

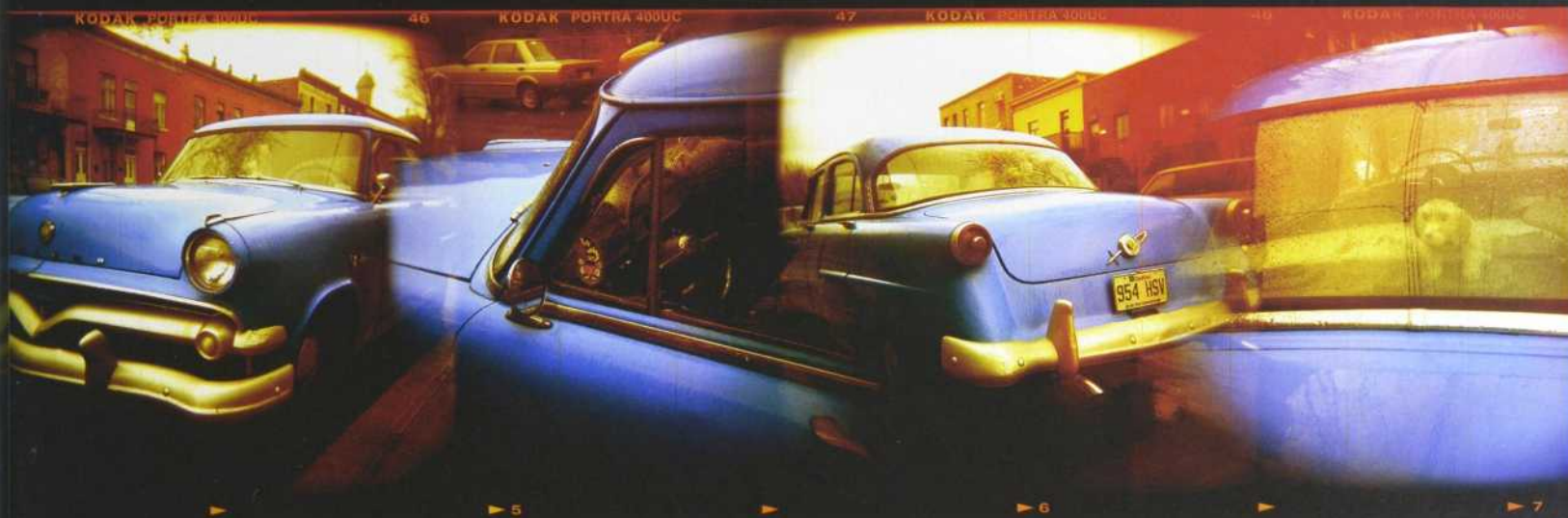
Marc Chabot  
Jacques Ferron, l'épistolier

# Relations

*société politique religion*

NUMÉRO 702  
août 2005

## L'empire de l'automobile



Une industrie vorace  
À la défense du transport en commun  
Un frein à la vitesse

L'État doit-il financer l'école privée?

4.95 \$



ARTISTE INVITÉ :  
BRUNO RICCA

# Relations

NUMÉRO 702, JUILLET-août 2005

<b>ACTUALITÉS</b>	4
<b>HORIZONS</b>	
Un réseau jésuite international Jean-Marc Biron	9
<b>AILLEURS</b>	
Nicaragua : corruption et pauvreté Andrés Pérez-Baltodano	24
<b>CONTROVERSE</b>	
L'État doit-il financer l'école privée? Réjean Parent Michel Venne	26 27
<b>REGARD</b>	
Le ras-le-bol populaire bolivien Denis Langlois	28
Jacques Ferron, l'épistolier Marc Chabot	31
<b>EN BREF</b>	34
<b>CLAIRSONNANCE</b>	
Est-ce moi, un peu, beaucoup? Jean-François Casabonne	36
<b>MULTIMÉDIAS</b>	38
<b>LIVRES</b>	40

Couverture : Bruno Ricca, *Bleu Waverly*, Montréal, 2004

## DOSSIER

### L'EMPIRE DE L'AUTOMOBILE

10

L'automobile est plus qu'une automobile. Pour beaucoup, elle symbolise liberté, progrès et bien-être. Plus encore, elle est objet d'amour. Or, ce symbole est devenu servitude. L'automobile est le pivot de la société de consommation, de l'*American way of life*, « une économie de guerre en temps de paix » engouffrant énergie et matières premières, engendrant une production sans fin. Bien que la croissance vertigineuse du parc automobile soit inquiétante pour la santé et la planète, l'industrie automobile fait obstacle aux mesures écologiques. Dans ce contexte, le financement du transport en commun et la recherche de voies alternatives à l'automobile apparaissent urgents.

### Une industrie vorace

12

Richard Bergeron

### Comment l'automobile vint au monde

14

Rolande Pinard

### À la défense du transport en commun

17

André Porlier

### Un frein à la vitesse

20

Paul Ariès

### Le moteur de notre imaginaire

20

Robert Mager

## ARTISTE INVITÉ

Dans les années 1960, **Bruno Ricca** est un enfant secret et photogénique. À la fin des années 1970, il se retrouve un temps armurier artificier. Au début des années 1980, il conduit sans dérailler des trains français. Durant les années 1990, il devient graphiste – puis Montréalais. Les années 2000 le verraient bien en photographe comblé.

Revue fondée en 1941

*Relations* est publiée par le Centre justice et foi, sous la responsabilité de membres de la Compagnie de Jésus et d'une équipe de personnes engagées dans la promotion de la justice.

BUREAUX  
25, rue Jarry Ouest  
Montréal (Québec) H2P 1S6  
tél. : (514) 387-2541  
télé. : (514) 387-0206

relations@cjf.qc.ca  
www.revuerelations.qc.ca

DIRECTEUR  
Jean-Marc Biron  
RÉDACTRICE EN CHEF  
Anne-Marie Aitken  
RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT  
Jean-Claude Ravet  
SECRÉTAIRE DE RÉDACTION  
Marco Veilleux  
DIRECTION ARTISTIQUE  
Mathilde Hébert

ILLUSTRATIONS  
Stéphanie Béliveau  
Jacques Goldstyn  
Lino  
RÉVISION/CORRECTION  
Éric Massé  
IMPRESSION  
HLN, Sherbrooke  
COMITÉ DE RÉDACTION  
Gregory Baum, Céline Dubé,  
Guy Dufresne, Fernand Jutras,  
Nicole Laurin, Robert Mager,  
Guy Paiement, Rolande Pinard

COLLABORATEURS  
André Beauchamp, Dominique Boisvert, René Boudreault, Jean-François Casabonne, Marc Chabot, Pascal Durand, Jean-Marc Éla, Jean-François Fillion, Vivian Labrie, Jean-Paul Rouleau

Les articles de *Relations* sont répertoriés dans *Repère* et dans l'*Index de périodiques canadiens*, publication de Info Globe. Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec.

ABONNEMENTS  
Ginette Thibault  
8 numéros (un an) : 35 \$ (taxes incluses)  
Deux ans : 65 \$ (taxes incluses)  
À l'étranger : 45 \$ Étudiant : 25 \$  
Abonnement de soutien : 100 \$  
TPS : R119003952 TVQ : 1006003784  
Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada, par l'entremise du Programme d'aide aux publications (PAP), pour nos dépenses d'envoi postal.  
ISSN 0034-3781  
Envoi de Poste-publication  
Enregistrement n° 09261

## Perte de confiance

Comme les sondages le laissaient pressentir avant la tenue des référendums, la France et les Pays-Bas se sont prononcés contre le traité établissant une Constitution pour l'Europe. Le non a été massif, clairement affirmé. Les citoyens ont rejeté un texte de 190 pages, symbole d'une Europe qui s'est faite loin d'eux, dans des bureaux de technocrates. Ils ont dit non à une Europe qui les expose à une forme de compétition sauvage entre salariés, entre systèmes de protection sociale et niveaux de service public. Certains ont dit non par peur de l'étranger et de l'ouverture. Beaucoup ont sanctionné leur gouvernement dont la côte était en baisse depuis plusieurs mois.

Que retenir de ces événements? D'abord, que la chose publique con-

tinue à intéresser les citoyens, contrairement aux idées reçues. Les Français ont voté à 70% et les Néerlandais à plus de 63%. Ce qui représente de forts pourcentages. Le débat autour de l'avenir de l'Europe à travers les médias, même si la plupart se sont rangés du côté du oui et des pouvoirs en place, a passionné les gens et a été de très bon niveau. Il est donc encore possible de débattre et de défendre ses idées, de s'enrichir au contact des autres et d'approfondir des points litigieux.

Ensuite, que la démocratie n'est pas encore complètement disparue. En effet, la proposition d'un référendum contenait en elle-même la possibilité de dire non, sinon pourquoi le proposer? Ce qui paraît étrange, c'est que tous les pays n'aient pas proposé aux citoyens de s'exprimer directement et pas seulement à travers leurs représentants au parlement. Un référendum organisé le même jour dans tous les pays de l'Union européenne aurait eu une portée symbolique très forte. Ce n'est pas le choix qui a été fait. Dommage!

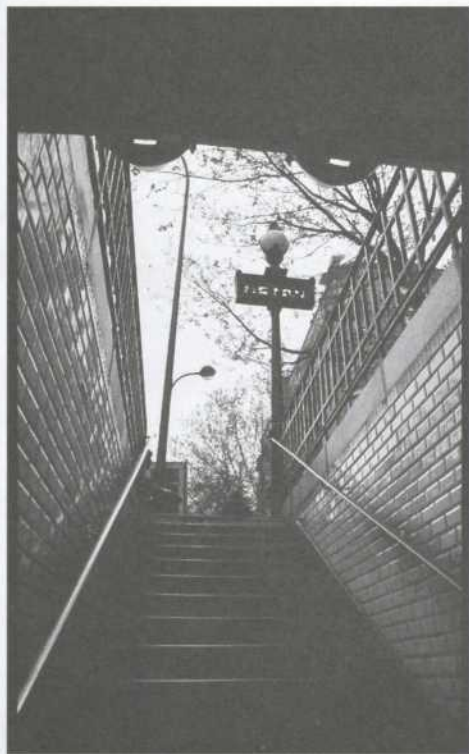
Il n'en demeure pas moins un phénomène inquiétant, dont les gouvernements devront désormais tenir compte à l'avenir s'ils veulent réellement gouverner, qui réside dans l'écart qui se creuse entre le peuple et ses dirigeants, entre les citoyens et les élus. Écart qui indique une dérive du politique. Lorsque les élites sont déconnectées de leur base et ne sont plus capables de l'entendre, donc de l'écouter, c'est le signe que la démocratie est d'une certaine manière captive, confisquée par le pouvoir en place. Cela vaut aussi ailleurs qu'en Europe. Cette dissolution du politique engendrée par le néolibéralisme ambiant et l'économicisme à outrance nous laisse sans voix et sans parole.

En ce sens, le vote sur la Constitution européenne a été un sursaut citoyen, une reprise en main d'un pouvoir muselé.

L'avenir ne paraît pas très ouvert pour autant. Que va-t-il advenir? Le non de deux pays ne représente pas la mort de l'Europe, mais il a ébranlé la confiance. L'Europe sera toujours en construction. Née de l'après-guerre pour reconstruire un espace de paix et surmonter la division, l'Europe n'a pas encore atteint sa pleine dimension démocratique. Comme le souligne si bien Heribert Pranti du *Süddeutsche Zeitung*: «L'Europe est une démocratie étrange, complètement bancal. Le Parlement a beau s'appeler parlement, il ne sera pas une assemblée véritablement représentative des citoyens. Commission européenne n'est pas un véritable gouvernement, ce n'est pas l'expression d'une majorité parlementaire, mais l'addition d'élites nationales. Et le Conseil des ministres de l'UE est et restera un hybride: il exerce là-haut, à Bruxelles, des fonctions législatives, mais il est composé de représentants des exécutifs nationaux. Il cumule donc deux pouvoirs en un.»

Il faut donner du temps au temps pour bâtir un espace politique et pas seulement économique et monétaire. Une chose est sûre, c'est que cette construction ne peut se faire sans le consentement du peuple. Il reste désormais aux politiciens à regagner la confiance de ceux et celles qu'ils ont déçus. La pire chose à venir serait le *statu quo*, signe d'une défaite et d'un dialogue de sourds.

**ANNE-MARIE AITKEN**



Bruno Ricca, *Par ici la sortie*, Paris, 2003



# Écosystèmes planétaires et bien-être des humains

Le récent rapport des Nations unies sur l'écosystème est accablant : nous épuisons notre avoir collectif aux dépens de nos enfants.

**STEVEN GUILBEAULT**

L'auteur est directeur de Greenpeace Canada, bureau du Québec

Dans un discours prononcé en 2000, Kofi Annan lança l'idée de procéder à une évaluation des conséquences de la dégradation des écosystèmes de la planète et des impacts sur le bien-être des humains. Ce rapport devait fournir les outils scientifiques nécessaires à la protection de ces écosystèmes.

Il aura fallu environ quatre années à quelque 1300 scientifiques pour préparer l'un des rapports les plus importants publiés par les Nations unies, le Rapport de synthèse de l'évaluation des écosystèmes pour le Millénaire. Fait intéressant à noter, le conseil d'administration de ce groupe de travail était coprésidé par Robert Watson, chef scientifique et conseiller principal à la Banque mondiale... Il faut probablement préciser que M. Watson a également été le président du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) des Nations unies pendant plusieurs années.

Pourquoi ce rapport revêt-il une si grande importance? En plus de rappeler que l'ensemble de l'humanité dépend des ressources naturelles et des écosystèmes terrestres, ce rapport évalue en chiffres comptables les services rendus par la nature à l'ensemble de l'humanité. Cet angle économique confirme que nous sommes en « dette par rapport à notre capital naturel » ou encore que nous épuisons « notre avoir collectif aux dépens de nos enfants ».

Les grands constats de ce rapport sont sans équivoque : 1) l'amélioration des conditions de vie pour une portion des habitants de la planète s'est faite

et le requin ont disparu; 6) le rythme d'extinction des espèces est actuellement mille fois plus rapide que par le passé (incluant les grandes vagues d'extinction du passé) et l'on prévoit que ce rythme va encore s'accroître; 7) les émissions de gaz à effet de serre sont en train de changer les conditions climatiques planétaires de façon inquiétante.



au détriment du capital naturel; 2) nous sommes en dette par rapport à notre capital naturel; 3) les services rendus par la nature auprès de certaines populations se font souvent au détriment d'autres communautés ou encore des générations futures; 4) depuis les années 1960, nous puisons deux fois plus d'eau pour nos besoins quotidiens, quatre fois plus d'eau est retenue derrière des barrages, et les réservoirs artificiels retiennent maintenant plus d'eau que les rivières naturelles; 5) 90 % des grands prédateurs des océans comme le thon, l'espadon

Au-delà de ces constats peu rassurants, le rapport innove en procédant à l'analyse des services rendus par la nature à l'humanité. Des 24 « services » évalués (production alimentaire, stocks de poissons, filtrage de l'eau douce, etc.), 15 sont en déclin, c'est-à-dire que ces derniers n'arrivent plus à répondre aux besoins des humains, quatre sont en augmentation et cinq sont stables – bien que parmi ces derniers, certains sont en situation de vulnérabilité.

Comment évaluer ces services? Prenons l'exemple d'un marais au Canada. En termes de services rendus



grâce à la purification de l'eau, celui-ci est évalué à près de 6000 \$ l'hectare en comparaison des services rendus par l'agriculture intensive qui, en termes de nourriture produite, équivaut à un peu plus de 2000 \$ l'hectare.

Le rapport cite également l'un des cas classiques de mauvaise gestion des ressources naturelles et des impacts économiques qui y sont liés : l'effondrement des stocks de morue dans l'est du Canada. Outre des pertes économiques de plus de deux milliards de

dollars, des dizaines de milliers d'emplois sont perdus.

Le rapport met également en évidence comment la détérioration de l'environnement hypothèque sérieusement les objectifs du millénaire de réduction de la pauvreté, identifiés lors du Sommet de la Terre de Johannesburg. Par exemple, lors de ma participation à une rencontre des Nations unies sur les changements climatiques, à Bonn, en mai dernier, l'Afrique du Sud a souligné comment les conséquences des changements climatiques dans cette région du monde anéantissaient les efforts pour éliminer la pauvreté.

Trop longtemps, la société de consommation dans laquelle nous vivons nous a conduits à penser et à agir comme si nous évoluions dans un monde étranger à la nature et à l'état des écosystèmes planétaires. Le Rapport de synthèse de l'évaluation des écosystèmes pour le Millénaire constitue un incitatif plus que valable pour arrêter de se mettre la tête dans le sable. Une version française du sommaire du rapport des Nations unies peut être trouvée à l'adresse suivante : <[hwww.millenniumassessment.org/en/Products.Synthesis.aspx](http://www.millenniumassessment.org/en/Products.Synthesis.aspx)>. ●

## Au bas de l'échelle et au bas de la liste

Le gouvernement Charest fait abstraction des personnes assistées sociales dans ses choix budgétaires.

### ÉRIC BONDO

En déposant son budget 2005-2006, le ministre des Finances du Québec, Michel Audet, a encore placé les citoyens et citoyennes les plus pauvres au bas de la liste de priorités de son gouvernement. Pour les groupes sociaux, le gouvernement du Québec se devait, dans ce budget, de réparer les pots cassés : renverser la tendance des dernières années, réinjecter les fonds déjà coupés et injecter les sommes nécessaires afin de mettre un terme à la crise de subsistance qui sévit parmi les personnes assistées sociales.

Entre janvier et mars 2005 seulement, 58 millions ont été amputés au budget du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, d'abord par des

modifications au règlement de la Loi sur le soutien au revenu (44 millions), puis en n'indexant qu'à moitié les prestations d'aide sociale aux personnes sans contraintes à l'emploi (14 millions). Tout ceci sans compter les centaines de coupures de postes dans les centres locaux d'emploi, les diminutions de programmes d'aide à l'emploi ainsi que le refus du gouvernement de remplir ses engagements quant au rétablissement de la gratuité des médicaments pour les personnes assistées sociales.

Le dépôt du budget Audet fait la preuve que, non seulement le gouvernement du Québec n'a pas l'intention de réparer les dégâts, mais qu'il mène une lutte sans merci aux personnes et aux familles les plus pauvres,

malgré les obligations de la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. On prévoit couper près de 86 millions de dollars au budget du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, dont 61 millions directement à l'aide sociale, 14 millions en ressources de gestion ainsi qu'environ 10 millions dans les mesures d'aide à l'emploi. En ce qui concerne les 61 millions dans le programme d'aide sociale, le gouvernement explique cette coupure par un plus grand nombre de ménages qui sortiront du régime au cours de la prochaine année, grâce à une intervention accrue d'Emploi-Québec par des mesures d'aide à l'emploi.

Logiquement, cette intervention accrue d'Emploi-Québec devrait bénéficier d'investissements supplémentaires pour réaliser ce mandat. Pourtant, c'est avec 10 millions de moins pour ces mesures qu'Emploi-Québec devra aider plus de 10 000 ménages à intégrer ou réintégrer le marché du

L'auteur est coordonnateur au Front commun des personnes assistées sociales du Québec



travail cette année, soit le double des ménages qui quittent annuellement l'aide sociale depuis plusieurs années. Il est pertinent de rappeler que près de la moitié des personnes assistées sociales (43,2 %) n'ont pas complété leurs études secondaires, et les mesures de formation offertes ne sont disponibles que pour 10 % de l'ensemble des personnes assistées sociales. Pendant ce temps, en parallèle, on augmente le financement des écoles privées de 19 millions.

Cette incohérence entre le discours et la pratique est omniprésente dans la façon d'aborder la lutte contre la pauvreté de ce gouvernement. On tente continuellement de démontrer que tout est mis en place pour aider les personnes assistées sociales à s'en sortir, alors qu'en réalité, l'État se désengage dangereusement de son mandat. Ce qui porte à questionner sérieusement les intentions réelles des élus québécois. Sur les 2,5 milliards de dollars devant être investis dans la lutte contre la pauvreté, seulement 127 millions aboutiront à l'aide sociale, le reste étant dédié aux familles et aux travailleurs et travailleuses à faible revenu. Pourtant, c'est à l'aide sociale que se retrouvent les plus pauvres d'entre les pauvres de notre société; toute lutte contre la pauvreté devrait conséquemment commencer par ces personnes.

Seul point positif du budget, en ce qui concerne les personnes assistées sociales: 145 millions seront investis dans la construction de logements sociaux et 15 millions seront aussi consacrés à la rénovation de logements sociaux existants. Ainsi, 2600 nouveaux logements sociaux seront construits grâce à cet argent. Un pas dans la bonne direction, un très petit pas toutefois, si on considère que plus de 100 000 ménages consacrent plus de 80 % de leurs revenus au logement.

Ainsi, la situation des personnes assistées sociales ne s'améliore pas depuis deux ans, date à laquelle l'Assemblée nationale a adopté à l'una-

nimité la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, qui oblige le gouvernement à améliorer les conditions de vie des personnes en situation de pauvreté. Il y a encore beaucoup de chemin à faire et il faudra d'abord faire comprendre au gouver-

nement du Québec que l'aide sociale est un droit depuis 1969, et que la lutte contre la pauvreté ne se fait pas à rabais. ●

## Tensions chez les anglicans

La reconnaissance de l'homosexualité en Amérique du Nord ébranle la Communion anglicane.

DAVID OLIVER

Un diocèse anglican au Canada peut-il autoriser ses prêtres à bénir les unions de deux personnes de même sexe? L'Église épiscopale des États-Unis peut-elle approuver l'ordination d'un évêque qui entretient une relation homosexuelle au vu et au su de tous? Telles sont les questions auxquelles des anglicans, ainsi que d'autres chrétiens dans le monde, sont actuellement confrontés. En fait, elles mettent en cause l'avenir de la Communion anglicane.

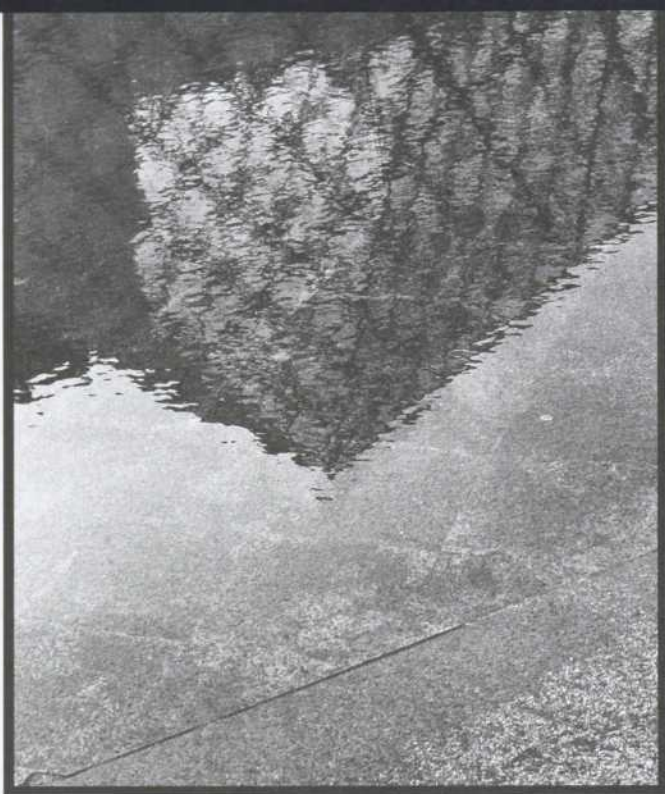
On se souvient que l'Église anglicane est issue de la tradition catholique mais qu'elle s'est séparée de l'Église catholique romaine au moment de la Réforme, au XVI<sup>e</sup> siècle. Les Églises anglicane et épiscopale nationales des divers continents se sont donné une structure pour exprimer leur vision commune et leurs liens historiques: la Communion anglicane. Au sein de cette communion, aucune instance n'a de pouvoir sur une Église nationale. L'archevêque de Cantorbéry est le chef de l'Église anglicane à travers le monde à titre de *primus inter*

*pares*, c'est-à-dire de premier parmi ses pairs. Il assure la présidence de la Conférence de Lambeth qui regroupe l'ensemble des évêques du monde, au rythme d'une rencontre tous les dix ans. Chaque Église nationale a fait la promesse d'être fidèle à la foi transmise tout au long de l'histoire. Elle a la charge de faire grandir et de développer cette foi à l'intérieur de ses propres frontières.

