



# LE DEVOIR

Vol. XCVII N° 224

LE MARDI 3 OCTOBRE 2006

88¢ + TAXES = 1\$

## Québec se fait rassurant

Seul le viaduc De Blois reste fermé après les inspections d'urgence

ALEXANDRE SHIELDS

Aux prises avec une crise qu'il peine à contenir, le ministère des Transports a visiblement voulu calmer le jeu hier en expliquant que 17 des 18 structures inspectées de toute urgence depuis deux jours parce qu'elles présentaient des similarités avec le viaduc de la Concorde ne présentaient aucun danger. Seul le viaduc De Blois, lui aussi situé à Laval et déjà fermé depuis samedi, demeurera fermé. Presque identique à celui qui s'est effondré, il servira aussi à l'enquête en cours.

Toutes ces structures ont été «inspectées en détail», et «les inspecteurs cherchaient quelque chose de spécifique», a souligné Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe à la Direction générale des infrastructures et des technologies, sans préciser de quoi il s'agissait.

VOIR PAGE A 8: QUÉBEC

## Béton: le Québec à l'avant-garde... en laboratoire

PAULINE GRAVEL

À l'avant-garde dans la recherche en génie civil sur les infrastructures routières, le Québec l'est beaucoup moins en pratique. L'utilisation de technologies de pointe élaborées dans les laboratoires québécois se fait attendre... en raison du manque d'argent.

Il s'agit de bétons de haute performance qui sont davantage imperméables aux agents de déglacage, d'armatures en matériaux composites qui résistent mieux à la corrosion, de méthodes d'auscultation qui permettent de dresser l'état de santé du béton et de son squelette

VOIR PAGE A 8: BÉTON

■ Lire autres textes en page A 3

■ L'éditorial de Josée Boileau, page A 6



Le déblaiement des débris du viaduc de la Concorde était presque terminé hier sur l'autoroute 19, où cinq personnes ont péri samedi. Les ingénieurs poursuivaient l'examen des lieux, recueillant des données qui serviraient aux travaux de la commission Johnson.

JACQUES NADEAU/LE DEVOIR



DAVID MDZINARISHVILI REUTERS

## LE MONDE

## Tbilissi libère les présumés espions russes

La Russie décrète un  
embargo contre la Géorgie

■ À lire en page B 5

## INDEX

7-8313-00065-8	Annonces..... B4	Idées..... A7
	Avis publics... B6	Météo..... B6
	Bourse..... B2	Monde..... B5
	Culture..... B8	Mots croisés... B4
	Décès..... B4	Sports..... B6
	Économie..... B1	Sudoku..... B6
	Éditorial..... A6	Télévision..... B7

## Art contemporain: le miracle de l'Ouest

Les stars internationales de l'art canadien ne viennent pas de Montréal mais de Vancouver, véritable eldorado de l'art contemporain. Même Winnipeg commence à s'imposer à l'étranger. Comment? Pourquoi?

STÉPHANE  
BAILLARGEON

Les Canadiens «mondialement connus» se classent en deux catégories, selon Mordecai Richler, roi de la formule-choc: les «world famous» et les «world famous... in Canada».

Quelques artistes montréalais appartiennent au premier groupe. Céline Dion, bien sûr. Leonard Cohen, assurément. Le Cirque du Soleil, si on considère cette compagnie comme une personne morale.

En arts visuels, par contre, il faut remonter jusqu'à Riopelle pour dénicher un prétendant au cercle des happy few. Et encore, le peintre décédé en mars 2002 demeure surtout



MUSÉE D'ART CONTEMPORAIN DE MONTRÉAL

Image tirée du film *How I Became a Rambler* (1999), projeté en boucle au Musée d'art contemporain de Montréal dans le cadre d'une exposition consacrée à une dizaine d'œuvres de Rodney Graham, de Vancouver.

VOIR PAGE A 8: ART

## Les députés du Bloc toujours champions des frais de transport

HÉLÈNE BUZZETTI

Ottawa — Encore cette année, les députés du Bloc québécois se classent parmi les élus les plus gourmands pour leurs allocations de dépenses. Sur les 14 parlementaires ayant réclamé l'année dernière la plus forte somme pour couvrir leurs frais de déplacement, huit étaient bloquistes.

