'extrême inverse: les loyers dans le secteur privé gobent de 50% (estimation conservatrice) à 80% des paies des locataires.

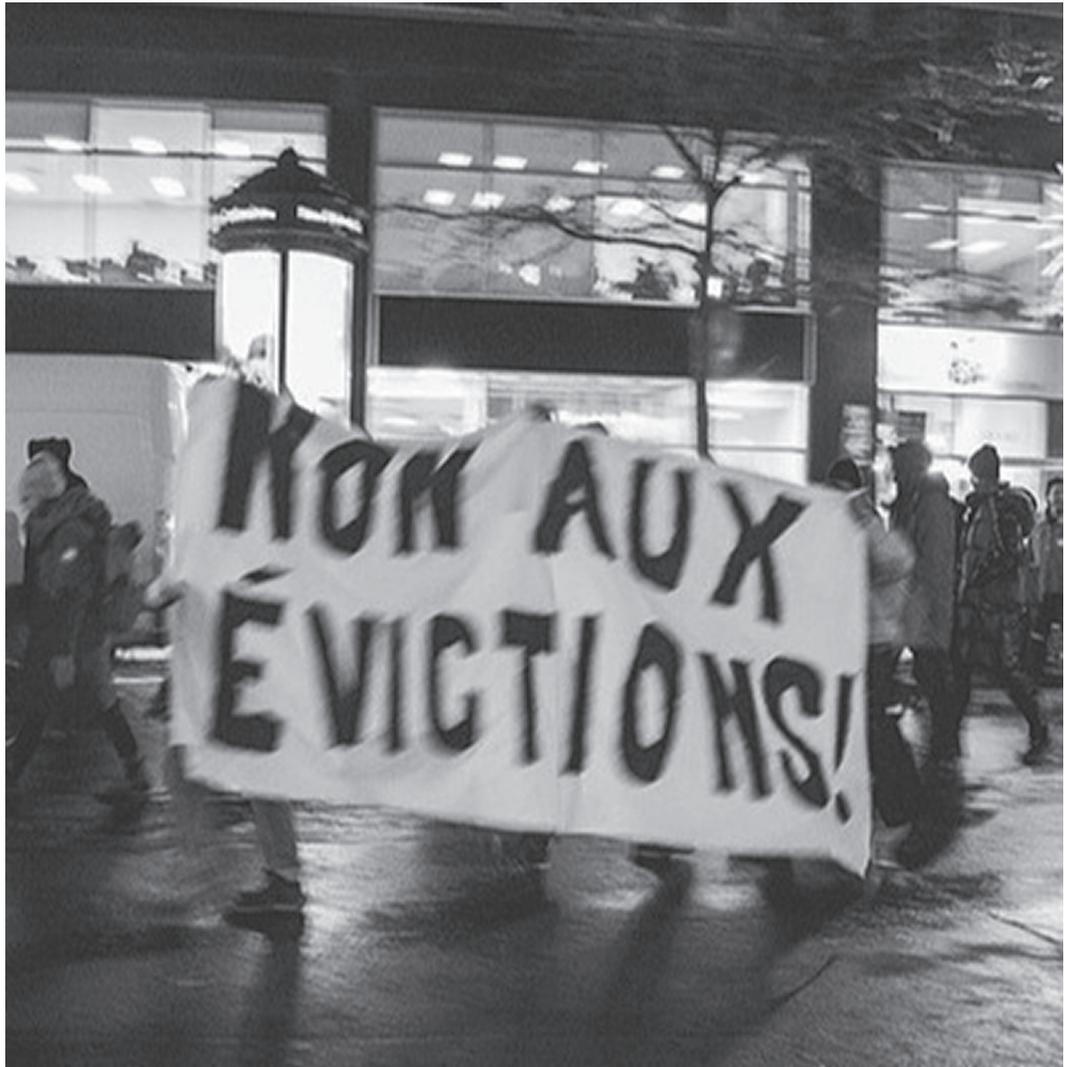
«Il existe une solution encore plus efficace pour lutter contre la culture du char, la crise climatique et la crise du logement : la socialisation du parc de logements locatifs.»

Les immeubles socialisés viennois incluent même des infrastructures qui sont à soi-disant Montréal réservés aux immeubles de luxe. On parle par exemple d'une piscine sur le toit, de salles de réunions, de garderies, de commerces, de restaurants et même de jardins collectifs à l'usage des résident·e·s de l'immeuble.

Depuis 2019, les développements immobiliers de plus de 5000 mètres² à Vienne doivent contenir deux tiers de logements sociaux. La ville travaille avec le département de planification du territoire et a un fonds de développement qui lui permet d'acquérir des terres. Les maisons unifamiliales sont également interdites – ce type de zonage n'existe même pas là-bas –, ce qui élimine le phénomène du «pas dans ma cour».

La ville a également reconnu que transport et habitation sont indissociables. Par exemple, avant un développement majeur de logements sociaux, la ville a fait creuser une ligne de métro pour desservir le nouveau secteur. Le but est de réduire l'utilisation de la voiture à seulement 20% des déplacements. En socialisant, il est plus facile de construire des quartiers efficaces autour des stations de transport en commun en planifiant le logement et le transport en même temps. Bref, le territoire est ainsi aménagé pour le bien de la population et de la planète et non pour celui des riches capitalistes.

Pour toutes ces raisons, même les capitalistes sont forcés de vanter le succès de Vienne. En 2023, le magazine *The Economist* – qu'on ne peut définitivement pas accuser d'être un média d'extrême gauche – a classé Vienne au sommet de sa liste



des villes les meilleures pour vivre. Les raisons de ce classement: un résultat de 100% pour les critères de stabilité, de systèmes de santé, d'éducation et d'infrastructures – ce qui inclut l'habitation et le transport en commun.