Que va-t-il donc arriver maintenant que certaines Églises affirment que l'Église épiscopale des États-Unis et l'Église anglicane du Canada se sont éloignées – par leurs récentes décisions – de la tradition de foi, au point que ces Églises nationales ne seraient plus en communion avec les autres?

En octobre 2003, l'archevêque de Cantorbéry, à la demande des autres archevêques (qu'on appelle « primats »), a réuni un comité international sous la responsabilité de l'archevêque Eames. Dans le Rapport Windsor, publié par ce comité, les primats de l'Église anglicane demandent que les représentants américains et canadiens se retirent du Conseil consultatif anglican jusqu'à la prochaine

L'auteur est curé de l'Église St. Thomas, à Notre-Dame-de-Grâce, et officier œcuménique pour le diocèse de Montréal de l'Église anglicane du Canada



rencontre internationale des évêques, à Lambeth, en 2008.

Dans ce contexte, certains évêques plus conservateurs d'Afrique et d'Asie ont soutenu des paroisses aux États-Unis et au Canada qui refusaient de reconnaître la légitimité de leur évêque car, selon ces fidèles, ce dernier aurait tourné le dos à la foi reçue de la tradition. Cela n'a pas contribué à améliorer une situation déjà très tendue.

Le rapport Windsor a fait l'inventaire de toutes les actions des évêques et des paroisses qui ont repoussé les limites de la communion au risque de la faire éclater. Il demande aux parties qui se sont éloignées de l'enseignement traditionnel des Églises et qui n'ont pas respecté les limites du pouvoir imparti à chaque diocèse de s'excuser d'avoir ainsi rompu les liens de l'amitié et d'avoir mis la Communion anglicane en danger. « À cause des sérieuses répercussions sur la Communion, nous demandons un moratoire de telles célébrations publiques et recommandons aux évêques qui ont autorisé de tels rites aux États-Unis et au Canada de faire amende honorable (section 144). » Par ailleurs, les évêques conservateurs qui tentaient d'exercer, de manière indue, leur pouvoir épiscopal dans les diocèses des évêques libéraux, ont été aussi critiqués et invités à s'amender.

Où ces débats, ces discussions et le rapport qui s'ensuivit vont-ils mener la Communion anglicane? Certains pen-

sent que les divisions sont trop importantes pour que la Communion continue à exister telle qu'elle. Un clivage s'étant instauré depuis plusieurs années, un mouvement de séparation s'est enclenché qui rend la communion intenable. D'autres, dont je suis,

pensent que la diversité dans la Communion anglicane a toujours été très grande et que le défi est d'apprendre à vivre avec cette diversité croissante, que le développement des médias ne fait que renforcer. En effet, aujourd'hui, il est possible de connaître les décisions d'un diocèse en très peu de temps et de réagir en aussi peu de temps, alors que jadis il fallait des mois.

Le rapport Windsor propose d'établir une convention anglicane. Peut-être que d'ici les cinq prochaines années, l'idée aura fait du chemin et débouchera sur une proposition qui permettra d'établir un consensus. Il sera alors possible de renouer des liens d'affection entre les divers membres et Églises de la Communion anglicane à travers le monde. C'est mon espérance. ●

Bruno Ricca, *Reflet pyramidal*, Paris, 2003

## La réforme de l'ONU

Des réformes cosmétiques ne permettront pas de guérir les maux profonds dont souffre la communauté internationale.

**PETER LEUPRECHT**

La situation du monde est caractérisée par un grand désordre. La communauté internationale se débat dans une crise profonde. Celle-ci a été révélée au grand jour à l'occasion de la guerre illégale et illégitime menée par les États-Unis d'Amérique en Irak. Le droit international a été foulé aux pieds; l'ONU a été marginalisée et traitée comme quantité négligeable

par la seule superpuissance restante. Les événements de ces dernières années ont cruellement mis à nu l'inaadaptation du système international dont l'ONU est censée être le pilier central.

Le but principal des Nations unies était de « maintenir la paix et la sécurité internationales » (article 1<sup>er</sup> de la Charte des Nations unies) afin de « préserver les générations futures du fléau de la guerre qui deux fois en l'espace

L'auteur est directeur de l'Institut d'études internationales de Montréal et professeur de droit international au Département des sciences juridiques de l'UQAM



d'une vie humaine a infligé à l'humanité d'indicibles souffrances» (1<sup>er</sup> paragraphe du préambule de la Charte).

Il paraît évident que Kofi Annan, qui arrive à la fin de son deuxième mandat, voudrait laisser une ONU moins affaiblie et plus pertinente qu'elle ne l'est actuellement. À sa demande, un groupe de haut niveau composé d'éminentes personnalités a présenté, fin 2004, un document intéressant. Sur la base de ce dernier, le Secrétaire général vient de publier son rapport intitulé «Dans une liberté plus grande. Dé-



veloppement, sécurité et respect des droits de l'homme pour tous», qui constituera le document de travail des chefs d'État et de gouvernement qui doivent se réunir en septembre 2005.

À juste titre, le rapport souligne le lien profond entre développement, sécurité et respect des droits de l'homme. En raison des affligeants événements de ces dernières années, les propositions relatives à la sécurité étaient particulièrement attendues. Le Secrétaire général affirme – non sans insistance – que «c'est cette année, ou jamais, que nous devons transformer l'ONU en cet instrument de prévention

de conflits qui a toujours été sa vocation» et qu'«aucune tâche ne revêt autant d'importance pour l'ONU que la prévention et le règlement des conflits meurtriers».

Les propositions concrètes laissent cependant le lecteur sur sa faim. Le Secrétaire général propose la création d'une commission intergouvernementale de consolidation de la paix destinée à aider les pays à réussir la transition de la guerre à la paix. La question qui, récemment, a le plus profondément divisé les États membres des Nations unies est celle de l'emploi de la force. Celui-ci est interdit par la Charte, sauf dans deux cas clairement définis par celle-ci, à savoir la légitime défense ou l'action collective menée par le Conseil de sécurité en vertu du chapitre VII de la Charte. Le rapport du Secrétaire général propose que le Conseil adopte une résolution établissant les principes sur lesquels celui-ci devrait fonder les décisions concernant le recours à la force. On peut évidemment se demander si l'existence d'une telle résolution aurait changé quoi que ce soit à l'attitude des États-Unis dans le cas de l'Irak.

Pour ce qui est du terrorisme, Kofi Annan souhaite que les États s'entendent sur une convention globale relative à ce problème, fondée sur une définition du terrorisme claire et acceptée par tous.

Parmi les réformes structurelles à adopter, celle du Conseil de sécurité a donné lieu à beaucoup de spéculations et de manœuvres diplomatiques bien avant la publication du rapport du Secrétaire général. Le groupe de haut niveau s'était penché sur cet épineux problème. Il a envisagé deux formules possibles : l'une prévoit six nouveaux sièges permanents sans droit de veto, l'autre l'introduction d'une nouvelle

catégorie de sièges à mandat renouvelable de quatre ans. Les deux visent à une meilleure représentation de l'Afrique, de l'Asie et des Amériques. Dans son rapport, le Secrétaire général affirme que le Conseil devrait être plus représentatif des réalités géopolitiques modernes, sans pour autant trancher entre les deux formules proposées. Il souhaite cependant que les États membres prennent une décision à ce sujet avant même le sommet de septembre.

Quant à la Commission des droits de l'Homme, le Secrétaire général constate à juste titre l'effritement de sa crédibilité et propose sa transformation en Conseil des droits de l'Homme restreint, siégeant en permanence.

Le rapport du Secrétaire général suscite de nombreuses interrogations. Tout d'abord, il y a lieu de se demander si le contexte actuel est favorable à un renforcement de l'ONU, étant donné notamment l'attitude des États-Unis qui continuent à se fier davantage à la force qu'au droit et à l'unilatéralisme plutôt qu'au multilatéralisme. L'intention du président Bush d'envoyer John Bolton comme ambassadeur auprès des Nations unies est de mauvais augure.

Quant au fond, il y a des raisons de craindre que la montagne accouche d'une souris. Des réformes cosmétiques ne permettront pas de guérir les maux profonds dont souffre la communauté internationale. Pourtant, le monde a un besoin urgent d'une ONU qui soit un instrument efficace au service de la paix. Pour qu'elle le soit, tous – même les plus forts – devraient accepter de se soumettre aux règles du droit, condition indispensable de l'endigement de la violence. Hélas, nous en sommes terriblement loin. ●

# Un réseau jésuite international



JEAN-MARC BIRON

Depuis septembre dernier, la chronique *Horizons* a donné la parole à des Jésuites de différents continents. Qu'ils vivent en Afrique, préoccupés par l'environnement, les questions de paix et de démocratie; ou en Australie, travaillant avec des Aborigènes; ou encore au Brésil dans des organisations ayant pour objectif d'annuler la dette des pays appauvris, ils sont tous engagés dans l'action sociale. La plupart d'entre eux sont membres de centres sociaux jésuites spécialisés dans la recherche, la formation ou l'action directe. Ces instituts forment un riche réseau de plus de 320 centres ayant chacun ses caractéristiques propres, mais où l'on peut reconnaître une même manière de se situer dans le monde.

Les premiers instituts de réflexion et d'action sociale jésuites sont apparus au début du XX<sup>e</sup> siècle. Institutions plutôt académiques, ils avaient alors pour but d'enseigner et de transmettre la doctrine sociale catholique auprès des travailleurs et des patrons, et de constituer des organisations de travail et des syndicats. On visait ainsi à rapprocher le monde ouvrier de l'Église et à affirmer l'importance que les chrétiens s'engagent dans les questions sociales.

En effet, l'industrialisation rapide du XIX<sup>e</sup> siècle et son influence sur la condition des travailleurs a suscité une prise de conscience nouvelle au cœur du catholicisme de l'époque. Pour apporter un éclairage sur cette situation, Léon XIII promulgua, le 15 mai 1891, l'encyclique *Rerum Novarum* où étaient dénoncés les abus du libé-

ralisme, la concentration des richesses entre les mains de la bourgeoisie et l'exploitation des ouvriers. Tout en reconnaissant le droit à la propriété privée et en rejetant le socialisme, Léon XIII préconisait la création d'associations professionnelles regroupant des patrons et des employés, et reconnaissait même aux ouvriers le droit de se syndiquer.

C'est d'abord en Europe, puis un peu partout dans le monde, qu'ont pris forme les premiers instituts sociaux jésuites. À l'intérieur du catholicisme social qui émergeait à cette époque, ces institutions se situaient surtout dans un courant conservateur, favorable à des réformes sociales, aux corporations et à l'intervention de l'État. C'est ainsi que fut fondée à Montréal, en 1911, l'École sociale populaire qui fut rapidement confiée aux Jésuites.

Mais ces centres de réflexion sociale étaient appelés à évoluer. L'option prise par la Compagnie de Jésus de faire du combat pour la justice un élément essentiel du service de la foi fut certainement l'occasion majeure qui permit aux centres sociaux de se transformer. De lieux de transmission et d'enseignement de la pensée sociale catholique, ils devaient devenir des ferments de changement social et de promotion de la justice. Lors d'une rencontre des responsables de centres sociaux latino-américains, en 1966, le père Arrupe, alors supérieur général de la Compagnie de Jésus, disait que le but premier de ces centres était de transformer les esprits et les structures vers une plus grande conscience de la justice sociale. Pour cela, ces centres devaient se faire plus proches des populations les plus pauvres, développer la recherche de justice à partir des situations d'inégalité sociale, faire de la formation pratique auprès de multiplicateurs et promouvoir également une

action directe pour contrer les causes et les structures d'injustices.

Un changement important s'opérait. Il ne s'agissait plus de transmettre la pensée sociale dans une seule direction, mais de viser l'interaction stimulante entre l'enseignement et la pratique, avec la réalité vécue par les acteurs sociaux eux-mêmes, particulièrement les plus pauvres. Il devenait

Lors d'une rencontre des responsables de centres sociaux latino-américains, en 1966, le père Arrupe, alors supérieur général de la Compagnie de Jésus, disait que le but premier de ces centres était de transformer les esprits et les structures vers une plus grande conscience de la justice sociale.

également nécessaire d'établir des liens plus étroits entre ces centres et d'étendre la collaboration entre régions développées et régions moins développées.

Petit à petit, les centres sociaux sont passés d'un mode de réflexion académique et théorique au champ de l'action sociale, en travaillant davantage au niveau des groupes de base et en participant aux divers mouvements sociaux. Du local à l'international, c'est par un travail en réseaux que passe la recherche de solutions de rechange. L'analyse des causes et des structures d'injustices démontre en effet les liens étroits qui existent entre les enjeux touchant la justice, la paix et l'environnement. C'est aussi en participant aux grands mouvements altermondialistes que les centres d'action sociale peuvent davantage jouer leur rôle, avec d'autres partenaires, dans un engagement toujours plus grand pour la justice et la paix. ●

# L'empire de l'automobile

JEAN-CLAUDE RAVET

L'automobile est plus qu'une automobile. Pour beaucoup, elle symbolise liberté, progrès, bien-être. Plus encore, elle est objet d'amour. La première voiture de mes souvenirs d'enfance, une vieille Chevrolet des années 1950, nous l'avions baptisée affectueusement Rosalie. Je devais avoir huit ans quand elle nous quitta, après la longue route des vacances en Virginie qui l'avait épuisée. À la ferraille, nous lui avons laissé, comme dans un cercueil, un petit quelque chose qui nous unissait à elle en guise d'adieu. C'est la seule qui a bénéficié d'un tel rapport intime. Je ne l'ai pas avec la mienne. Je ne la soigne ni la cajole. Elle m'en veut, je le sais. J'ai parfois la nette impression que ses congénères, solidaires, me jettent des regards accusateurs que je balaie d'un haussement d'épaules. Je suis ingrat. Le hurlement d'un homme quand j'accote le pare-choc de mon auto contre le sien, comme s'il avait reçu une gifle, me laisse de glace.

Je dois confesser que j'utilise même mon auto – je l'instrumentalise, la manipule. Quand je n'ai pas besoin d'elle, comme pour conduire mes enfants à l'école, je la

délaisse sans aucun remords, lui préférant le vulgaire autobus ou métro, heureux de pouvoir lire un peu en chemin. Je crois bien que je la laisserais tomber si la Ville et le gouvernement du Québec prenaient des mesures pour rendre les transports en commun plus accessibles aux familles. Le Parti québécois, aux dernières élections, avait proposé une déduction fiscale. Pas bête. Dans certains pays, c'est l'employeur qui paie les frais de transport. Ce n'est ni l'imagination ni les mesures concrètes qui manquent à qui a la volonté de stopper l'usage démesuré de l'automobile.

Ce qui était promesse de liberté est devenu servitude. Pour plusieurs raisons. L'automobile est le pivot de la société de consommation, de l'*American way of life*. « Une économie de guerre en temps de paix », engouffrant énergie et matières premières, engendrant une production sans fin. La croissance du parc automobile est vertigineuse. Et inquiétante. Depuis longtemps elle est déjà source de pollution aux conséquences néfastes pour la santé et la planète.

Les oligopoles de l'industrie automobile dictent bien des comportements individuels et sociaux et font obstacle aux mesures écologiques. Rendement et profit obligent. Le chiffre d'affaires des 50 plus importantes entreprises de

l'industrie automobile – véhicules, pneus, carburant – s'élève à 2670 milliards \$US, en 2002, soit un quinzième du produit mondial; au Canada, il s'élevait à 230 milliards, soit un cinquième du PNB. Elles ont donc du poids. À voir l'épaisseur des cahiers réservés à l'auto dans les grands quotidiens, on ne se surprendra guère d'apprendre que cette industrie accapare 20% du marché de la pub.

Plus ça va, plus la congestion routière empire, et ce, malgré les nouvelles autoroutes conçues pour y remédier. Au point qu'aux États-Unis, par exemple, le retard annuel par voyageur aux heures de pointe est passé de 16 heures à 47 heures depuis 1982 (rapport du Texas Transportation Institute, 2005) et le carburant gaspillé a totalisé 8,7 milliards de litres, consommés par les moteurs en attente dans les bouchons.

Près de Montréal, on s'apprête à détruire ce qui reste de terres agricoles pour agrandir le réseau routier. Mais financer le transport en commun et des voies alternatives à l'auto, peine perdue. Ce n'est pas une priorité.

Je vous le dis, l'automobile est plus qu'une automobile. Le mouvement fasciste du début du XX<sup>e</sup> siècle contemplait cette nouvelle invention comme le symbole de la fusion grisante de l'homme et de la machine dans un corps métallique. Petit véhicule de bien des fantasmes qu'a su mettre à profit le capitalisme qui excelle dans l'art de faire fantasmer les foules. Mais le réveil risque d'être brutal si on n'y met pas un frein...

Je me demande comment réagira mon auto si elle apprend mon intention de m'en départir, si elle s'avise que mon indifférence n'est pas le fait d'un caractère atavique qu'elle supporte comme son destin, mais plutôt d'un désir d'émancipation? Il y a tant de dérapages et de pertes de contrôle inexplicables sur les routes... Cette nuit, j'ai fait un rêve. J'entre dans l'auto pieds nus. À peine démarrée, l'auto se rue en avant, et bang dans l'auto stationnée devant. En faisant aussitôt marche arrière, bang dans l'auto derrière moi. Les voisins sortent, attirés par le bruit. Certains m'ont vu. Et m'accusent. « Mais il est fou, il a bu. » Je cherche réconfort dans le regard de ma femme sur le balcon, qui ne sait quoi penser... Je scrute, craintif, les dégâts. Rien. Une auto de police passait par là par hasard. Les policiers vérifient mon permis et constatent du coup qu'une amende reçue lors d'un procès pour action de désobéissance civile n'a pas été acquittée. Je me retrouve ainsi hébété dans une cellule du poste de police du quartier, jusqu'à ce que ma compagne m'en sorte après avoir payé ma dette... Ce matin, en démarrant l'auto le moteur faisait un ronron étrange. J'ai prêté l'oreille, c'était comme un rire railleur à travers lequel je distinguais clairement: « Nous t'avons à l'œil, mon vieux! »

« Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive [...], qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace. »  
MARINETTI, *MANIFESTE FUTURISTE*, 1909



Bruno Ricca, *Bleu Waverly*, Montréal, 2004

# Une industrie vorace

L'automobile, au fondement de notre civilisation et de notre économie occidentales, est aussi le véhicule de l'*American way of life*. Le Québec pourrait-il proposer une autre vision du rapport au monde et à l'environnement?

**RICHARD BERGERON**

L'auteur est chef du parti municipal Projet Montréal et auteur de *Le livre noir de l'automobile*, Montréal, éd. Hypothèse, 1999

L'objectif de Ford, au début du XX<sup>e</sup> siècle, était de motoriser les populations rurales d'Amérique. Le modèle T fut conçu à cette fin. Le problème, c'est qu'avec plus de sept millions de véhicules en circulation, en 1920, la forte majorité des ruraux d'Amérique disposaient désormais d'une automobile. Jusque-là, en ville, l'auto n'était qu'un jouet de riches. La réalité urbaine – absence de stationnement, rues conçues pour un déplacement à 20 km/h, encombrées de chevaux et tramways – semblait s'opposer à sa large diffusion. En outre, toutes les villes occidentales d'importance étaient dotées d'une technologie de transport urbain à la fois moderne et adaptée à la ville, le tramway en surface et, pour les très grandes villes, le métro souterrain.

Devant cet avenir bouché de l'automobile, Alfred P. Sloan, pdg de General Motors (GM) décréta alors son plan de match qui allait durer jusqu'en 1960 : « Inventons la ville de l'auto! » et « Faisons disparaître le tramway! »

Pour changer la ville, GM dut passer par l'autorité publique, qui développa la réglementation conséquente et vit à son application. Graduellement, on finit ainsi par inventer une ville faite par et pour l'automobile.

Pour se débarrasser du tramway, elle dut faire le travail elle-même.

## L'ÉLIMINATION DU TRAMWAY

Dès 1922, sa stratégie visa d'abord à remplacer les tramways électriques par des autobus, puis, en discréditant le transport collectif, à alimenter l'industrie automobile en nouveaux clients. On trouvait alors aux États-Unis 1200 sociétés de transport par tramway. Propriétaires de 44 000 kilomètres de voies, elles employaient 300 000 personnes et transportaient annuellement 14 milliards de passagers.

L'achat et le démantèlement des petites sociétés de tramway ne posa pas de problème pour GM. Il en était autrement des grands réseaux, tel celui de la New York

Railway ou de la Los Angeles' Pacific Electric. Or, sans eux, sa stratégie était vouée à l'échec.

Les analystes à la solde de GM découvrirent que les propriétaires de ces réseaux, les sociétés productrices d'énergie électrique, se servaient de leurs sociétés de tramway, peu rentables, pour compenser les profits générés par la vente d'énergie et ainsi ne pas payer d'impôt. Au début des années 1930, GM dénonça au Congrès cette pratique, dossiers à l'appui, en chiffrant l'étendue des pertes fiscales pour l'État. Le Congrès réagit en adoptant une loi interdisant aux compagnies productrices d'énergie d'être propriétaires de sociétés de tramway. Du coup, celles-ci durent accepter les avances de GM. Il n'a fallu que 18 mois pour que les 150 km de voies du tramway de Manhattan soient démantelées, détruisant le cœur du réseau new-yorkais.

Pour ne plus poursuivre à visage découvert leur acquisition et le démantèlement des réseaux, GM fonda, en 1936, une société écran, la National City Lines (NCL).

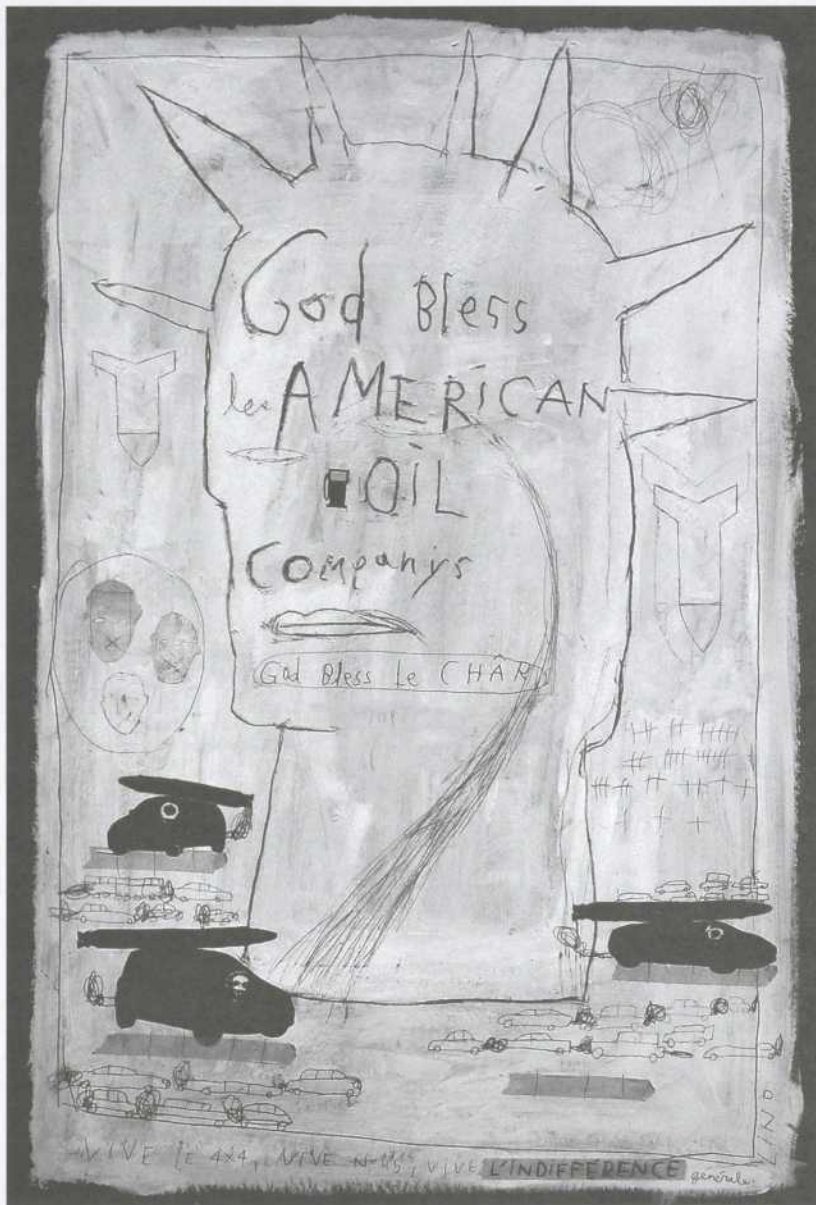
Pour brouiller encore le jeu, la NCL créa de nombreuses autres sociétés destinées à agir chacune sur une partie du territoire américain. La NCL et ses créations s'associèrent à la société pétrolière Standard Oil et au fabricant de pneus Firestone Tire. De cette manière, GM fut impliquée dans le démantèlement de plus de 100 réseaux de tramway dans 45 villes, dont New York,

Philadelphie, Saint-Louis et Los Angeles. En avril 1949, un jury fédéral la déclara coupable d'avoir comploté avec Standard Oil et Firestone Tire, lui imposant une modeste amende de 5000 \$ US, et à son trésorier un dollar d'amende.

