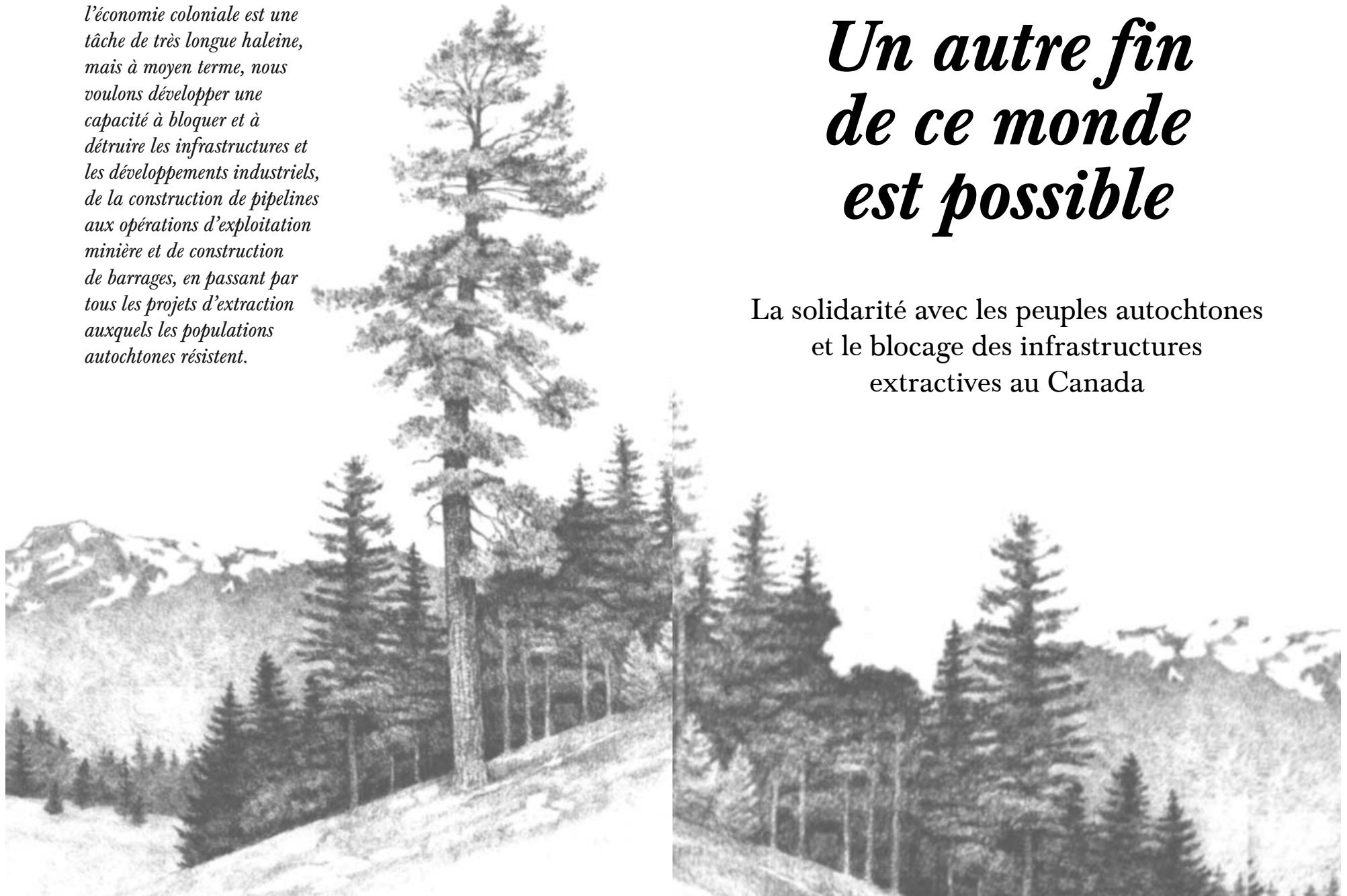


« Renverser l'ensemble de l'économie coloniale est une tâche de très longue haleine, mais à moyen terme, nous voulons développer une capacité à bloquer et à détruire les infrastructures et les développements industriels, de la construction de pipelines aux opérations d'exploitation minière et de construction de barrages, en passant par tous les projets d'extraction auxquels les populations autochtones résistent.



Un autre fin de ce monde est possible

La solidarité avec les peuples autochtones
et le blocage des infrastructures
extractives au Canada

Sommaire

Un autre fin de ce monde est possible	...3
<i>Annexe 1</i> Infrastructures de transport au Canada	...11
<i>Annexe 2</i> Goulets d'étranglement des infrastructures vulnérables	...15
<i>Annexe 3</i> Blocage Wildfire pendant la crise d'Oka	...17
<i>Annexe 4</i> Blocages pendant la journée d'action <i>Idle No More</i>	...19
<i>Annexe 5</i> Actions anarchistes de solidarité dans le sud de l'Ontario	...20
<i>Annexe 6</i> Une sélection de communiqués repris de <i>warriorup.noblogs.org</i>	...22
<i>Annexe 7</i> Les 20 pires goulets d'étranglements du trafic	...34

Traduit de l'anglais

*Another End of the World is Possible. Indigenous Solidarity and Blocking
Extractive Infrastructure in Canada, winter 2019*

Les 20 pires goulets d'étranglement du trafic au Canada

(De *Grinding to a halt*, évaluation des pires goulets d'étranglement au Canada)

1. Toronto, Autoroute 401 entre Autoroute 427 et Yonge Street
2. Toronto, Don Valley Parkway/ Autoroute 404 entre Don Mills Road et Finch Avenue
3. Montréal, Autoroute 40 entre Boulevard Pie-IX et Autoroute 520
4. Toronto, Gardiner Expressway entre South Kingsway et Bay Street
5. Montréal, Autoroute 15 entre Autoroute 40 et Chemin de la Cote-Saint-Luc
6. Toronto, Autoroute 401 entre Bayview Avenue et Don Mills Road
7. Toronto, Autoroute 409 entre Autoroute 401 et Kipling Avenue
8. Montreal, Autoroute 25 entre Avenue Souigny et Rue Beaubien
9. Vancouver, Granville Street au SW Marine Drive
10. Vancouver, W Georgia Street entre Seymour Street et W Pender Street
11. Toronto, Autoroute 401 entre Don Valley Parkway et Victoria Park Avenue
12. Toronto, Black Creek Drive entre Weston Road et Trethewey Drive
13. Toronto, Autoroute 401 entre Mavis Road et McLaughlin Road
14. Montreal, Autoroute 40 entre Autoroute 520 et Boulevard Cavendish
15. Vancouver, Granville Street entre W Broadway Street et W 16th Avenue
16. Montreal, Autoroute 20 near Ire Avenue
17. Quebec City, Autoroute 73 entre Chemin des Quatre Bourgeois et la sortie vers Avenue Dalquier
18. Toronto, Autoroute 401 échangeur avec Autoroute 427
19. Toronto, Autoroute 400 échangeur avec Autoroute 401
20. Vancouver, George Massey Tunnel sur l'autoroute 99



« Les blocages peuvent non seulement « mettre le monde à l'arrêt », mais aussi ouvrir l'espace pour en construire un nouveau ou, dans le cas des peuples colonisés, un monde retrouvé. Nous pouvons nous référer à de nombreux blocages ou occupations autochtones des dernières décennies pour en trouver des exemples de pratiques cérémonielles, culinaires et d'autres pratiques de reproduction sociale qui incarnent de nouvelles façons de vivre, elles-mêmes issues de la résistance. De même, nous voyons dans la revitalisation de la culture guerrière qui s'exprime à Standing Rock et à d'autres moments de révolte autochtone une possibilité plus large d'une vie sans l'État ni capitalisme [...]

Nous le trouvons évident que les blocages sont une tactique cruciale dans notre guerre contre l'annihilation planétaire. [...] Avec cet impératif tactique, nous appelons toutes les guerrières et révolutionnaires du monde entier à s'orienter immédiatement sur le blocage des infrastructures. Les collectifs doivent étudier le fonctionnement des infrastructures pour trouver les points d'étranglement les plus vulnérables et s'organiser en conséquence pour les bloquer de façon efficace. Ceux qui n'ont pas de camarades de combat peuvent encore contribuer au combat par des actes de sabotage en loup solitaire.