La Chambre des communes rembourse aux députés leurs frais de transport pour des trajets effectués à l'intérieur de leur circonscription. Si certains députés justifient leurs dépenses impressionnantes par la très grande superficie du territoire qu'ils représentent, d'autres n'ont pas cette excuse. Ainsi, sur les 14 députés ayant facturé au trésor public plus de 30 000 \$ en déplacements l'an dernier, seulement six représentent ce que la Chambre des communes appelle «de vastes circonscriptions rurales». Des huit restant, six sont bloquistes.

Ainsi, Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie-La Mitis-Matane) a facturé presque 40 000 \$ pendant l'année 2005-06, révèlent les Comptes publics du Canada, déposés la semaine dernière à Ottawa et examinés par *Le Devoir*. Arrive ensuite Odina Desrochers (Lotbinière-Chutes-de-la-Chaudière) avec 37 740 \$. Ce montant est d'autant plus élevé que M. Desrochers

VOIR PAGE A 8: BLOC



NUMÉRO 1 LE MATIN, 7 JOURS SUR 7\*

La Première Chaîne: la plus écoutée le matin à Montréal.  
Merci à tous nos auditeurs!

\*Source: sondage 9-2005 BBM qui a été tenu du 3 au 16 juillet et du 31 juillet au 27 août 2005.  
Part de marché francophone au lundi au vendredi de 6h à 9h, le samedi de 7h à 11h,  
le dimanche de 7h à 10h; marché central de Montréal; 12 ans et plus.

**95,1**<sup>FM</sup>  
PREMIÈRE CHAÎNE

www.radio-canada.ca/radio

Faire rayonner le talent et l'expertise d'ici **nous permet d'être Alcoa.**



ALCOA

L'aluminium sous une autre perspective  
[www.alcoa.com/canada](http://www.alcoa.com/canada)

## ACTUALITÉS

Commission d'enquête sur l'effondrement du viaduc de la Concorde à Laval

## Johnson reste, malgré les critiques

ROBERT DUTRISAC  
ALEXANDRE SHIELDS

Même s'il est contesté tant par André Boisclair que par Mario Dumont, Pierre Marc Johnson demeure toujours le choix du premier ministre Jean Charest pour présider la commission d'enquête sur l'effondrement du viaduc de la Concorde à Laval.

«Le mandat sera adopté demain [aujourd'hui] par le Conseil des ministres et sera confié à M. Johnson», a indiqué, hier, l'attaché de presse du premier ministre, Hugo D'Amours.

À Québec, le chef de l'Action démocratique du Québec, Mario Dumont, est monté aux barricades, hier matin, pour demander à M. Charest de revenir sur sa décision de nommer M. Johnson à la tête de la commission d'enquête. En tant qu'ancien ministre et premier ministre, M. Johnson ne jouit pas de l'indépendance nécessaire pour porter un jugement impartial «sur la gouvernance politique ainsi que les pratiques budgétaires et administratives du gouvernement du Québec», estime M. Dumont.

À Montréal hier, le chef du Parti québécois, André Boisclair, a lui aussi dénoncé la nomination de Pierre Marc Johnson. Il a donc pressé Jean Charest de revoir sa décision d'ici à la réunion de son Conseil des ministres. Selon lui, il importe de «nommer à ce poste

une personne qui n'a jamais été associée à un quelconque parti politique», se gardant bien de formuler des propositions.

Joint hier, Pierre Marc Johnson ne voyait pas «ni la nécessité ni l'utilité» de refuser le mandat que le premier ministre entendait lui confier. «Je considère que d'avoir quelqu'un qui a une expérience administrative et politique est probablement aussi important que le caractère d'indépendance», a-t-il dit. Selon lui, si un juge était nommé à la tête de cette commission d'enquête, il aurait un point de vue tout à fait différent de celui qui possède une expérience de l'administration publique. «Ce dont on parle, c'est de l'administration publique» et non pas de l'application du code criminel, a fait valoir M. Johnson.

Faisant allusion à l'appui que M. Johnson a accordé à son ami Raymond Bachand qui s'est présenté sous la bannière libérale lors de l'élection partielle dans la circonscription d'Outremont en décembre 2005, M. Dumont a accusé l'ancien premier ministre péquiste d'avoir conservé une proximité avec le pouvoir politique avec cet «appui stratégique» au Parti libéral du Québec.

Le leader péquiste a soutenu que certains voyaient en M. Johnson l'ancien premier ministre péquiste alors que d'autres se souviennent de l'appui de ce dernier à M. Bachand. Invitant les libéraux à faire

preuve de «la plus grande transparence» dans ce dossier, il a fait valoir que celle-ci passait par l'indépendance réelle et perçue de la personne qui présidera la commission d'enquête. C'est pour cette raison que nommer Pierre Marc Johnson à la tête de cette commission est une mauvaise décision. Il a d'ailleurs lui-même contacté M. Johnson hier pour l'inviter à se retirer.