Comme on peut le constater à travers l'exemple de Vienne, il est possible de faire autrement. À soi-disant Montréal, on pourrait socialiser 100% du parc de logements locatifs et ainsi abolir la propriété privée immobilière. En effet, le privé a prouvé son échec, comme on peut le voir avec la crise du logement qui ne fait que s'aggraver. Le but des promoteurs privés est d'engranger des profits et de les envoyer outre-mer afin de ne pas payer de taxes ni d'impôts. Ces capitalistes n'accordent aucune importance à la situation du peuple, même si ce dernier doit dormir sur un banc de parc à cause de leur avarice. Tant que leurs comptes *offshores* continuent à se remplir, c'est tout ce qui compte pour ces requins de l'immobilier. Il est temps de collectiviser le logement pour le bénéfice des habitant·e·s et de la planète.

Références

Oltermann, Philip. "The social housing secret: how Vienna became the world's most livable city." *The Guardian* 01/10/2024, s.p. En ligne.

<<https://www.theguardian.com/lifeand-style/2024/jan/10/the-social-housing-secret-how-vienna-became-the-worlds-most-livable-city>>. Consulté le 08/06/2024.

La Presse en Autriche | Logement social: les leçons de Vienne | La Presse. En ligne. <<https://www.lapresse.ca/actualites/2021-10-13/la-presse-en-autriche/logement-social-les-lecons-de-vienne.php>>. Consulté le 04/22/2024.

Vienna's Unique Social Housing Program | HUD USER. En ligne. <https://www.huduser.gov/portal/pdredge/pdr_edge_featd_article_011314.html>. Consulté le 08/06/2024.



LE TRANSPORT ACTIF



Un système de transport en commun gratuit, accessible et qui répond réellement à nos besoins, c'est bénéfique pour tout le monde, incluant les personnes qui utilisent le transport actif! Voici en rafale quatre avantages importants:

Plus le transport collectif devient une option attirante (avec des trajets plus rapides, plus nombreux, plus étendus, etc.) plus les gens l'utiliseront, ce qui veut dire moins de chars sur les routes. Se déplacer à pied ou en vélo n'est pas dangereux en soi, ce sont les chars tout près qui le sont. Moins de chars veut dire moins de danger, plus de place pour des infrastructures sécuritaires et surtout plus de plaisir!

Le transport en commun est sensé être une option plus rapide pour les longues distances. S'il était plus facile d'utiliser plusieurs modes de transport pour se rendre là où on veut, le transport actif pourrait devenir plus accessible à certaines personnes qui ne peuvent se le permettre actuellement, que ce soit par manque de temps ou de capacités. Par exemple en prenant son vélo jusqu'à la gare, le train jusqu'au métro, puis reprendre son vélo de la station de métro à sa destination finale.

Des transports collectifs gratuits encourageraient aussi plus de gens à utiliser les transports actifs durant toute l'année. Ce qui décourage souvent les gens d'utiliser le transport actif comme moyen de déplacement principal, ce sont les intempéries et le froid. Si le transport en commun était plus accessible, plus de gens se permettraient de l'utiliser en multimodal lors des tempêtes de neige, des journées de froid (ou de chaleur) extrême et des journées pluvieuses.

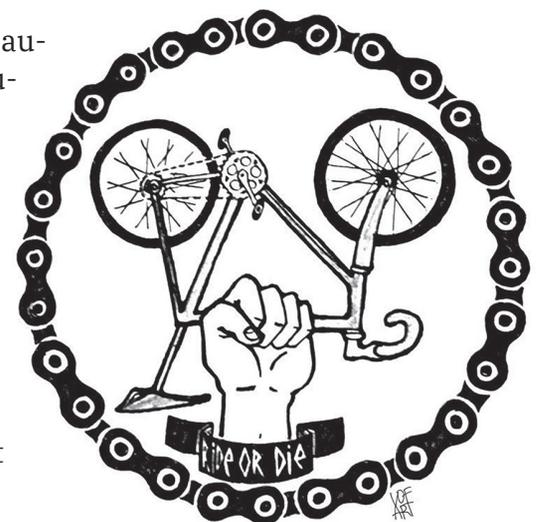
L'accessibilité veut aussi dire plus d'infrastructures pour faciliter la vie des usager·ère·s et encourager le multimodal. Par exemple, des stationnements à vélo à l'entrée des stations de métro, des autobus où l'on peut mettre plus de deux vélos à la fois, plus d'espaces de rangement dans les wagons de train et de métro, même aux heures de pointe! Ça aiderait aussi si le transport collectif n'était pas construit en fonction de la culture du char; on ne devrait pas avoir à traverser des océans de parking, des autoroutes et des boulevards sans trottoir ni bandes cyclables pour se rendre à une gare de train!

En résumé, plus nos villes et régions seront construites avec en tête le transport collectif avant tout, plutôt que la centralité du char comme c'est actuellement le cas sur l'Île de la Tortue, plus les autres modes de transports en bénéficieront. L'hégémonie de l'automobile rend le transport actif dangereux, non-pratique et compliqué alors qu'un système de transport réellement accessible multiplie les options de déplacements et facilite la vie de tout le monde.