## UNE ÉCONOMIE DE GUERRE EN TEMPS DE PAIX

Entre temps s'était produite la Grande Dépression, faisant passer le nombre de chômeurs de 1,5 million en 1929 à 14 millions en 1933. Il fallait d'urgence trouver une solution de rechange au capitalisme débridé qui en était la cause. Ce sera la régulation de l'économie par l'État et la consommation de masse. Avec le *New Deal*, Franklin Delano Roosevelt appliqua les idées de l'économiste anglais, John Maynard Keynes, qui recommandait la mise en place par le gouvernement de mesures de soutien au revenu des travailleurs, de façon à ce qu'en cas de perte d'emploi, ils ne réduisent pas leur consommation de façon radicale, évitant ainsi la chute de la croissance économique. Malgré ce *New Deal*, les États-Unis comptaient toujours huit millions de chômeurs en 1939. Ce n'est qu'en 1941, grâce à l'effort de guerre, que

L'automobile constitue le principal « objet de consommation », absorbant le cinquième du revenu des ménages et permettant de détruire en continu 20 % de la production mondiale d'acier, une fraction significative de celle d'autres métaux, en plus de millions de tonnes de verre, de plastique, et même de cuir.



Lino, *God bless le char*, 2004

pure perte puisque l'efficacité énergétique d'un moteur à combustion interne n'excède pas 15%. Chaque auto brûle donc, chaque année, 1700 litres de carburant pour rien. N'est-ce pas génial!

D'autre part, l'automobile est le moyen d'accès obligé à toutes les autres formes que prend la consommation de masse, en particulier le modèle résidentiel de loin le plus friand de ressources: la maison unifamiliale de banlieue. La combinaison de la maison unifamiliale, de l'automobile, de l'autoroute et du pétrole à bon marché, sans oublier le centre commercial, a permis de créer le style de vie typique de la consommation de masse: l'*American Way of Life*.

### LE CHOC PÉTROLIER

Au début des années 1970, le taux de motorisation des Américains franchissait la barre des 500 véhicules pour 1000 habitants. Et quels véhicules! C'était la belle époque des *muscle car*, dotés de moteurs de 300 CV, capables d'accélération foudroyantes. C'est alors que survint l'embargo pétrolier

de 1973, qui mit en cause la sécurité énergétique du plus puissant pays du monde.

Le mal aimé président Richard Nixon saisit immédiatement la nature de l'événement auquel était confronté le pays. Le 2 janvier 1974, afin de réduire la consommation d'essence, il signait une loi limitant la vitesse des automobiles à 55 miles à l'heure. Ralentir à 55 miles, c'est bien, mais cela demeure d'une efficacité limitée lorsque la consommation en carburant est de 17,4 litres/100 km, correspondant à la moyenne des véhicules personnels circulant alors sur les routes américaines. Cohérent, Nixon décida de forcer l'industrie à produire des véhicules moins énergivores. Il fit adopter par le congrès américain la norme CAFE (Corporate Average Fuel Economy), obligeant les fabricants à mettre en marché des véhicules dont la consommation en carburant serait graduellement réduite, jusqu'à atteindre 8,6 litres/100 km en 1985.

Au tournant des années 1980, le parc automobile américain passait le cap des 160 millions de véhicules, 50 millions de plus qu'en 1973, mais la consommation pétrolière du pays avait, elle, été réduite de 2 millions de barils par jour.

le chômage a pu être totalement résorbé et le produit intérieur brut du pays dépasser son niveau de 1929.

Mais qu'arriverait-il quand la guerre prendrait fin? Roosevelt soumit le problème à un groupe d'éminents universitaires, techniciens et économistes, le premier *Brain Trust* de l'histoire, eux-mêmes conseillés par Alfred P. Sloan. Leur solution fut la consommation de masse. Son principe était simple: en contexte de guerre, les soldats détruisent en continu tout ce qui sort des usines; avec la consommation de masse, c'est à la population du pays que cette tâche revient. L'automobile devint la pierre angulaire sur laquelle fut érigée cette stratégie.

L'automobile constitue, en effet, le principal « objet de consommation », absorbant le cinquième du revenu des ménages et permettant de détruire en continu 20% de la production mondiale d'acier, une fraction significative de celle d'autres métaux, en plus de millions de tonnes de verre, de plastique, et même de cuir. En prime, une auto brûle chaque année 2000 litres de carburant – les autos absorbent ainsi 50% de la production mondiale de pétrole. Qui plus est, ce carburant est consommé pratiquement en

Sans renoncer à la motorisation de masse, les Américains étaient devenus beaucoup plus raisonnables quant aux types de véhicules qu'ils achetaient.

Le hic, c'est qu'à cette époque, l'industrie automobile américaine était à toute fin pratique en faillite. On l'avait forcée à construire des véhicules de plus petit gabarit, ce qu'elle ne savait pas faire. Les fabricants japonais s'étaient engouffrés dans la brèche, jusqu'à ravir plus de 20 % du marché.

## L'ÈRE DE TOUS LES EXCÈS

Ronald Reagan, entré en fonction en janvier 1981, estima trop élevé le prix à payer pour la vertu en matière automobile. Il vint donc au secours de l'industrie en lui permettant, selon ses propres mots, « de retrouver sa liberté, de ne plus avoir à souffrir les irritants bureaucratiques que sont les réglementations relatives aux économies d'énergie, à l'environnement et à la sécurité ». CAFE fut suspendu. Le tout premier véhicule utilitaire-sport (VUS), le Bronco II, reçut l'autorisation de circuler, même si des tests avaient prouvé que sa propension à capoter coûterait la vie à des milliers d'Américains – défense des intérêts supérieurs de la nation oblige!

Nous vivons toujours dans cette ère de tous les excès inaugurée par Ronald Reagan. Plus que jamais, il est demandé aux citoyens d'accroître sans fin leur consommation et de contribuer à la destruction en continu de tout ce qui sort des usines du monde. Le taux de motorisation américain atteint aujourd'hui le niveau ahurissant de 800



véhicules pour 1000 habitants. Et 40 % du parc automobile américain est constitué de camions légers – 4,5 millions de VUS ont été vendus seulement l'an dernier, plus d'un véhicule sur quatre.

Où cela s'arrêtera-t-il? Justement, il n'est pas prévu que cela s'arrête.

## MOTORISER LA PLANÈTE

Pour les neuf grandes sociétés constituant l'essentiel de l'industrie automobile mondiale, l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest ne procurent plus une croissance suffisante des ventes. Ces dix dernières années, elles ont motorisé l'Europe de l'Est. La priorité pour les 20 prochaines

## Comment l'automobile vint au monde

ROLANDE PINARD

Jusqu'au milieu des années 1970, les voitures nord-américaines étaient grandes comme des bateaux et devenaient démodées dès le lendemain de leur premier anniversaire. Quelques originaux conduisaient une coccinelle, petite voiture au modèle constant d'une année à l'autre, depuis sa conception sous le troisième Reich. Cette idée d'une voiture pour le peuple avait déjà été exploitée aux États-Unis par Henry Ford, celui qui a créé le marché des voitures automobiles avec son modèle T: «voiture pour la multitude», de conception simple, aux pièces interchangeables, fabriqué en masse et bon marché. À cette époque, le seul avantage de Ford, écrivait-il, était le manque de précédent, c'est-à-dire un marché à créer de toutes pièces. La production du modèle T a commencé en 1908 et, en 1921, Ford détenait 60 % du marché des voitures, aux États-Unis (12 % pour GM). Ford se targuait d'avoir créé ce marché en

offrant un « service » à un prix décroissant, tout en payant des salaires croissants.

On dit souvent que les salaires relativement élevés de Ford ont provoqué l'explosion de la demande de voitures. Or il était l'un des seuls, sinon le seul, à avoir cette pratique (dans les années 1920, 60 % de la population américaine vivait dans la pauvreté). Ford comptait 14 000 salariés en 1914 lorsqu'il a lancé sa politique des 5 \$ pour une journée de huit heures, alors que des millions de voitures étaient produites annuellement. La vente à tempérament, qui a commencé à se répandre avant la guerre 1914-18, est un facteur explicatif de l'augmentation de la demande plus vraisemblable que cette politique très circonscrite de salaires élevés. La publicité, apparue en même temps que ce type de nouveaux produits, inconnus du public, jouera aussi un rôle décisif. Dans ses publicités, Ford vantait la souplesse de ce moyen de transport individuel et familial: finis l'inconfort, l'irrégularité et la dépendance des services de tramways et de trains. Pour une modique somme, la ponctualité, l'indépendance et la liberté s'offraient au propriétaire d'une voiture automobile, moyen de transport toujours à portée de la main.

Bruno Ricca, *Patate frite gaspésienne*, 2004

L'auteure est sociologue

années, c'est la Chine et l'Inde. Il est ainsi prévu que, de 750 millions de véhicules aujourd'hui, le parc automobile mondial passe la barre des 2 milliards d'ici 2030.

Autant de véhicules, et de surcroît plus énergivores que ceux d'il y a 20 ans, ont forcément un impact sur la demande de pétrole. De fait, celle-ci s'élève à 84 millions de barils par jour, dont 21 pour le seul marché américain. D'ici 2030, elle passera à 130 millions, selon l'OCDE. Cela explique pourquoi les États-Unis se sont installés à demeure au Proche-Orient : qui a la main haute sur 75 % des ressources pétrolières du monde contrôle l'avenir du monde.

L'industrie pétrolière mondiale en profite pour déployer ce qui constitue déjà la plus vaste entreprise d'extorsion financière de l'histoire. Le baril de pétrole se transigeait à moins de 30 \$, il y a deux ans. Maintenant, il est à plus de 50 \$ – les 100 \$ viendront plus vite qu'on pense. L'an dernier, les dix plus importantes sociétés pétrolières ont dégagé 110 milliards de dollars US de profits, alors qu'elles se satisfaisaient encore de 43 milliards deux ans plus tôt.

## L'ENJEU POUR LE QUÉBEC

Au sortir de la Grande Noirceur, le Québec avait moins d'un million de véhicules en circulation. Il nous fallait rattraper ce retard honteux ! Dans les années 1960, plus de 10 % des ressources de l'État québécois furent consacrées à construire des autoroutes à qui mieux mieux. Dans la terminologie de l'époque, il s'agissait d'ouvrir le territoire au développement, en incitant la population à se motoriser et en facilitant le développement de banlieues résidentielles. Bref, nous avons fait tous les efforts pour, nous aussi, participer pleinement à l'*American Way of Life*.

L'année où Ford se congratulait dans son livre (1923), son entreprise était sur le point d'être déboulonnée de son socle par GM. Alfred P. Sloan, pdg de GM, raconte comment cette entreprise s'y est prise pour supplanter Ford sur le marché de la voiture bon marché. Il n'était pas question de tenter de battre ce dernier sur son propre terrain : la stratégie de GM sera de remplacer le terne modèle T de Ford, moyen de transport utilitaire, d'une seule couleur (noire) et inchangé depuis 15 ans, par la Chevrolet, un peu plus chère, mais offrant confort, style, prestance et puissance à son propriétaire. La voiture utilitaire, on la trouvera désormais sur le marché des voitures usagées.

Colorée, avec ses chromes rutilants, aux courbes soigneusement dessinées par les spécialistes du *beauty parlor* (c'est ainsi qu'était surnommé le service chargé de concevoir les nouveaux modèles de voitures), la Chevrolet connaîtra par la suite un *face lift* annuel (autre expression utilisée par Sloan), de façon à créer et entretenir une insatisfaction permanente chez le consommateur. Sloan appliquait aux voitures, écrivait-il, les lois des couturiers de Paris.

Les banques étant réticentes à financer ce type de bien, GM s'était lancée dans le crédit à la consommation en créant,

Malheureusement, c'est encore là notre principale aspiration !

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et le 31 décembre 2004, le parc automobile du Québec a connu une croissance de presque 600 000 véhicules, la moitié à Montréal, faisant passer notre taux de motorisation de 499 à 560 véhicules pour 1000 habitants. Exception québécoise : un véhicule neuf sur trois vendus au Québec est un camion léger (VUS, fourgonnettes, camionnettes), contre un sur deux en Ontario et deux sur trois en Alberta. Les mauvaises langues répliquent que cela tient uniquement à nos faibles revenus.

Tant d'autos coûtent cher.

Durant cette même période, ce sont 33 milliards de dollars supplémentaires, rien qu'au chapitre des achats au détail – automobiles, pièces, service, carburant –, que nous avons investis dans l'automobile au

Québec (Statistique Canada). C'est nettement plus qu'en Santé. Qu'on se le dise : la principale priorité sociétale au Québec, ce n'est pas la santé, ni encore moins l'éducation, mais bel et bien l'automobile.

Comme les Américains, nous développons massivement nos banlieues, centrées sur l'auto. Elles raffent la part du lion en construction d'habitations (66 %) et en création

L'industrie pétrolière mondiale en profite pour déployer ce qui constitue déjà la plus vaste entreprise d'extorsion financière de l'histoire.

dès 1919, la *General Motors Acceptance Corp* (GMAC). Cette dernière devint rapidement l'une des plus importantes institutions financières des États-Unis, au service des concessionnaires d'automobiles, qui pouvaient ainsi offrir à leurs clients de financer l'achat de leur voiture. Le crédit à la consommation, la « production de masse flexible » avec le modèle annuel et la publicité ont contribué à hisser GM au premier rang mondial des ventes. La politique de salaires relativement élevés qui allait favoriser la consommation de masse sera véritablement lancée par GM, avec la convention collective de 1948 et ses clauses sur l'indexation des salaires au coût de la vie et leur hausse suivant celle de la productivité.

L'automobile est venue au monde par le marché, créé par H. Ford. Puis, GM l'a inondé de produits pour créer le consommateur insatiable associé au « rêve américain », un rêve qui se mondialise et dont le réveil risque d'être funeste.

Cette petite histoire est principalement inspirée des ouvrages des deux pionniers qui nous ont imposé l'automobile : Henry Ford et Samuel Crowther, *My Life and Work*, London, William Heinemann Ltd., 1923 et Alfred P. Sloan, *My Years with General Motors*, London, Sidgwick & Jackson, 1986 (1963).

d'emplois (70%). Cinq mégacentres commerciaux sont en construction autour de Montréal, chacun au carrefour de deux autoroutes: à Boucherville, Belœil, Brossard, Blainville et Mirabel. L'État québécois apporte sa collaboration empressée en construisant, sans discuter, les écoles, les établissements de santé et autres équipements collectifs requis par l'important boom démographique que continuent de connaître les banlieues. Au total, rien que depuis le début de l'ère Kyoto, en tout juste sept années donc, ce ne sont pas moins de 20 milliards de dollars qui furent investis dans le développement des banlieues de Montréal. Et cela continue au même rythme.

L'expansion du réseau routier et autoroutier va forcément de pair. De fait, on ne parle que de cela à Montréal: autoroute 30, autoroute 25, autoroute Ville-Marie Est, nouvel échangeur Dorval, et j'en passe. Il y en a pour plusieurs milliards de dollars. Ceci sans compter les 10 ou 15 milliards supplémentaires qu'il faudrait d'urgence investir pour rénover le réseau autoroutier en très mauvais état, tels l'échangeur Turcot, l'échangeur Anjou, l'autoroute Bonaventure ou le Métropolitain. Et que dire des rues de Montréal, métropole des nids-de-poule et des chaussées défoncées?

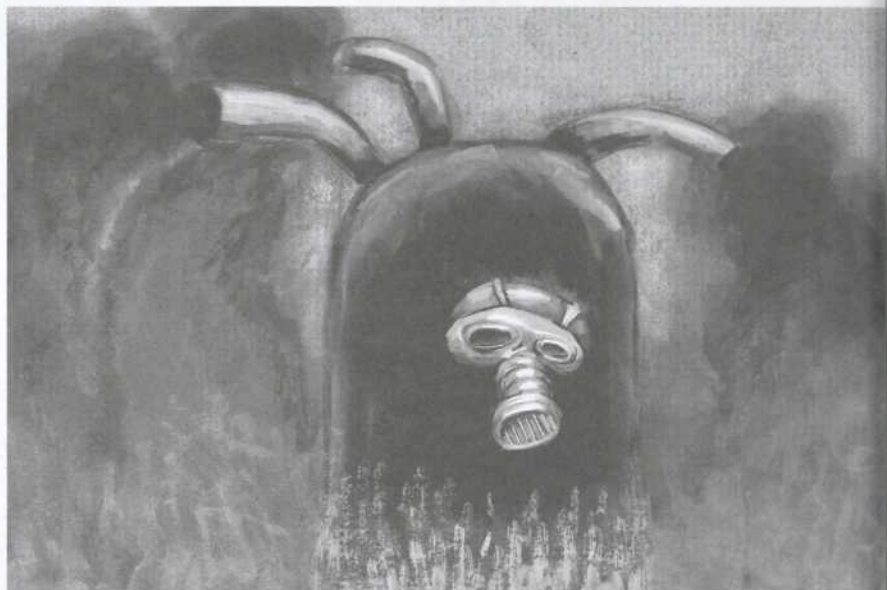
Cessons d'associer l'auto à la liberté et au progrès. Ne visons pas 600 autos pour 1000 habitants en 2010, puis 650 en 2015, dans le vain espoir de finir par rattraper les Américains. Ne couvrons pas ce qui nous reste de plaine agricole de bungalows, de Wal-Mart et d'océans de stationnements

et d'autoroutes. Refusons de payer le prix exorbitant de l'*American way of life*. Ne demandons plus à George W. Bush de faire la guerre en notre nom, pour défendre cette conception du monde. Ne poussons pas la bêtise jusqu'à adhérer à cette vision de l'Amérique.

L'objectif n'est pas de renoncer à l'automobile. À l'intérieur de certaines limites, elle est un acquis civilisationnel irréfutable. La question est simplement: avons-nous réellement besoin de VUS de trois tonnes consommant 25 litres/100 km, ou encore d'automobiles dotées de moteurs de 450 CV capables de filer à 300 km/h? Si l'Europe vise et compte atteindre une consommation moyenne de 4 litres/100 km d'ici 2012, pourquoi nous entêterions-nous à demeurer à 11 litres/100 km?

Des voies alternatives s'offrent à nous. Celles qu'une autre Amérique explore avec intelligence. La Californie a été, de longue date, exemplaire dans son effort pour réduire

la pollution de l'air. Le 1<sup>er</sup> janvier 2003, en vertu d'une loi adoptée plusieurs années plus tôt pour laisser à l'industrie le temps de s'ajuster, elle obligeait les fabricants à ce que 2% des véhicules vendus sur son territoire soient à émission zéro. Pour se plier à cette obligation, GM avait développé un véhicule électrique, le EV-1, et Ford aussi, la



Think. Toutefois, l'arrivée au pouvoir de George W. Bush a poussé GM et Ford, associés aux grands du pétrole, à contester le droit pour un simple État d'édicter une telle obligation. Une cour fédérale a effectivement invalidé cette partie de la réglementation californienne. Le jour même, GM annonçait le rappel des quelque 1000 EV-1 qu'elle offrait en location, dans le but de les détruire. Quelques mois plus tard, Ford faisait de même. La Californie a répliqué en édictant une nouvelle réglementation comportant la possibilité d'imposer une surtaxe à l'achat de véhicules énergivores, qui servirait à subventionner l'achat de véhicules économes en carburant. Selon un sondage, réalisé à l'été 2004, 82% des Californiens appuieraient une telle mesure.

La ville de Portland, en Oregon, est réputée mondialement pour ses efforts visant à réduire la dépendance à l'automobile de sa population. Arlington, en banlieue de Washington, l'est tout autant. Même des villes aussi inattendues que Houston et Dallas peuvent réserver des surprises, elles qui ont fait de leur principale rue commerciale, au centre-ville, une voie piétonnière, et qui y ont implanté un tramway de nouvelle génération. À Las Vegas, le chic du chic n'est-il pas d'emprunter le tout nouveau monorail automatique de Bombardier?

N'en doutons pas, une autre voie existe bel et bien: véhicule moins polluant, transport en commun, nouvelle manière d'envisager la réalité urbaine... Prenons-la. Offrons au monde notre version toute personnelle. Il en a bien besoin, ce pauvre monde, qui court avec entrain à sa perte... ●

Matthieu Giguère,  
L'auto-pollueur,  
gouache sur carton,  
janvier 2005

Qu'on se le dise: la principale priorité sociétale au Québec, ce n'est pas la santé, ni encore moins l'éducation, mais bel et bien l'automobile.

# À la défense du transport en commun

L'investissement public dans le transport en commun produit des effets bénéfiques sur l'économie, l'environnement et la qualité de notre vie en société. Or, le sous-financement chronique dont souffre présentement ce secteur met en péril son développement et alourdit la contribution des usagers qui ont déjà fait plus que leur part.

**ANDRÉ PORLIER**

À Montréal, les usagers du transport en commun ont subi, en janvier 2005, une quatrième hausse de tarifs en deux ans. Des hausses représentant une augmentation cumulative de 17 %, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie, alors que tous les paliers de gouvernement ne prêchent que pour une plus grande utilisation du transport en commun. Ces augmentations sont d'autant plus difficiles à accepter que la majorité des élus, des entreprises et des spécialistes reconnaissent les avantages de ce type de transport pour réduire la congestion routière, freiner la détérioration de notre environnement, faciliter la mobilité des ménages et favoriser le développement économique des centres urbains.

## ÉCONOMIES ET QUALITÉ DE VIE

Rappelons que dans la grande région de Montréal, plus de trois-quarts de million de déplacements sont effectués en transport public chaque jour, soit plus de 20 % de tous les déplacements. Sur l'Île de Montréal, cette proportion s'élève à plus de 33 %. De plus, le transport en commun est un service essentiel pour plus du tiers des ménages montréalais qui ne possèdent pas de voiture et qui utilisent ce type de transport pour se rendre à leur travail ou à leurs activités.

Dans une étude récente intitulée *Transport en commun, un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain démontre que les dépenses des organismes de transport en commun stimulent deux fois plus l'économie qu'une dépense équivalente dans l'automobile. En effet, plus de 50 % des dépenses générées par l'automobile sont constituées de produits importés de l'extérieur du Québec, contre 10 % dans le cas du transport en commun. Toujours selon cette même étude, le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est de deux à trois fois inférieur à celui effectué en voiture. Par

conséquent, le transport public permet aux ménages de consacrer une plus faible part de leur budget à leurs déplacements. Pour la seule année 2003, le transport en commun a ainsi permis aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars; autant d'argent libéré pour le logement, la nourriture, les études, etc.

De plus, les déplacements en transport en commun sont quatre fois moins polluants que les déplacements en automobile, ils consomment cinq fois moins d'énergie et utilisent 20 fois moins d'espace sur le réseau routier. Cela permet de réduire plusieurs effets néfastes associés aux déplacements en automobile et, ainsi, d'améliorer notre qualité de vie.

## SOUS-FINANCEMENT CHRONIQUE

Malgré l'importance des retombées bénéfiques du transport en commun, celui-ci vit des moments difficiles au Québec. Plusieurs sociétés de transport n'ont plus les moyens d'améliorer leurs services ou même de les maintenir. Les sociétés de transport souffrent, depuis le retrait en 1992 de 170 millions de dollars du gouvernement du

L'auteur est responsable du dossier aménagement du territoire et transport au Conseil régional de l'environnement de Montréal

## L'automobile tue

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les accidents de la route tuent annuellement 1,2 million de personnes, en plus d'en blesser 50 millions. Depuis un siècle que nous la connaissons, l'automobile a tué de façon immédiate et violente 30 millions d'êtres humains et en a blessé 1 milliard.