M. Boisclair a également appelé à un «mandat le plus large possible» pour l'enquête qui débute. Celle-ci devrait notamment évaluer les procédures d'urgence que le ministère des Transports met en place lorsque des anomalies sont décelées sur les infrastructures, mais aussi les règles de construction et de surveillance de celles-ci. Il serait en outre souhaitable de se pencher sur l'effort financier consenti par le gouvernement, a rappelé M. Boisclair.

Pierre Marc Johnson a précisé, hier, que le mandat qu'il avait accepté consistait «à déterminer les causes et les circonstances» de l'événement. «C'est traditionnel comme approche.» Selon lui, l'étendue du mandat dépendra du vocabulaire utilisé dans le décret adopté aujourd'hui. «On peut présumer qu'il y aura des questions de nature administrative extrêmement importantes, que ce soit à l'égard de la construction ou de l'inspection», a-t-il souligné.

Le Devoir



Michel David

## L'arme des faibles

Tous ceux qui font métier de plume, romanciers, essayistes, journalistes, s'exposent à la critique, qui peut être acerbe et même cruelle. C'est le prix à payer pour le privilège de pouvoir présenter ses œuvres ou ses idées à un vaste public.

Il arrive malheureusement que la critique se transforme en injure gratuite, qui fait perdre l'essentiel de vue. Même des arguments parfaitement valables sont alors perçus comme le reflet d'une animosité personnelle et perdent toute efficacité.

Sur la question nationale, l'éditorialiste en chef de *La Presse*, André Pratte, et moi divergeons totalement d'opinion. Son essai intitulé *Aux pays des merveilles* ne m'a pas convaincu du tout que le projet souverainiste

Il est encore plus gênant de voir un homme se faire abreuver d'injures simplement parce qu'on n'aime pas ce qu'il écrit.

carbure aux mythes et aux fantasmes, même s'il a raison de dire que la souveraineté ne règle pas tous les problèmes.

Il était parfaitement légitime que le directeur du journal indépendant *Le Québécois*, Patrick Bourgeois, lui réplique par un autre essai. Son titre, *Le Canada, un état colonial*, est annonciateur du ton. René Lévesque disait que le Canada n'était tout de même pas le goulag, mais on le sait: Bourgeois et ses collègues ne font pas dans la dentelle.

Il va de soi que nous assistons à un dialogue de sourds. Entre la banalisation des vicissitudes du fédéralisme canadien et leur extrême dramatisation, il n'y a aucune discussion possible.

Quant à ce qui surviendra au lendemain d'un oui, ni André Pratte, ni Patrick Bourgeois, ni personne ne peut le savoir. Sur ce sujet, tout le monde parle à tort et à travers.

Pour moi, l'argument fondamental en faveur de la souveraineté demeure celui qu'avance Bourgeois dans sa conclusion: «Arrive un temps dans la vie d'un individu comme dans celui d'un peuple ou la peur de la prise en main doit céder le pas à la nécessité de faire ses propres bons coups, comme ses erreurs les plus rentissantes.» Un fantasme, la responsabilité? Certes, la mécanique constitutionnelle et le partage de l'assiette fiscale ont leur importance, mais elles ne font que traduire juridiquement un rapport de force.

Je n'ai aucune objection à ce qu'on fasse une lecture «pure et dure» de l'histoire canadienne, dans la mesure où la forme ne discrédite pas le fond. En revanche, ces attaques personnelles à n'en plus finir contre Pratte n'ont pas leur place d'une société démocratique. Cela en devient ridicule. On devrait pouvoir débattre sans s'insulter.

Dans l'introduction de son livre, Bourgeois rappelle une entrevue à TQS, au cours de laquelle Benoit Dutrizac lui avait reproché «une obsession tout à fait malsaine à l'égard des Pratte et [Alain] Dubuc de ce monde». Dans un ouvrage publié l'an dernier, *Nos ennemis, les médias*, il s'en prenait déjà au «trio infâme» que Pratte forme avec le même Dubuc et Lysiane Gagnon. Tout en reconnaissant que la rédaction de son dernier livre ne pouvait qu'alimenter son obsession, il explique qu'il ne pouvait pas se résoudre à laisser agir impunément le «mercenaire de Gesca».