LES COOPS DE VÉLO ET LE TRANSPORT POUR TOUSTES

L'accessibilité au transport, c'est le nerf de la guerre – d'où le nom du journal, et le but d'un transport collectif gratuit. La culture du char consiste aussi au positionnement de l'automobile comme symbole de statut social rivalisant une maison, à un coût rivalisant un loyer. Une autre culture qui sert de contrepouvoir à cette hégémonie, c'est celle du vélo. Ce dernier, étant parfois considéré comme le pire ennemi des automobilistes, ironiquement (mais sans surprise) est aussi un levier puissant de transport efficace, vert, humain et même plus rapide en milieu urbain – bref, une solution parfaite au problème de la *mobilité du dernier kilomètre*, un angle mort des hubs de transport en commun.

Certes moins coûteuses que les autos, les bicyclettes peuvent tout de même le rester pour beaucoup – en plus des enjeux d'infrastructures qui font constamment la polémique dans les nouvelles. Entre alors en jeu l'entraide: un vélo, ça prend de l'entretien, ce qui prend des outils et du savoir, ce qu'offrent justement *les ateliers communautaires de vélo*. Absorber collectivement le coût des outils tout en offrant un lieu de partage de connaissances et de *communauté*, gardant le vélo réellement accessible? L'antithèse parfaite de la culture individualiste du char qui nous sépare physiquement les un·es des autres. Qu'à la culture du char pour rivaliser, mis à part du capitalisme et des courses (chose que les vélos faisaient 26 ans avant, en mieux)? En résumé, le vélo s'agence parfaitement avec la lutte pour les transports en commun, résolvant le dernier kilomètre et offrant la véritable liberté dont rêvent les automobilistes en voyant les publicités de chars à la télé. Cependant, il faut le garder accessible, et *l'équivalent cycliste de la collectivisation des moyens de transport, c'est les coops de vélo*. À bientôt sans autos, en métro et en vélo!



MONTRÉAL EST (ENCORE) UNE VILLE CAPACITISTE

L'équipe de rédaction de ce journal n'a pu faire lumière sur tous les enjeux d'un transport réellement accessible pour toutes. Un de ces enjeux est la place donnée (ou pas) aux personnes handicapées ou vivant des problématiques qui affectent leur santé mentale.

Si l'on se limite au transport, il y a beaucoup de problèmes relatifs à l'accessibilité, par exemple dans les réseaux d'autobus et du métro, leurs équipements ou la communication des informations sur ces services. Entémoignentcertainscasanecdotiquesquevousavezpeut-êtrevus: aucun ascenseur ou aucune rampe de service pour descendre dans le métro, des chauffeur·euse·s incapables de faire sortir une rampe d'accès pour qu'une personne en fauteuil roulant puisse entrer, des trains carrément inaccessibles aux personnes ayant des problèmes de mobilité. Sans énumérer tous les obstacles vécus par plusieurs·e·s, le concept proposé par des organismes pour rectifier ces lacunes est l'accessibilité universelle. Cette stratégie exige que les réseaux d'autobus et de métro, leurs équipements et leurs informations soient conçus dans un but d'équité et dans une approche inclusive qui permet à toute personne de les utiliser de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.

En dehors des réseaux d'autobus et de métro, l'alternative offerte aux personnes handicapées ou vivant des problématiques qui affectent leur santé mentale est le transport adapté: «Le transport adapté est un service de déplacement porte à porte offert aux personnes handicapées. Pour y être admissible, il faut être en mesure de faire la preuve de limitations sur le plan de la mobilité, par exemple l'incapacité de marcher 400 mètres ou de s'orienter dans le temps et l'espace. Encadré par le gouvernement, le service est assuré par les organismes publics de transport en commun et les municipalités.»¹

Le transport adapté souffre malheureusement de plusieurs lacunes. En voici quelques exemples: le nombre de chauffeur·euse·s en transport adapté a grandement chuté dans les dernières années¹. Cette compression du personnel – qui fait exploser les temps d'attente, baisser la qualité des services et même causer des ruptures de services –, est en grande partie due à la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Depuis 2019, cette loi sur les services d'auto-partage comme Uber et Lyft a déréglementé l'industrie du taxi. En matière d'accès aux services, si une personne handicapée réussit à prouver ses limitations, elle peut désormais être obligée de voyager seule, si ses accompagnateur·trice·s n'ont pas fourni aussi ladite preuve. La nouvelle législation impose également que la décision sur le type d'accompagnement se prenne au cas par cas.² Aussi, actuellement, un·e usager·ère atteint·e d'un handicap cognitif n'a pas systématiquement le droit d'être accompagné·e en transport adapté.¹

Si une ville doit impérativement trouver les montants nécessaires pour fournir un transport en commun gratuit et étendu, il est encore plus important que ces services soient accessibles à toutes. Les personnes handicapées ou vivant des problématiques qui affectent leur santé mentale sont partie intégrante du monde dans lequel on vit. Dans une perspective de libération collective, on liste ici les dix principes de la justice pour les personnes handicapées³, formulés par l'organisme Sins Invalid, qu'il importe de respecter dans la planification des transports en commun:

Intersectionnalité – Leadership des personnes les plus touchées – Politique anticapitaliste – Engagement à l'organisation inter-mouvements – Durabilité – Engagement envers la solidarité inter-handicap – Interdépendance – Accès collectif – Libération collective.

Notes

1. <https://www.lapresse.ca/actualites/2024-03-18/transport-adapte/les-usagers-sont-au-bout-du-rouleau.php>

2. <https://www.lapresse.ca/actualites/2024-01-20/transport-adapte-mal-adapte.php>

3. <https://www.globaldisabilityjustice.org/10-principes-de-la-justice-pour-les-personnes-handicapees/>





PAYER LES TARIFS DU MÉTRO EST ENCOURAGÉ, MAIS OPTIONNEL.