L'automobile tue aussi en douce, par le biais de la pollution atmosphérique qu'elle provoque. En région métropolitaine de Montréal, automobiles et camions sont responsables de 85 % des émissions de monoxyde d'azote, de 78 % de celles de dioxyde de carbone et de 43 % de celles de composés organiques volatiles. Le smog urbain leur est, à toute fin pratique, entièrement imputable. À l'échelle canadienne, la mortalité précoce qui en résulte pourrait s'élever à 10 000 personnes par an, trois fois plus que les accidents de la route. Chacun sait la forte progression qu'a connue l'asthme au cours des 20 dernières années, une maladie respiratoire qui touche surtout les enfants et les personnes âgées. Des études réalisées partout dans le monde ont montré que le fait de vivre le long d'un axe de circulation important augmentait significativement les problèmes respiratoires, cardiaques, nerveux et autres, allant jusqu'à provoquer des déficits permanents de développement chez les enfants.

En outre, les personnes assises dans une automobile engluée dans la circulation sont exposées à une pollution dix fois plus forte que les piétons sur le trottoir, à cause des tuyaux d'échappement.

**Richard Bergeron**

## Changement climatique

Depuis une dizaine d'années, la problématique environnementale est dominée par la question des gaz à effet de serre et des changements climatiques.

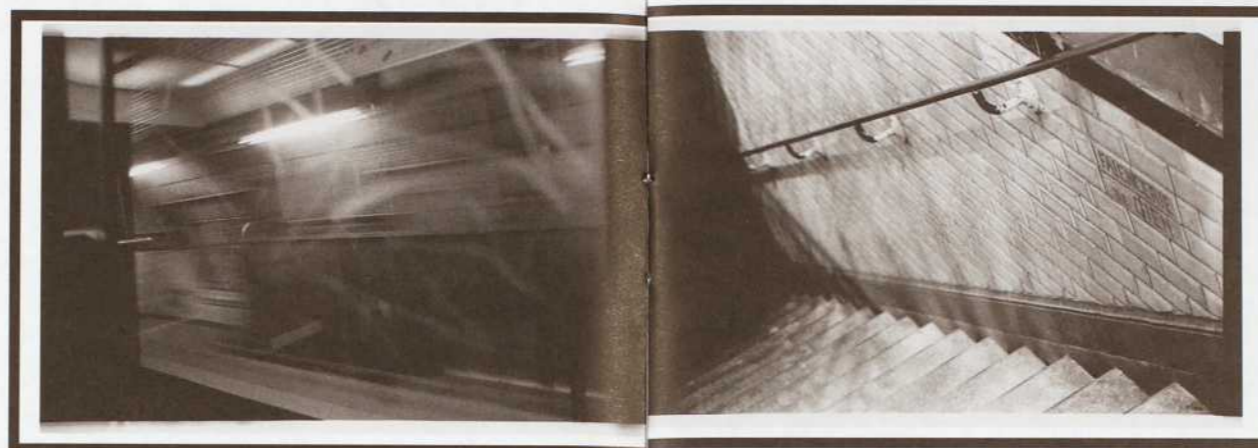
La température moyenne de la Terre au début du XX<sup>e</sup> siècle était de 15 °C. Aujourd'hui, elle approche les 16 °C. Nul n'est besoin d'une forte variation de température pour déclencher des effets gigantesques. Au temps des dinosaures, il y a 400 millions d'années, la température moyenne du globe s'élevait à 23 °C. Au plus fort des grandes glaciations, il y a 140 000 ans pour la dernière, elle était de 11 °C.

La température moyenne du globe est intimement liée à la concentration de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans l'atmosphère. Ce gaz est un produit de la combustion des carburants fossiles, principalement le charbon et le pétrole. En 1955, nous, les humains, en émettions deux milliards de tonnes. Aujourd'hui, c'est sept milliards. Si, d'ici 2030, nous devons augmenter de 60 % notre consommation de pétrole et de 50 % celle de charbon, comme le prévoit l'OCDE, ce sera 11 milliards de tonnes. Or, même en réduisant tout de suite de 80 % notre consommation de pétrole et de charbon, la température moyenne du globe s'élèvera encore de un degré d'ici la fin de ce siècle. Si nous persistons dans la voie annoncée par l'OCDE, ce sera cinq à huit. Ce qui ramènera assez rapidement la Terre à l'ère des dinosaures.

Voilà ce vers quoi nous précipite notre amour inconsidéré de l'automobile. **R. B.**

Québec dans le financement de l'exploitation du transport en commun, d'un problème de sous-financement chronique qui a entraîné une importante baisse du niveau des services et, surtout, d'importantes augmentations de tarifs. En 2002, les transporteurs publics de la région métropolitaine de Montréal ont disposé de budgets inférieurs de 43 millions de dollars à ce qu'ils étaient en 1996. Jusqu'à maintenant, ce sont les usagers du transport en commun qui en ont fait les frais : diminution des heures de service, augmentation des tarifs, détérioration des équipements. Si rien n'est fait pour modifier cette situation, ce sont plusieurs dizaines de milliers de personnes qui délaisseront le transport collectif pour engorger davantage le réseau routier et ainsi priver les sociétés de transport d'une partie de leurs revenus. Déjà, les augmentations de tarifs de 2003 ont entraîné, à Montréal, la perte de 4000 usagers.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant d'entendre les chambres de commerce, les associations d'usagers, les groupes environnementaux et les responsables de la santé publique réclamer un réinvestissement dans les transports publics. C'est pourquoi le gouvernement du Québec avait pris l'engagement, en 2002, d'adopter un nouveau cadre



Bruno Ricca, *Le royaume de la faïence*, Paris, 2003

financier du transport en commun au Québec. Ce nouveau cadre devait à la fois résoudre les déficits d'exploitation des sociétés de transport mais également leur donner les moyens de développer de nouveaux services et de nouvelles infrastructures. Or, au-delà du discours en faveur du transport en commun, le gouvernement du Québec n'a toujours pas donné aux sociétés de transport les moyens de développer leurs services. Bien au contraire, ce gouvernement ne cesse d'envoyer des signaux contradictoires en annonçant des investissements record de 3,9 milliards essentiellement pour le réseau routier du Québec, tout en tergiversant toujours sur le montant du transfert de la taxe fédérale sur l'essence en faveur du transport en commun.

### UN CHOIX DE SOCIÉTÉ

Pourtant, une économie des transports axée trop exclusivement sur l'automobile n'est pas sans créer de graves déséquilibres à la balance des paiements du Québec. En effet, selon l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT), en achetant des voitures et du carburant à d'autres pays, les Québécois font collectivement « sortir » du Québec plus de 15 milliards de dollars par année. Nous sommes probablement l'une des rares nations industrielles avancées qui dépense autant par habitant dans l'achat de véhicules et de pétrole sans en produire. L'économie du Québec peut-elle se permettre une telle saignée de ses

Tous les documents publics produits depuis l'adoption du Protocole de Kyoto, en décembre 1997, affichent une volonté sans faille de mettre en œuvre les principes du développement durable. En même temps, 600 000 automobiles et camions légers se sont ajoutés sur les routes du Québec depuis cette date. Par ailleurs, le nombre de déplacements en transport en commun a chuté : il était de 442 millions en 2003 et a chuté à 438 millions en 2004, par manque de financement et de volonté politique. **R. B.**

ressources vers le seul secteur de l'automobile? Paradoxalement, le Québec possède une importante industrie de construction de matériels de transport en commun qui pourrait grandement contribuer à résoudre les problèmes de transport tout en stimulant l'économie québécoise.

Malheureusement, l'argent public drainé par les infrastructures routières, les coûts sociaux et environnementaux de la congestion et les pertes économiques engendrées par le temps perdu par des centaines de milliers d'auto-

En achetant des voitures et du carburant à d'autres pays, les Québécois font collectivement « sortir » du Québec plus de 15 milliards de dollars par année.

mobiles prisonniers des embouteillages sont des réalités rarement prises en compte lorsque vient le temps pour les gouvernements d'orienter, par leurs décisions d'investissement en transport, les choix individuels des citoyens. Pourtant, un sondage réalisé en février 2005 par la firme Léger Marketing a démontré que deux Montréalais sur trois préfèrent la mise en place de nouveaux systèmes de transport en commun efficaces à la construction de nouvelles infrastructures routières pour faciliter leurs déplacements.

Le gouvernement québécois doit donc prendre ses responsabilités et appuyer le développement des services et des infrastructures de transport public. Il doit aussi être cohérent avec ses engagements en faveur de l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto en augmentant sa contribution financière à ce secteur. Force est de constater que la survie du transport en commun ne doit pas reposer sur les usagers. Ceux-ci ont suffisamment fait leur part au cours des dernières années.

Il est urgent pour notre société d'amorcer un virage significatif en vue d'accroître et de solidifier l'offre de transport en commun. ●

## Le spectre chinois

La Chine, à la faveur d'un développement économique fulgurant, a fermement engagé sa motorisation. C'est de là que vient le plus grand risque pour l'avenir du monde, clament en chœur les médias. Regardons-y de plus près.

Entre 1997 et 2008, il est prévu que la consommation journalière de pétrole des États-Unis passera de 19 à 23 millions de barils (celle de l'Europe de l'Ouest, plus peuplée, est pour sa part assez stable avec 14 millions de barils), alors que celle de la Chine progressera de quatre à neuf millions de barils. En terme de croissance globale, les deux sont pratiquement à égalité, avec quatre millions de barils en plus d'un côté, contre cinq de l'autre. Quant à l'Inde, l'autre géant, sa consommation passera de deux millions de barils par jour en 1997 à trois millions en 2008. Si l'on considère l'indicateur de la consommation journalière de pétrole rapportée au nombre d'habitants, on prévoit qu'elle passera de 11 à 12 litres aux États-Unis, contre 0,5 à 1,1 litre en Chine, si bien qu'entre 1997 et 2008, l'Américain moyen aura accru sa consommation de pétrole de près du double du Chinois moyen.

Mais, qu'en sera-t-il en 2025 ou 2030 alors que la Chine possèdera un parc automobile de plusieurs centaines de millions de véhicules?

Les deux premiers fabricants à avoir introduit les motorisations hybrides, Honda et Toyota, ont en commun de provenir d'Asie où les ressources pétrolières sont rares. Ils sont aussi les seuls à ne pas être intégrés à des conglomérats mondiaux. La Chine ne sera-t-elle pas tentée, elle aussi, de se mettre le plus possible à l'abri d'un marché mondial du pétrole dominé par les Américains? Les dirigeants chinois sont-ils les seuls à ne pas avoir entendu dire que c'est pour couper l'herbe sous le pied à la Chine que les Américains se sont emparés militairement des ressources pétrolières du Golfe persique?

À mon avis, la Chine ne se précipitera pas dans la gueule du loup. Plutôt que de tendre vers une consommation moyenne de 12 litres aux 100 km pour l'année 2012, à l'image des États-Unis, ils viseront plutôt quatre litres aux 100 km, comme le fait l'Europe.

La menace chinoise est plutôt un leurre qui détourne l'attention des 21 millions de barils de pétrole consommés chaque jour par les États-Unis, des 23 millions annoncés pour 2008, comme des 30 millions et plus prévisibles d'ici 20 ou 25 ans. Le cœur du problème environnemental mondial, c'est aux États-Unis qu'il se situe. **R. B.**

# Un frein à la vitesse

Dans la foulée du Slow Food, en réaction contre le *fast food*, est né, en Italie, le réseau des Slow Cities qui propose une autre conception de la ville et du vivre-ensemble. L'automobile, symbole de vitesse et de consommation énergétique sans limite, n'y a pas droit de cité.

**PAUL ARIÈS**

L'auteur est professeur de sciences politiques et porte-parole du Mouvement pour la décroissance équitable

Faut-il rendre les rues piétonnes et ne concéder que quelques pistes aux derniers automobilistes? Faut-il limiter l'éclairage public pour faire respecter le droit à l'obscurité? Ces questions très sérieuses sont posées par le réseau des Slow Cities (villes lentes), né en 1999, en Italie, dans la mouvance de l'organisation Slow Food, fondée en 1986 par Carlo Pedrini pour dénoncer la construction d'un McDo sur une place historique de Rome.

Le questionnement sur les conditions d'une table qui humanise l'être humain ne pouvait que déboucher sur une réflexion à l'égard de la façon dont notre société moderne perçoit son rapport au temps et à l'espace. Cet éloge de la lenteur ne pouvait que déborder sur le domaine gastronomique pour toucher l'ensemble de nos lieux de vie. La

charte du mouvement Slow Cities dénonce l'homogénéisation des modes de vie et rend le culte moderne de la vitesse responsable de notre assujettissement physique et moral.

Le but des quatre premières villes italiennes (Onviato, Braga, Grève in Chianti, Positano) engagées dans ce mouvement de résistance à la globalisation est de maintenir leur identité pour inventer un autre futur. Le mouvement s'est ensuite étoffé et internationalisé jusqu'à devenir ce réseau international de Slow Cities coordonné, depuis 1999, par Paolo Saturnini, le maire de Grève. Il compte aujourd'hui une centaine de villes dans le monde dont une quarantaine en Italie.

L'éloge de la lenteur est aussi celui du temps nécessaire à la maturation, au doute, à la délibération, au choix. Les habitants des villes lentes mènent donc une réflexion sur la temporalité nécessaire au respect de la démocratie.

## POURQUOI CE COMBAT?

La tentation était grande, dès lors que le mouvement Slow Food était né en réaction au développement des *fast food*, de faire de la lenteur le fondement du combat. Était-il pour autant légitime de faire du rapport au temps l'origine principale des crises de notre civilisation? La perception du temps est structurante car elle donne la forme dans laquelle se coulent les activités

## Le moteur de notre imaginaire

**ROBERT MAGER**

L'auteur est professeur à la faculté de théologie et de sciences religieuses de l'Université Laval

Les êtres humains sont ingénieux. Un regard d'ensemble sur l'histoire des sciences et des techniques, de l'âge de pierre jusqu'à aujourd'hui, révèle un processus de découvertes et d'inventions qui s'est accéléré au fil du temps.

Ces découvertes et inventions ne font pas que meubler le monde. Elles structurent l'espace socioculturel. En effet, les êtres humains ont la particularité d'être conditionnés par leurs propres œuvres. L'humanité n'a plus été la même après la domestication du feu il y a 400 000 ans, l'invention de l'écriture il y a 5000 ans, ou le perfectionnement de l'imprimerie au XV<sup>e</sup> siècle.

Certes, il y a peu d'avancées d'une telle portée dans l'histoire du monde. La maîtrise de l'électricité, au XIX<sup>e</sup> siècle, est l'une d'elles. Elle a suscité nombre d'inventions aux répercussions économiques, sociales et culturelles incalculables,

la révolution informatique et l'expansion d'Internet ne constituant que des chapitres récents de cette nouvelle ère.

L'invention de l'automobile s'est effectuée dans ce contexte d'effervescence scientifique et technique. Elle a été rendue possible par la mise au point du moteur à explosion et le progrès de l'industrie pétrochimique. Elle a connu une fortune inouïe : les ventes d'automobiles sont passées de quelque 8000 en 1900 à 902 000 dès 1912, pour atteindre les dizaines de millions aujourd'hui. On estime qu'en 2030, plus d'un milliard de voitures pourraient couvrir la planète<sup>1</sup>.

Dès les années 1920, le complexe automobile industriel, constitué des manufacturiers automobiles, des compagnies pétrolières, des constructeurs de routes, des industries du caoutchouc et de l'acier, avait acquis un poids tel dans l'économie qu'il était en mesure d'infléchir les politiques publiques en faveur d'une véritable restructuration de

1. Tous les chiffres cités, et plusieurs des perspectives évoquées, sont tirés de l'excellente étude réalisée en 1996 par Carole Sauvé, intitulée « The Automobile Culture in Canada: Choice or Albatross? » (<<http://afo.sandelman.ca/albatros.html>>).

(dés)humanisantes. Les sociétés se caractérisent toujours par des conceptions différentes du temps mais, contrairement aux autres civilisations, la nôtre a été marquée par une rupture avec les conceptions qualitatives du temps. Nous ne pourrions donc entrer dans le changement que si nous nous glissons d'abord dans une autre temporalité.

Si l'enjeu du mouvement Slow Cities est bien que chacun – individu ou collectivité – puisse retrouver la maîtrise de ses usages, alors le préalable est la maîtrise de son temps. Il s'agit d'opposer à chacune des caractéristiques de la temporalité moderne d'autres perceptions et manières de vivre: temps longs contre temps courts, temps lents contre temps rapides, temps collectifs contre temps individuels, temps qualitatifs contre temps quantitatifs, temps de la nature contre temps mécanique, temps politique contre temps économique, temps poétique, créatif contre temps de la consommation-destruction, etc.

Le changement est systématiquement pensé en termes d'opposition entre des temps pluriels et un temps unique. Il faut ainsi accepter la temporalité différente des âges de la vie plutôt que de vouloir rabattre l'enfant comme le vieillard sur une conception linéaire du temps. L'enfant n'est pas un adulte en miniature mais un être en construction qui a besoin de son propre temps, qui a besoin déjà de s'ennuyer (de se re-poser).

Puisque la crise de notre temporalité est aussi celle du temps naturel incapable de faire valoir ses droits face au



l'espace urbain en fonction de l'automobile et des infrastructures qu'elle commande. C'est ainsi qu'aux États-Unis, la General Motors, la Firestone Tire and Rubber Company et la Standard Oil investirent massivement dans les systèmes urbains de transport en commun afin de transformer ce système à rail, essentiellement électrique, en un système d'autobus sur pneus, à moteur diesel. Le gouvernement américain, pour sa part, investit 70 milliards de dollars dans la construction d'autoroutes entre 1956 et 1970, contre 795 millions seulement dans le réseau ferroviaire.

La généralisation de l'automobile individuelle entraîna le développement des banlieues, dont le mode de vie suppose l'usage de la voiture. C'est ainsi que le paysage urbain se reconfigura en fonction de l'automobile: rues, routes, autoroutes, échangeurs, centres commerciaux, stationnements, stations-service, etc. Au Canada, quelque 42% des terrains des centres-villes et 18% des zones métropolitaines sont consacrés à la seule infrastructure automobile: routes, ponts, garages, stations-service, stationnements, concessionnaires, sans compter les espaces qui dépendent de l'usage de la voiture (centres commerciaux, *drive-in*, cinéparcs, etc.). La très grande majorité des citoyens se rendent au travail et font

leurs emplettes en automobile. Le Nord-Américain travaille en moyenne 27 heures par mois uniquement pour payer les frais liés à une voiture dans laquelle il passe aussi, en moyenne, 32 heures par mois.

Cette dépendance structurelle a depuis longtemps pénétré l'imaginaire collectif. À grands renforts de publicité – plus de cinq milliards de dollars par année en Amérique du Nord seulement –, l'automobile s'impose comme un des symboles les plus puissants de la vie sociale. Symbole de liberté individuelle, par la possibilité qu'elle offre d'aller « où l'on veut ». Symbole de puissance, cette caractéristique des moteurs étant constamment évoquée par les constructeurs. Symbole de beauté, le design automobile étant à l'avant-plan des stratégies de vente. L'industrie automobile joue encore sur d'autres valeurs, passions et préoccupations: la réussite, l'ingéniosité, la sécurité, la séduction, la conquête... Comme si l'automobile représentait une réalisation particulièrement prégnante des aspirations humaines, la quintessence même du rêve moderne d'autonomie et de réalisation personnelle.

Ce faisant, elle tâche de cacher tant bien que mal les maux qu'elle engendre: consommation effrénée de

temps mécanique, alors il faut réaffirmer l'importance des rythmes naturels : saisonniers, diurnes et nocturnes. Le réseau Slow Cities remet en cause toutes les prothèses technologiques qui ont servi à la dénaturation du temps : usage excessif de l'éclairage public, climatiseurs, etc. L'affirmation du droit à la nuit (ou au silence) est inséparable du retour à une véritable densité du temps. Face au temps moderne qui devient toujours plus uniforme, et donc strictement quantitatif, il faut opposer d'autres temporalités de nature qualitative. Les temps de l'humain ne sont pas ceux du chronomètre. Il faut réapprendre à prendre et à perdre son temps.

## DES VILLES ENRACINÉES

L'objectif de Slow Cities est de combattre l'ubiquité dans ses deux dimensions : être, en même temps, ici et ailleurs. L'abomination absolue pour ces militants sont ces lieux modernes « hors sol » que sont les grands aéroports internationaux ou ces magasins entrepôts, tous sur le même modèle, qui défigurent les banlieues. Une ville lente refuse le « hors-sol » comme le « hors-temps ». Une stratégie de relocalisation des échanges et des consciences est inséparable de l'éloge de la lenteur

Bruno Ricca, *Women*,  
New York, 2001

matières premières et d'énergie non renouvelable; production de déchets toxiques; émission de gaz polluants (quatre tonnes par année par voiture) qui contribuent de manière importante au réchauffement de la planète, détruisent la couche d'ozone, causent les trois-quarts du smog urbain et entraînent une augmentation des troubles respiratoires; démembrement de la convivialité urbaine; destruction des habitats naturels; sans compter les pertes de vie humaine qui se chiffrent à quelque 17 millions depuis l'invention de la voiture, ni les conséquences à la fois économiques et existentielles des accidents de la route.

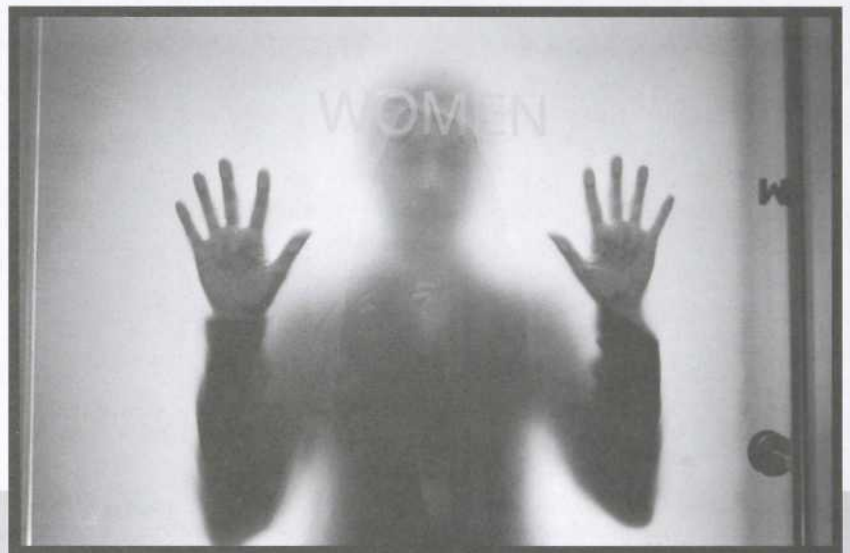
Au seuil d'un nouveau siècle, nos sociétés se trouvent profondément enfoncées dans un mode de vie aux conséquences destructrices, de plus en plus apparentes. L'automobile n'est qu'un élément de ce système, mais un élément clé : à la fois par son ampleur (la plus grande industrie manufacturière au monde), par son caractère structurant au plan social et culturel, et par son rôle majeur dans la détérioration de l'habitat humain.

Les solutions durables ne sont pas encore mises en œuvre. Le complexe industriel automobile tente de con-

comme une réaffirmation du local. La modernité, en produisant l'homme sans qualité, joue la stratégie de la mondialisation de l'espace et du temps. Mondialisation des échanges commerciaux, développement des transports et mondialisation du temps vont de pair, comme le montrent les cotations boursières et les horloges internationales des palaces. Les villes lentes, parce qu'elles n'ont de cesse d'articuler ces stratégies de relocalisation et de retemporalisation, tendent à redonner de la qualité de vie, c'est-à-dire à enfanter un humain plus humain puisque plus autonome, parce que seul capable de s'autolimiter.

## VILLES OUVERTES OU VILLES ENCLOSEES?

Le réseau Slow Cities a adopté un manifeste qui comprend 70 recommandations et obligations : mise en valeur du



trôler l'ordre du jour, en convainquant la plupart des intervenants (gouvernements, analystes, opinion publique, etc.) qu'il s'agit essentiellement de mettre au point des véhicules moins polluants et plus recyclables. En fait, il s'agit pour lui de pouvoir continuer à produire et à vendre des véhicules. Mais la diminution de la consommation d'essence par véhicule ne s'est pas encore traduite par une diminution globale des émissions polluantes, bien au contraire, dès lors qu'il se vend toujours plus d'automobiles à travers le monde, cette tendance n'étant pas près de changer avec le développement des marchés asiatiques.