—Disrupt the Flows :
War Against DAPL and Planetary Annihilation

Un autre fin de ce monde est possible

Nous sommes plusieurs anarchistes colons [« *settler anarchists* »] dans le territoire dominé par le gouvernement canadien. Notre objectif en écrivant ce texte est de mettre en avant certaines considérations stratégiques pour des anarchistes qui voudraient contribuer à la défense des terres, ainsi que de rendre publique quelques recherches sur les vulnérabilités des infrastructures extractives canadiennes à cette fin. Nous espérons également que les communautés autochtones pourront utiliser ces recherches à leurs propres fins.

Nous comprenons que la tâche à accomplir dans notre coin du monde n'est rien de moins que la décolonisation du territoire dominé par le gouvernement canadien et l'économie capitaliste. Décoloniser ce territoire signifie nécessairement détruire sa gouvernance coloniale – un gouvernement qui dépend du génocide continu des peuples autochtones pour préserver sa souveraineté sur les terres qu'il a volées. Son système et le mode de vie qu'il apporte sont fondamentalement construits sur l'exploitation de la terre et de ceux qui l'habitent.

Ce n'est un secret pour personne que l'économie canadienne dépend fortement de l'exploitation des « ressources naturelles ». L'infrastructure de transport sur laquelle cette économie s'appuie pour acheminer ces ressources vers le marché, et leur donner de la valeur, est pratiquement indéfendable et ses goulots d'étranglement sont souvent proches des communautés autochtones – ce qui, comme nous le verrons, fait paniquer la contre-insurrection. Malheureusement, les anarchistes se sont rarement engagés avec le potentiel d'action et de solidarité que suppose cette situation de dépendance et de vulnérabilité.

Nous pensons que nous ne pouvons pas limiter la défense de la terre à des parcelles de territoire à conserver, ou à des incursions de colons dans des territoires qui tombent sous un traité, car l'économie colo-

6. Bloquer les trains avec des câbles de démarrage

(extrait)

Note du Warriorup : d'après notre expérience, cette méthode n'a pas fonctionné pour interrompre l'activité des trains. Faites des tests dans votre région pour déterminer si c'est une tactique efficace.

On peut aussi bloquer les rails d'une manière sournoise : en trompant le système de signalisation pour qu'il pense qu'il y a un train sur les voies. Cette astuce obligera le trafic ferroviaire à s'arrêter jusqu'à ce que le blocage du signal soit supprimé. Elle peut être réalisée en moins d'une minute, et répétée de nombreuses fois pour avoir un impact significatif sur la circulation des trains. Il faut parfois des heures pour trouver et supprimer ce blocage, ce qui entraîne l'arrêt de tout le trafic ferroviaire dans l'intervalle.

Voici comment fonctionne leur système :

Un courant à faible vitesse passe dans chaque rail. L'électricité passe par les jonctions d'un rail individuel avec des connexions en fil de cuivre. Lorsqu'un train passe, il forme une connexion électrique entre les rails et signale sa présence.

Voici comment on peut bloquer ce signal :

Trouvez des câbles de démarrage calibre 6. Vous pouvez peindre le fil en noir pour le rendre plus difficile à trouver. La rouille sur les rails peut empêcher une connexion solide, donc se connecter directement aux rails peut ne pas fonctionner. Pour éviter ce problème, trouvez une section de rail où deux jonctions sont côte à côte, et connectez les fils de cuivre avec le câble d'appoint. Vous pouvez cacher le fil avec de la neige ou des pierres. La connexion abaissera les barrières des passages à niveau qui se trouvent à proximité.

Fibres optiques et infrastructures de communication

1. Attaque contre l'infrastructure de communication

Un répéteur "T-mobile" a été détruit par un incendie. Tout a été fait pour ne mettre aucune vie en danger et le mât a été choisi en raison de son éloignement des bâtiments résidentiels et de l'activité. La clôture a été coupée à l'aide d'un coupe-boulons et placée à la base de l'antenne. Les câbles électriques alimentant le mât ont été entourés d'un pneu coupé rempli de chiffons imbibés de paraffine. Des chiffons imbibés étaient également attachés aux câbles et glissés dans le pneu. Des allume-feu ont été utilisés pour enflammer le tout.

que les voies étaient bloquées. Cette action peut et a été facilement répétée partout où se trouvent des voies ferrées. Pour plus d'informations sur la manière de procéder, consultez cette vidéo explicative (voir le lien en ligne sur warriorup.noblogs.org).

4. Incendie criminel et sabotage à la mine de Hambach

(extrait)

Après avoir erré le long des voies ferrées qui transportent le lignite de la mine vers les centrales électriques voisines, nous sommes tombés sur deux postes d'aiguillage et un faisceau de câbles et avons pensé qu'ils étaient des cibles parfaitement adaptées à nos intentions malveillantes.

Nous avons ouvert les boîtes à l'aide d'un large ciseau à bois et avons placé à l'intérieur des chambres à air de 10 cm de long remplies de chiffons imbibés d'essence, puis nous avons enduit l'intérieur des boîtes de gel à brûler pour nous assurer que tout brûlait correctement.

Nous pensions que la fête était terminée, mais sur le chemin du retour, nous avons remarqué quelques lumières de bienvenue provenant d'une remorque de bureau dans une enceinte clôturée. Nous avons vérifié que la remorque était vide en brisant ses vitres, puis nous avons coupé la clôture et nous nous sommes mis à améliorer immédiatement la climatisation des excavatrices, en brisant leurs vitres, en coupant tous les systèmes hydrauliques et en ajoutant quelques trous supplémentaires aux refroidisseurs. Nous avons également versé de la terre et du verre brisé dans les réservoirs d'essence et utilisé un coupe-boulons pour couper les valves des pneus des remorques.

200m plus loin, nous avons trouvé un chargeur frontal et lui avons fait subir le même traitement, en plus de vider l'extincteur trouvé à l'intérieur de la cabine dans son réservoir d'essence.

5. Installation électronique de sécurité ferroviaire incendiée

(extrait)

Par ce communiqué nous revendiquons la responsabilité du sabotage ferroviaire dirigé contre une installation électronique de sécurité ferroviaire à Rekola à Vantaa. Pour cette action, nous n'avons besoin que d'un pied de biche, de papier toilette, de quelques bidons d'essence et d'une lampe. Nous sommes entrés par la porte et avons utilisé du papier toilette imbibé d'essence à briquet comme dispositif d'allumage, afin de pouvoir fuir les lieux en toute tranquillité avant l'arrivée de la police et des pompiers.

niale empoisonne le bassin versant et propage la dévastation au-delà de ces frontières coloniales. Renverser l'ensemble de l'économie coloniale est une tâche de très longue haleine, mais à moyen terme, nous voulons développer une capacité à bloquer et à détruire les infrastructures et les développements industriels, de la construction de pipelines aux opérations d'exploitation minière et de construction de barrages, en passant par tous les projets d'extraction auxquels les populations autochtones résistent. Lorsqu'il y a une capacité du mouvement, nos blocages peuvent devenir des communes ; des espaces qui mêlent défense et soins collectifs, débarrassés des lois et des logiques du capitalisme et du gouvernement.

Nous pensons qu'il est essentiel que les contributions anarchistes à la défense des terres évoluent vers des formes de résistance plus collectives qui bloquent les infrastructures, ainsi que vers l'établissement de relations face à face entre les communautés anarchistes et autochtones, mais ce texte se concentrera sur la plus petite échelle des groupes affinitaires dont les contributions peuvent se réaliser à court terme (tout en ayant un impact sur le moyen et le long terme), et ces contributions peuvent se réaliser même lorsqu'il n'y a pas de communauté en lutte contre un projet d'extraction particulier.

Il est important pour nous de réfléchir à la manière dont nous pouvons contribuer à court terme, car la plupart du temps, il n'y a pas d'escalade des tensions autour des luttes pour la défense des terres, et nous voulons agir dans le présent et nous préparer de manière adéquate pour le cas où cela se produirait. Tout d'abord, les contributions à court terme aideront à construire un imaginaire sur la façon dont l'économie extractive peut être combattue dans les moments où il n'y a pas de capacité du mouvement pour maintenir des occupations prolongées, dans le but que ces tactiques soient reprises plus largement dans les futures agitations sociales autour de l'extraction des ressources. De plus, des actions comme celles-ci peuvent avoir des impacts matériels significatifs sur les projets d'extraction dans le présent et avoir des conséquences réelles pour le projet génocidaire en cours du Canada. Enfin, elles peuvent démontrer aux communautés autochtones que les anarchistes prennent des risques contre des ennemis communs dans notre propre lutte. Nous pensons qu'il s'agit là d'une condition préalable à une puissante solidarité.