Assistance



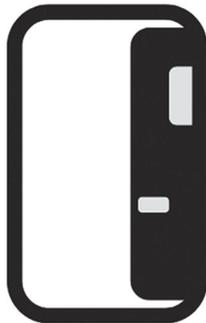
Dites bonjour et demandez si quelqu'un a besoin que vous le fassiez entrer.

Avertissement



Vous voyez des agents de la STM/SPVM ? Prévenez vos concitoyen.ne.s montréalais.e

Aide



Sortez très lentement par les portes rouges et laissez les autres entrer.

Solidarité



Vous voyez quelqu'un.e sauter le tourniquet ? Soit vous l'ignorez, soit vous distrayez les traîtres de classe en uniforme.

Transport en commun
sans frais à
Montréal



Inspiré par les affiches de @Rafael Shimunov @ArtVWar

POURQUOI ATTENDRE L'ÉTAT?

VERS UN TRANSPORT EN COMMUN POPULAIRE

Le transport en commun montréalais, autrefois présenté comme un symbole de la modernité urbaine, trébuche aujourd'hui sous le poids de ses propres faiblesses. Les retards, la couverture inadéquate des services et les tarifs élevés définissent les déplacements quotidiens de milliers de personnes, tandis que les personnes âgées et handicapées doivent naviguer dans un système indifférent qui reconnaît à peine leur existence.

Ces problèmes récurrents sont aggravés par des années de sous-financement, un manque de réactivité face à l'évolution des besoins de la ville et une incapacité à desservir les communautés ouvrières qui en dépendent le plus. Au lieu de cela, les investissements gouvernementaux continuent de favoriser les infrastructures centrées sur la voiture – autoroutes plus larges, plus de places de parking – tandis que les transports publics deviennent un symbole de négligence. Le développement axé sur les transports en commun, qui promet certes des progrès, entraîne malheureusement trop souvent une hausse des loyers, des déplacements de population et des acquisitions foncières à des fins spéculatives, ce qui a pour effet d'évincer de leur quartier ceux qui dépendent le plus du système.

Le refus de la ville d'adopter la gratuité du transport en commun, malgré son succès dans d'autres régions, révèle une résistance profonde à accorder la priorité au bien public. Au lieu de cela, la Ville de soi-disant Montréal déverse de l'argent dans une sécurisation accrue, surveillant les usager·ère·s tout en réduisant la main-d'œuvre et les services dont iels dépendent. Les partenariats public-privé (3P), qui dominent désormais les projets d'infrastructures, servent les profits plutôt que les besoins collectifs, créant ainsi un cercle vicieux de dépendance au capital. Ces échecs ne sont pas fortuits mais intrinsèques à un système qui privilégie

l'intérêt des entreprises et le contrôle bureaucratique aux solutions communautaires. Le véritable changement n'interviendra que lorsque le pouvoir sera remis entre les mains des populations locales, ce qui permettra aux transports en commun de servir les gens et non plus les profits.

Les transports publics de soi-disant Montréal sont le reflet des inefficacités plus générales inhérentes à l'État-nation. La centralisation des décisions, dictées depuis des tours bureaucratiques éloignées de la vie quotidienne, a laissé les habitant·e·s à l'écart des systèmes censés les servir. Les échecs des transports publics ne sont pas isolés; ils sont symptomatiques d'une structure de pouvoir qui consolide l'autorité tout en coupant les réponses locales et spécifiques au contexte. En théorie, les transports publics devraient être une bouée de sauvetage démocratique, mais ils restent sous l'emprise de l'État – détachés et indifférents aux besoins uniques des quartiers de la classe ouvrière. Cette concentration du pouvoir réduit les résident·e·s à de simples navetteur·euse·s dans un système conçu sans leur contribution, où les décisions sont prises avec à peine plus que des consultations symboliques et des gestes en faveur de l'engagement public.

Au fond, la logique étatique qui sous-tend les transports publics donne la priorité au contrôle bureaucratique, à la rentabil-

ité et à l'efficacité plutôt qu'à un véritable service utile à la population. Les plans de transport sont davantage façonnés par les intérêts des classes supérieures, reflétant un calcul froid de réduction des coûts et de privatisation qui aliène ceux qui comptent sur des options abordables et accessibles. Les politiques axées sur le marché et les mesures d'austérité privent les services publics de leur utilité et de leur qualité, renforçant une approche descendante qui valorise l'efficacité logistique au détriment des besoins humains. Dans ce cas, le transport devient un problème de déplacement des corps, plutôt que de garantir l'accessibilité, l'abordabilité et l'équité. L'État, dans sa quête d'ordre et de contrôle, a oublié les communautés qu'il était censé servir.

Face à la négligence de l'État, les communautés du monde entier élaborent leurs propres solutions de transport, en contournant le labyrinthe des obstacles bureaucratiques. À Mexico, les minibus informels gérés par des collectifs - connus sous le nom de *peseros* - comblent les lacunes d'un système de transport en commun sous-financé et surchargé. De même, à Nairobi, capitale du Kenya, le système Matatu offre des transports en commun abordables et flexibles, répondant aux besoins de la communauté plutôt qu'à des mandats imposés d'en haut. Ces réseaux de base sont non seulement pratiques, mais ils témoignent de la puissance du savoir local, en s'adaptant rapidement aux expériences réelles vécues par ceux qui en dépendent. À l'instar des systèmes coopératifs de partage de vélos de Copenhague ou de Bogota, ces alternatives informelles incarnent la possibilité de reprendre le transport des structures rigides de l'État, en offrant des



solutions décentralisées et dirigées par la communauté que les systèmes gérés par l'État n'ont pas réussi à fournir.