Si les changements technologiques constituent effectivement un élément de la solution d'ensemble, celle-ci passe nécessairement par d'autres voies, plus fondamentales, à savoir le développement d'une conscience écologique collective par l'éducation, ainsi que des décisions politiques courageuses concernant notamment l'aménagement urbain, le contrôle de l'accès à l'automobile individuelle et le développement des transports en commun.

Les villes lentes peuvent être aussi des laboratoires pour apprendre à faire coïncider le temps de la démocratie avec un temps encore plus long et plus lent, celui de l'écologie, puisque les décisions à prendre dans ce domaine ne sont généralement pas à l'échelle du temps individuel mais parfois à l'échelle de l'humanité.

patrimoine bâti existant plutôt que construction de nouveaux bâtiments; volonté de réduire fortement les consommations énergétiques; promotion des technologies «vertes» pour assurer les besoins énergétiques indispensables; diminution des déchets et développement de programmes de recyclage; multiplication des zones piétonnes avec le souci de ne pas en faire des lieux voués au seul commerce; développement des commerces de proximité avec interdiction progressive des grands centres commerciaux; priorité aux infrastructures collectives avec des équipements adaptés aux handicapés et aux divers âges de la vie; multiplication des espaces verts et des espaces de loisirs; propreté de la ville; préservation et développement des coutumes locales et produits régionaux; priorité aux transports en commun et autres transports non polluants (marche à pied, vélo, patins à roues alignées) avec la volonté de limiter le nombre d'automobiles; développement de la solidarité intergénérationnelle; exclusion des OGM et des «temples» de la restauration rapide; développement d'une véritable démocratie participative, etc.

La volonté de mettre en réseau les villes qui adhèrent au projet correspond à la volonté de vérifier que les engagements pris soient effectivement respectés. Le réseau dispose pour cela d'un corps d'inspecteurs qui effectuent périodiquement le contrôle des obligations. Les villes respectueuses du manifeste reçoivent un label et affichent le logo à l'entrée des agglomérations et sur les bâtiments publics: ce logo (un escargot qui porte sur sa coquille une ville) est directement inspiré du célèbre escargot qui sert d'emblème au mouvement Slow Food. Cette mise en réseau correspond aussi à la volonté de réaliser une véritable solution de rechange qui ne pourra être mondiale que si elle respecte la diversité des cultures. Une ville lente ne doit pas rentrer dans sa coquille mais travailler à un autre développement là où elle est enracinée.

L'éloge de la lenteur est aussi celui du temps nécessaire à la maturation, au doute, à la délibération, au choix. Les habitants des villes lentes mènent donc une réflexion sur la temporalité nécessaire au respect de la démocratie: il faut déjà en finir avec la foi illimitée dans le temps qui vient, que véhicule, par exemple, le scientisme ambiant. La démocratie comme l'éducation a besoin de lenteur.

Les villes lentes peuvent être aussi des laboratoires pour apprendre à faire coïncider le temps de la démocratie avec un temps encore plus long et plus lent, celui de l'écologie, puisque les décisions à prendre dans ce domaine ne sont

## POUR PROLONGER LA RÉFLEXION

### LIVRES

- ALLAIRE, Julien, *La motorisation du transport de personnes en Chine, entre croissance économique et soutenabilité*, Cahier de Recherche LEPII n° 34, janvier 2004: <[http://halshs.ccsd.cnrs.fr/docs/00/00/13/04/PDF/NT2003-3\\_JA\\_Motorisation.pdf](http://halshs.ccsd.cnrs.fr/docs/00/00/13/04/PDF/NT2003-3_JA_Motorisation.pdf)>.
- BERGERON, Richard, *L'économie de l'automobile au Québec*, Montréal, éditions Hypothèse, 2003: <<http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/pdf223.pdf>>.
- BERGERON, Richard, *Le livre noir de l'automobile*, Montréal, éditions Hypothèse, 1999.
- DUPUY Georges, *La dépendance automobile*, Economica, Paris, 1999.

### SITES

- [www.projetmontreal.org](http://www.projetmontreal.org)
- [www.cremtl.qc.ca/](http://www.cremtl.qc.ca/) (Conseil régional de l'environnement de Montréal)
- [www.aqlpa.com/](http://www.aqlpa.com/) (Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique)
- [www.aqpere.qc.ca/](http://www.aqpere.qc.ca/) (Association québécoise pour l'éducation relative à l'environnement)
- [www.transport2000.ca/](http://www.transport2000.ca/)
- [www.photeus.info/](http://www.photeus.info/) (Magazine dédié aux énergies renouvelables)
- [www.antibagnole.com](http://www.antibagnole.com)
- [www.velorution.org](http://www.velorution.org)
- [www.cam.org/~lemab/](http://www.cam.org/~lemab/) (Le monde à bicyclette)

généralement pas à l'échelle du temps individuel mais parfois à l'échelle de l'humanité.

### CONTRE LE GIGANTISME DES VILLES

Le développement des Slow Cities repose sur le refus des grandes villes dont l'échelle est sans mesure avec les capacités humaines de perception et de déplacement. C'est pourquoi les Slow Cities comprennent obligatoirement moins de 60 000 habitants. La critique du gigantisme est consubstantielle à celle de la vitesse. L'un des enjeux pour les prochaines décennies sera donc de vider progressivement les mégalo-poles qui ne peuvent, du simple fait de leur gigantisme, développer une politique de la lenteur et de la relocalisation.

Les villes lentes ont pu, grâce à ce double ancrage temporel et territorial, éviter un double écueil. Celui d'apparaître comme véhiculant un point de vue nostalgique – voire passéiste – et celui de devenir un produit commercial pour quelques néoruraux. L'avenir des villes lentes tient dans cette capacité à ne pas devenir un segment au sein du marché actuellement florissant des villes privées thématiques.

Cet hymne à la lenteur représente un formidable pied de nez au soubassement idéologique de notre société. ●



# Nicaragua : corruption et pauvreté

La pauvreté croissante et la corruption administrative sous couvert d'impunité dévoilent les dessous d'une démocratie de façade, mise en place en 1990, et l'absence tragique d'une société civile capable d'influencer l'action de l'État.

## ANDRÉS PÉREZ-BALTODANO

L'auteur est professeur de science politique à l'Université de Western Ontario

La fragmentation sociale et territoriale dont a souffert historiquement le pays, la brèche qui a séparé radicalement l'État de la société, l'incapacité des partis politiques d'absorber les demandes sociales et de promouvoir le « bien commun » expliquent en grande partie l'absence de consensus social qui aurait facilité la construction d'un projet national démocratique.

Durant les années 1980, la Révolution sandiniste tenta de remédier à ces déficiences structurelles en imposant un régime fondé sur une économie mixte avec une forte participation étatique, un réseau d'organisations citoyennes contrôlé par le Front sandiniste de libération nationale (FSLN) et un programme de transformations structurelles en vue de constituer un consensus social fondé sur « la logique des grandes majorités ».

Les erreurs répétées de la direction révolutionnaire, la crise économique et la contre-révolution armée, financée par les États-Unis, facilitèrent le surgissement d'un large mouvement anti-sandiniste ayant pour leader Violeta Barrios de Chamorro. La « transition démocratique », amorcée par sa victoire

écrasante aux élections présidentielles de 1990 et la déroute électorale du FSLN, n'a pas été le résultat d'un mouvement politique national organisé autour d'un objectif social commun. Elle est plutôt le fruit du désespoir d'un peuple acculé à la misère et des énormes pressions étatsuniennes. La population nicaraguayenne élit ses gouvernants sans pouvoir orienter l'action de l'État en fonction d'objectifs nationaux décidés démocratiquement, puisque l'État est soumis aux directives de Washington dans les domaines politique et économique.

## PAUVRETÉ, CORRUPTION ET IMPUNITÉ

L'objectif principal du gouvernement de Violeta Barrios de Chamorro (1990-1997) était de mettre en branle une réforme politique et économique d'orientation néolibérale. Le gouvernement suivant (1997-2002), celui d'Arnoldo Alemán du Parti libéral constitutionnaliste (PLC), s'est caractérisé par l'impunité et la corruption, ôtant toute légitimité au modèle naissant de gouvernement démocratique. Le rapport de Transparence internationale de l'année 2001 plaçait le Nicaragua parmi les 15 pays les plus corrompus du globe. Le montant de la corruption sous le gouvernement d'Alemán est estimé à quelque 60 millions de dollars US, équivalant au coût de la construction de 40 000 habitations des secteurs les plus pauvres du pays.

Le phénomène de la corruption ne s'est pas limité à l'État. Sous ce même gouvernement, de nombreuses faillites frauduleuses de banques privées ont

coûté 7 milliards de córdobas à l'État, soit cinq fois le budget annuel en éducation ou 25 fois celui destiné à l'achat de médicaments. Il a eu pour contrepartie un appauvrissement généralisé de la société : en 2001, 46 % des Nicaraguayens vivaient avec moins d'un dollar par jour et 53 % des travailleurs du secteur formel se situaient sous le seuil de pauvreté<sup>1</sup>.

## UN COPINAGE INSTITUTIONNALISÉ

La faiblesse politique de la société nicaraguayenne est devenue encore plus apparente avec le pacte politique conclu entre le PLC et le FSLN sous le mandat présidentiel d'Arnoldo Alemán. Il a mis en place un mécanisme de collaboration entre les instances qui contrôlent le PLC au pouvoir et le FSLN, avec la bénédiction de la très influente Église catholique nicaraguayenne, qui n'a cessé d'appuyer ouvertement le gouvernement d'Arnoldo Alemán, jusqu'à se rendre complice de graves délits de corruption.

Grâce à ce pacte, le FSLN et le PLC se sont réparti le pouvoir à la Cour suprême et au Conseil suprême électoral, au Conseil supérieur des finances, à la Surintendance des banques et au Bureau du procureur des droits humains. Le pacte a rendu possible, par ailleurs, l'approbation d'une loi qui a résolu nombre des problèmes légaux générés par la *piñata*, nom donné à l'acquisition frauduleuse par des membres du FSLN de propriétés privées et publiques durant les mois qui suivirent la déroute électorale des Sandinistes en 1990.

Le pacte a aussi établi un système de protection personnelle des leaders des deux partis politiques. Le leader du FSLN, Daniel Ortega, aura recours à cette protection quand, sous le couvert de l'immunité parlementaire et grâce à l'appui des députés sandinistes et libéraux à l'Assemblée nationale, il éluda





les conséquences légales des accusations de viol contre sa fille adoptive, Zoilamérica Narváez. Arnoldo Alemán, quant à lui, a obtenu du pacte une députation à l'Assemblée nationale qui lui a conféré l'immunité parlementaire. Il s'en est servi pour éviter à son tour les conséquences légales des multiples accusations de corruption auxquelles il a dû faire face au terme de son mandat présidentiel.

Le pacte a contribué, en outre, à faire obstacle à la formation et à la participation de regroupements politiques alternatifs, permettant au PLC d'accaparer le vote populaire aux élections de novembre 2001, donnant la victoire au candidat libéral, Enrique Bolaños, avec 56,3% des voix. Ce pacte révèle donc les profondes carences idéologiques des partis politiques qui, à bien des égards, se comportent comme des groupes mafieux.

#### UN POUVOIR VACANT

Depuis son arrivée au pouvoir, le gouvernement Bolaños fait face au problème de corruption hérité du gouvernement Alemán. Il compte sur l'appui d'un large mouvement populaire qui réclame le châtement des coupables. Sa décision d'appliquer la loi à l'égard des personnes impliquées dans des actes de corruption du gouvernement antérieur obéissait à un impératif pratique : contrecarrer le pouvoir d'Alemán qui, depuis l'Assemblée nationale, menaçait de convertir Bolaños en président symbolique.

Dans cet affrontement qui l'opposait à Alemán, Bolaños a perdu l'appui du PLC. Il a échoué également dans sa tentative de conclure une alliance avec le FSLN, même si celui-ci – intéressé à neutraliser le pouvoir de son ex-allié politique – lui a prêté son soutien pour obtenir l'emprisonnement d'Alemán pour corruption. Le gouvernement Bolaños n'a pas non plus été capable d'élargir sa base populaire, projetant dès le commencement une image élitiste et ouvertement pro étatsunienne.

Devant l'isolement politique de Bolaños, le pacte FSLN-PLC continue de marquer le développement du pays,

risquant de transformer le gouvernement Bolaños en une instance purement administrative sous contrôle du FSML et du PLC à l'Assemblée nationale. Quand, en novembre 2004, ces deux partis ont initié des réformes constitutionnelles et législatives qui diminuaient sérieusement le pouvoir de la présidence, ce risque est devenu patent.

Bolaños réagit par une offensive diplomatique. Fort de l'appui de la communauté internationale, il menaçait de décréter l'état d'urgence, de faire intervenir l'armée et de dissoudre l'Assemblée nationale. Afin de désamorcer la crise, le bureau des Nations unies au Nicaragua facilita un « dialogue national » avec la participation du gouvernement et des représentants du PLC et du FSLN. S'il permit de remettre à plus tard les réformes constitutionnelles, il ne réussit pas à arrêter le transfert d'importantes prérogatives du pouvoir exécutif au pouvoir législatif.

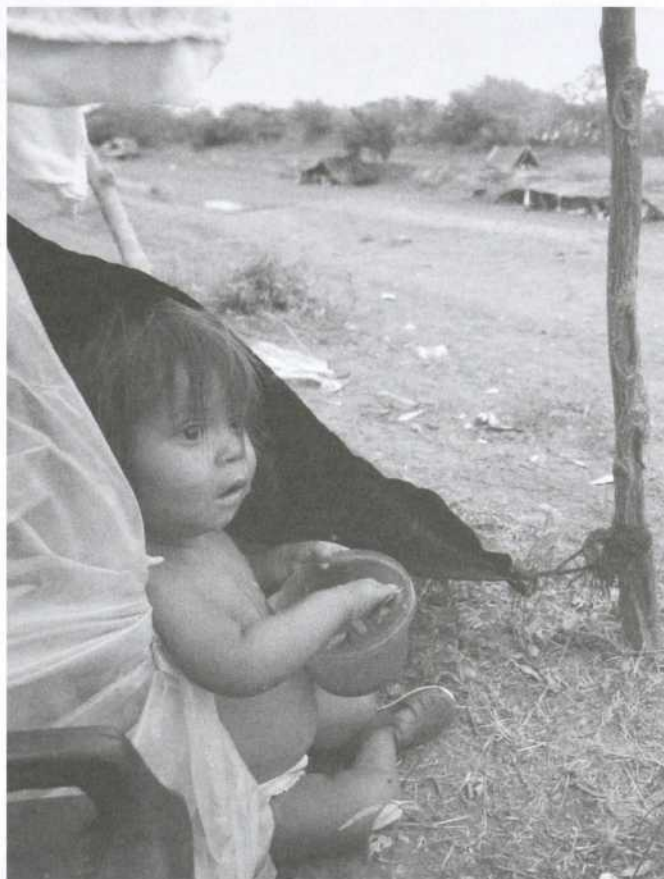
#### UN ORDRE SOCIAL PRÉCAIRE

Pendant que la crise continue son cours, le pays s'enfoncé dans la misère : 78% de la population vit maintenant avec un revenu de moins de deux dollars US et souffre du pire niveau de dénutrition du continent américain. L'extrême pauvreté du pays et l'instabilité politique créent les conditions favorables à la rupture de l'ordre social déjà précaire, comme le montre l'impact qu'a eu l'augmentation du prix du transport en commun, due à la hausse du prix international du pétrole en avril 2005. Les violentes manifestations forcèrent le gouvernement à subventionner le coût du transport. Le gouvernement n'est cependant pas au bout de ses peines, car le prix du pétrole continue d'augmenter.

En 2006, le Nicaraguayens auront de nouveau la possibilité d'exercer leur droit de vote pour élire un nouveau gouvernement. Le peuple acceptera-t-il encore de se soumettre aux résultats

d'un système électoral qui fonctionne comme une loterie quinquennale pour le droit à l'impunité?

Le discrédit du PLC augmente les chances d'une victoire du parti sandiniste, avec à sa tête Daniel Ortega, même si celui-ci se voit contesté par un récent mouvement de dissidence dirigé par l'ancien maire de Managua, Herty Lewites, qui réclame la démocratisation du parti.



Quoi qu'il en soit, l'avenir politique du Nicaragua est au plus haut point incertain. Les manifestations populaires récentes ont mis en relief la fragilité de la démocratie électorale nicaraguayenne et la disposition des Nicaraguayens à lutter contre un ordre politique qui ne reflète pas leurs besoins et leurs aspirations. ●

En route vers Managua,  
Canapress/Javier  
Galeano

1. Fonds des Nations unies pour la population (UNFPA), *Rapport national : Nicaragua 2002*, Managua, 2002, p. 25.



# L'État doit-il financer l'école privée?

Une éducation à deux vitesses financée par l'État n'est pas dans notre intérêt collectif.

## RÉJEAN PARENT

L'auteur est président de la Centrale des syndicats du Québec (CSQ)

Le système d'éducation n'a pas pour mission de former des élites, mais d'apprendre à tous les élèves à vivre ensemble harmonieusement, dans une société de plus en plus diversifiée; d'assurer le plein développement de chacun; de permettre au plus grand nombre de réussir; de donner à chacun des chances égales face au travail et à la vie. Or, c'est cette mission qui est aujourd'hui remise en cause de diverses façons par le financement public du réseau privé.

La fréquentation du réseau privé a augmenté d'environ 2 % par année depuis dix ans, pour atteindre 10,5 % en 2003-2004. Dans un contexte de réduction de l'effectif scolaire, qui s'échelonnera jusqu'à la fin de la décennie, il est urgent de débattre de cette question.

## ASSURER L'ÉGALITÉ DES CHANCES

L'école publique assume un ensemble de responsabilités que n'assume pas le réseau privé: scolariser un nombre important d'élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage; faire face à un nombre croissant d'enfants vivant dans la pauvreté; accueillir des élèves d'origines diverses. Autant d'obligations qui reposent sur les seules épaules de l'école publique.

Or, la concurrence des écoles privées, vue par certains comme solution aux difficultés rencontrées par l'école publique, ne fait qu'aggraver la situation. L'école publique est invitée à

copier sa rivale et à développer ses propres projets sélectifs; en conséquence, les obligations qui précèdent reposent sur un nombre de plus en plus restreint de classes ordinaires de l'école publique. De nombreuses études ont mis en évidence le fait que de telles pratiques à l'école contribuent à un accroissement des inégalités et éloignent l'éducation de son mandat d'assurer l'égalité des chances.

Facile, dans un tel contexte, de cultiver des perceptions erronées de l'école publique. Pourtant, une étude internationale (PISA 2000) portant sur les acquis des élèves de 13 ans révèle que les jeunes du public, à conditions socio-économiques égales, obtenaient d'aussi bons résultats que les jeunes du privé.

Dans les grandes régions urbaines, la proportion du secondaire privé atteint désormais les 20 %. Pour la région de Montréal, elle atteint même le sommet historique de 30 %. Difficile pour un nombre restreint de classes ordinaires de l'école publique d'assurer l'intégration de tous les élèves et d'améliorer la réussite. Pas surprenant que l'égalité des chances ne soit pas au rendez-vous.

Il y va d'une question de justice. L'éducation doit permettre à tous les jeunes de développer leur plein potentiel de telle sorte que l'accès aux diverses positions sociales différemment valorisées et rémunérées soit le plus juste possible. C'est de moins en moins le cas. La reproduction des inégalités par l'école a plutôt tendance à s'accroître.

## UNE QUESTION DE SOUS

Même si ce n'est pas notre seul argument, c'est aussi une question de sous. Nous estimons que l'État économiserait environ 75 millions de dollars en cessant de financer l'école privée. Certains, se basant sur une étude datant de 1995 dont les résultats sont fort discutables, considèrent plutôt que la situation actuelle représenterait des économies. D'autres affirment qu'il faudrait comparer le Québec aux provinces maritimes plutôt qu'à l'Ontario. C'est quand même assez rare qu'on choisisse de comparer le Québec à l'Île-du-Prince-Édouard ou à Terre-Neuve!

Nous proposons une réduction progressive du financement public afin de permettre aux établissements privés de s'y adapter. Il faut d'abord mettre fin à tout nouvel agrément aux fins de subventions et à tout élargissement des autorisations déjà accordées. Certes, la réduction progressive du financement public jusqu'à son arrêt complet réduira la possibilité de certains parents d'opter pour l'école privée. Des mesures d'intégration devront être mises en place pour les élèves et pour le personnel. Cette politique devrait aller de pair avec une amélioration des services offerts à l'école publique afin de mieux répondre aux besoins des élèves et aux demandes des parents, qu'il s'agisse des bibliothèques, des activités parascolaires, etc.

Dans de nombreux pays, l'État finance des services publics accessibles à tous sur un pied d'égalité. Les personnes souhaitant des services particuliers ou supplémentaires en assumant généralement les coûts. Une éducation à deux vitesses financée par l'État n'est pas dans l'intérêt collectif. ●



L'automne dernier, le gouvernement Charest a été contraint de renoncer à son projet de subventionner entièrement une école privée juive, à la suite du tollé que cette décision avait suscité. Peu de temps après, des parents, syndicats, directions d'école et commissaires créaient le

Regroupement pour la défense et la promotion de l'école publique et demandait la fin du financement de l'enseignement privé par l'État. La crise que traverse l'enseignement public fait en sorte qu'un large débat démocratique est nécessaire autour de cette question.

## Au lieu de réduire les subventions aux écoles privées, l'État devrait leur imposer les mêmes exigences qu'à l'école publique.

**MICHEL VENNE**

Le Québec a fait le choix de conserver, à côté de l'école publique, un réseau d'écoles privées et de les soutenir financièrement par des subventions. Historiquement, ces écoles ont été perçues comme le lieu d'éducation d'une certaine élite. Elles se sont largement démocratisées. Elles sont sans doute dans le paysage pour rester.

Beaucoup de parents considèrent désormais comme un droit la possibilité de choisir le lieu et le type d'enseignement pour leur enfant. Plusieurs d'entre eux, y compris parmi des salariés de la classe moyenne, estiment avoir les moyens de payer pour l'éducation de leur enfant et en ont d'ailleurs acquis l'habitude lorsque, il n'y a pas si longtemps, avant les garderies à 5 \$ par jour, ils déboursaient annuellement 5000 \$ par enfant pour les services de garde.

Cette liberté de choix s'est d'ailleurs étendue au secteur public où pullulent les écoles alternatives, les écoles internationales, les programmes sport/études ou arts/études, les écoles de douance mais aussi les écoles de raccrocheurs. Ainsi, le Québec ne dispose pas d'un système d'éducation à deux vitesses, le public et le privé. Il dispose d'un système à voies multiples dont l'école privée n'est qu'une voie parmi d'autres.

L'important est que l'État, gardien du bien commun, conserve sur l'ensemble de ce réseau un pouvoir qui garantisse l'accès pour tous à une édu-

cation de qualité et qu'il préserve sa capacité de taxer les contribuables afin de financer ce système.

Ces derniers mois, une coalition formée d'intervenants de l'école publique a proposé une réduction draconienne des subventions versées aux écoles privées. Celles-ci reçoivent, en moyenne, pour chaque élève, l'équivalent de 60 % du coût moyen d'un élève qui fréquente l'école publique. La coalition voudrait que les sommes épargnées au privé soient versées aux écoles publiques qui en ont cruellement besoin.

### AUGMENTER LES EXIGENCES

La solution proposée ne réglerait sans doute aucun des problèmes de l'école publique. Les sommes en cause seraient insuffisantes. Mais surtout, en réduisant le soutien aux écoles privées, le gouvernement réduirait du même coup sa capacité d'exercer un contrôle sur ces écoles et de leur imposer des normes et des exigences.

Ce qu'il faudrait demander, ce n'est pas de réduire le financement des écoles privées mais plutôt d'augmenter les exigences qui leur sont faites en matière d'accessibilité, de rétention des élèves en difficulté, de francisation des immigrants et de collaboration avec les autorités scolaires publiques du territoire où se trouve l'école. Et ce en fonction du principe : mêmes subventions, mêmes exigences.

Le but devrait être d'inclure et d'intégrer le plus possible les écoles au sein du même système scolaire, que celles-ci soient de propriété privée ou pub-

lique. Les écoles privées doivent devenir de plus en plus publiques, en quelque sorte.