Alors que le Canada accélère la dévastation écologique, et que le réchauffement climatique rend les latitudes au nord de l'île de la Tortue stratégiquement et économiquement plus précieuses pour les gouvernements, les conflits entre le gouvernement canadien et les autochtones qui défendent le territoire deviendront encore plus fréquents. Les anarchistes doivent être prêts à contribuer à ces moments de manière significative et efficace, au-delà du symbolisme limité d'actions telles que la pose de banderoles et le bris de fenêtres, qui ont peu d'impact. Pour pouvoir intensifier notre solidarité, nous devons développer des pratiques dans le présent, ainsi que des relations de lutte entre les anarchistes et les communautés autochtones engagées dans la défense des terres. De telles relations seront essentielles pour aller au-delà de la solidarité en grande partie limitée qui s'exprime à travers les communiqués, ainsi que pour évaluer comment différentes formes de solidarité seront reçues par différentes communautés hétérogènes en lutte.

En 1990, pendant la crise d'Oka, lorsqu'un projet capitaliste sur un cimetière mohawk a provoqué un conflit armé avec le gouvernement canadien, le sabotage des pylônes à haute tension et les blocages durs des autoroutes et des chemins de fer se sont répandus comme une traînée de poudre. Cette menace d'insurrection autochtone est une considération primordiale dans le maintien de l'ordre contre toute action autochtone, car le gouvernement a vu comment de telles étincelles peuvent s'enflammer s'il n'avance pas prudemment, surtout lorsqu'il s'agit de revendications territoriales et de traités. Au cours d'une occupation de défense des terres à Caledonia en 2006, le commissaire de la Police Provinciale de l'Ontario (OPP) a expliqué qu'il avait agi en supposant qu'un faux pas de ses agents contre l'occupation aurait conduit à « une flambée [autochtone] dans tout le pays ». Pour désamorcer cette plus grande menace, l'OPP n'a pris aucune mesure directe contre elle (pour en savoir plus sur la façon dont la stratégie de contre-insurrection a évolué depuis Oka, voir *From Oka to Caledonia : Assessing the Learning Curve in Intergovernmental Cooperation*).

Ceux qui sabotent des infrastructures critiques, le développement capitaliste et la police qui les défend seront malheureusement toujours une minorité, mais si cette minorité dispose d'une base de soutien social, elle est beaucoup plus difficile à isoler ou à éradiquer. Les contributions de cette minorité peuvent avoir un impact contagieux lorsqu'elles ins-

Infrastructure ferroviaire

1. Sabotages dans le sud-est du Québec en brûlant un câble de télécommunication

(extrait)

L'autre soir, le 21 septembre, nous avons mis le feu à un câble de télécommunication ferroviaire reliant Brigham à Sherbrooke (Qc) aux États-Unis, en pensant aux Algonquins récemment expulsés d'un camp de résistance et détenus à Gatineau. Nous avons pris le temps de choisir un pont de chemin de fer au milieu de nulle part près de Waterloo, afin de ne pas avoir à creuser pour atteindre les câbles ni à attirer trop d'attention. On a laissé tomber du carburant par une ouverture dans l'enveloppe d'acier des câbles, puis on y a mis le feu. Rien d'extraordinaire. Cela a mieux fonctionné que prévu, car quelques secondes plus tard, on sentait déjà le caoutchouc brûlé à quelques mètres de là. L'air enflammé dans la conduite a apparemment transformé le feu en quelque chose comme un chalumeau. Un jeu assez facile à reproduire ailleurs par d'autres, nous nous sommes dit... c'est donc une raison de le faire savoir.

2. Sabotage d'une ligne de transport ferroviaire de charbon avec une disqureuse

(extrait)

Nous avons fait une évaluation des risques et, alors que la nuit commençait à tomber, nous sommes entrés dans le premier tunnel ferroviaire, nous avons coupé les deux lignes avec une disqureuse portable, nous n'imaginions pas dérailler une locomotive mais causer des perturbations et des dommages économiques (le temps, c'est de l'argent). Nous sommes entrés dans un deuxième tunnel et avons effectué deux autres coupes, les marquant toutes avec de la peinture rose, et laissant une banderole en guise d'avertissement.

3. Voies ferrées sabotées avec du béton

(extrait)

Nous avons pris des précautions pour avertir la BNSF (la compagnie ferroviaire) - nous les avons appelés et nous avons utilisé des fils pour envoyer un signal indiquant que les voies étaient bloquées. Nous avons fait cela non pas pour éviter d'endommager un train, rien ne nous ferait plus plaisir, mais pour éviter le risque de blesser des cheminots.

Cette action et des actions similaires sont assez faciles à réaliser soi-même. Cela n'a pris que quelques heures et un peu de planification. Le plus difficile a été de calmer nos nerfs. Il a été particulièrement facile de placer des fils sur les voies pour signaler à la compagnie ferroviaire

Télécommunications

Certaines installations de pipelines, y compris les stations de densitométrie et les stations de vannes, sont équipées de systèmes de télécommunications pour relayer l'information sur les pressions de pompage et le contenu du pipeline et permettre l'accès/contrôle à distance de ces systèmes. Il n'est pas imaginable que toute forme d'interférence avec leur équipement de télécommunications puisse entraîner une fermeture forcée du pipeline.

Infrastructure électrique

1. Incendies criminels coordonnés contre la multinationale de l'énergie RWE à Hambach (Allemagne)

(extrait)

Le 25-11-16, à la fin de la journée, nous avons mené des incendies criminels coordonnés contre la multinationale allemande de l'énergie RWE à proximité de la mine de lignite à ciel ouvert de Hambach.

Après une reconnaissance de la zone, nous nous sommes séparés et avons mis le feu à six stations de pompage, deux transformateurs électriques, une pelleteuse et une sous-station du réseau électrique.

Les stations de pompage sont des éléments clés de l'infrastructure minière utilisés pour abaisser la nappe phréatique et empêcher l'inondation de la mine. Elles ressemblent le plus souvent à une section de tuyau exposée et à une boîte électrique entourée d'une clôture de construction. Nous avons ouvert les boîtiers électriques à l'aide d'un pied de biche et avons placé à l'intérieur des dispositifs incendiaires simples et minutés ainsi qu'un paquet de chambres à air de bicyclette pour que les flammes s'accrochent bien.

Les dispositifs incendiaires étaient composés d'une bougie fixée à un cube allume-feu avec un élastique solide. Les bougies se consumaient lentement, puis les allume-feu s'allumaient une fois que nous étions en sécurité loin de la zone. Après avoir brisé une fenêtre pour accéder à la zone, nous avons utilisé les mêmes dispositifs pour brûler la cabine de la pelleteuse.

Pour les transformateurs et la sous-station, nous avons brûlé des pneus de voiture remplis de chiffons imbibés d'essence. Nous les avons placés sous le câblage isolé exposé de la sous-station et à l'intérieur des transformateurs. En quelques minutes, ces cibles ont été englouties par les flammes et, lorsque nous sommes partis, la sous-station a explosé, envoyant des arcs électriques et des flammes violettes à dix mètres dans le ciel nocturne.

pirent les autres. Être une minorité active comporte le risque d'instrumentaliser les communautés avec lesquelles nous sommes solidaires, c'est pourquoi nous prenons soin de distinguer cette voie de celle de l'avant-garde :

« La différence essentielle entre une minorité influente et insurrectionnelle et une avant-garde ou un groupe populiste est que la première valorise ses principes et ses relations horizontales avec la société et tente de diffuser ses principes et modèles sans les posséder, alors qu'une avant-garde tente de les contrôler – que ce soit par la force, le charisme ou la dissimulation de ses véritables objectifs... La minorité influente travaille à travers la résonance, pas à travers le contrôle. Elle prend des risques pour créer des modèles inspirants et de nouvelles possibilités, et pour critiquer les mensonges opportuns. Elle ne jouit d'aucune supériorité intrinsèque et le fait de se replier sur cette hypothèse la conduira à l'isolement et à l'insignifiance. Si ses créations ou ses critiques n'inspirent pas les gens, elle n'aura aucune influence. Son but n'est pas de gagner des adeptes, mais de créer des dons sociaux que d'autres personnes peuvent utiliser librement. »

– The Rose of Fire has Returned

Et dans le cas des infrastructures critiques dont la perturbation a un effet en cascade, les forces contre-insurrectionnelles l'ont bien compris :

« ...les dures leçons sur l'efficacité dévastatrice qu'une petite bande de rebelles déterminés et bien dirigés [sic] peut avoir. »

– Douglas Bland

Il peut être utile d'examiner de plus près la façon dont ces ennemis pensent à l'insurrection autochtone au Canada. L'analyste militaire conservateur Douglas Bland prévient depuis longtemps que la vulnérabilité économique du Canada repose sur « l'infrastructure critique qui transporte les ressources naturelles et les produits manufacturés des mines, des champs pétrolifères, des installations hydroélectriques et des usines vers les marchés internationaux. » Sans ces systèmes critiques, prévient-il, « l'économie du Canada s'effondrerait ». Ses écrits mettent en garde les décideurs politiques contre la menace d'une insurrection autochtone au Canada, fondée sur la « théorie de la faisabilité »

[*Feasibility Theory*]. Dans la littérature contre-insurrectionnelle, la prévision de la probabilité d'une insurrection passe d'un modèle centré sur les motivations des insurgés à un modèle centré sur la faisabilité d'une insurrection dans un contexte donné. Les griefs qui motivent l'insurrection sont une constante qui ne peut être désamorcée dans un contexte de génocide colonial, ou de capitalisme d'ailleurs. C'est pourquoi les contre-insurgés étudient ce qui rend une insurrection faisable pour commencer, et proposent ensuite des politiques visant à éliminer ces conditions dans la mesure du possible.