Le sort des chauffeur·euse·s de navette bruxellois·e·s, qui exploitent des services de navette informels de porte à porte, met en lumière l'inégalité de traitement des travailleur·euse·s des transports en commun de base. Ces chauffeur·euse·s sont criminalisés parce qu'ils fournissent des services de transport essentiels et sont accusés de concurrence déloyale. Il semble que leur véritable infraction ne soit pas leur service, mais leur informalité - une alternative à faible technologie, alimentée par les gens, qui remet en question le récit préféré de la ville sur les solutions de mobilité élégantes et numérisées. Alors que les chauffeur·euse·s de navette endurent des conditions de travail précaires, des entreprises comme Uber sont célébrées pour leurs innovations «intelligentes», bien qu'elles emploient des pratiques similaires, voire plus exploitantes. Le contraste est flagrant: les acteurs de l'élite sont soutenus, tandis que les travailleur·euse·s qui incarnent le véritable transport communautaire sont marginalisé·e·s et poussé·e·s à la limite de la légalité.

Dans ce monde, l'informalité des entreprises est récompensée, tandis que la mobilité subalterne est criminalisée, ne laissant l'innovation accessible qu'à ceux qui peuvent se permettre de la marchander.

La criminalisation du transport informel révèle une déconnexion troublante entre la planification «top-down» et les réalités vécues par ceux qui dépendent de ces systèmes. Les planificateur·trice·s considèrent souvent ces modes de transport - qu'il s'agisse des *okadas* à Lagos, des mototaxis à Bogota ou des *jeepneys* à Manille - comme des reliques de l'inefficacité. Dans leur empressement à moderniser,

formaliser et à décarboniser, les autorités ignorent le tissu social tissé autour de ces modes de transport - mécanicien·ne·s, artisan·e·s et vendeur·euse·s qui dépendent tous de l'écosystème qu'ils alimentent. La contradiction cruelle réside dans le fait que, alors même qu'elles criminalisent ces systèmes, les autorités ne tiennent souvent pas leurs promesses d'alternatives modernisées, laissant les communautés dans l'impasse et leurs moyens de subsistance détruits. Apprendre de ceux qui vivent au sein de ces systèmes et en dépendent n'est pas seulement une voie vers la justice en matière de mobilité, c'est aussi le fondement d'une véritable justice environnementale - une justice qui se concentre sur les gens plutôt que de mépriser leurs solutions.

«L'État, dans sa quête d'ordre et de contrôle, a oublié les communautés qu'il était censé servir.»

Ces alternatives, nées de la nécessité, incarnent un savoir local pratique qui prospère là où les plans étatiques échouent. Elles rejettent le mépris ancré dans la planification moderniste qui cherche à réduire le transport en commun à une équation stérile d'efficacité et de contrôle. Au contraire, ces efforts répondent aux besoins quotidiens et nuancés de la population, comblant ainsi les lacunes laissées par les transports en commun gérés par l'État. En démocratisant les transports en commun, ils reflètent un désir plus profond d'autonomie locale et de contrôle direct sur les services essentiels par la pratique de l'autogestion, offrant un aperçu de ce qui pourrait être réalisé si les communautés prenaient en charge leur propre transport, sans la lourdeur de l'ingérence de l'État.

Soi-disant Montréal, comme beaucoup d'autres villes, est mûre pour des réponses locales à ses lacunes en matière de transport. En s'inspirant d'exemples mon-

diaux, les résident·e·s pourraient former des coopératives de travailleur·euse·s pour contester le monopole de l'État sur les transports. Imaginez des systèmes de navettes gérés par des chauffeur·euse·s ou des vélos en libre-service dans les quartiers qui répondent aux besoins locaux, sans être encombrés par la bureaucratie. De telles initiatives pourraient s'épanouir au sein d'assemblées communautaires, où les habitant·e·s décideraient elleux-mêmes de l'affectation des ressources, ce qui permettrait de trouver des solutions plus réactives et plus souples aux problèmes de transport de la ville. Les transports en commun deviendraient une ressource commune partagée, favorisant des liens plus étroits au sein des quartiers tout en réduisant la dépendance à l'égard d'un contrôle étatique «top-down».

Le potentiel de la ville en matière de réseaux de transport décentralisés et gérés par la communauté fait écho à la critique plus large de la planification centralisée de l'État. L'abandon du modèle rigide et universel imposé par la STM au profit de réseaux d'entraide gérés localement - covoiturage et services autogérés par les voisin·e·s - pourrait transformer la façon dont les habitant·e·s se déplacent dans leur ville. Enracinés dans les principes de la démocratie directe, ces systèmes seraient plus agiles et plus adaptés aux besoins immédiats des zones mal desservies, contournant les inefficacités et l'aliénation engendrées par l'approche ultramoderne de l'État. Dans cette vision, le transport populaire n'est pas seulement un moyen de se déplacer, c'est une opportunité de réimaginer la vie urbaine elle-même.

Références et lectures complémentaires

Bookchin, Murray. From urbanization to cities: Toward a new politics of citizenship. Cassell, 1995.

Planners Network. Disorientation Guide. 2nd ed., 2024.

Scott, James C. Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed. Yale University Press, 2020.

William Boose and Benjamin de la Peña. "Popular Transportation: Where Planning for Environmental Justice Hits the Pavement." Progressive City, November 2022.

Wojciech Kęblowski and Lela Rekhviashvili. "Moving in Informal Circles in the Global North: An Inquiry into the Navettes in Brussels." Geoforum 136, November 2022.