Qu'il n'ait vu dans l'essai de Pratte qu'un «condensé d'inepties», c'est son droit le plus strict, mais se moquer du physique de quelqu'un pour discréditer ses idées, si discutables puissent-elles être, est toujours inacceptable. Quelle est l'utilité de qualifier Pratte de «petit bonhomme haut comme trois pommes», avec sa «petite barbe de frère capucin»?

Avec son style inimitable, le cinéaste Pierre Falardeau y va d'un avant-propos assassin sur le «le petit chien savant des Desmarais». À voir ramper jour après jour cet «intellectuel organique de la bourgeoisie canadienne», il dit ressentir la même gêne qu'on éprouve «à regarder s'enfoncer ce roi des abrutis dans Le Dîner de cons».

Il est encore plus gênant de voir un homme se faire abreuver d'injures simplement parce qu'on n'aime pas ce qu'il écrit. Il est évident que l'éditorialiste en chef de *La Presse* doit être intraitable sur la question nationale, sous peine de perdre son emploi. Il m'arrive aussi de trouver que Pratte en met plus que le client n'en demande. Faut-il pour autant le comparer à un «singé de cirque qui voit son dresseur lui lancer des cacahuètes»?

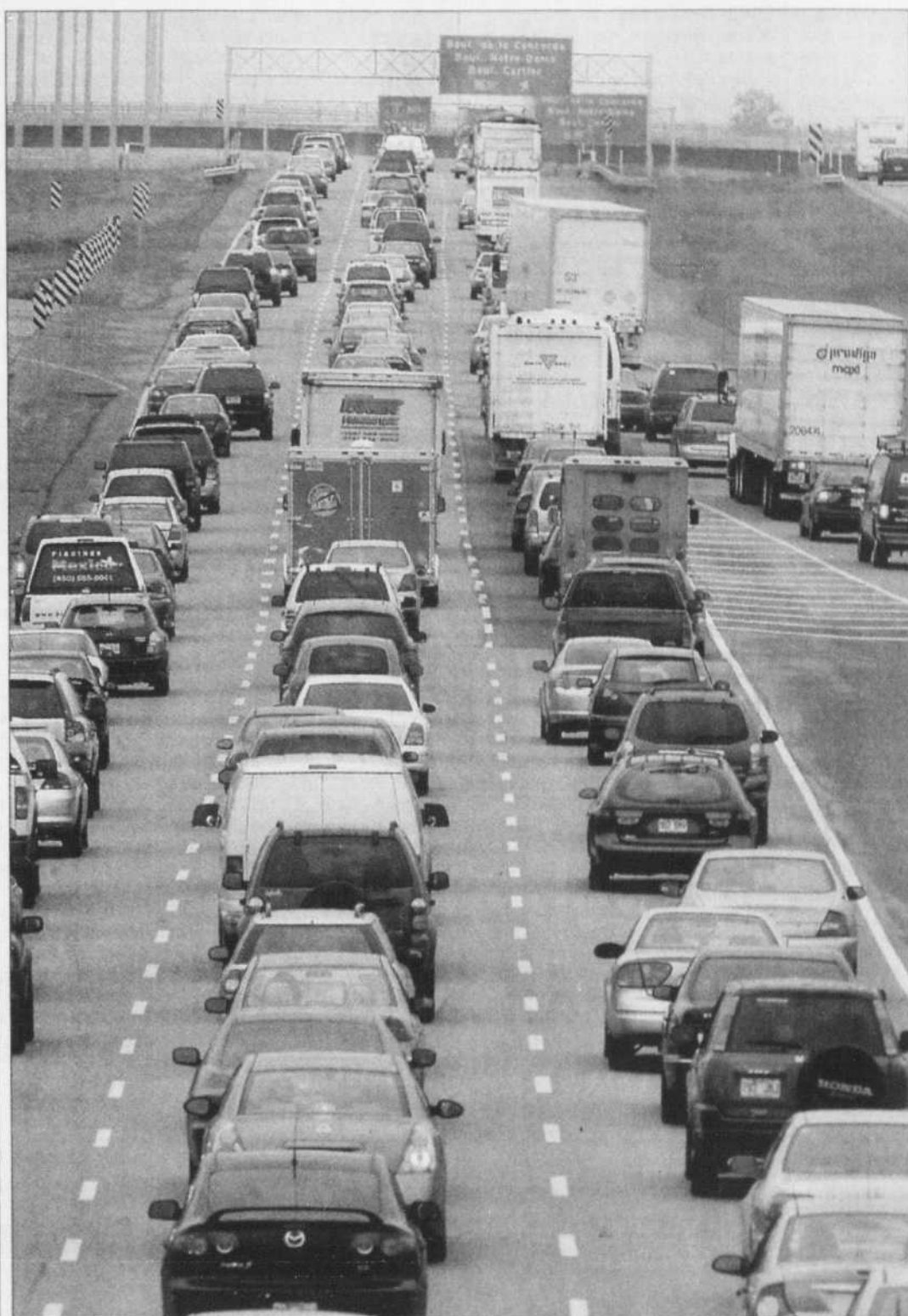
C'est peut-être un cliché de dire que l'injure est l'arme des faibles, mais cela n'en demeure pas moins vrai. Or, la souveraineté est une idée forte, qui n'a nul besoin d'être défendue par la vulgarité.