« La théorie de la faisabilité » énumère cinq facteurs de la faisabilité d'une insurrection, qui, selon Bland, sont tous présents dans le contexte canadien, et dont le gouvernement canadien n'a qu'un certain degré de contrôle et seulement sur les trois premiers. Ces facteurs sont les suivants :

1) *Fractionnement social* – jargon pour l'oppression de classe et coloniale et la menace de la souveraineté autochtone. Le gouvernement cherche à y remédier par l'assimilation, le rachat des communautés qui résistent aux projets d'extraction, et l'instauration des structures telles que les conseils de bande [*band councils*] qui maintiennent le contrôle du gouvernement sur la population par le biais de visages autochtones travaillant pour les intérêts coloniaux.

2) *Cohorte de guerriers* – hommes jeunes et d'âge moyen susceptibles de devenir des guerriers. Bland néglige complètement la façon dont les femmes et les personnes bi-spirituelles contribuent à la résistance autochtone. Le gouvernement tente de réduire le « recrutement » de ces populations dans les mouvements de résistance par des programmes d'éducation et de formation visant à l'assimilation.

3) *Garantie de sécurité* – la perception de la capacité du gouvernement à réprimer et à sécuriser les infrastructures. Le gouvernement tente de minimiser la menace d'une garantie de sécurité inadéquate en finançant la formation de services de police dans les réserves. Comme nous l'avons vu avec les émeutes des colons de Chateauguay pendant l'affrontement d'Oka, cette fonction répressive peut également être exercée par la société des colons.

4 et 5) *Exportations des ressources et topographie* – « Le contrôle juridictionnel du territoire reste largement indéterminé et en question. L'in-

d'entrée, souvent sécurisée par une serrure à clé standard qui peut être coupée avec des coupe-boulons de plus grande taille, et contient une petite cabane abritant les sources électriques et l'équipement de mesure. Les vannes ont une chaîne supplémentaire enroulée autour du volant et de la tige, afin d'empêcher toute rotation.

Une vanne manuelle est uniquement actionnée par un volant manuel, tandis que les vannes à commande électronique sont actionnées par l'électricité – soit à distance, soit sur place si elles sont commutées en mode manuel. Le volant manuel n'actionne pas la vanne à moins que l'alimentation électrique soit coupée ou que la vanne soit en mode manuel/sur site. Il est assez facile de les distinguer – les vannes manuelles ont simplement un boîtier et un volant, tandis que les vannes électriques ont un volant, un boîtier, des cordons électriques fixés au fond par des boulons hexagonaux, et parfois d'autres équipements de mesure.

Ce que l'on sait, c'est que les vannes à commande électronique dépendent d'une source d'énergie et que, au soi-disant Canada, elles sont tenues d'avoir une source d'énergie de secours pour mettre la vanne en position fermée en cas de panne d'électricité (ce que l'on appelle la « sécurité intégrée »).

Enbridge a déjà indiqué que l'utilisation d'une vanne manuelle pour fermer un pipeline peut prendre entre 10 et 15 minutes de rotation, alors préparez-vous à faire de l'exercice. Vous pouvez cependant mouler la taille du boulon et créer votre propre roue – ou trouver un outil de taille appropriée (le boulon est plus gros que vous ne le pensez. moulez-le avec un moule à tarte et de l'argile ou quelque chose de similaire !)

Terminaux, stations et autres infrastructures

Les réseaux de pipelines sont vastes et difficiles à sécuriser, ce qui fait de la faiblesse des compagnies pétrolières et gazières leur force potentielle. L'infrastructure des pipelines elle-même se trouve en surface à trois endroits : pendant le tracé/la construction d'un nouveau pipeline/segment, pendant la maintenance lorsqu'elle est découverte, et lorsqu'elle sort de terre vers les stations de pompage et les terminaux. Les pipelines physiques eux-mêmes peuvent avoir des exigences de maintenance variables. Alors que les anomalies à la surface des pipelines sont souvent ignorées, il existe des exigences de remplacement rigoureuses pour au moins deux dommages spécifiques qui peuvent retarder l'exploitation.

i. les rayure/bosse/interférences avec les brides du pipeline – en particulier la face ouverte d'une bride, ou ;

ii. les rayures sur les filets des tuyaux nouvellement posés/non installés.

Il est clairement dans notre intérêt d'informer tout le monde lorsque ces éléments ont pu être altérés ou endommagés.

Ayant épuisé nos réserves (les réservoirs), nous avons décidé de revenir à l'incendie criminel, car chaque action compte. Nous avons utilisé de l'essence et des chiffons ainsi que des pneus (car les pneus brûlent un bon moment, une fois qu'un feu stable brûle en leur sein) pour détruire plusieurs sites et équipements du DAPL.

3. Points de résistance

(extraits repris de dissemination.noblogs.org)

Le projet s'oppose à la ligne 9 d'Enbridge, mais bon nombre des concepts sont transférables à d'autres projets de pipelines.

Comprendre les bases de l'infrastructure peut nous aider à identifier un point de résistance approprié – voici donc quelques bases.

Le pétrole est extrait des sables bitumineux et amélioré pour être transporté par pipeline ou raffiné pour sa destination finale. Les stations de pompage maintiennent le débit du produit dans les pipelines. Les stations de densitométrie renvoient les débits et la viscosité. Le pétrole brut peut être stocké dans des parcs de stockage jusqu'à ce qu'il soit raffiné davantage ou expédié par train ou par camion. Les stations de vannes contiennent des vannes qui ouvrent ou ferment le pipeline pour isoler des sections ou arrêter le débit. Les jonctions sont des installations où d'autres vannes peuvent être ouvertes ou fermées pour diriger le débit vers certaines installations.

Accès

Les installations, les stations de pompage, les terminaux, les vannes et les stations de densitométrie sont tous accessibles par des routes entretenues.

Les terminaux et les installations de stockage sont souvent sécurisés 24 heures sur 24, avec de l'éclairage et du personnel sur place. Il y a beaucoup de structures en surface, notamment des pipelines, des vannes, des systèmes électriques, des systèmes de mesure du débit et de grands réservoirs de stockage cylindriques.

Les stations de pompage peuvent ou non être surveillées par des agents de sécurité la nuit, et sont généralement clôturées par des grillages de 6 à 8 pieds surmontés de fil barbelé. On y trouve également des infrastructures, notamment des canalisations aériennes, des vannes, des pistons racleur, des mesures de débit et des boutons d'arrêt d'urgence.

Les vannes

Les vannes et les stations de densitométrie sont généralement petites et isolées, également entourées d'une clôture en mailles de chaîne de 2 à 3 mètres et de fil de fer barbelé. Leur enceinte comporte une porte

frastructure de transport et d'énergie du Canada – l'épine dorsale du commerce des ressources du pays – chevauche ou borde bon nombre de ces terres autochtones et contestées. Le développement, l'extraction et le commerce des ressources naturelles représentant 25 % du PIB canadien, la sécurité des infrastructures de transport et d'énergie est essentielle. Les infrastructures de transport et d'énergie du Canada sont très vulnérables : elles couvrent de vastes distances, ont une redondance limitée et de multiples points d'étranglement, et sont susceptibles d'avoir des effets en cascade si les perturbations sont durables ou généralisées. Sa vulnérabilité et le risque qui en résulte pour l'économie canadienne sont importants, et une perturbation soutenue aurait des effets catastrophiques en l'espace de quelques semaines. » La topographie et la dépendance à l'égard des exportations sont les deux facteurs déterminants impossibles à modifier. En fait, le Canada va probablement devenir encore plus dépendant de son économie d'exportation dans les années à venir.