MORT À LA CULTURE DU CHAR: SABOTER, SE RÉAPPROPRIER, COLLECTIVISER

A travers ce journal, on a vu pourquoi l'aménagement du territoire et le système de transports actuels nous rendent dépendants de l'auto. On a aussi vu les limites des transports collectifs d'aujourd'hui, ainsi que les pièges à éviter pour rendre ces services réellement accessibles à toutes dans l'avenir. Mais par où commencer pour renverser la culture du char?

Saboter

On hérite collectivement d'une horde de machines dignes d'une autre ère. Les carrosseries surdimensionnées des chars à essence, au diesel ou à l'électricité accaparent l'espace des villes et des campagnes. Si tout fonctionne comme prévu, non seulement tous ces squelettes sont-ils là pour rester jusqu'à la fin de leur vie active, mais les usines qui les ont fabriqués continueront elles aussi à tourner à plein régime tant et aussi longtemps qu'elles tiendront sur pied, rejetant dans nos milieux de vie un flot ininterrompu de véhicules individuels.

Il n'arrivera pas, ce moment tant attendu où ces usines fermeraient d'elles-mêmes sans aucune autre pour les remplacer. Si l'on souhaite voir un jour les villes sans le vrombissement des moteurs et les tonalités des batteries, si l'on souhaite voir l'espace être utilisé par des êtres vivants et non par des carrosseries vides ou semi-vides, il nous faut empêcher l'expansion de l'industrie automobile en s'attaquant directement à son infrastructure.

On a la chance d'avoir une variété d'options. La chaîne de production de l'automobile est longue, et nous offre autant d'opportunités pour la perturber. Usines de pièces, de batteries et de véhicules, trains et camions transporteurs, concessionnaires, stations d'essence et de recharge: ce sont tous des points névralgiques où des perturbations menacent de se répercuter à travers l'industrie.

On se doit également de dissiper l'illusion d'invincibilité que donne l'armature de métal à ses conducteur·rice·s. Protection ne rime pas avec impunité. Des conducteur·ice·s menaçant des cyclistes et des piéton·ne·s par des manœuvres dangereuses ou par une nonchalance inconsciente ne sont pas voué·e·s à être exempté·e·s de toute conséquence – voir l'article «Terrasser la culture du char à

grands coups de Kryptonite», dans le dernier numéro. Même les voitures les plus imposantes ont leurs points faibles.

Se réapproprier

Il n'y a pas à attendre que le capital fossile soit tombé et que le règne de l'auto-solo soit terminé pour se réapproprier les espaces de vie et les moyens de transport.

L'accessibilité pour toutes au transport en commun n'est qu'à un saut de tourniquet près. Normalisons l'accès libre au transport en commun et protégeons nos camarades sauteur·euse·s de la répression policière. Signalons les contrôleur·euse·s dans les groupes de messages créés pour l'occasion et contribuons à rendre l'accès libre au transport en commun plus sécuritaire et accessible. Et pour le logement, squattons les immeubles abandonnés, les domaines des riches près des stations. Près des stations de bus et de métros, protégeons les locataires des expulsions et des rénovictions. Faisons la grève des loyers pour éviter la gentrification. Faisons valoir la nécessité de la gratuité par la pratique!

Appeler à la grève des tarifs en décidant collectivement de ne plus payer le bus et le métro peut aussi devenir une véritable action collective. Inspirons-nous d'un groupe de jeunes anarco-syndicalistes à Stockholm qui, au début des années 2000, ont utilisé cette tactique pour réclamer la gratuité du transport, la propriété collective du système de transport et sa gestion par les travailleur·euse·s. En plaçant des collants dans les stations de métro, le mouvement nommé Planka.nu (traduit par Grèvedetarif.maintenant) encourageait les communautés à se réapproprier directement le transport. Ça donne des idées?

Quant à l'espace du dehors: ça semble peut-être normal que les autoroutes s'étendent de plus en plus. Mais si y'a moins de chars, les autoroutes servent plus à rien, non? Transformons les autoroutes en voies de transport en commun! Ça semble peut-être normal qu'une grande partie des villes soit remplie par des voitures. Pour se donner une idée, à Montréal/Tiohtià:ke/Moonyiang, c'est près de 75% de la voirie qui est consacrée aux voitures¹. Il suffit pourtant d'essayer de remplir une seule place de stationnement avec du mobilier de jardin pour voir qu'une seule auto stationnée en moins pourrait laisser place à une terrasse tout entière. Les pos-

sibilités alternatives de ces espaces de stationnement sont infinies: terrasses communautaires, jardins collectifs, racks à vélos, jeux de marelle... Il ne reste plus qu'à en prendre possession.

Collectiviser

Enfin, et parce que le besoin de se transporter ne disparaîtra pas de sitôt, il faut urgemment mettre en commun les ressources disponibles. Se mettre en commun pour trouver des solutions, ensemble.

Pour diminuer le besoin d'autos, pourquoi ne pas en partager une avec ses colocos, sa famille ou ses voisin·e·s? Pourquoi ne pas faire la même chose avec les vélos cargos, les remorques, les trottinettes? Le *pick up* du village, tant qu'à y être!

Pour diminuer nos déplacements, pourquoi pas faire revivre les marchés et les commerces de quartier? Revitalisons les fruiteries, les cordonneries, les fripperies, les cliniques, les cafés et les cinémas dans chaque quartier, histoire de ne plus dépendre d'un centre-ville lointain empesté de banques pis de multinationales. Personne n'aime aller au Marché Central, au Centre Eaton ou au DIX30 de toute façon. Pourquoi pas encourager ses voisin·e·s et leur magasin d'la rue piétonne?