Qu'elle rallie toujours une majorité de francophones, malgré toutes les maladroites du PQ, en témoigne eloquemment. Puisqu'il est question de l'empire Gesca, par quel mystère le gouvernement Bourgeois a-t-il autorisé la vente du *Soleil* à Power Corporation, à laquelle même Robert Bourassa s'était opposé? Depuis des décennies, les souverainistes se plaignaient de la concentration de la presse entre des mains fédéralistes.

Je comprends qu'il puisse être soulageant de bouffer du Pratte quand on se retrouve entre «purs et durs», mais ce ne sont pas eux qui doivent être convaincus. Pas plus qu'on n'attire les mouches avec du vinaigre, on ne convaincra les «mous» de voter oui avec des excès de langage. Patrick Bourgeois aurait certainement pu répliquer au «torchon» de Pratte sans le comparer au Doc Mailloux!

Le grand succès de la propagande fédéraliste depuis le référendum de 1995 est précisément d'avoir réussi à propager l'idée d'un nationalisme «le couteau entre les dents», intolérant et «exclusif». La dernière chose à faire pour les souverainistes est de lui donner raison. Le jour de l'indépendance, va-t-on courir sus à tous les Pratte du Québec et leur raser la tête dans les rues?

mdavid@ledevoir.com



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

La journée d'hier a évidemment commencé avec des embouteillages monstres. Les autorités ont toutefois souligné que les citoyens avaient bien suivi le plan de déviation proposé pour éviter le secteur de l'autoroute 19 fermée à la circulation.

## Boisclair accuse les libéraux de négliger les infrastructures

KATHLEEN LÉVESQUE

Le chef de l'opposition officielle, André Boisclair, reproche au gouvernement libéral d'avoir freiné les investissements dans l'entretien des structures du réseau routier. Du coup, il demande s'il y a un lien avec l'effondrement du viaduc de la Concorde.

«Il faut porter un jugement sur l'effort global du gouvernement du Québec qui a la responsabilité de s'assurer du bon état du réseau routier», a dit hier M. Boisclair lors d'un point de presse à Montréal.

En comparant les budgets dévolus au transport sous le régime péquiste et ceux consentis depuis que l'équipe de Jean Charest est au pouvoir, M. Boisclair affirme qu'il y a «un sous-investissement de 220 millions». Des chiffres qu'il juge d'autant plus troublants que le ministère des Transports (MTQ) reconnaît dans son plan stratégique 2005-2008 que 45 % des structures du réseau routier sont en mauvais état.

Ce mauvais état des viaducs et autres ouvrages de génie civil du genre n'est pas nouveau. Sous le gouvernement du Parti québécois, un recul important a été enregistré, ce que tait André Boisclair. En 2000, dans le plan stratégique du MTQ, le ministre d'alors, Guy Chevrette, établissait que 60 % des structures comme les viaducs étaient en bon état et il avait l'ambition que cela soit maintenu. Or, le niveau est tombé à 55 %.

Lors de son passage sur les lieux de l'effondrement dimanche, le premier ministre Charest a donné l'assurance qu'il n'y avait aucune négligence des gouvernements, que ce soit le sien ou le précédent. «Lorsqu'il se présente une situation qui met en péril la sécurité de la population, on n'a jamais hésité à dégager les fonds nécessaires pour faire les travaux, et je pense qu'il n'y a aucun gouvernement qui, franchement, aurait agi autrement», a fait valoir le premier ministre.