Cela dit, nous n'avons pas besoin de la preuve de la faisabilité d'une insurrection autochtone par un universitaire blanc. Nous le voyons dans l'histoire consistante de la résistance autochtone au génocide depuis le premier contact, et récemment dans les révoltes à Oka, Ipperwash, Ts'Petén, Caledonia, Six Nations, Elsipogtog et à travers le territoire pendant *Idle No More*.

Les annexes qui suivent examinent plus en détail la vulnérabilité des infrastructures extractives. Nous espérons qu'elles seront utiles aux groupes affinitaires et aux communautés qui luttent contre l'économie extractive sur tout le territoire.



Dakota du Sud), nous déplaçant de vanne en vanne jusqu'à épuisement des réserves, et continuant à empêcher l'achèvement de ce projet. Vous trouverez plus d'informations sur ces actions à la fin de cette déclaration. [...]

Nous sommes ensuite revenus à la pyromanie comme tactique. À l'aide de pneus et de chiffons imbibés d'essence, nous avons brûlé plusieurs sites de vannes, leurs unités électriques, ainsi que d'autres équipements lourds situés sur les servitudes du DAPL [*Dakota Access Pipeline*] dans tout l'Iowa, ce qui a permis d'interrompre la construction.

Après avoir étudié intuitivement le fonctionnement des incendies, et le matériau des infrastructures que nous souhaitions arrêter (le métal), nous avons appris que le feu devait être suffisamment chaud pour faire fondre l'acier – et nous avons appris que l'incendie criminel typique n'est pas le moyen le plus efficace, mais que chaque action est une épine dans leur pied.

Le soir de l'élection, sachant que l'essence brûle rapidement, mais ne se maintient pas par elle-même, nous avons ajouté de l'huile à moteur (qui brûle à une température plus élevée et plus longtemps) et des chiffons dans des boîtes de café et les avons placés sur les sièges des machines, perçant les boîtes de café une fois qu'ils étaient en place et craquant plusieurs allumettes, anticipant que les sièges brûleraient et maintiendraient un feu suffisamment long pour rendre les machines obsolètes. Un bidon ne s'est pas allumé, et c'est regrettable, mais cinq sur six, ce n'est pas mal.

En voyant la construction se poursuivre, nous nous sommes rendu compte que les tuyaux s'enfonçaient dans le sol et que notre seul moyen d'empêcher la poursuite de la profanation de l'entreprise était de percer les tuyaux d'acier vides exposés sur les nombreux sites de vannes. Nous avons appris qu'un chalumeau à oxygène et à acétylène était l'outil approprié. Nous avons acheté l'équipement à l'extérieur de notre ville en essayant de garder l'anonymat, car notre objectif était de pousser cette société au-delà de ses moyens pour qu'elle abandonne finalement le projet. Nous avons acheté les kits chez Home Depot et les réservoirs dans des magasins de fournitures de soudage, comme Praxair et Matheson. N'ayant aucune expérience de l'équipement de soudage, nous avons appris de notre propre chef et nous avons réussi à réduire le temps de travail à 7 minutes.

Dans nos circonstances particulières, nous avons appris que les repérages entravaient souvent notre capacité à agir quand les occasions se présentent. Nous sommes donc partis avec nos torches et nos équipements de protection et avons trouvé de nombreux sites, en ressentant les « vibes » de chaque situation et en décidant d'agir sur place, souvent en plein jour. Faites confiance à votre esprit, faites confiance aux signes.

1. Sabotage de pipelines à Hamilton avec une perceuse et de l'acide (*extrait*)

Lorsque Enbridge a commencé à expédier des segments de pipeline pour l'expansion de la ligne 10, nous avons commencé à les saboter.

Il y a de vastes réseaux d'infrastructures de pipelines à travers Turtle Island. Ils sont indéfendables ; des occasions parfaites pour une action directe efficace qui ne nuit à rien d'autre qu'aux bénéfices d'une compagnie pétrolière. C'est dans cet esprit que nous nous sommes retrouvés à faire de longues promenades au clair de lune dans les tranchées de l'emprise de la ligne 10 fraîchement creusée. Partout où l'envie nous en prenait, nous avons percé des trous de différentes tailles dans des segments de pipeline, tout en déversant des produits corrosifs dans d'autres. [...]

Un mode d'emploi qui vient du cœur : Vous aurez besoin 1 d'une bonne perceuse sans fil, 2 d'une bonne mèche en cobalt ou en titane de petit calibre - de préférence avec une pointe pilote, et 3 d'huile de coupe. Avec un juste sens de l'aventure, prouvez vos talents de ninja furtif en vous introduisant dans le droit de passage. Une fois à l'intérieur, vous êtes pratiquement invisible de la route, tant que vous n'êtes pas fluorescent, orné de paillettes ou que vous n'avez pas trop joué avec votre lampe frontale. Respirez, regardez, puis trouvez votre chemin vers un pipeline vide et commencez à forer ! Allez-y doucement [pour qu'il y ait moins de bruit, de réverbération et de frottement] et appliquez une pression suffisante pour que vous voyiez des copeaux de métal remonter - puis continuez pendant 10 à 15 minutes. L'huile de coupe facilitera le processus en maintenant la pointe du foret fraîche et efficace.

2. Attaques incendiaires pour arrêter le Dakota Access Pipeline (*extrait*)

Nous avons ensuite commencé à rechercher les outils nécessaires pour percer un tuyau en acier de 5/8 pouces, le matériau utilisé pour ce pipeline. En mars, nous avons commencé à appliquer les informations que nous avons recueillies. Nous avons commencé dans le comté de Mahaska (IA) en utilisant des chalumeaux oxyacétyléniques pour percer les valves en acier exposées et vides, réussissant ainsi à retarder l'achèvement de l'oléoduc pendant des semaines. Après le succès de cette action pacifique, nous avons commencé à utiliser cette tactique en amont et en aval de l'oléoduc, dans tout l'Iowa (et une partie du

Infrastructures de transport au Canada

(*Adapté du livre « Canada and the First Nations: Cooperation or Conflict » de Douglas Brand*)

Trois éléments principaux de l'infrastructure de transport : les oléoducs et gazoducs, les autoroutes pour véhicules lourds et les chemins de fer. Les industries qui dépendent de systèmes de livraison ponctuelle seraient fortement touchées par les perturbations (automobile, ventes, etc.).

Transport routier

Le transport par camion lourd, qui représente une grande partie du PIB du Canada, est particulièrement important dans le corridor Sud de l'Ontario - Québec. L'une des principales vulnérabilités de ce réseau d'importation et d'exportation est la concentration de ses lignes de transport essentielles dans une zone relativement proche, acheminées par six points d'entrée congestionnés situés pour la plupart dans l'est du Canada. Par exemple, 75 % (en valeur) des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis sont transportés par camion et passent par six postes frontaliers : Windsor/Pont de l'Ambassadeur, Fort Erie/Niagara Falls et Sarnia, en Ontario. Le reste passe par Lacolle, au Québec, Emerson, au Manitoba, et le Pacific Highway, en Colombie-Britannique.

Voir l'annexe 2 pour les goulets d'étranglement par province, l'annexe 7 pour les 20 pires goulets d'étranglement au Canada et l'annexe 6 pour plusieurs techniques de blocage des infrastructures routières.

Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire constitue le cœur de l'infrastructure de transport du Canada. C'est le troisième plus grand système au monde : 2

900 locomotives et 10 000 employés. Principaux produits ferroviaires : charbon, fer, potasse, mazout, pétrole brut. Ces types de cargaisons en vrac ne peuvent être transportés que par le rail. Trois chemins de fer nationaux – VIA, Canadian Pacific, Canadian National – transportent 70 % des marchandises.

Une grande partie de ce trafic s'écoule depuis le Canada vers les États-Unis, mais une grande partie se déplace également d'est en ouest sur deux lignes principales au-dessus du lac Supérieur et à travers le goulet d'étranglement de Winnipeg. Chaque ligne, y compris celles du corridor Montréal-Windsor, est vulnérable aux blocages et aux dommages intentionnels. Les lignes isolées du nord de l'Ontario, de Kenora et de Winnipeg sont particulièrement vulnérables et traversent les terres de plusieurs grandes communautés des Premières nations.

