

3. Les pires endroits d'embouteillage au Canada

1. Toronto: autoroute 401 entre la 427 et la rue Yonge
2. Toronto: autoroute 404 entre la route Don Mills et l'avenue Finch
3. Montréal: autoroute 40 entre le boulevard Pie-IX et la 520
4. Toronto: autoroute Gardiner Expressway entre South Kingsway et la rue Bay
5. Montréal: autoroute 15 entre la 40 et le Chemin de la Côte-Saint-Luc
6. Toronto: autoroute 401 entre l'avenue Bayview et la route Don Mills
7. Toronto: autoroute 409 entre la 401 et l'avenue Kipling
8. Montréal: autoroute 25 entre l'avenue Soulange et la rue Beaubien
9. Vancouver: intersection des rues Granville et SW Marine Drive
10. Vancouver: la rue W Georgia entre les rues Seymour et W Pender
11. Toronto: autoroute 401 entre Don Valley Parkway et l'avenue Victoria Park
12. Toronto: Black Creek Drive entre les routes Weston et Trethewey Drive
13. Toronto: autoroute 401 entre les routes Mavis et McLaughlin
14. Montréal: autoroute 40 entre la 520 et le boulevard Cavendish
15. Vancouver: la rue Granville entre la rue W Broadway et l'avenue W 16e
16. Montréal: autoroute 20 près de la 1re avenue
17. Québec: autoroute 73 entre le chemin des Quatre Bourgeois et la sortie Avenue Dalquier
18. Toronto: l'échangeur entre les autoroutes 401 et 427
19. Toronto: l'échangeur entre les autoroutes 401 et 400
20. Vancouver: le tunnel George Massey sur l'autoroute 99



Tiré de: « Another End of the World Is Possible: Indigenous Solidarity and Blocking Extractive Infrastructure in Canada »
mtlcounterinfo.org/another-end

#SHUTDOWNCANADA

1. Infrastructures de transport au Canada

Il y a trois éléments principaux: les oléoducs et gazoducs, les camions poids-lourd via les autoroutes, et les lignes de chemin de fer. Les industries qui doivent livrer leurs marchandises dans des délais précis seraient grandement affectées par des perturbations

Autoroutes

Le transport par camions est responsable d'une grande partie du PIB canadien et se déroule principalement dans le corridor Ontario-Québec. Les lignes de transport critiques sont concentrées dans une seule région, qui comporte six passages canalisés dans l'est du Canada. Cette vulnérabilité est majeure. Par exemple, 75% du commerce Canada/USA est transporté par camion à travers six passages douaniers: Windsor/Ambassador Bridge, Fort Erie/Niagara Falls, et Sarnia. Le reste passe par Lacolle, Qc; Emerson, Mb; et l'autoroute Pacific Highway en Colombie-Britannique

Transport ferroviaire

Les chemins de fer sont au coeur de l'infrastructure de transport au Canada. C'est le troisième plus grand système du genre au monde: 2900 locomotives et 10000 employés. Les biens transportés sont principalement du charbon, du fer, de l'essence et du pétrole brute. Ce genre de cargaison peut seulement être transportée par train. Il y a trois compagnies nationales: VIAL, Canadian Pacific et Canadian national. À elles seules, elles sont responsables de 70% des trains de marchandise.

La plupart de ce trafic ferroviaire passe du Canada aux États-Unis, mais une importante partie se déplace aussi entre l'Est et l'Ouest sur deux lignes de train principales, à savoir au nord du Lac Supérieur et à travers Winnipeg. Tous ces trajets, incluant le corridor Montréal-Windsor, sont vulnérables aux barricades et dommages intentionnels. Le chemin de fer Ontario-Kenora-Winnipeg est particulièrement vulnérable.

Vous pouvez voir une carte de ces endroits stratégiques sur le site empirelogistics.org/sci-map

Transport maritime

L'infrastructure de transport maritime canadienne, et particulièrement la voie maritime du Saint-Laurent, est utilisée principalement comme alternative au transport par route et rails dans le corridor Est/Ouest.

Malgré qu'il serait difficile de perturber effectivement et directement les opérations portuaires à Thunder Bay ou ailleurs sur le St-Laurent, des pertur-

bations des routes et chemins de fer menant aux ports pourraient bloquer ces opérations vitales saisonnières. Un arrêt prolongé des opérations à Thunder Bay pourrait mener à des perturbations sérieuses tout au long du système de la voie maritime et aux activités économiques à travers le nord-ouest de l'Ontario et dans les prairies.