Il y a deux ans, alors que le gouvernement s'appretait à mettre sur pied l'Agence de partenariats public-privé, la présidente du Conseil du trésor, Monique Jérôme-Forget, affirmait que les PPP étaient une formule très intéressante afin d'assurer l'entretien des infrastructures publiques. «Ça fait 40 ans qu'on ne s'en occupe pas. Je ne vois pas pourquoi on aurait un changement de culture dans nos ministères du jour au lendemain», disait-elle alors. «L'effet le plus pervers de la formule actuelle, c'est qu'une fois qu'on l'a construit, on a tendance à délaissé l'entretien de l'équipement, que ce soit un hôpital, une école, un cégep ou quoi que ce soit d'autre», ajoutait-elle.

Avec la collaboration d'Alexandre Shields  
Le Devoir

Renald TREMBLAY  
RENÉ LÉVESQUE  
PAR LUI-MÊME

Extraits du  
Journal des débats

412 pages - 25,45 \$

GUÉRIN, littérature  
(514) 842-3481En vente dans toutes les librairies  
Les prix sont indiqués sous réserve de modifications.

Simone BUSSIÈRES  
Suzanne PARADIS

LES JOIES DE  
LA LECTURE

Pour les élèves des 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>  
et 6<sup>e</sup> années du primaire

Manuels pour les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>  
et 6<sup>e</sup> années - 22,95 \$ chacunGUÉRIN, éducation  
(514) 842-3481En vente dans toutes les librairies  
Les prix sont indiqués sous réserve de modifications.Centre universitaire de santé McGill  
McGill University Health Centre

Collège électoral : population

AVIS DE SCRUTIN

L'élection au conseil d'administration des deux (2) représentants de la population aura lieu :

Au salon des employés de l'Hôpital Royal Victoria, Pavillon Hersey

Entre 12 h 00 et 20 h 00

Le 23 octobre 2006

L'adresse est la suivante :  
Hôpital Royal Victoria  
687, avenue des Pins ouest  
Montréal (Qc) H3A 1A1

Liste des candidats (par ordre alphabétique) :

Ferguson, Mary Anne

Hernandez, Jorge

Marcogliese, John

McQueen, Peter

Rose, Ian

Tkalec, Theresa

Wong, Pierrette Khan Yong

Mécanisme permettant aux candidats de s'adresser à la population : Site web

du Centre universitaire de santé McGill [www.cusm.ca](http://www.cusm.ca)

Il n'y aura pas de vote par anticipation et le vote par procuration est interdit.

Restrictions :

Les personnes mineures n'ont pas le droit de vote.

Les personnes qui travaillent au Centre universitaire de santé McGill ou pour un centre exploité par celui-ci ne peuvent voter lors de cette élection.

Pour obtenir de plus amples renseignements :

BARRY A. CAPPEL

Directeur du scrutin

Numéro de téléphone : 514 843 1556

[Barry.cappel@mcgill.ca](mailto:Barry.cappel@mcgill.ca)

Hôpital Royal Victoria

687, avenue des Pins ouest, A1.02

Montréal (Qc) H3A 1A1

## LES ACTUALITÉS

Direction du Parti libéral du Canada

### Les quatre derniers restent dans la course... pour l'instant

Les premiers lancent la deuxième phase de leur opération charme

HÉLÈNE BUZZETTI

Ottawa — Les quatre candidats qui sont en arrière dans la course libérale au leadership ont l'intention de rester dans la mêlée. Du moins, pour l'instant, car les meneurs, eux, ont déjà commencé leur maraude.

Les équipes de Joe Volpe, Scott Brison, Ken Dryden et Martha Hall Findlay se sont toutes dites hier prêtes à mener la bataille jusqu'au grand jour, le 2 décembre prochain.

Toutefois, mis à part Mme Findlay, les trois autres se sont abstenus de faire tout commentaire public, au terme du «super week-end» de sélection des délégués.

«Nos résultats sont assez petits», concède M. Findlay au *Devoir*, mais il faut les analyser par rapport à nos attentes. Chaque délégué que nous avons est un délégué que nous ne nous attendions pas à avoir. Elle pourra envoyer au moins 41 représentants au congrès de Montréal.

Mme Findlay, une avocate torontoise et aspirante candidate déléguée par Belinda Stronach lorsque celle-ci est passée au Parti libéral, assure ne pas être le genre de personne «qui se dit que puisqu'elle ne gagnera pas, mieux vaut ne pas se présenter». Mme Findlay, en participant à cette course au leadership, a réussi à se faire connaître au-delà de Newmarket-Aurora. Au pire, cette course lui permettra de trouver plus facilement une autre circonscription en vue de l'élection.