Une voiture en feu sur une voie ferrée ne constitue pas seulement un blocus, c'est aussi une arme très efficace et économique. Une voiture avec un réservoir de carburant plein brûlerait à une température suffisamment élevée pour déformer la voie et nécessiter des réparations importantes. Une attaque sur des voies isolées dans une campagne peu peuplée, par exemple au nord du Lake Superior ou à l'ouest de Thunder Bay jusqu'à la frontière du Manitoba, nécessiterait le déploiement par voie ferrée d'une équipe de réparation spécial. Une fois déployée, d'autres attaques sur la même ligne pourraient bloquer cet équipement au beau milieu de la nature sauvage. Il ne fait guère de doute qu'une ou deux attaques efficaces, surtout celles qui feraient dérailler des trains, fermeraient le trafic du CP et du CN, simplement parce que des conducteurs de train sensés refuseraient de travailler sur des voies ferrées peu sûres et entourées de forces hostiles.

Une carte des points d'étranglement ferroviaires au Canada (et dans le monde) se trouve sur empirelogistics.org/sci-map. Plusieurs techniques de sabotage des lignes ferroviaires sont présentées à l'annexe 6.

Transport maritime

La principale valeur de l'infrastructure maritime pour le Canada, en particulier pour la voie maritime de St. Lawrence, est son utilité en tant que système de transport de remplacement ou de soutien pour les opérations routières et ferroviaires sur le corridor de transport ouest-est.

Bien qu'il soit difficile d'interférer directement et efficacement au

Imperial Metals Corporation n'a jamais demandé ni reçu de consentement libre, préalable et éclairé pour opérer sur le territoire Secwepemc. Le désastre de la mine Mount Polley d'Imperial Metals, dans la région connue sous le nom de Yuct Ne Senxiymetkwe, la destruction et la dévastation absolues de notre territoire n'ont jamais fait l'objet d'une réponse. Aucune réparation n'a été faite. Au lieu de cela, Imperial Metals continue d'imposer l'ouverture d'une autre mine sur notre territoire tout en criminalisant les gardiens de Klabona de la nation Tahltan qui exercent également leur juridiction et refusent de donner leur consentement à la même entreprise.

La région de Ts'ka7 (région du lac Tumtum) est une région sacrée et importante pour les Secwepemc. Il s'agit de nos eaux sacrées où les glaciers se rencontrent et fondent et qui ont alimenté les ruisseaux et les rivières de notre territoire pendant des milliers d'années. Nos Kikyeye appellent cela nos placards à nourriture. C'est là où nous chassons, c'est là où nous récoltons notre nourriture et nos médicaments. C'est le lieu de naissance de notre eau et de nos saumons. Nous vivons de cette terre. Notre terre est notre survie. Nous avons besoin de la terre, mais la terre n'a pas besoin de nous. La Terre Mère continue à vivre, mais c'est notre survie qui dépend de la terre et de l'eau.

Le déplacement génocidaire des Secwepemc de leurs terres natales par la famine, la peur et l'assimilation par l'État et l'industrie, tel qu'il est pratiqué par Imperial Metals, prend fin maintenant. Nous sommes engagés dans la protection permanente de notre territoire. Notre saumon est sacré, notre terre est sacrée, nos femmes sont sacrées, notre eau est sacrée et nous, les peuples, les détenteurs de titres légitimes, sommes les décideurs et nous les protégerons.

Les accords conclus par des chefs et des conseils élus n'ont pas d'autorité et ne nous représentent pas. Ceci est un avertissement à Imperial Metals Corporation : Quittez nos terres et ne revenez pas. Ceci est un avertissement au gouvernement provincial : Vous n'avez pas la compétence sur ce territoire pour délivrer des permis à quelque société que ce soit. Ceci est un avertissement aux investisseurs (y compris la province), aux entrepreneurs, aux fournisseurs et aux filiales : Désinvestissez-vous d'Imperial Metals Corporation. Nous, les Secwepemc, unis, ne permettrons pas à Imperial Metals Corporation de continuer. La loi Secwepemc prévaudra sur notre territoire.

*Secwepemculecw wel me7 yeww, wel me7 yeww
Guerriers Secwepemc Ts'ka7*

par les Mi'kmaq, en octobre 2013, des véhicules de fracturation au Nouveau-Brunswick.

Le « blocage hâtif » et les feux de pneus des Piqueteros

Les *piqueteros* d'Argentine, un mouvement de pauvres et de chômeurs né à la fin des années 1990, ont développé le blocage hâtif à un haut niveau. Lors de grandes mobilisations, et grâce à la coordination entre de nombreux groupes autonomes, ils ont utilisé des blocages hâtifs pour paralyser les infrastructures de transport de tout le pays. En août 2001, par exemple, les *piqueteros* ont réussi à bloquer quelque 300 autoroutes et routes dans tout le pays.

La tactique la plus courante utilisée par les *piqueteros* consistait à arriver sur une route, une autoroute ou une intersection de ville, et à la bloquer avec des pneus. De petits feux étaient souvent allumés au milieu de la route et, si nécessaire, les pneus eux-mêmes étaient mis en feu, souvent en insérant quelques sacs en plastique remplis d'essence dans la jante de chaque pneu et en les enflammant. Le sac en plastique en feu allumait rapidement le caoutchouc du pneu (les feux de pneus, il faut le noter, sont hautement toxiques et peuvent être dangereux pour les résidents d'une zone densément peuplée).

Dans un cas, un barrage hâtif établi par des *piqueteros* a consisté à défaire une clôture en mailles de chaîne et à l'étendre sur la chaussée, où elle a été fixée à un poteau téléphonique. Les *piqueteros*, un mouvement basé sur des groupes communautaires et familiaux, disposaient également d'une force d'autodéfense lors de leurs barrages, généralement des personnes masquées et armées de bâtons. Les matraques sont devenues l'un des symboles du mouvement. Ces groupes défendaient le barrage contre les automobilistes et les assauts d'un petit nombre de policiers. Les barrages des *piqueteros* duraient souvent jusqu'à ce que la police ait mobilisé une force suffisamment importante pour menacer le barrage, après quoi elle se dispersait.

2. Coast Salish Territoires : les guerriers brûlent le pont de la mine

Les guerriers Secwepemc Ts'ka7 désactivent la route de la mine Ruddock Creek d'Imperial Metals. (Déclaration internationale, 14 octobre 2014) :

Après de nombreuses discussions avec les conseils des aînés autour de feux et de cérémonies sacrés, les guerriers Secwepemc Ts'ka7 ont agi dans le cadre de leur responsabilité collective et de leur juridiction sur et dans la région Ts'ka7 en désactivant la route de la mine Ruddock Creek d'Imperial Metals.

sein des terminaux à Thunder Bay ou ailleurs sur le réseau de la voie maritime de St. Lawrence, des perturbations des systèmes de transport routier et ferroviaire menant aux ports auraient pour effet de bloquer ces opérations saisonnières vitales et sensibles aux conditions météorologiques. Tout arrêt prolongé des opérations à Thunder Bay entraînerait de graves perturbations tout le long du réseau maritime et des activités économiques dans tout le nord-ouest de l'Ontario et dans les régions centrales des prairies.

Oléoducs et gazoducs

Un vaste réseau de 700 000 kilomètres de pipelines, de chemins de fer, de camions et de navires transporte le pétrole brut et le gaz naturel depuis les puits, principalement dans l'ouest du Canada, jusqu'aux raffineries, puis jusqu'aux marchés du Canada, des États-Unis et du Mexique.

Contrairement aux lignes de transport d'énergie électrique, les oléoducs et les gazoducs sont relativement à l'abri de sabotages une fois qu'ils sont correctement enterrés dans le sol. Cependant, chaque pipeline nécessite des stations de pompage et de compression pour faire passer le produit. Ces stations en surface sont susceptibles d'être endommagées et de subir des interférences. D'autres éléments du réseau de pétrole brut et de gaz naturel peuvent également être vulnérables aux interférences et aux dommages accidentels, notamment les raffineries de pétrole brut, les usines de traitement du gaz naturel et les installations de stockage de ces deux produits.

Les vannes des pipelines ont été prises pour cible à plusieurs reprises au cours des dernières années par des mouvements de résistance, ce qui a entraîné l'arrêt de l'écoulement du pétrole jusqu'à la réouverture de la vanne. Tous les pipelines au Canada ont leurs cartes de localisation des sites de vannes sur le site web de l'Office national de l'énergie.