Ce n'est qu'en maintenant son financement des écoles privées que l'État est en mesure d'imposer des comportements et des normes. Une réduction des subventions risque au contraire de creuser le fossé entre l'école privée et l'école publique. En mettant fin aux subsides, on privatiserait littéralement, et pour vrai cette fois, 10 % du système scolaire au niveau secondaire.

### PRÉSERVER LE POUVOIR DE TAXER

Cette proposition risque en plus de nourrir la «révolte des contribuables». L'école privée permet de recueillir une contribution volontaire des parents au système d'éducation et ce en sus des impôts qu'ils paient. En réduisant les subventions à l'école privée, on risque d'inciter ces parents-contribuables à se rebeller contre le niveau de taxation qui leur est imposé. Si, en effet, ils payent cher pour l'éducation de leurs enfants, pourquoi voudraient-ils continuer à payer pour l'école publique?

La solution aux problèmes que veut régler la coalition réside dans un financement adéquat de l'école publique. Celle-ci, en effet, doit disposer des moyens de demeurer attrayante. Ce financement ne peut provenir que des impôts et des taxes. Il revient à l'État de veiller à ce que soit maintenue, dans toutes les régions du Québec et auprès de tous les enfants quel que soit leur statut économique, culturel et social, l'éducation à laquelle ils ont droit pour devenir des êtres autonomes, imaginatifs, solidaires et innovateurs. Bref, des êtres libres. ●

L'auteur est journaliste et directeur de l'Institut du Nouveau Monde

## Le ras-le-bol populaire bolivien

La frustration de la population bolivienne, à majorité autochtone et pauvre, est à son comble. Elle se canalise dans une immense mobilisation sociale contre la privatisation de l'eau et en faveur de la nationalisation des ressources pétrolières et d'une Assemblée constituante. Quelle que soit l'issue de la crise actuelle, le dilemme demeure entre un changement de politique économique radicale ou l'éclatement social.

**DENIS LANGLOIS**

L'auteur, politologue, travaille en Bolivie à titre de conseiller aux droits de la personne et au renforcement institutionnel

L'eau, ressource vitale pour la santé, le logement, le mode de vie et la culture d'un peuple, est convoitée, en Bolivie comme dans de nombreux pays du monde, par des consortiums internationaux qui y voient une nouvelle occasion de grossir leurs bénéfices. Cela a conduit à l'accentuation du dilemme entre la course aux bénéfices et le droit d'accès universel à l'eau, lequel suppose aussi des investissements majeurs en infrastructures et en entretien. Dans un pays comme la Bolivie, où la majorité (55 %) de la population vit sous le seuil de la pauvreté et la plupart en état d'extrême pauvreté, le report de ces coûts sur les usagers exige nécessairement une contribution publique majeure.

Or, devant l'absence de vision gouvernementale et le refus des multinationales de l'eau de considérer l'accès à cette ressource comme un droit humain fondamental et non comme une simple marchandise, les guerres de l'eau de Cochabamba contre Bechtel, en 2000, et d'El Alto contre Suez, en 2005, ont conduit à l'expulsion de ces compagnies et à la mise en cause des gouvernements qui avaient signé les contrats.

L'état de pauvreté de la population a alimenté aussi l'opposition à la hausse du prix du carburant, que le gouvernement avait décrétée en décembre 2004 pour faire face à la contrebande de pétrole vers l'Argentine, le Brésil, le Pérou et le Chili, pays où le pétrole est plus cher qu'en Bolivie. Dans ce cas, les droits en cause sont l'alimentation (la majorité de la population cuisine avec des bonbonnes de gaz), le logement (chauffage), mais également le transport, car la hausse du prix du carburant entraîne celle des tarifs des transports collectifs, qui sont utilisés par la majorité des Boliviens. Cela explique les mouvements populaires qui revendiquent la nationalisation des réserves pétrolières importantes de Bolivie, deuxième pays producteur en Amérique latine, après le Venezuela.

Concurremment, c'est depuis Santa Cruz, première ville du pays, que l'opposition à la centralisation excessive se révèle la plus vive. C'est que Santa Cruz abrite une frange importante du capital bolivien et étranger, laquelle rejette la propriété publique du gaz et cherche à éviter la redistribution dans l'ensemble du pays des bénéfices de son exploitation. Dans ce contexte de revendications contradictoires – à savoir d'un côté, l'agenda d'octobre 2003 pour la Constituante et, de l'autre, celui de janvier 2005 pour l'autonomie régionale –, le gouvernement Mesa s'était satisfait de dire oui aux uns et aux autres.

Mais à travers ces mobilisations aux objectifs contradictoires, c'est nettement un modèle de développement qui est mis en cause par une grande partie de la population tout en étant soutenu encore par les secteurs dominants, à savoir le modèle néolibéral mis en place par décrets, dans les années 1980, à la faveur d'une grave crise financière.

### RESTRUCTURATION DU MOUVEMENT SOCIAL

Le mouvement de révolte populaire d'octobre 2003, qui a chassé du pouvoir Gonzalo Sánchez de Lozada, laissant à



sa place Carlos Mesa, avait marqué un point tournant dont les forces politiques et économiques dominantes refusent encore de prendre acte. Les partis politiques traditionnels et souvent corrompus – au profit d'intérêts industriels, commerciaux et financiers du Nord – sont aujourd'hui décriés ouvertement. Ils ne sont pas morts, loin s'en faut, mais ils n'ont plus la faveur populaire.

Ce rejet des partis politiques traditionnels a favorisé un amendement constitutionnel en 2004, permettant aux regroupements citoyens et aux peuples autochtones de présenter directement des candidats aux différentes élections du pays, y compris à la présidence. Les élections municipales de décembre 2004 ont été la première occasion où cette disposition s'est appliquée. Dans ces nouvelles conditions, la stratégie des partis rejetés est d'investir les regroupements citoyens et ceux des peuples autochtones pour tenter d'influencer leurs politiques, car ces partis disposent toujours de structures et de machines électorales aguerries et bien financées.

Les secteurs populaires sont cependant loin d'être dupes de cette stratégie. Le mouvement d'El Alto sur l'eau dirigé par la FEJUVE – Federación de juntas vecinales (comités de quartiers) – a rejeté l'appui de

partis traditionnels. L'opposition locale aux mouvements autonomistes de Santa Cruz, dirigés par les entrepreneurs, pour sa part, a dénoncé publiquement les tentatives de partis traditionnels de transformer la lutte contre la hausse des tarifs du pétrole en revendication pour l'autonomie régionale.

Le changement de perception et de comportement de la population à l'égard des entreprises multinationales est une autre caractéristique de ce point tournant initié par la crise d'octobre 2003. Une lettre méprisante du gérant local de la Suez au président de la République aura provoqué une litanie de dénonciations contre les multinationales, venant non seulement des secteurs en lutte mais également de journalistes, politiciens et ministres du gouvernement. L'humiliation d'une population à travers celle de ses dirigeants et institutions ne passe plus.

### LA MAJORITÉ EXCLUE N'ACCEPTE PLUS N'IMPORTE QUOI

Voilà bien une caractéristique de fond de la société bolivienne, composée en majorité de peuples autochtones (62 %).

C'est parmi eux que l'on retrouve les plus hauts taux de pauvreté et d'extrême pauvreté, d'analphabétisme, d'absence ou de mauvais soins de santé, de problèmes d'éducation, de travail, de difficultés d'accès aux ressources vitales, qui sont pourtant des droits humains fondamentaux.

Les Autochtones ne sont significativement présents ni au gouvernement, ni dans la fonction publique, ni dans les institutions importantes comme le système judiciaire, ni dans le domaine économique, sauf à survivre en tant que petits vendeurs, transporteurs ou artisans. Ils sont, par contre, actifs au sein des nombreuses municipalités rurales et locales.

Les crises de 2003 avaient mené au massacre par l'armée de dizaines d'entre eux, à El Alto et ailleurs. En janvier 2005, dans le conflit qui l'opposait au mouvement populaire contre la privatisation de l'eau, le président Mesa s'était refusé à utiliser la violence, mais on constate que la force, voire le recours à des tueurs à gages, est aujourd'hui monnaie courante contre les paysans sans terre (*sin tierra*) qui s'installent là où ils le peuvent.

Les Autochtones de la partie est du pays revendiquent une Constituante depuis quelques années. Ils rejettent les prétentions autonomistes des secteurs capitalistes de la région orientale du pays, de Santa Cruz, du Béni et de Tarija, pour lesquels l'autonomie régionale constituerait une urgence. Le gouvernement est donc pris entre deux feux, tant en ce qui concerne l'Assemblée constituante que pour l'adoption d'une nouvelle loi sur les hydrocarbures et le

Les Autochtones ne sont significativement présents ni au gouvernement, ni dans la fonction publique, ni dans les institutions importantes comme le système judiciaire, ni dans le domaine économique, sauf à survivre en tant que petits vendeurs, transporteurs ou artisans.

Roger Saint-Laurent,  
Un paysan file de  
la laine d'alpaga  
tout en marchant,  
Bolivie, 2004

référendum promis sur l'autonomie régionale. Cette nouvelle loi, sanctionnée par la Chambre des députés, n'a pas été acceptée par le gouvernement Mesa en raison des impôts trop élevés pour les pétrolières.

Que ce soit maintenant, dans six mois ou dans deux ans, une politique alternative s'impose, sans quoi la mobilisation ira en se renforçant et le pays risque d'éclater. Dans l'état actuel des choses, les 62 % d'Autochtones que compte la Bolivie et ses 55 % de pauvres n'ont plus beaucoup à perdre. Malgré les nouvelles mobilisations de mai et de juin 2005, c'est plutôt leur patience qui est surprenante.

#### QUE FAIRE FACE À LA MONDIALISATION CAPITALISTE?

La Bolivie était (et est peut-être encore) un modèle de développement pour la Banque mondiale! Mais c'était sans compter les conséquences de politiques économiques parfois désastreuses pour les êtres humains qui les supportaient. Le message des mobilisations populaires, depuis la guerre de l'eau de 2000 et, surtout, depuis la crise d'octobre 2003, est bien celui du rejet de ces politiques économiques ne profitant qu'à une minorité. Mais quelles sont les solutions de rechange?

Mettre la multinationale Bechtel à la porte, en 2000, n'a pas abouti jusqu'ici à une amélioration significative de l'accès à l'eau pour la population de Cochabamba; 30 % de celle-ci n'ayant toujours pas d'accès à l'eau potable, même si les prix n'ont pas augmenté. La fin du contrat avec la Suez va-t-elle améliorer l'exercice du droit à l'eau pour le peuple aymara qui habite El Alto, quand on sait que l'État et les municipalités n'ont pas les ressources fiscales pour gérer un système d'approvisionnement en eau, ni l'expertise nécessaire pour ce faire (ou ne l'ont plus), ni ne disposent d'un système fiscal universel permettant de doter une population des structures capables de respecter leurs droits légitimes?

Tel est le dilemme auquel fait face le gouvernement sur le plan économique et financier. Mais ce dilemme confronte également les secteurs sociaux en lutte : s'en remettre à l'aide financière internationale, avec la dépendance économique et financière que cela entraîne, ou nationaliser les ressources existantes, voire les gérer sous forme coopérative, mais sans véritable capacité financière de soutenir de façon durable leur exploitation.

C'est le dilemme de l'après néolibéralisme. Ce dilemme se complique, dans un pays comme la Bolivie, avec la faiblesse de l'État, notamment l'absence de ressources fiscales adéquates. L'ensemble de l'économie bolivienne est de caractère largement informel, avec peu de contrôles et donc peu de recettes fiscales. La crise de février 2003, alors que le FMI avait fait adopter un système d'impôts affectant les seuls salariés, a sonné malheureusement le glas d'une politique fiscale pourtant incontournable.

À cela s'ajoute le fait que, depuis 20 ans, les institutions financières du Nord, dont le FMI et la Banque mondiale, font pression pour le plus petit État possible, la déréglementation des activités productives et la privatisation des services publics, parce que la loi de l'offre et de la demande serait génératrice de développement et d'emplois! C'est malheureusement le dogmatisme économique qui est à l'œuvre et il n'y a guère de chance qu'il puisse sortir un pays comme la Bolivie de la dépendance.

Sur le plan économique, une solution de rechange exigerait la mise en œuvre d'un système fiscal universel et son

acceptation par la population, y compris par les grandes entreprises et producteurs nationaux et étrangers. Elle exigerait en outre des systèmes de tarification progressive de services en matière de ressources essentielles (énergie, eau, etc.). Elle exigerait enfin le recours à des ressources basées sur la taxation des échanges financiers internationaux pour financer les infrastructures en eau, routes, et autres services de base essentiels à la population.

Sur le plan politique, la restructuration du mouvement social et politique, à la faveur du discrédit des forces politiques traditionnelles, semble réellement enclenchée mais elle est encore loin de signifier une solution de rechange crédible et durable pour les droits de tous et de toutes. Le MAS (Movimiento al socialismo) a le vent dans les voiles. Il a remporté plusieurs municipalités lors des élections de décembre 2004 et le discours anti-néolibéral de son chef, Evo Morales, plaît à une bonne partie de la population.

Il faut espérer que la situation politique et sociale actuelle pour le moins incertaine n'entrave pas la consolidation des assises du mouvement social et des nouvelles forces politiques afin de donner sens, cohérence et unité à leurs luttes. ●

La restructuration du mouvement social et politique, à la faveur du discrédit des forces politiques traditionnelles, semble réellement enclenchée mais elle est encore loin de représenter une solution de rechange crédible et durable pour les droits de tous et de toutes.

# Jacques Ferron, l'épistolier

L'année 2005 marque le 20<sup>e</sup> anniversaire de la mort de Jacques Ferron. Occasion de rendre hommage à cet écrivain-médecin qui a laissé en héritage une œuvre littéraire unique et remarquable.

## MARC CHABOT

La question demeure: où Jacques Ferron trouvait-il le temps pour écrire? Après tout, il était médecin. Il travaillait comme nous tous et lorsqu'on travaille, on n'écrit pas, ou alors, même si on le voulait, la fatigue l'emporte sur le reste. On dit qu'on écrira quand on aura le temps, mais il ne vient jamais ce temps, il ne vient pas parce qu'il passe.

Mais un écrivain finit toujours par déjouer les autres et lui-même. Un écrivain doit écrire, il doit trouver le temps, arracher quelques heures à la nuit, imposer le silence autour de lui ou faire cesser les bruits du monde.

Jacques Ferron a commencé par écrire des contes et des historiettes, parce qu'il lui fallait publier et qu'un roman exige trop de temps à celui qui ne peut pas vivre de son écriture. Le médecin lui a permis d'écrire. Le médecin a fait de lui un homme libre. Or, un homme libre c'est toujours un homme qui se libère du poids de la société. Pour écrire, il n'avait besoin que d'une plume et du papier.

L'homme avait beaucoup à dire et il vivait dans le monde. Il a travaillé à son œuvre tout en restant dans le monde. Écrivain et épistolier. La lettre pour Ferron est devenue très rapidement une habitude. Je crois d'ailleurs qu'on n'a pas fini de s'en rendre compte puisque la publication de toutes ses lettres n'est pas achevée. Il écrivait des lettres dans les journaux et les revues, mais aussi à des dizaines d'individus. Pierre Baillargeon, François Hébert, ses sœurs, Julien Bigras, John Grube...

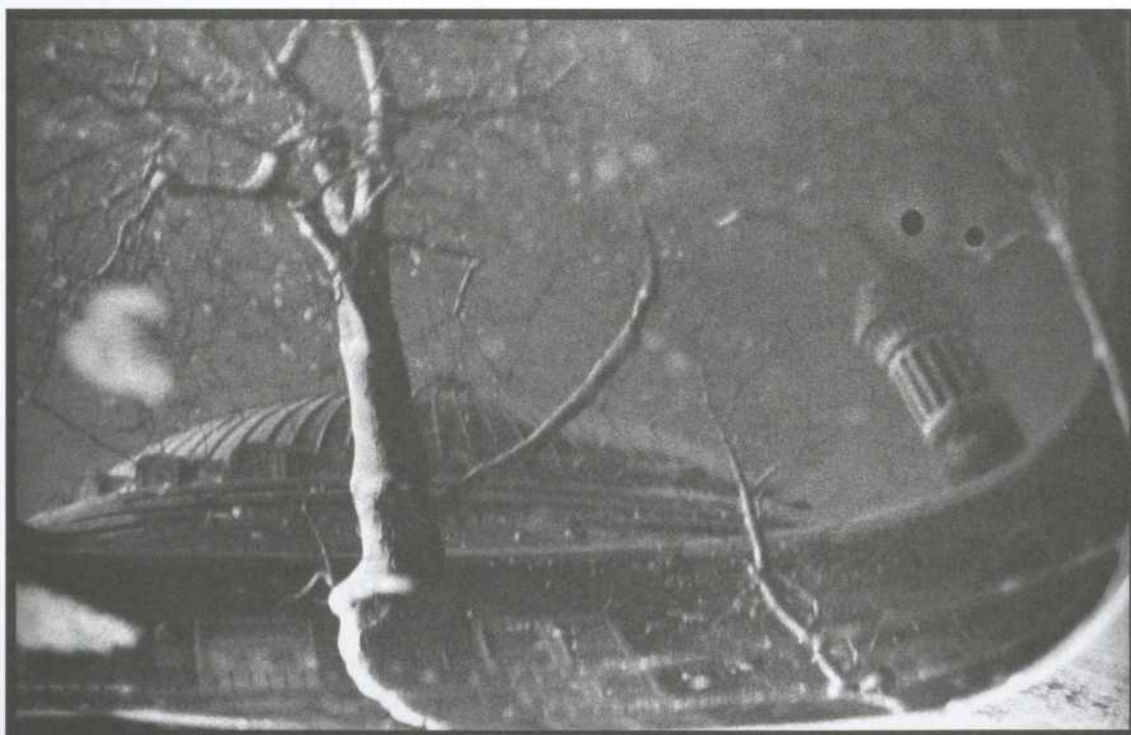
Le soir, en revenant du travail, Jacques Ferron aimait aller marcher dans les champs à l'arrière de sa maison avec son chien. Là où il y avait des amélanchiers.

## LE MÉDECIN NOURRIT L'ÉCRIVAIN

Il y a l'œuvre et il y a les lettres. On aime bien, dans le monde des spécialistes de la littérature, dire qu'il s'agit de deux univers différents. On publie pour tous, on écrit une lettre à une personne. Le mouvement n'est pas du tout le même. Pourtant, s'agissant de Ferron, il me semble que les correspondances sont un élément majeur de son œuvre. Une œuvre qu'on dit souvent confuse, difficile d'accès, parfois mystérieuse.

Or, les lettres que Ferron écrivait sont des lettres qui ne peuvent pas se séparer de l'œuvre. Il écrit des lettres souvent pour s'éclairer lui-même sur le travail qu'il est en train de faire.

L'auteur est professeur de philosophie au collège François-Xavier-Garneau



Bruno Ricca,  
*Dome Polonais*,  
Montréal, 2003

Mon père,

Vous écrivez serré, admirablement. Je reçois vos lettres avec joie et j'ai craint de vous perdre avec mon petit billet un peu méchant sur le jésuite « spécial ». C'est la raison pour laquelle je lui avais adjoint une historiette très sérieuse, nonobstant la fin. Depuis, j'ai écrit pour m'excuser. Si vous aviez rompu, mon Dieu!, j'aurais été peiné, mais vous ne l'avez pas fait, et il me semble que notre correspondance a fait un bond. On ne s'écrit pas pour rester sur ses positions – vous, oui, sans doute, mais pas moi qui reste en mouvement sur ce grand sujet que j'appréhende, qui m'attire et me repousse à la fois... Et voici le Verbe, dont je me suis fait une idée qui ne rencontre pas la vôtre. Les mots ne prennent leur sens que dans la phrase. Dieu serait pour moi un principe syntaxique : il fait parler les mots. Et je ne reste pas là; je le conçois comme facteur d'union entre le moi (le vôtre, le mien, cette étrange machine à l'intérieur de laquelle on se trouve) et les autres qu'on n'aperçoit que par le dehors; entre le moi unique, périssable et les autres, multitude proliférante; entre le moi, représenté par le Fils au Jardin des oliviers, suant l'angoisse de la mort, et les autres, représentés par le Père, éternel et glorieux. Certes ainsi, la mort n'est plus solitaire et devient promesse de vie, et c'est là la grande affaire et toute la beauté de notre religion. Mais auparavant, elle me permet de communiquer avec toutes ces gens différentes de moi que je vois par le dehors, qui procèdent du Père, alors que moi, perdu dans mes intérieurs obscurs, sans dehors que j'aperçoive, je pourrais m'y noyer, sans la communion qui me fait autre parmi les autres, et m'aliène pour mieux me ramener à moi-même. C'est ici que mon scepticisme devient secondaire, sinon futile, car je ne parle, je n'écris que par Dieu. Il est le grand truchement. Sans lui, les mots retourneraient aux choses. D'ailleurs, je n'en aurai aucun besoin, dans ma solitude absolue. Je comprends que dans la nuit de feu on adhère à Lui, qu'on s'y fonde, mais ne peut le faire. Zachée monte peut-être sur l'arbre pour garder ses distances. [...]

Amitiés et respect.  
Jacques Ferron

(Lettre inédite au père D'Anjou s.j., 20 août 1980)

« Je n'ai pas sur la folie le même point de vue que vous. Vous la prenez par le dedans, vous la vivez et la faites vivre. Moi, non. J'ai eu beaucoup de mal à franchir *Le pas de Gamelin*. Jusqu'à lui j'avais assez de facilité à faire des livres – trop même. Mais avec *Le pas de Gamelin*, ce fut la catastrophe... » (Julien Bigras et Jacques Ferron, *Le désarroi*, VLB éditeur, 1988, p. 82).

Par les lettres, on constate que le médecin prend souvent le dessus sur l'écrivain. Le médecin nourrit l'écrivain. Le travail de soigner lui permet de voir l'humain dans sa faiblesse. Alors l'œuvre s'en trouve imprégnée. L'œil du médecin est toujours là. Il y a chez Ferron une tendresse qui se dit parfois très légèrement. C'est un homme inquiet. Dans le roman, cette inquiétude ne se perçoit pas toujours. Mais dans les correspondances, dans les lettres aux amis surtout, on retrouve un Ferron affolé par l'idée que son livre n'est pas encore un livre. Oui, il y a toujours le JE et tous les autres qui font les personnages. Il y a toujours beaucoup de monde dans une phrase de Jacques Ferron. Une foule, peut-être tout un peuple. Le sien, celui qu'il a rêvé et celui qu'il a construit. Parce qu'un écrivain est un bâtisseur de monde.

#### L'HISTOIRE FUT

« Un pays c'est plus qu'un pays et beaucoup moins, c'est le secret de la première enfance; une longue peine antérieure y reprend souffle, l'effort collectif s'y regroupe dans un frêle individu... » (Jacques Ferron, *L'amélancheur*, Éditions du jour, 1970, p. 15).

Jacques Ferron pensait ses lettres comme un manuscrit. Il a dit, je le répète, qu'il écrivait des contes parce qu'il n'avait pas le temps d'écrire des romans, mais on pourrait dire qu'il écrivait des lettres parce qu'il n'avait pas le temps d'écrire des contes.

Ces lettres ne cessent de parler de littérature, de politique, de la vie littéraire dans son ensemble, de ses recherches sur un mot, sur la langue française, des lectures qu'il se préparait à faire ou qu'il venait de terminer. Puis, du pays, toujours du pays. Il faudrait écrire des pays.

L'enfance est un pays. On l'abandonne sans choisir de l'abandonner. Il vient un temps où l'enfance nous quitte. Reste des souvenirs, une nostalgie. Un pays est un territoire. Dans ce territoire, on se sent à l'aise ou non. Dans ce territoire, on se déploie, on tente d'exister, de laisser des traces, de faire sa trace.

« Il fallait être un maudit fou pour me lancer, moi, petit médecin de quartier, ne faisant pas partie de la faune littéraire, fort peu instruit, dans une entreprise pareille, à la diable. Il est vrai que tout était facile ici et que jamais je n'ai eu la moindre intention d'être lu dans les grands pays sérieux » (Jacques Ferron et François Hébert, *Vous blaguez sûrement... Correspondance*, Lanctôt éditeur, 2000, p. 100).