L'atmosphère n'était pas aussi joyeuse dans le camp des Volpe, Brison et Dryden. Aucun n'a dépassé le cap des 5 % ce week-end malgré leur expérience à titre de ministre dans le précédent gouvernement libéral.

Dans le camp Dryden, des organisateurs pensent quand même que la victoire est encore possible. «Le

premier vote, c'était pour la machine libérale, le deuxième vote, ce sera pour le pays», explique Lise Jolicœur. M. Dryden est plus populaire au sein de la population canadienne qu'auprès des militants libéraux, croit-elle, et si le PLC veut remporter la prochaine élection, il aurait intérêt à offrir à la population ce qu'elle veut. Au moment de mettre sous presse hier soir, M. Dryden avait fait élire 4,6 % de ses délégués. Les bulletins de 409 urnes sur 469 avaient été comptabilisés.

«On est là pour voir s'il y a des possibilités de soutien éventuel»

— Michael Ignatieff

Quant à Joe Volpe, «il a l'intention de rester dans la course», assure son organisateur, Corey Hobbs. M. Volpe n'a pas baissé les bras devant l'adversité jusqu'à présent. Il avait défendu à l'époque son droit de récolter 10 800 \$ auprès de jumeaux de 11 ans (qu'il avait fini par rembourser). Vendredi, son équipe a été reconnue coupable d'avoir recruté de faux membres du PLC. M. Volpe a été condamné à une amende de 20 000 \$ d'amende, qu'il entend contester vigoureusement.

Michael Ignatieff a indiqué hier qu'il avait déjà commencé à contacter «plusieurs» de ses adversaires. «Nous sommes des rivaux, c'est sûr, et je voulais assurer mes compétiteurs que je voulais mener une course digne et civile, si j'ose dire, et je crois qu'on va maintenir ça jusqu'au bout. Mais on est là pour voir s'il y a des possibilités de soutien éventuel au deuxième tour. Ça c'est évident.»

Bob Rae quant à lui refuse de faire des conjectures sur le camp auquel il pourrait se rallier s'il se faisait doubler pendant le congrès. «Nous progressons trop bien pour faire cela!» Hier en fin de journée, M. Ignatieff récoltait 29,8 %, M. Rae 19,8 %, Gerard Kennedy 16,8 % et Stéphane Dion 16,6 %.

Le Devoir

#### EN BREF

### Institut Pinel: un arbitre sera nommé

La direction de l'Institut de soins psychiatriques Pinel et les représentants du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP-FTQ) se sont entendus hier sur les modalités d'un processus de nomination d'un arbitre pour juger de trois griefs de fond déposés récemment par le syndicat. Ces griefs concernent le nouveau décret imposé par la direction aux infirmières de l'établissement. Depuis le 11 septembre,

celles-ci doivent obligatoirement intervenir physiquement auprès de leurs patients en crise si la situation l'exige. Ce rôle était auparavant réservé aux agents éducateurs. Les infirmières craignent pour leur sécurité si elles doivent faire ce travail. Elles désirent faire invalider le nouveau règlement, qui viole selon elles la Loi sur la santé et les services sociaux et le code de déontologie des infirmières. Le syndicat devait déposer hier une requête en ordonnance de sauvegarde (injonction) à la Commission des relations du travail, mais l'entente intervenue entre les parties a évité la procédure. — Le Devoir

Le Bloc fait ses suggestions avant le dépôt du Plan vert conservateur

## GES: des objectifs par province et des amendes à la clé

Depuis vendredi dernier, le Bloc québécois travaille à une proposition de remplacement au plan Dion-Martin sur le contrôle des changements climatiques, et ce, avant le dépôt du Plan vert conservateur, dont la divulgation attendra encore une semaine ou deux, précisait-on hier au cabinet de la ministre de l'Environnement, Rona Ambrose.

LOUIS-GILLES FRANCOEUR

Le plan canadien de lutte contre les changements climatiques devrait imposer à chaque province un objectif proportionnel à ses émissions historiques, probablement pondéré par une péréquation à définir, qui obligerait, sous peine d'amende, les provinces à atteindre leurs objectifs par les forces du marché d'ici à 2012.