Plusieurs techniques de sabotage des pipelines sont présentées à l'annexe 6.

Infrastructure hydroélectrique

De vastes réseaux hydroélectriques fournissent de l'énergie pour le transport, la fabrication, l'agriculture, etc. Les infrastructures élec-

triques sont presque impossibles à protéger car elles traversent des milliers de kilomètres de terrain accidenté.

Il existe quatre principaux réseaux hydroélectriques constitués de voies navigables, de centrales et de lignes à haute tension : Hydro-Québec, Hydro One (Ontario), Manitoba Hydro and BC Hydro.

Les lignes de transport et de distribution constituent une infrastructure essentielle de chaque réseau. Les lignes de transport acheminent le courant à haute tension vers les postes de transformation. Les lignes de distribution transportent l'énergie de ces stations aux consommateurs. Comme l'a montré de façon dramatique la grande tempête de verglas de 1998 dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec, ces lignes sont fragiles et exposées à de nombreuses menaces naturelles et techniques. Dans des circonstances où les dommages sont étendus, la reprise est difficile, coûteuse et lente. En 2014, un pilote a utilisé un avion pour saboter deux lignes à haute tension, paralysant presque le réseau électrique d'Hydro-Québec avec un seul acte de sabotage. La technique avait été utilisée pendant les conflits en Irak, au Kosovo et en Serbie et était « facilement accessible sur Internet » - des matériaux non identifiés ont été largués sur les lignes depuis l'avion à trois endroits différents le même jour.

armé, forçant les voitures à reculer et à descendre du pont. Ce blocus hâtif a également été renforcé au cours des jours et des semaines qui ont suivi, notamment par la construction de positions en sacs de sable (protection contre les tirs d'armes légères).

En 1993, les membres de la bande de Cheam, en Colombie-Britannique, ont bloqué une voie ferrée en garant des machines lourdes sur les rails, menaçant de déchirer les rails si la GRC faisait une descente sur le blocus.

En septembre 1995, après que la police a tiré sur Dudley George à Ipperwash, les Autochtones ont érigé un barrage routier en utilisant un véhicule abandonné auquel ils ont mis le feu. En 2000, les Mi'kmaq de Burnt Church, au Nouveau-Brunswick, ont également bloqué une route à l'aide d'une voiture abandonnée à laquelle on a mis le feu pour empêcher la GRC et/ou des citoyens vigilants d'entrer dans le territoire de la réserve.

Planches à clous

Une autre technique souvent utilisée pour établir un blocage est l'utilisation d'une planche à clous (du moins dans le centre-sud de la Colombie-Britannique). Semblable aux ceintures à pointes utilisées par les policiers, une planche à clous consiste en un morceau de bois d'œuvre avec de gros clous à pointes enfoncés dans un côté. Cette planche est posée en travers de la route, et on l'enlève ou on la remonte à l'aide d'une corde attachée à l'une de ses extrémités. Si un véhicule refuse de s'arrêter, il roulera sur les clous et percera ses pneus.

Les planches à clous ont été utilisées lors de blocages dans la région du centre-sud de la Colombie-Britannique au printemps 1995, et lors d'un blocage de 10 jours des véhicules commerciaux sur l'autoroute 99 au camp de Sutikalh (territoire St'at'imc) en 2001.

Arbres / abatis

Certains blocages hâtifs ont été établis en abattant des arbres de façon à ce qu'ils tombent en travers de la route, la rendant impraticable. Un terme militaire pour cette technique est abatis (ou abattis), les arbres étant abattus de manière à se croiser. Historiquement, les abatis étaient faits de branches enfoncées dans le sol et dont les pointes aiguës étaient dirigées vers l'ennemi. Un abatis fait d'arbres peut être démantelé assez rapidement par des travailleurs forestiers équipés de tronçonneuses (un fil métallique peut être ajouté au hasard et peint pour correspondre à l'écorce, ce qui arrête les tronçonneuses et détruit les lames), ou par des camions lourds équipés de câbles qui tirent les arbres hors de la chaussée. Les arbres abattus ont été utilisés lors du siège de Ts'Peten (lac Gustafsen) en 1995, dans le centre-sud de la Colombie-Britannique (territoire Secwepemc), et lors du blocage

Une sélection de communiqués repris de *warriorup.noblogs.org*

Infrastructure routière

1. *Défendre le territoire : les barrages* (Warrior Publications)

Les manuels militaires suggèrent d'ériger des barrages routiers :

- aux points d'étranglement, pour bloquer le plus petit passage (pas le plus large). Par exemple, sur un pont ou dans un col de canyon étroit, ou sur une route avec une forêt dense de chaque côté, etc.
- de manière à ce qu'ils regardent les forces adverses vers le bas et non vers le haut (par exemple, près du sommet d'une colline).

Véhicules

De nombreux barrages autochtones sont établis en garant simplement des véhicules en travers de la route. Cela présente l'avantage d'être une grande barrière facile à mettre en place et qui peut aussi être rapidement déplacée sur la route ou en dehors. Les inconvénients sont les suivants : le propriétaire du véhicule peut être inculpé, le véhicule lui-même peut être endommagé par des citoyens vigilants ou la police, ou le véhicule peut être saisi si la police dépasse le barrage. Certains barrages ont utilisé des véhicules abandonnés ou accidentés pour bloquer une route.

Lorsque la police québécoise a fait une descente sur le barrage mohawk à Oka/Kanesatake le 11 juillet 1990, les guerriers ont utilisé plusieurs voitures de police abandonnées pour établir un barrage hâtif sur une route voisine. Ces véhicules ont été mis en place par une chargeuse frontale, et les véhicules eux-mêmes ont été détruits. La barricade a été renforcée au fil du temps et a persisté pendant une grande partie de l'affrontement qui a duré tout l'été.

Peu après le raid sur Kanesatake, les guerriers mohawks de Kahnawake se sont emparés du pont Mercier, un lien vital pour les déplacements vers Montréal. Ils ont conduit leurs véhicules sur le pont et ont bloqué la chaussée. Lorsque les voitures ont commencé à les contourner, ils ont sorti leurs fusils d'assaut et ont établi un blocus

Goulets d'étranglement des infrastructures vulnérables par province

(Adapté du livre « *Canada and the First Nations: Cooperation or Conflict* » de Douglas Brand)

Colombie-Britannique : réseaux routiers et ferroviaires montagneux et côtiers ; approches routières et ferroviaires des ports de l'Océan Pacifique ; pipelines de transport de pétrole brut et de gaz naturel, notamment les stations de pompage, les stations de compression et les raffineries ; et toutes les installations de transport et de distribution de BC Hydro.

Alberta : oléoducs de transport de pétrole brut et de gaz naturel, notamment les stations de pompage, les stations de compression et les raffineries ; réseaux ferroviaires de transport de charbon.

Saskatchewan : pipelines de transport de pétrole brut et de gaz naturel, notamment les stations de pompage et les stations de compression ; systèmes de transport ferroviaire de ressources naturelles ; intersections de la route transcanadienne traversant la province.

Manitoba : Le centre de transport ouest-est le plus vulnérable du Canada. Toute perturbation des carrefours routiers et ferroviaires concentrés à Winnipeg aurait des conséquences économiques négatives énormes dans tout le Canada. Il n'existe aucun moyen facile ou rentable de contourner cette plaque tournante du transport. Ailleurs dans la province, les points les plus importants sont le réseau hydroélectrique du Manitoba, à partir des installations de production de Nelson River et des lignes de transmission vers le sud, ainsi que les lignes de distribution hydroélectrique dans la région de Winnipeg.

Ontario : la convergence ouest-est des transports routiers et ferroviaires dans la région de Thunder Bay ; les routes d'accès et les che-

mins de fer du port de Thunder Bay ; la jonction des réseaux de routes transcanadiennes 17 et 11 au-dessus du lac Supérieur à Nipigon ; le pont international à Sault Ste. Marie ; le pont routier au-dessus de la rivière Petawawa sur l'autoroute 17 à Petawawa ; les ponts routiers et ferroviaires au-dessus du réseau du canal Rideau sur l'autoroute 401 et l'autoroute 2 près de Kingston ; les autoroutes de la série 400 à Toronto et dans les environs ; les routes menant au poste frontalier de Windsor/Pont de l'Ambassadeur ; et les installations d'exploitation du canal Welland.

Québec : les lignes de transport d'Hydro-Québec à partir des centrales de la James Bay ; le réseau de distribution d'Hydro-Québec dans le Bas-Québec ; les ponts près de Montréal et de Québec ; les autoroutes est-ouest au nord et au sud du fleuve St. Lawrence ; et les approches routières des États-Unis.