Oléoducs et gazoducs

Il y a un énorme réseau de plus de 700 000 kilomètres de pipelines qui acheminent du gaz naturel et du pétrole des puits dans l'ouest du Canada vers les raffineries et sur les marchés au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Contrairement aux lignes de transmission électriques, les pipelines sont difficile d'atteinte lorsqu'ils sont placés sous le sol. Mais chaque pipeline nécessite des stations de pompe et de compression pour pousser le contenu. Ces stations peuvent être endommagées ou interférées. D'autres types d'infrastructures de l'industrie fossile peuvent être vulnérables à l'interférence et aux accidents, comme les raffineries, les usines de transformations et les entrepôts.

Les sites de valve de pipeline ont été ciblées à plusieurs reprises par des mouvements de résistance, stoppant les flots jusqu'à ce que la valve soit réouverte. On peut retrouver les sites de valves de tout les pipelines au Canada sur le site web de l'Office national de l'énergie.

Infrastructures hydroélectriques

Les vastes systèmes hydroélectriques fournissent l'énergie pour le transport, la manufacture, l'agriculture, etc. Les infrastructures de transmission électriques sont impossible à protéger car elles se répartissent à travers des milliers de kilomètres de terrain accidenté.

Il y a quatre compagnies nationales principales qui produisent et opèrent l'hydroélectricité: Hydro-Québec, Hydro One (Ontario), Manitoba Hydro et BC Hydro.

Les lignes de transmission et de distribution sont des infrastructures critiques pour chaque système. Les lignes de transmission transportent l'électricité des stations aux consommateurs. Comme le la Crise du Verglas de 1998 au Québec et en Ontario a pu prouver, ces lignes électriques sont fragiles et exposées à des menaces naturelles ou techniques. Si le dommage est généralisé, la reprise sera difficile, chère et lente. En 2014, un pilote a utilisé un avion pour saboter deux grandes lignes électriques, paralysant pratiquement l'entièreté du réseau d'Hydro Québec en une seule action. La technique a été utilisée dans des conflits en Iraq, au Kosovo et en Serbie et est « facilement accessible sur internet ». Des matériaux non-identifiés ont été déchargés sur les lignes à partir de l'avion à trois différents endroits le même jour.

2. Infrastructures vulnérables à l'embouteillage par province

Colombie-Britannique: Les routes des montagnes et côtières et les chemins de fer ; les routes et les chemins de fer menant aux ports ; les oléoducs et gazoducs, et spécifiquement les stations de pompage, de compression et les raffineries ; et toutes les installations de distribution de BC Hydro.

Alberta: les oléoducs et gazoducs, et spécifiquement les stations de pompage, de compression et les raffineries ; et les lignes de train transportant du charbon.

Saskatchewan: les oléoducs et gazoducs, et spécifiquement les stations de pompage et de compression ; les lignes de train transportant les ressources naturelles ; et les intersections de l'autoroute transcanadienne.

Manitoba: Winnipeg est le point le plus névralgique du transport Est-Ouest au pays, par route et par train. Toute perturbation aura des conséquences sur l'économie. Ailleurs dans la province, le système hydroélectrique de la rivière Nelson et ses génératrices, lignes de transport vers le sud et les lignes de distribution hydro autour de la région de Winnipeg.

Ontario: Les chemins de fer Est-Ouest qui convergent à Thunder Bay ; les accès routiers et ferroviaires vers le port de Thunder Bay ; la jonction des autoroutes 17 et 11 transcanadienne à la hauteur de Nipigon ; le pont international de Sault Sainte-Marie ; le pont au dessus de la rivière Petawawa sur l'autoroute 17 ; Les pont de route et de train au dessus du canal Rideau sur les autoroutes 401 et 2 près de Kingston ; les autoroutes de la série 400 dans et autour de Toronto ; les routes menant au poste de frontière du pont Windsor/Ambassador ; et les installations d'opération du canal Welland.

Québec: Les lignes de transmission provenant de la Baie-James ; le système de distribution d'Hydro-Québec dans le sud de la province ; les ponts autour de Montréal et Québec ; les autoroutes Est/Ouest au nord et au sud de la rivière St-Laurent ; les autoroutes menant aux États-Unis.

Provinces maritimes: les autoroutes et chemins de fer menant au Québec et États-Unis ; les routes et chemins de fer menant au port d'Halifax ; et les lignes de transmission et de distribution provenant du Québec.

Les territoires du Nord: Les routes majeures menant à Whitehorse et Yellowknife ; les aéroports ; les stations hydroélectriques ; les oléoducs et les gazoducs ; et les routes de glace vers les camps miniers.