Petit pays incertain, petite littérature fragile. On a toujours l'impression, en lisant Ferron, que rien ne peut tenir longtemps. L'histoire fuit, l'histoire des petits villages, l'histoire des petites personnes, l'histoire d'un petit peuple. Il soigne ses textes comme il soigne ses malades. Il observe le monde, les mondes. Celui qui donne sur la ville, celui qui donne sur l'ancien monde, celui des forêts, celui des légendes et des mythes.



Dans ses lettres, il y a ce mélange continu. Parfois c'est le romancier qui parle, parfois le simple observateur de cette société qui essaie de se déprendre des mensonges du Canada, le plus souvent un homme tout simple qui cherche dans les mots une solution au manque de vie de sa société.

Il y a toutes sortes de manières d'entrer dans une œuvre. Celle de Ferron se comprend mieux quand on lit ses lettres. Quand on côtoie l'homme qui écrit. Pas question pour moi d'entrer dans les querelles, bien inutiles souvent, que l'on engage sur l'œuvre et le créateur. Ferron se comprend décidément mieux dans ses lettres et ses lettres conduisent irrémédiablement à l'œuvre. Ce n'est pas le cas avec tous les écrivains, mais dans son cas, la chose me semble évidente. Une lettre éclaire *L'amélanchier*, une autre *La barbe de François Hertel*, une autre encore *Le ciel de Québec*. Je ne vois pas pourquoi on devrait généraliser à tous les écrivains. Ferron se comprend mieux parce qu'il s'y explique.

#### DES RÊVERIES

Les lettres sont comme des rêveries. Les rêveries d'un homme qui écrit beaucoup et qui n'aime pas tellement ce qu'il écrit. Un homme qui écrit et qui passe son temps à se dire que la littérature en est encore à naître, comme la peinture, comme le théâtre. Il écrit, écrit, écrit... Ferron se dit que cet acte est beau, que la langue est ce qui fait son peuple. Il ironisait souvent. Les hommes tristes ironisent. Il défendait ce peuple contre lui-même. Il connaissait de toutes petites histoires sur les autorités qui nous gouvernaient. Il connaissait les hommes et les femmes. C'est toujours par là qu'il tente de nous expliquer ce qu'ils sont. Même quand ces individus se nomment Trudeau, Borduas,

Duplessis, le cardinal Léger, Jean Drapeau, Pierre Vallières, Marcel Chaput ou René Lévesque.

Ferron n'était pas un homme de pouvoir. Il était un écrivain. On ne peut pas l'oublier. Une grande question l'habitait : comment assurer la suite du monde? Question métaphysique dans notre cas, puisque ce peuple qui est le nôtre passe son temps à se questionner sur son existence. Nous vivons à l'intérieur d'un territoire, nous essayons de l'habiter, nous tentons de prendre nos distances, de créer sans cesse nos différences, parfois maladroitement, mais le plus souvent sans trop d'éclats. La suite du monde, ce sont les générations qui viennent après nous. Jacques Ferron s'interrogeait beaucoup sur les liens qui peuvent unir les générations. Il disait qu'il faut beaucoup de chance pour pouvoir être entendu par la génération qui nous suit. Il ne savait pas si son œuvre aurait une existence au-delà de sa propre génération. Ce n'est pas parce que l'on a gagné quelques prix de son vivant qu'on reste vivant. Pour qui écrire? Comment écrire pour ceux qui ne sont pas nés? Qui s'intéresse aujourd'hui à l'histoire d'un médecin dans le fin fond de la Gaspésie en 1950? Qui peut encore avoir le goût d'entendre parler de Yamachiche ou de cette « mer intérieure » qu'est le lac Saint-Pierre?

#### LE DÉSIR DE FAIRE CROIRE

« Tout l'art du roman repose sur la crédulité du lecteur, ce que le conteur populaire sait très bien; il ne ment pas, il trompe pour s'adresser à mots couverts à des non-initiés » (*Du fond de mon arrière-cuisine*, Éditions du jour, 1973, p. 46).

C'est peut-être pour cette raison que les lettres racontent aussi des histoires et qu'il nous faut comme lecteur posséder la même crédulité.

Finalement, peut-être que nous demeurons toute notre vie des non-initiés pour un écrivain. Tout est perdu pour la littérature lorsque la crédulité disparaît. Tout est perdu parce qu'il y a soudainement la naïve exigence de la vérité.

On ne fait pas de la littérature avec de la vérité. On ne fait pas de la littérature sans le désir de faire croire. Toute la culture vit de la crédulité des amoureux de la culture. Un être cultivé, c'est un enfant qui garde les yeux ouverts et qui se dit qu'il y a de la beauté possible en ce monde. Le beau a besoin du rêve pour exister.

Alors seulement le monde devient habitable et transformable. Alors seulement les écrivains ont une parole pour nous et peuvent s'adresser à la génération qui vient. Et tant pis si nous ne comprenons pas tout, tant pis s'il faut parfois faire de grands détours pour retrouver cette parole vivante du pays incertain. ●

Bruno Ricca,  
*Imbroglia*, Montréal,  
2002

Petit pays incertain, petite littérature fragile. On a toujours l'impression, en lisant Ferron, que rien ne peut tenir longtemps. L'histoire fuit, l'histoire des petits villages, l'histoire des petites personnes, l'histoire d'un petit peuple.

---

## RÉFÉRENDUM DE 1995

À l'occasion du 10<sup>e</sup> anniversaire du Référendum de 1995, le Conseil de la souveraineté veut mettre en place des colloques régionaux dans les cégeps et les universités sur le thème « Mondialisation, démocratie et souveraineté ». L'organisme prévoit aussi, parmi de nombreuses autres activités, le lancement d'un livre intitulé « 200 noms pour un oui », un forum national et un grand spectacle de commémoration avec Paul Piché le 29 octobre prochain à Montréal. Pour en savoir plus, consulter le site <[www.souverainete.info/](http://www.souverainete.info/)>.

---

## ABOU GHRAÏB

Dans un rapport publié à l'occasion du premier anniversaire de la diffusion des photos à l'origine du scandale de la prison d'Abou Ghraïb, en Irak, Human Rights Watch a affirmé que ce cas n'est que la « partie émergée de l'iceberg » des mauvais traitements infligés par l'armée américaine à des détenus musulmans en de nombreux endroits du monde. L'organisation de défense des droits de la personne juge que ces pratiques s'inscrivent dans un cadre plus large de sévices infligés aux détenus en Afghanistan, sur la base de Guantanamo et ailleurs dans le monde.

---

## DROIT À L'EAU

Mikhaïl Gorbatchev, président du Comité international la Croix verte, a lancé un appel pour l'élaboration d'une Convention universelle sur le droit à l'eau qui fournirait à tous les peuples un instrument juridique pour défendre leur droit à une eau saine. L'ancien président de l'Union soviétique a fait remarquer que les diarrhées causées par les maladies véhiculées par l'eau avaient tué plus d'enfants au cours des 10 dernières années que tous les conflits armés depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Il a aussi rappelé que 1,1 milliard de personnes n'avaient toujours pas accès à l'eau potable et que 2,4 milliards d'entre elles ne disposaient pas de services d'assainissement de base. Il a par ailleurs souligné que si les dirigeants des pays développés consacraient 20 dollars par personne et par an au problème de l'eau, ce dernier pourrait être réglé en 10 ans.

---

## LETTRE DU 1<sup>ER</sup> MAI

À l'occasion de la Fête des travailleurs et des travailleuses, le 1<sup>er</sup> mai dernier, le Comité des Affaires sociales de l'Assemblée des évêques catholiques du Québec a proposé une réflexion sur l'humanisation du monde de la santé (<[www.eveques.qc.ca](http://www.eveques.qc.ca)>). Le document s'inquiète du fait que des projets de loi controversés tracent actuellement la voie pour les entreprises privées. « Ces choix remettent en question les valeurs fondamentales de l'équité et de la justice sociale sur lesquelles la société québécoise s'est bâtie et développée. » Il rappelle aussi que le personnel du réseau de la santé et des services sociaux apporte une contribution exceptionnelle au maintien de services publics de qualité.

---

## TRAFIC DE PERSONNES

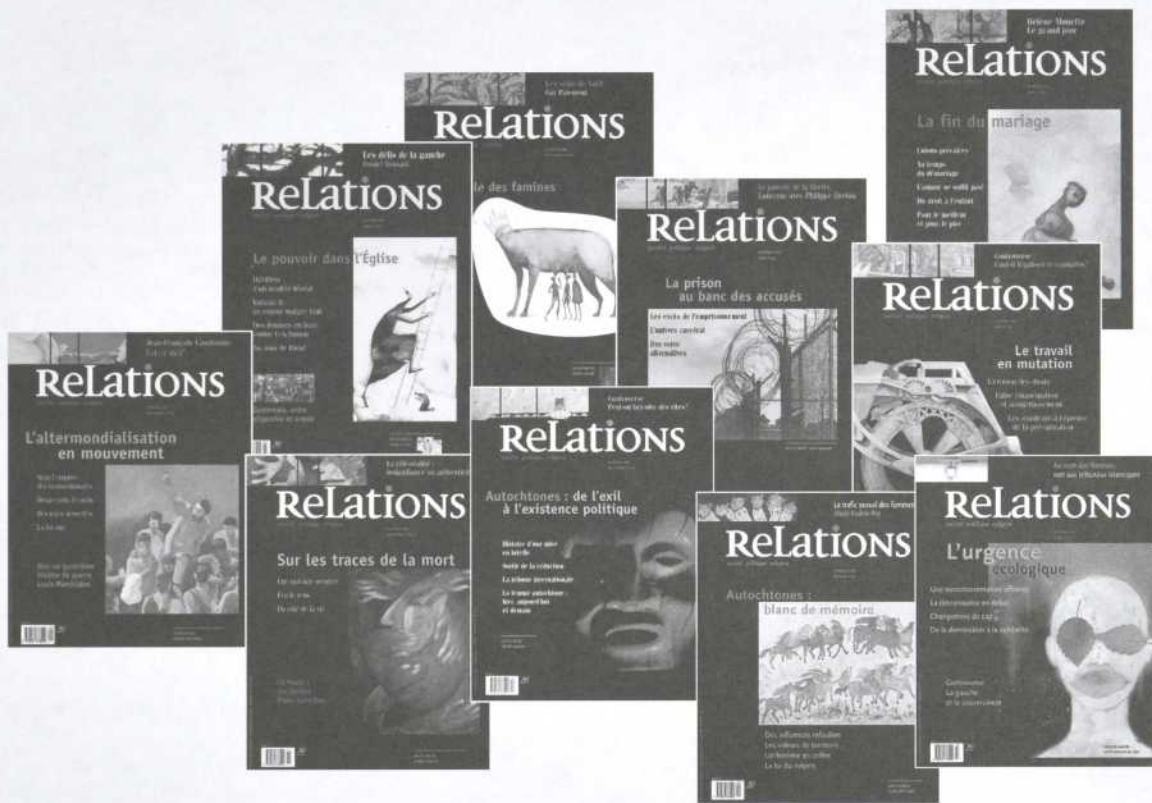
Selon une étude du service de renseignement fédéral, sur une période de six ans, près de 12% des immigrants qui sont entrés illégalement au Canada l'ont fait avec l'aide d'un contrebandier. « Le Canada est devenu une destination de choix pour le marché du trafic des personnes », affirme-t-on dans ce document rédigé à la suite d'une enquête de la Gendarmerie royale du Canada dans le but de mieux comprendre et de contrer ce phénomène.

---

## L'ÉDUCATION DES FILLES

Un rapport de l'UNICEF saluait récemment la croissance de la fréquentation scolaire au niveau mondial, mais soulignait des disparités entre les régions dans la réalisation des objectifs qui visent à assurer la parité entre les sexes et à garantir que tous les enfants aillent à l'école primaire, d'ici à 2015. « L'éducation des filles gagne du terrain dans le monde entier, mais pas assez rapidement et pas assez systématiquement pour garantir une éducation de base à des millions de filles qui ne sont toujours pas scolarisées », indique l'agence de l'ONU pour l'enfance. Trois régions – le Moyen-Orient/Afrique du Nord, l'Asie du Sud et l'Afrique de l'Ouest et centrale – apparaissent particulièrement éloignées de l'objectif de la parité des sexes dans l'éducation primaire.

# Vous avez manqué un numéro?



## Numéros de *Relations* encore disponibles :

### Le scandale des famines

(N° 689, DÉCEMBRE 2003)

### L'éthique est-elle dans l'impasse?

(N° 690, JANVIER-FÉVRIER 2004)

### Le pouvoir dans l'Église

(N° 691, MARS 2004)

### Le travail en mutation

(N° 692, AVRIL-MAI 2004)

### La prison au banc des accusés

(N° 693, JUIN 2004)

### La fin du mariage

(N° 694, JUILLET-AOÛT 2004)

### L'altermondialisation en mouvement

(N° 695, SEPTEMBRE 2004)

### Sur les traces de la mort

(N° 696, OCTOBRE-NOVEMBRE 2004)

### Autochtones : de l'exil à l'existence politique

(N° 697, DÉCEMBRE 2004)

### Autochtones : blanc de mémoire

(N° 698, JANVIER-FÉVRIER 2005)

### L'urgence écologique

(N° 699, MARS 2005)

Chaque numéro est offert au prix de 3 \$.

Téléphonez au (514) 387-2541,

ou écrivez-nous à <relations@cjf.qc.ca>.



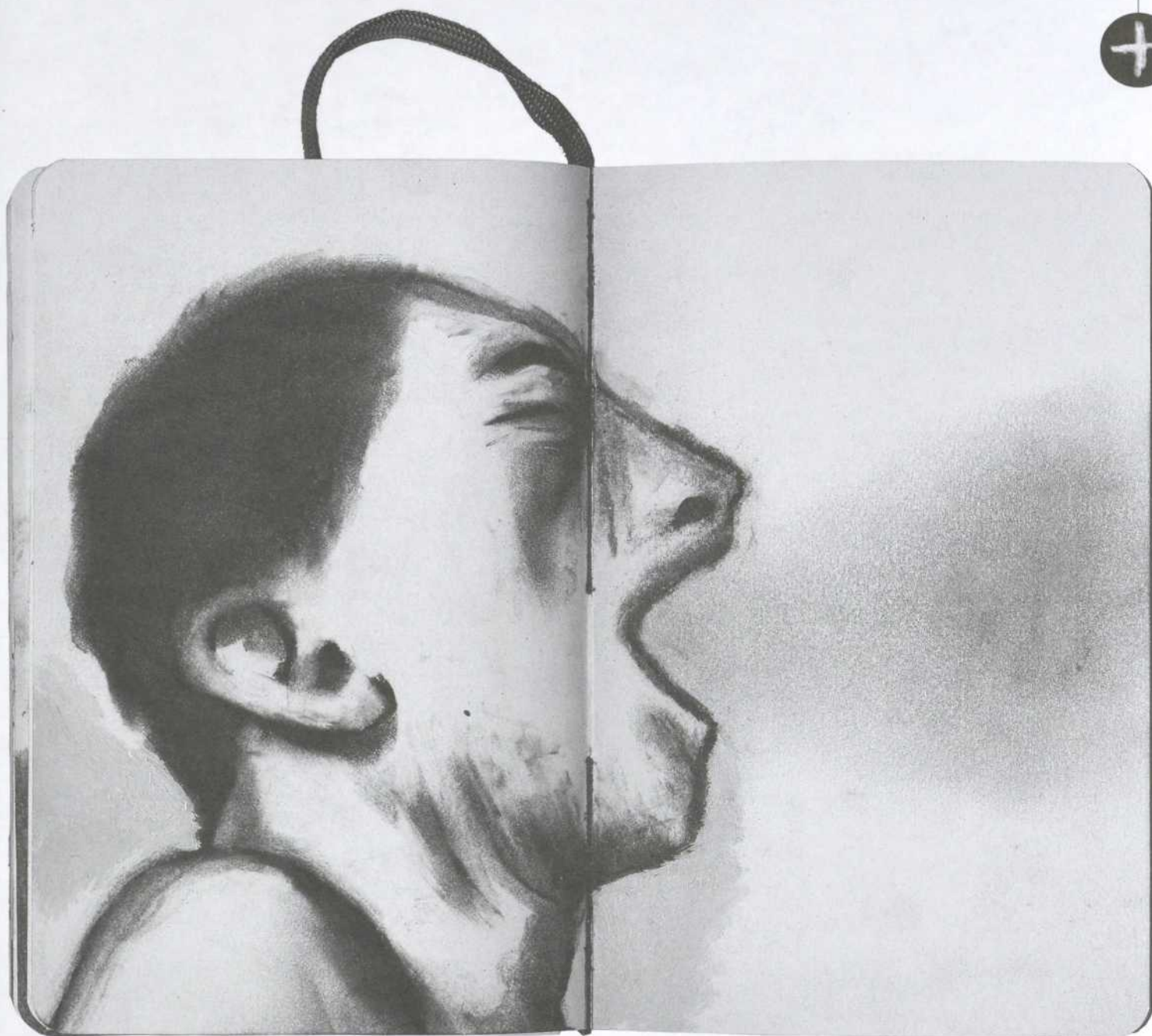
## Est-ce moi, un peu, beaucoup?

TEXTE : JEAN-FRANÇOIS CASABONNE  
ILLUSTRATION : STÉPHANIE BÉLIVEAU

Ton souvenir s'estompe. Avec toi, serait-ce un amour qui deviendrait un amour de téléphone avec toujours plus de silence entre les sonneries, un amour du dimanche. Faisant envers et contre tout, un acte de foi, comme on avale une hostie. Un amour est devenu un amour comme on parque ses fesses sur un banc de messe au parcomètre de la foi. Un amour d'en attendant, comme on avale une aspirine. Attendant que l'amour s'enracine, que l'amour vienne, qu'il reprenne un jour les rênes, que l'étau se referme sur le mal d'aimer sans amour. Un amour qui manque d'amour. Un amour panne sèche dans un désert sec. Un amour effrité, du sable sur une vitre. L'eau de la mer s'est retirée. Reste le fond de l'océan asséché. Même les vestiges ne sont que ruines sur ruines. Un amour de ruine-babines. Un amour bombarde. Un amour en guerre. L'amour s'évapore entre les pores au port de la vie, l'amour a pris le large et l'espace remplace la chair. J'ai le désir à fleur de lèvres, comme un couteau flaire la peau, l'amour est un vieux souvenir dans l'arrière-train de mon désir. Sur la voie fêlée, mon amour est déraillé. L'enfer, c'est d'être seul, seul sans les autres, seul en soi-même de soi-même. Comment renaître de ses cendres? Comment redescendre aux tisons de l'amour? Comment ressusciter notre amour? De poussière en lumière, de cendre à l'ambre, comment faire renaître ce qui semble mort? Comment extraire de l'inerte la vie?

J'entends l'eau de la rivière rire aux éclats. Le temps a mis ses bas gris. J'ai une pustule qui pousse sur le biceps, elle bave comme un nez enrhumé. Le bonheur me rattrape. Je suis toujours dans l'auto. Elle me sourit. Je lui fais signe d'amitié. Elle aussi. Subitement, nous sommes séparés. Les dés et les idées font un fort tintamarre sur le sol qui indique le ciel. Une mouche se cogne dans la vitre de ma lunette. Ça chante « Savez-vous planter des choux? » L'homme-Citroën m'attend. Je prends des photos, c'est une expédition au pays des petits riens.

Qu'est-ce que je vis, sinon qu'une longue confusion fertile de sens? Je suis loin de me douter que mon ancrage est à cent lieues de mon fantasme. Et l'équilibre que je cherche diffusément est tout simplement de voir ce qui est. Par exemple, l'oiseau qui se pose sur mes lèvres n'est pas soit un ange, soit une femme de plume, mais bien un oiseau. Mais sincèrement, est-il venu m'embrasser ou tout simplement faire son nid dans ma bouche pour qu'enfin je me taise? ●



*Carnet d'accompagnement pour Clairsonnance*

Pages 46 et 47, 14,2 x 19 cm, avril 2005

Techniques mixtes sur carnet moleskine

VIDÉO

SORAIDA, UNE FEMME DE PALESTINE

RÉALISATION : TAHANI RACHED  
PRODUCTION : YVES BISAILLON (ONF)  
CANADA, 2004, COULEUR, 119 MIN.



Voici un nouveau documentaire de Tahani Rached, plein de sensibilité, dans lequel elle explore le questionnement d'une Palestinienne, de sa famille, de son quartier, d'une nation qui fait l'impossible pour survivre à la guerre et à l'enfermement.

Nous sommes introduits dans la vie quotidienne de Soraida et de son réseau familial et amical, loin des clichés photographiques qui nous sont montrés régulièrement dans les journaux télévisés. À de multiples reprises, nous

la voyons étendre le linge dans la cour de sa maison sous les yeux de ses voisins et voisines, tout en conversant avec eux. Signe du temps qui passe, avec ses répétitions journalières, hebdomadaires. Il faut bien laver le linge, même si l'on se trouve dans des situations sans issue apparente. La vie quotidienne ne peut attendre que les conflits se règlent. Les fleurs ont besoin d'être plantées et arrosées, les enfants d'être nourris et éduqués. Le travail au bureau fixe un rendez-vous quotidien. C'est bien cela qui permet de résister à l'usure et au déchirement de l'âme. À Ramallah, la vie continue malgré les couvre-feux et les *check points* qui la refoulent.

Ce qui domine dans le documentaire n'est pas tant la destruction des maisons que l'univers extérieur qui se rétrécit au risque d'emprisonner physiquement et mentalement ceux et celles qui vivent retranchés derrière les barbelés. Comment conserver son humanité au cœur de cette oppression? Comment ne pas devenir haine et colère, réduits à vivre dans le cercle infernal du bourreau et de la victime? Comment résister à la problématique des attentats suicides? Autant de questions qui taraudent l'esprit de ces habitants et occupent l'espace de leurs échanges. Seule la parole est gardienne de leur humanité. Encore faut-il qu'elle émane du profond de l'être et soit le résultat d'un travail intérieur qui labour et émonde.

Rifaat, le mari de Soraida, réfléchit tout haut à sa dignité d'homme sous l'Occupation. Il évoque la peur de se faire réveiller en pleine nuit par les militaires et l'humiliation qu'il vivrait s'ils le forçaient à se déshabiller devant ses enfants effrayés. Om Ali, la voisine, partage ses cauchemars, teintés de la terreur ambiante. La famille de Soraida, quant à elle, exprime sa tristesse et ses tiraillements.

Il ressort de ces débats intérieurs et partagés une extraordinaire puissance: celle de la résistance aux forces de mort qui oblige à laisser poindre la vie dans son jaillissement même, dans sa

vulnérabilité et l'ébranlement des certitudes. Un je-ne-sais-quoi d'humain qui nous rejoint et nous atteint du côté où peut-être nous aimerions ne pas regarder.

ANNE-MARIE AITKEN



SITES INTERNET

GNAWA DIFFUSION  
GNAWA-DIFFUSION.COM/ACCUEIL.HTM

Gnawa est un mot d'origine arabe que les linguistes traduisent par *gnaoua*. C'est autant le nom d'un peuple que celui de sa musique: peuple musulman composé de descendants d'esclaves noirs, principalement présents au Maroc; chant traditionnel, religieux et populaire à la fois. Le chant *gnaoua* est une forme musicale vivante et non un folklore: on en retrouve encore aujourd'hui plusieurs festivals en Afrique du Nord. Cette musique est déjà un syncrétisme: le groupe musical Gnawa Diffusion s'en inspire fortement et pousse plus loin les mélanges de saveurs.

Le site de Gnawa Diffusion permet de découvrir cette joyeuse bande de musiciens français qui forment le groupe du même nom. La visite du site est une belle occasion de connaître Gnawa Diffusion, qui récidive d'année en année depuis 1992: sept albums ont été produits depuis. La musique mélange les genres, les textes mélangent



dans la métropole: «Le clandestin travaille au noir/ Il n'a rien que ses bagages/ Les oisifs s'empilent sous forme/ De gros tas sauvages/ La haine pour eux s'aménage.»

La musique d'inspiration berbère, jamaïcaine, arabe ou française nous permet de beaucoup voyager. Les chansons-engagement passent également d'un endroit à l'autre, d'un pays à l'autre. Leur prise de position pour le peuple palestinien est sans réserve: «Et moi j'attends la Palestine depuis

les langues (français, arabe, parfois aussi anglais). Il n'est pas rare de trouver dans un même texte plusieurs langues qui se mêlent sous une musique suave.