Les provinces de l'Atlantique : les routes et les chemins de fer vers le Québec et les États-Unis ; les approches routières et ferroviaires du port de Halifax ; et les lignes de transport et de distribution hydroélectriques du Québec.

Le Nord territorial : routes principales vers Whitehorse et Yellowknife ; aéroports ; centrales hydroélectriques ; pipelines ; routes d'hiver vers les camps miniers.

posé d'une barricade enflammée, du matériel de construction et d'environ 20 personnes. Ce blocage a été érigé pour donner de la visibilité à une opposition au siège continu de la Police provinciale de l'Ontario à Tyendinaga et attirer l'attention sur la répression continue de l'État à l'égard non seulement des communautés autochtones, mais de nous tous. Nous avons choisi l'autoroute 6 parce que c'est la même route qui est bloquée par les membres des Six Nations, également en solidarité avec Tyendinaga. Ces blocages s'étendent et continueront de s'étendre avec un élan croissant jusqu'à ce que toutes les terres volées soient restituées.

Il suffit de quelques personnes et nous l'avons démontré hier soir. Nous espérons que cela pourra servir de modèle à d'autres communautés et nous vous encourageons à réagir localement. Comme l'a dit le collectif Railway Ties en mai 2007, « *la vraie solidarité signifie assumer une partie du fardeau de la lutte* ». Rendez toutes les terres volées. Libérez tous les prisonniers politiques. Abolissez toutes les hiérarchies.

(Anonyme)

3.

Guelph

Blocage de route en solidarité avec la Nation Mohawk

Le matin du 17 juin 2009, quelques personnes vêtues de noir ont bloqué l'autoroute Hanlon à la hauteur de Paisley Road pendant l'heure de pointe.

Des arbres ont été abattus et mis de travers des voies en direction du sud et deux bombes fumigènes ont été allumées pour attirer l'attention sur la banderole, qui a été déployée depuis le viaduc ferroviaire. La banderole disait : « *GAREZ VOS VOITURES ! Solidarité avec la nation mohawk* »

Cette action a été faite pour perturber le transport des biens et des personnes, notamment ceux appartenant à la société *Linamar*. *Linamar* est membre du *Security and Prosperity Partnership* (SPP), qui vise à améliorer l'efficacité du commerce nord-américain. Parmi ses projets figure la militarisation et la fortification des frontières et de leurs gardes. Comme à Awkesasne, Tyendinaga et Peru, nous nous opposons au SPP et à ses projets.

La solidarité avec la Nation Mohawk veut dire ATTAQUE !

Actions anarchistes dans le sud de l'Ontario en solidarité avec les luttes autochtones

1.

Guelph

Des incendiaires frappent des promoteurs immobiliers

Dans la nuit du vendredi 25 avril (2008), la même nuit où la terre des Mohawks à Tyendinaga était attaquée par la police provinciale de l'Ontario armée, quatre camions à benne appartenant à *Priori and Sons* et contractés par *Reids Heritage Homes* ont été détruits par le feu, causant entre trois et quatre cent mille dollars de dommages. Sur le côté d'un camion, une note gribouillée disait « *Dégagez de Tyendinaga* ».

Les camions ont été ciblés en raison de la destruction de l'environnement causée par ces deux entreprises qui transforment les forêts, les vallons, les rivières et les terres agricoles en béton et en mort. Ils ont également été choisis pour envoyer un message à tous les autres promoteurs immobiliers qui empiètent actuellement sur les terres autochtones, vos développements sont la continuation d'une guerre contre les peuples autochtones commencée il y a longtemps, sortez des terres autochtones partout. Enfin, nous envoyons un message à toutes les forces de l'État : CSIS, GRC, OPP et police. Que ceci soit un signe des jours à venir.

Si vous attaquez les autochtones n'importe où, nous vous attaquerons partout !

À tous ceux qui aiment la vie et résistent à la mort
comme nous sommes libérés de notre peur, notre présence libère les autres.

anarchiste(s)

2.

Guelph

Des colons bloquent l'autoroute 6, avril 2008

La nuit dernière, un groupe de colons a bloqué l'autoroute 6 à la hauteur de Paisley Road à Guelph, Ontario. Notre barrage était com-

Blocage Wildfire pendant la crise d'Oka

(Repris de warriorpublications.wordpress.com. Pour un regard plus ample sur des actions similaires en Colombie-Britannique, voir « **BC Native Blockades and Direct Action : From the 1980s to 2006** »)

À la fin du mois de juillet 1990, des barricades autochtones avaient été érigées sur sept routes et voies ferrées de la Colombie-Britannique, au départ uniquement pour soutenir les guerriers mohawks, mais elles se sont ensuite transformées en tactique de négociation dans un effort visant à obtenir justice du gouvernement provincial. Les blocages ont fait des ravages dans les industries forestière et touristique du centre de la Colombie britannique, ont interrompu la circulation des trains de marchandises dans l'intérieur de la province et ont entraîné des pertes de 750 000 \$ par jour pour BC Rail (de *People of the Pines*, p. 281).

Au plus fort de la crise, le pont Mercier et les routes 132, 138 et 207 ont tous été bloqués, ce qui a considérablement perturbé la circulation. Lorsque les barricades du pont Mercier, érigées par Kahnawake, ont été enlevées, les manifestants de Kanehsatake savaient qu'ils avaient peu d'espoir de poursuivre la lutte sans un élément de négociation aussi important ; ils avaient perdu une ressource cruciale.

Dans le nord de l'Ontario, les Anicinabe près de Longlac (Long Lake) ont bloqué la route transcanadienne au début du mois d'août. Le 13 août, ils ont également bloqué les chemins de fer du Canadian National pendant environ une semaine (ce qui a entraîné une perte de revenus d'environ 2,6 millions de dollars par jour). Ce blocage a été rapidement suivi par des blocages des chemins de fer voisins du Canadian Pacific par les bandes de Pic Mobert et de Pays Plat. Lorsque les responsables des chemins de fer obtenaient des injonctions des tribunaux, un autre blocage était mis en place par une autre bande.

À la mi-août, un pont ferroviaire dans le nord-est de l'Alberta a été incendié. À la fin août, quelques heures après que la GRC [*Gendarmerie Royale du Canada*] ait dégagé le chemin de fer à Seton Lake, en Colombie-Britannique, un incendie a causé des dommages importants au pont ferroviaire de Seton Portage.

En réponse aux blocages ferroviaires, un responsable de CP Rail, John Cox, a déclaré :

« *Pratiquement tout notre trafic transcontinental a été perturbé. Nous sommes à la merci des petites bandes et des décisions qu'elles prennent.* » (de *Entering the War Zone*, p. 147).

Au début de septembre, après des offensives militaires en territoire mohawk, cinq pylônes à haute tension sont abattues dans le sud-ouest de l'Ontario. Un pont ferroviaire a également été incendié dans la même région.

Dans le sud de l'Alberta, les Lonefighters de Peigan ont commencé à détourner la rivière Oldman d'un barrage à moitié construit. Le 7 septembre, des dizaines de policiers ont escorté des employés provinciaux et de l'équipement lourd pour réparer la digue qui avait été percée par les Péigans. Des coups de semonce ont été tirés et un *face-à-face armé* de 33 heures s'est produit.

La campagne généralisée de blocages, de sabotages et d'occupations a servi à rendre extrêmement coûteuses les tentatives d'expulsion des Mohawks de leur occupation et s'est avérée très efficace pour assurer leur victoire dans la protection de leurs lieux de sépulture et de leurs pins.



Des guerriers à Oka.
Dessin publié dans *Warrior*, n° 1, printemps/été 2006

Blocages pendant la journée d'action du mouvement *Idle No More*

Au cours de la journée d'action du 16 janvier 2013 du mouvement *Idle No More*, des manifestants autochtones ont bloqué des lignes ferroviaires de transport de passagers entre Toronto, Ottawa et Montréal. D'autres ont bloqué de grandes autoroutes et des lignes ferroviaires dans certaines régions de l'Alberta, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Manitoba, notamment à Portage la Prairie, qu'un porte-parole de CN Rail a décrit comme un « maillon essentiel » de son réseau. Des manifestants se sont également rassemblés à Windsor, en Ontario, au pont Ambassador menant au Michigan, interrompant la circulation au poste frontalier le plus emprunté pour le commerce entre le Canada et les États-Unis, où 10 000 camions en moyenne passent chaque jour.