Pourquoi pas se mettre en commun pour partager nos outils aussi, et nos connaissances, pour réparer nos vélos et les autres moyens de transport ensemble? Partager les connaissances, développer nos compétences pour se familiariser avec la mécanique et développer notre résilience collective. Changer des pneus, des câbles de freins, échanger des cadres, des guidons, des conseils, un peu de temps ensemble, peut-être?

S'assurer que toute et chacune ait les moyens de se déplacer, pour se diriger ensemble vers un avenir radicalement juste, viable et collectif.

Notes

1. Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021) Caractérisation du partage de la voirie à Montréal. Note de recherche, Polytechnique Montréal, 15 pages. <https://www.polymtl.ca/mobilite/publications>



À L'ACTION!

Quoi faire?

On peut résister à la logique destructrice du capital. Les investissements massifs dans l'industrie automobile sont omniprésents: les cibles sont partout autour de nous et sont très vulnérables. En s'opposant à la culture du char – à essence comme à batterie –, on est solidaires des groupes autochtones qui protègent leurs terres de l'exploitation minière. En luttant activement pour des transports collectifs et actifs gratuits, étendus, accessibles et autogérés, on s'attaque directement au marché capitaliste en sapant toute opportunité de profits. On s'attèle aussi à fonder un *transport pour toustes*, tout en améliorant nos capacités de résistance collectives.

Joins-toi à la lutte!

Des syndicats aux organisations environnementales, une foule de groupes s'organise présentement pour un meilleur transport en commun. Rage Climatique fait partie de ces luttes, et s'organise de manière égalitaire et horizontale dans une perspective écologiste, anticapitaliste, anticoloniale, antipatriarcale et antioppressive. Tu peux nous rejoindre à rageclimatique@riseup.net ou à <https://rageclimatique.org>. Au plaisir de te rencontrer et de joindre nos efforts communs!



SUDOKU!

2	9		8	7	3		1	
4					5	9	2	
	1			2	4			
				8	9	6		
		4				8	3	
	8	2	3	1		5		
		9	2	3	8			7
8				4	7			
3		5		9		2	8	4

Arrivé chez toi deux heures plus tard que prévu...

LABYRINTHE!

Méto Down!

2 constables spéciaux, 2 ambassadeurs de sûreté et 10 policiers qui glandent au métro!

REM en panne!

Profilage par la police

Commence ton voyage ici

-t'es déjà fatigué-

Station Bixi vide!

Pas de \$ + Pas de cell

Rampe de métro pleine!

Le bus yé juste pas passé!

RALENTISEMENT DU SERVICE!
Merci de votre compréhension :P

Station Bixi pleine!

Bus en retard!

Bus Plein!

Course entre deux métros à Lionel-Groulx

Arrêt de bus inondé!
-Pis tes bottes sont trouées!-

VILAINE MARIONNETTE ÉCOCIDAIRE

Comme on sait qu'on va encore imprimer ben trop de journaux, on s'est dit que vous pourriez les découper, les afficher ou les envoyer à une de ces personnes à la place de faire du papier mâché ou des allume-feux!

Voici un petit jeu, ça s'appelle:

Fabrique ta vilaine marionnette écocidaire

Il vous faut:

- Une colle ou du scotch si vous voulez que ce soit scrap
- Des ciseaux
- Des crayons de couleurs

Crâne de Pablo Cerruti, PDG de Northvolt Amérique, symbole de la suprématie automobile, même dans la transition.

Oreille gauche de Benoît Charette, Marionnette de l'Environnement (CAQ) qui accuse les groupes environnementaux les plus activistes d'être sourds aux actions de son gouvernement (mérite un petit nettoyage, coloriez de votre couleur préférée!).

Oreille droite de Charles Raymond qui continue l'agrandissement du port de soi-disant Montréal au détriment du Boisé Steinberg dans Hochelaga et demande l'allongement de la rue Assomption pour augmenter de 400 % ses capacités de transport bruyant et polluant (on se demande pourquoi il a un écouteur).

Les yeux inactifs de «l'Honorable» Steven Guilbeault, Marionnette de l'environnement et du changement climatique du soi-disant Canada, laissant Trans Mountain passer en territoires souverains Wet'suwet'en et ne voulant même pas signer des traités de non-prolifération des hydrocarbures (stylisez les lunettes à votre goût).

Nez de Pierre Fitzgibbon, ministre chef de l'économie capitaliste qui s'enfuit dès que les dossiers sentent mauvais.

Bouche d'Elon Musk (il), sale de prestige de la transition technocentrée, injuste et inaccessible (coloriez les dents comme celles du rappeur 6ix9ine, à force d'avaler le drapeau de la fierté il sera peut-être moins transphobe).

Col de Louis Martin Leclerc, lobbyiste de Northvolt et de Deep Sky, une entreprise de capture de carbone (coloriez en vert jusqu'à convaincre vos ami·e·s que c'est la couleur initiale).

Chest ultra bombé de Gary Nagle, PDG de Glencore, multinationale écocidaire, propriétaire de la fonderie Horne à Rouyn-Noranda en Abitibi qui émet de façon croissante des quantités monstres d'arsenic, sans considération pour les populations végétales, animales et humaines environnantes.

Bras droit de Yannick Gervais, PDG d'Olymel, propriétaire du plus gros abattoir de cochons (pas les cops, les vrais animaux malheureusement) au soi-disant Canada, Atrahan, proche de Trois-Rivières.