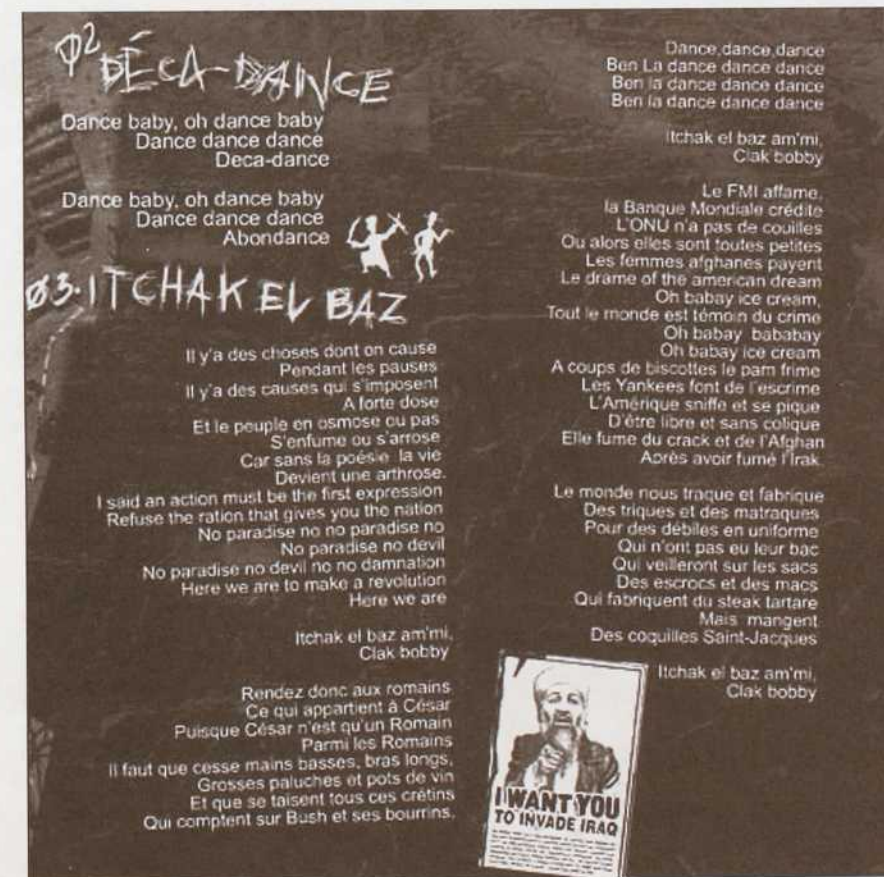
La facture du site est éclectique et chargée, à l'image de leurs textes. Par exemple, le montage photos qui apparaît à l'ouverture du site nous frappe autant que les paroles des chansons. Leur vitrine Internet présente des chansons extraites de leurs plus récents albums. C'est la première étape du parcours avec Gnawa. On peut danser au son de la pièce *Itchak el Baz* et méditer sur ses textes engagés: «Il y a des choses dont on cause/ Pendant les pauses/ Il y a des causes qui s'imposent/ À fortes doses.»

La musique urbaine de Gnawa Diffusion est brûlante d'actualité et leurs textes, de véritables pamphlets incendiaires inspirés des banlieues françaises; ils chauffent les salles de danse et allument les esprits. Les auteurs font flèche de tout bois: rien ne leur échappe. Ils abordent notamment les inévitables injustices devant des écarts de richesse et de statuts sociaux qui ne cessent de s'agrandir

cinquante ans/ De retour les vampires du processus de l'épée/ Ils viennent s'occuper des territoires occupés/ L'Intifada appelle le monde, mais ça sonne occupé.» La dénonciation de la répression en Algérie est sans détour: «Les chacals et les bourrins/ Avec leurs tanks et leur feu/ Se pavent comme des dieux / Et canardent nos enfants désarmés.»

Tout compte fait, Gnawa Diffusion réconcilie *world beat* et musique populaire, Orient et Occident. Ils sont la preuve vivante que l'on peut être citoyen du monde tout en ayant des racines fortes et profondes. Bref, Gnawa Diffusion démontre qu'il est possible de dresser une critique sévère de notre société contemporaine, en optant à la fois pour un style musical léger et des textes pénétrants, pleins d'espoir.

PASCAL DURAND



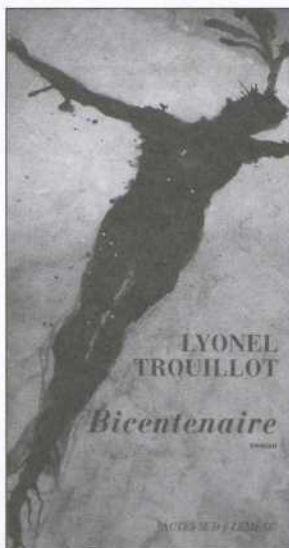


**L'HOMME QUI MARCHAIT**

Lyonel Trouillot  
**BICENTENAIRE**  
 Actes Sud/Léméac, 2004, 122 p.

Deux mille quatre. En cette année trouble du bicentenaire de l'indépendance d'Haïti, le roman de Lyonel Trouillot est comme un condensé de toutes les inquiétudes, de tous les questionnements et de tous les maux du peuple haïtien. Écrit d'un même souffle, dans le mouvement de la marche, *Bicentenaire* relate la dernière journée de Lucien, étudiant taciturne, qui avance vers sa mort annoncée. Du premier pas accompli en quittant la maison jusqu'aux échauffourées de la manifestation qui prendra sa vie, Lucien entend résonner en lui les voix de ceux qui comptent à ses yeux. La voix inquiète de sa mère, paysanne aveugle empreinte de la dignité des gens qui n'ont rien. Celle du petit frère, qui a choisi la pointe du revolver plutôt que les études pour obtenir ce qu'il veut dans la vie. Enfin, celle de l'Étrangère, une journaliste rencontrée le temps d'un soupir et qu'il aime comme on aime une image, un idéal, un rêve.

Construit autour du pôle central de «l'étudiant qui marche, qui existe et qui n'existe pas, et pose sans réponse la



question de l'existence», le roman est une perle d'efficacité en terme d'écriture, de rythme et d'emploi du mot juste. Avec la quiétude de celui qui a touché le fond et qui, secrètement, n'espère plus rien d'autre qu'un arrêt temporaire du désespoir auquel il a fini par s'habituer, Lucien monologue intérieurement en évoquant ce qui a constitué jusqu'ici son petit monde. De cet être secret surgissent des réflexions d'une justesse cruelle. Par exemple, cette absence de projets qui crée un malaise profond et révèle le désespoir alentour, l'habitude des entraves, des violences et des recommencements, comme si le bonheur n'était pas un véritable droit pour le peuple haïtien. Alors que Lucien incarne la résignation, même s'il se rend à une marche de protestation contre le régime (mains nues, comme le voulait la consigne), Ézéchiël, le petit frère, symbolise la prise en charge par la violence et le gangstérisme, qui seuls semblent permettre d'arriver à ses fins alors que tout semble stagner. Lucien arrivant à la conclusion qu'il n'a jamais été maître de sa vie, suit le mouvement de la foule, marche, s'agenouille, se relève, jusqu'au mouvement final. Mort dans l'émeute provoquée par des voyous payés par la police et dont fait partie son frère, l'étudiant a fermé les yeux sur le passé, le présent et le futur au milieu d'une foule pacifique qui ne demandait qu'à exister. Une foule qui, même unie, n'a pu vaincre.

Premier pays noir colonisé à avoir obtenu l'indépendance, en 1804, Haïti a connu son lot de catastrophes, naturelles, politiques ou économiques. La «perle des Antilles», telle que décrite dans le roman de Trouillot, semble enfermée dans un écrin de violence qui étouffe les rêves de ses habitants. La dédicace à «celles et ceux qui sont descendus dans la rue» au fil des mois précédant la chute d'Aristide, au printemps 2004, vise à montrer le courage d'un peuple qui, malgré le drame, mal-

gré l'urgence et le chaos, garde la tête haute et n'a pas épuisé les chants de la résistance.

**BIANCA JOUBERT**

**CONCEPT À LA MODE**

Marie-Claude Smouts (dir.)  
**LE DÉVELOPPEMENT DURABLE.**  
**LES TERMES DU DÉBAT**  
 Paris, Armand Colin, 2005, 289 p.

Le développement durable est un concept à la mode, polysémique, controversé, cheval de Troie pour les uns, bouée de sauvetage pour les autres. Son origine remonte au moins



aux années 1970. Mais il a été vraiment lancé par la Commission Brundtland, en 1987, sous le terme de *Sustainable Development*, qu'on a traduit en français par développement durable. La traduction est elle-même controversée. La plupart des commentateurs définissent le développement durable comme un triangle intégrant trois dimensions: économique (satisfaire aux besoins humains), écologique (respecter les capacités du milieu), sociale (équité intra et intergénérationnelle).

Le livre publié à Paris sous la direction de Marie-Claude Smouts comprend les textes d'une table ronde de 24 experts français et québécois, tenu à Paris les 2 et 3 octobre 2003, sous le thème: valeurs et pratiques du développement durable. L'ouvrage comprend quatre parties: la valeur du donné naturel, la valeur politique du développement durable, les représentations sociales du développement durable, les perceptions et stratégies des entreprises. Chaque partie contient deux chapitres. Il y a en général un exposé d'un expert (français ou québécois), un commentaire d'un autre expert, puis des capsules de la table ronde.

J'ai eu beaucoup d'intérêt à lire le document publié. C'est simple, nuancé et toujours pertinent, même si souvent on voudrait voir la réflexion aller plus loin. J'ai particulièrement apprécié la partie sur les stratégies des entreprises avec les contributions de Guillaume Sainteny, de Cécile Kerebel et de Corinne Gendron.

Pour le lecteur qui veut se mettre à jour sur la question, voilà un bon petit livre qui présente clairement les concepts de base, fait le point sur l'évolution et fait bien apparaître les tensions et les divergences. La collaboration France-Québec a ici porté de beaux fruits.

**ANDRÉ BEAUCHAMP**

## UN AUTRE MONDE EST POSSIBLE

Bernard Cassen

**TOUT A COMMENCÉ**

**À PORTO ALEGRE...**

**MILLE FORUMS SOCIAUX!**

Paris, éd. Mille et une nuits, 2003,

220 p.

Ce récit pourrait bien décrire un point tournant de l'histoire récente: celui où la mondialisation néolibérale aura rencontré son *Waterloo*. Si, dans les médias et dans l'imaginaire collectif, c'est «la bataille de Seattle» contre l'Organisation mondiale du commerce, fin novembre 1999, qui a marqué les débuts de ce qu'on appelait encore l'antimondialisation, c'est vraiment à Porto Alegre au Brésil qu'est née, moins de 15 mois plus tard, ce qu'on appelle maintenant l'altermondialisation.

Porto Alegre est devenue en moins de cinq ans, partout dans le monde, synonyme de Forum social mondial, comme Davos était plus discrètement, depuis une trentaine d'années, le lieu et symbole du Forum économique mon-

dial qui regroupait les élites financières et politiques de ce monde. Lancée pour faire contrepoids à ce symbole de l'économie triomphante, la rencontre de Porto Alegre a d'abord été présentée comme l'anti-Davos pour rapidement devenir l'*autre* Davos. C'est cette histoire vécue de l'intérieur que Bernard Cassen raconte ici, à la manière d'un grand reportage dans les coulisses mêmes de sa genèse, de ses premiers balbutiements, de ses nombreux débats et de sa possible signification historique.

Bernard Cassen est associé depuis longtemps au *Monde diplomatique*. Il a aussi été l'un des initiateurs et le premier président d'ATTAC, mouvement maintenant international en faveur de la taxe Tobin et de l'action citoyenne contre la financiarisation du monde. C'est dans son bureau qu'a été lancée, en février 2000, l'idée du premier Forum social mondial. Et il a été depuis au cœur de tous les débats qui n'ont pas manqué d'agiter une entreprise aussi téméraire que gigantesque: entreprendre de changer le monde en affirmant «qu'un autre monde est possible».

L'altermondialisation est encore jeune; mais que de chemin parcouru en cinq ans! Il est maintenant clair que nous ne sommes plus simplement «contre» le monde qu'on tente de nous imposer, mais de plus en plus «pour» un monde construit sur des valeurs différentes. Il était relativement facile de rassembler tous ceux et celles qui étaient «contre»: syndicalistes, écologistes, militants pour la justice ou la solidarité internationale, groupes de défense de toutes les minorités, etc. Il est beaucoup plus difficile de définir peu à peu ce que tous ces groupes hétéroclites peuvent avoir en commun. Et plus difficile encore d'arriver à les faire travailler ensemble, d'une manière qui soit à la fois respectueuse des différences, socialement pédagogique et politiquement efficace. Il s'agit véritablement là d'inventer une nouvelle culture organisationnelle et politique, faite d'inclusion et de tolérance, de débats et de leadership, mais sans les cadres hiérarchiques d'autorité ou les méca-

nismes de délégation représentative traditionnels.

Inutile de dire que ça ne se fait pas tout seul ni toujours sans douleur! Mais que cela peut se révéler un saut qualitatif important dans notre invention du comment «vivre ensemble à six ou sept milliards de Terriens». C'est cette aventure passionnante que l'auteur nous raconte ici, partageant tout autant les rêves fous que les débats internes, le portrait des acteurs médiatisés ou méconnus, les tâtonnements comme les réussites. Avec, en annexes, un certain nombre de documents de base pour comprendre le phénomène planétaire des forums sociaux, dont la fameuse «Charte de principes du Forum social mondial».

L'histoire continue. Le FSM 2005 a décidé de tenir le Forum 2006 de manière décentralisée sur trois continents et de se réunir à nouveau en 2007, pour la première fois en Afrique. Les débats vont aussi se poursuivre. Ce qui est en jeu dans tout cela, c'est la patiente réorganisation du politique, par en-bas pourrait-on dire, au niveau de la société civile planétaire.

**DOMINIQUE BOISVERT**

## J'ÉCRIS TON NOM, LIBERTÉ!

Dan Franck

**LIBERTAD!**

Paris, Grasset, 2004, 425 p.

Un 27 avril 1935, Saint-Exupéry est envoyé par *Paris-Soir* pour couvrir les manifestations du premier mai à Moscou. Réputé apolitique, l'écrivain aviateur a su constater, malgré le clinquant des parades, ce que beaucoup d'écrivains engagés de l'époque ont préféré ne pas voir, au nom de la lutte contre le fascisme: les signes du cauchemar stalinien rampant. Ce n'étaient pourtant pas les témoignages qui manquaient – Victor Serge croupissait dans un bagne





sibérien, le grand poète russe, Ossip Mandelstam aussi, pour un poème où il dénonçait les crimes de Staline «aux doigts gras comme des vers».

C'est sur cette anecdote que s'ouvre *Libertad!* Il en suivra d'autres et de nombreuses tout au long de ce roman d'une soixantaine de chapitres, mettant en scène les écrivains – quelques peintres et photographes – «engagés» de l'entre-deux guerres, brochant par ce procédé les années terribles de la montée du fascisme qui allait embraser l'Europe. D'heureux *flash back* ponctuent les épisodes historiques contés chronologiquement, de 1935 à 1939, donnant une profondeur agréable à l'ensemble.

Ils sont ainsi nombreux les poètes, les écrivains, les artistes à défiler. Ils se croisent, débattent, s'aiment, s'engagent pour changer le monde, s'affrontent parfois et se brouillent, ou meurent. Entre autres, Éluard, Aragon et Breton, Picasso et Dalí, Malraux et Gide, Hemingway et Dos Passos, Orwell et Koesler, Weil – la rare femme dans ce livre qui ne soit pas qu'une simple amante et muse de ces hommes dont on découvre autant le courage et la force morale pour certains que la bassesse et la vanité pour d'autres.

Deux moments forts servent de pivot à l'auteur. Le premier, c'est le Congrès international des écrivains pour la défense de la culture, qui rassembla à Paris, du 21 au 25 juin 1935, des centaines d'écrivains, parmi les plus grands de l'époque, pour témoigner contre le fascisme – et théâtre également du musellement de la dissidence au stalinisme. L'autre,

c'est évidemment et surtout la Guerre d'Espagne, laissant une large place à Malraux, cet auteur aventurier et pilier de temples khmers, mais aussi initiateur et capitaine courageux de l'escadrille España qui affronta, avec les moyens du bord, les troupes fascistes. Beaucoup d'autres écrivains venus d'Europe et des Amériques s'illustreront sur le front,

comme combattants, reporters ou brancardiers, au côté des républicains, libertaires, trotskystes et communistes espagnols. Nous suivrons cette guerre à leurs côtés. Aux côtés de ceux aussi qui dénoncèrent les crimes fascistes, comme Mauriac, Duhamel et Bernanos. Ou ceux qui les couvrirent. Nous lirons la lâcheté des gouvernements français et anglais, optant pour la non-intervention, ce qui signifia ni plus ni moins d'abandonner la République espagnole aux insurgés franquistes soutenus avec force et renforts par l'Italie fasciste et l'Allemagne nazie – cette Espagne qui fut le théâtre expérimental de la guerre totale, et Guernica, son premier acte: village basque de 7000 habitants rasé méticuleusement par l'aviation allemande.

Et pendant que des milliers de volontaires s'engagent dans les Brigades internationales, Moscou – à l'ombre de ses procès où, un à un, les artisans de la révolution russe seront condamnés à mort pour trahison – observe, place ses pions, empoche: 510 000 tonnes d'or furent transportées secrètement en URSS, en 1936, en gage de paiement pour des armes qui arriveront trop peu et trop tard. Moscou va jusqu'à poursuivre ses purges en sol espagnol alors que Franco triomphe.

*Libertad* recrée une époque, à la fois si proche et si lointaine, où écrire signifiait défendre une conception du monde dans laquelle liberté n'était pas synonyme de chacun pour soi mais de solidarité.

**JEAN-CLAUDE RAVET**

## COMME LES ENFANTS

Françoise Deroy-Pineau  
**L'ÉTRANGE DESTIN D'ALFRED BESSETTE, DIT FRÈRE ANDRÉ**  
Montréal, Fides, 2004, 153 p.

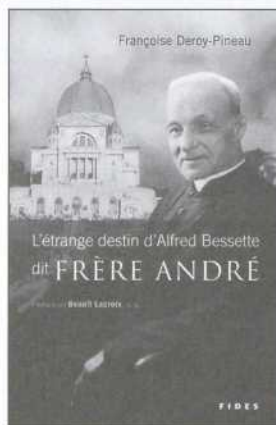
L'histoire du frère André est celle d'une vocation dont les étapes ont fait, au début de sa vie religieuse, l'objet d'une lutte ponctuée de vifs débats. Les points faibles apparents du frère sont sa petite taille, sa fragilité, son

humilité désarmante, ses silences. Son langage du terroir et son manque de culture paraissent incompatibles avec la vocation d'enseignement du collège Notre-Dame. Ces carences n'empêchent pas d'autres religieux d'éprouver une grande admiration pour ce petit frère dont la dignité, pourtant, impose. Un témoignage résume son portrait de vie: «Propre à rien, bon à tout», comme les enfants. Même les non-catholiques, attirés par ce thaumaturge, recourront bientôt à ses services. «J'ai cru voir le curé d'Ars et entendre saint Joseph», avoue un voyageur de passage à Montréal.

Selon son habitude, André est passé au milieu des siens presque inaperçu. Il reçoit et guérit les malades. Il croit à l'utilité de la prière. L'année 1929 marque le moment où André essaie de se consacrer exclusivement aux malades, sans égard aux murs de la grande basilique qui commencent à s'élever. Au moment où la situation économique s'aggrave et où règne le chômage, André reçoit beaucoup de démunis et des blessés du travail. Dans cette immense cohorte, André garde une humilité foncière. Il disait: «Le bon Dieu se sert d'instruments pour faire son ouvrage.» Ses journées durent de 18 à 20 heures. En attendant qu'un grand chemin de croix soit érigé sur le mont Royal, beaucoup y vivent le leur en venant à pied et parfois de fort loin. Pour finir la couverture de la basilique, André propose une procession et le dépôt de la statue de saint Joseph sur le chantier abandonné. Bientôt les travaux reprendront.

Sa vie et sa mort se situent au-delà des foules, des guérisons, au-delà même de la construction de cet oratoire auquel il tenait tant. Elles restent pour lui un grand mystère et l'indice d'une présence, celle de saint Joseph à laquelle Marie et Jésus demeurent associés. Ces hérauts de la foi le soutiendront au milieu des ténèbres et des assauts de l'ennemi intérieur. Il se savait en leur compagnie.

**JEAN-MARC DUFORT**

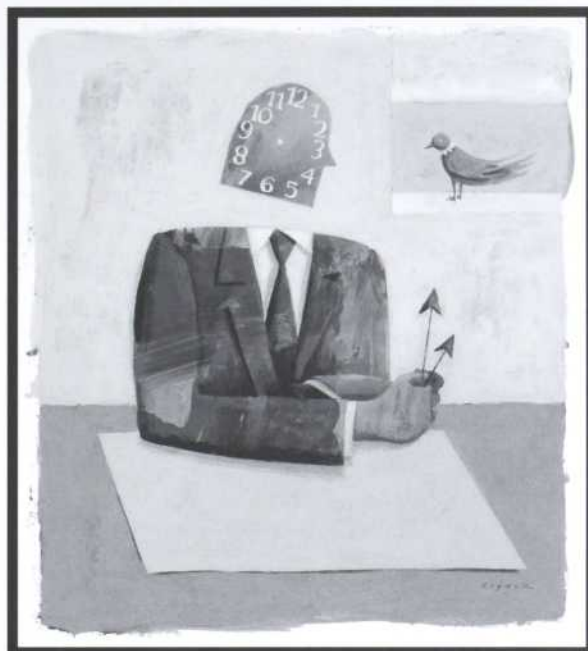


## Prochain numéro

Le numéro de septembre de la revue *Relations* sera disponible en kiosques et en librairies dès le début du mois de septembre. Il comprendra notamment :

- un dossier sur les riches : la face cachée des dirigeants; la nouvelle logique néolibérale d'accumulation; les raisons de l'écart abyssal entre les riches et les pauvres; les conséquences sociales... et l'autre richesse;
- une controverse sur la réforme scolaire;
- une analyse de la situation socio-économique en Espagne;
- la nouvelle chronique littéraire de Pascale Quiviger;
- des œuvres de notre artiste invité, Frédéric Eibner.

Recevez, peu avant sa parution, le sommaire détaillé de chaque numéro. Pour ce faire, inscrivez votre adresse de courriel à l'endroit indiqué sur la page d'accueil de notre site Internet : [www.revuerelations.qc.ca](mailto:www.revuerelations.qc.ca).



Frédéric Eibner, *Homme-horloge*

## Relations

*société politique religion*

8 NUMÉROS PAR ANNÉE, 44 PAGES  
4,95 \$ PLUS TAXES

### ABONNEZ-VOUS...

Un an : 35 \$ Deux ans : 65 \$  
À l'étranger (un an) : 45 \$  
Étudiant : 25 \$ (sur justificatif)  
Abonnement de soutien : 100 \$

par téléphone : (514) 387-2541  
par télécopieur : (514) 387-0206  
par courriel : [relations@cjf.qc.ca](mailto:relations@cjf.qc.ca)  
par la poste :

**Relations**  
Ginette Thibault  
25, rue Jarry Ouest  
Montréal (Québec)  
H2P 1S6

Oui, je désire un abonnement de \_\_\_\_\_ an(s), au montant de \_\_\_\_\_ \$

NOM \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_

VILLE \_\_\_\_\_

CODE POSTAL \_\_\_\_\_ TÉLÉPHONE (\_\_\_\_\_) \_\_\_\_\_

Je désire également envoyer un abonnement de \_\_\_\_\_ an(s), au montant de \_\_\_\_\_ \$  
à la personne suivante :

NOM \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_

VILLE \_\_\_\_\_

CODE POSTAL \_\_\_\_\_ TÉLÉPHONE (\_\_\_\_\_) \_\_\_\_\_

Montant total : \_\_\_\_\_ \$ Je paie par chèque (à l'ordre de *Relations*)   
Visa  Mastercard

NUMÉRO DE LA CARTE \_\_\_\_\_

EXPIRATION \_\_\_\_\_ SIGNATURE \_\_\_\_\_

**100 % DE NOS LECTEURS  
SAVENT LIRE.**



◆ On n'est jamais trop curieux ◆