Bras gauche de Benjamin Netanyahu, représentant de la transition coloniale et génocidaire lançant du gaz de phosphore, brûlant des oliviers, coupant l'accès à l'eau et polluant les rivières par exprès, tout en vendant des permis d'exploitation pétrolière en Palestine (déchirez-le à souhait).

Jambe gauche de Taylor Swift, achetée par RBC pendant le Eras Tour 2024 pour artwasher leurs bombes climatiques et la destruction de Gaza et des droits autochtones des Wet'suwet'en. Elle a aussi parcouru 7 fois la circonférence de la Terre en jet privé en 2023 émettant ainsi 1200 tonnes de CO₂.

Jambe droite de Luc Martel, maire de La Tuque, piétinant les droits de souveraineté des Nehirowisiw en «Mauricie» tout en laissant les compagnies forestières telles que Rémabec faire des coupes à blanc et détruire le Nehirowisiw Aski, leur territoire ancestral, malgré les blocages réguliers et la lutte des Gardiens du Territoire.

Solution du Sudoku

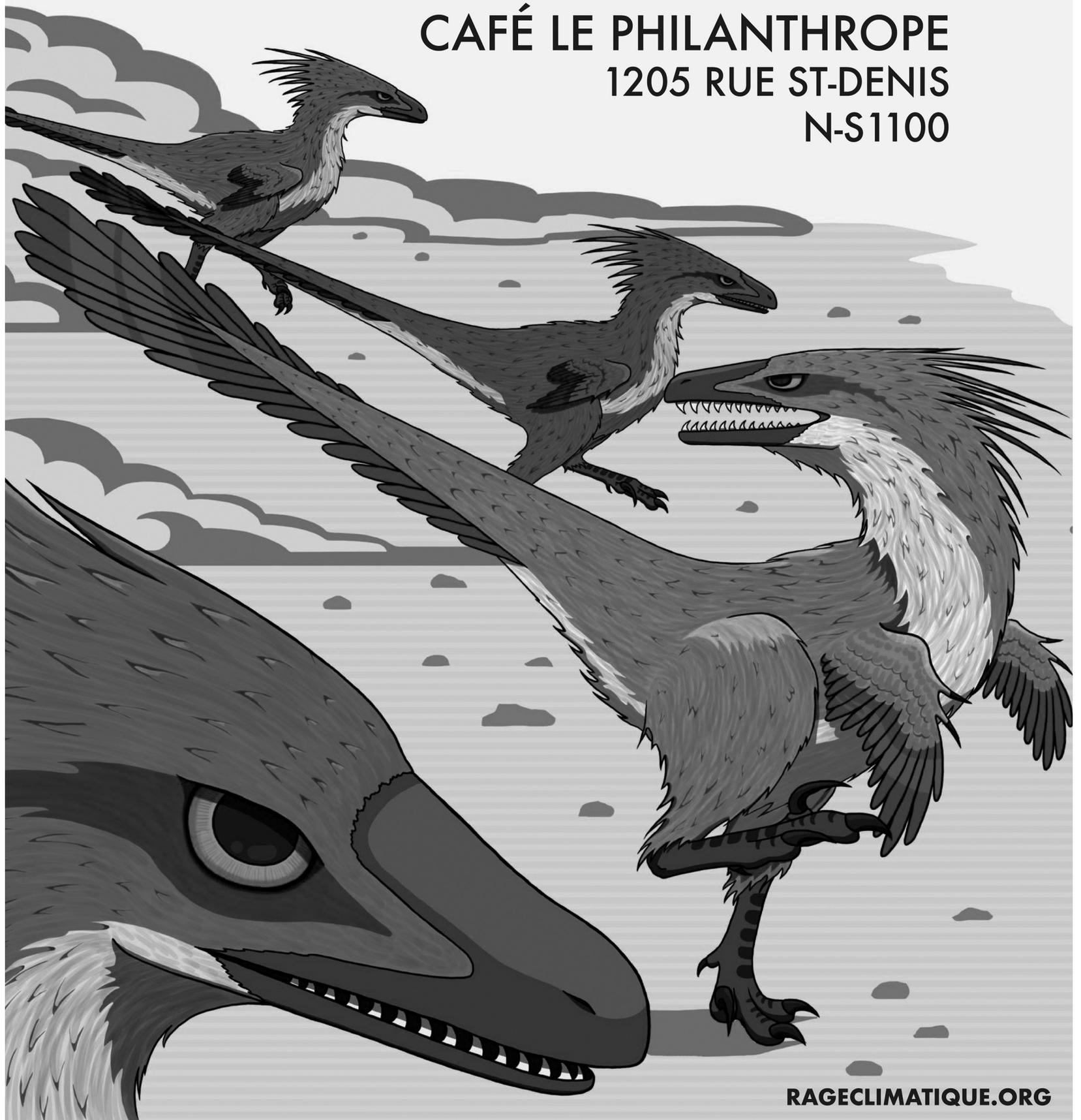
2	9	6	8	7	3	4	1	5
4	3	7	1	6	5	9	2	8
5	1	8	9	2	4	7	6	3
1	5	3	4	8	9	6	7	2
9	6	4	7	5	2	8	3	1
7	8	2	3	1	6	5	4	9
6	4	9	2	3	8	1	5	7
8	2	1	5	4	7	3	9	6
3	7	5	6	9	1	2	8	4

VILAINE MARIONNETTE ÉCOCIDAIRE (suite)



ASSEMBLÉE POPULAIRE DE RAGE CLIMATIQUE

6 OCTOBRE 13H30
CAFÉ LE PHILANTHROPE
1205 RUE ST-DENIS
N-S1100



RAGECLIMATIQUE.ORG