C'est ce qu'a révélé hier au *Devoir* la critique du Bloc québécois en matière d'environnement, le député de Rosemont-Petite-Patrie, Bernard Bigras, à la suite d'une conférence de presse tenue avec son chef, Gilles Duceppe. Mais les détails du plan arrêté par le Bloc n'avaient pas tous alors été divulgués. M. Duceppe n'a toutefois pas écarté l'idée de défier les conservateurs si leur Plan vert n'en vaut pas la peine.

Le chef du Bloc avait d'abord précisé qu'il privilégierait une approche où chaque province re-

viendrait d'ici à 2012 à son niveau d'émissions de 1990, moins 6 %. L'essentiel du fardeau de réduction canadien reviendrait ainsi à l'Ontario et à l'Alberta. Depuis 1990, cette dernière province a augmenté ses émissions de 46 % en raison de l'exploitation croissante des sables bitumineux, dont le pétrole est exporté pour l'essentiel aux États-Unis.

Pourquoi les provinces, qui réclament leur part des bénéfices du boom économique albertain par la péréquation fiscale, ne partageraient-elles pas une partie de l'effort de réduction des émissions de cette province, dont elles profitent sur le plan fiscal?

Le porte-parole du Bloc dans le dossier des changements climatiques répond que, l'équité étant une valeur fondamentale dans la stratégie du Bloc, «je suis tout à fait d'accord avec l'idée d'une telle péréquation au plan des principes. L'idée est intéressante, mais reste à voir comment cela se traduirait dans la réalité, ce que cela donnerait concrètement».

La semaine dernière, il défendait publiquement l'idée du «triphyque» européen où l'effort global a été partagé et pondéré par différents facteurs économiques et sociaux. Une idée qu'il ne défendait plus hier...

Une fois l'objectif de chaque province défini, ces dernières auraient une obligation de résultat, selon la proposition du Bloc. Ce dernier accepterait même, ajoute Bernard Bigras, qu'on force les provinces à verser en amendes l'équivalent de deux fois le prix du marché de chaque tonne manquant à leur objectif de réduction. L'atteinte des objectifs dans chaque province serait basée sur un marché ouvert, non subventionné, de crédits d'émissions comme celui qui fonctionne déjà en Europe ou celui qui s'appliquera dès 2009 dans les 10 États américains décidés à plafonner les émissions de leurs grands émetteurs.

Le Québec, explique Bernard Bigras, deviendrait ainsi d'ici à 2010 un «vendeur» de crédits aux autres provinces puisqu'il est plus près de son objectif de - 6 % par rapport à 1990. Ainsi, selon les calculs du Bloc, le Québec devrait limiter à 406 mégatonnes (Mt pour million de tonnes) ses émissions totales dans les cinq années de la période 2008-2012 pour respecter l'objectif de Kyoto. L'Alberta au-

rait droit à 790 Mt et l'Ontario, à 829 Mt par comparaison. L'excédent de ces «quotas» provinciaux devrait être acquis sur le marché canadien, une stratégie que privilégient les conservateurs, ou à moindre prix dans les pays de développement en vertu du Mécanisme de développement propre, créé par Kyoto.

Le Bloc québécois a également réagi à la lettre des ONG humanitaires au premier ministre Harper pour l'inciter à respecter Kyoto au nom des «populations vulnérables» des pays en développement menacés par le réchauffement du climat.

Le chef du Bloc se dit d'accord avec le constat de ces ONG internationales. «Si on veut aider les pays en voie de développement, à-t-il dit, il faut aller sur le terrain du développement durable. Or le développement durable ne peut se concevoir sans qu'il y ait des critères respectés en environnement. Je pense que les ONG ont tout à fait raison de lancer ce message. Sinon, ça va leur coûter très cher à moyen terme.»

Même réaction du côté libéral, où l'on soutient que les ONG humanitaires touchent un point important.

Le Devoir  
Avec la collaboration  
d'Alec Castonguay

#### Environnement

### Vers un nouveau regroupement québécois associé au ROC

LOUIS-GILLES FRANCOEUR

Un groupe important d'organismes environnementaux et associatifs québécois sont en train de mettre sur pied un «réseau» québécois affilié au Réseau canadien des organismes environnementaux.

C'est le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCRE) qui a obtenu le mandat de créer le nouvel organisme lorsque le Réseau canadien a lancé l'an dernier un appel de propositions pour se réimplanter au Québec.

Le Réseau canadien avait désaffilié, il y a deux ans, le Réseau québécois des groupes écologistes (RQGE) qui, comme des dizaines d'autres organismes québécois en butte avec la logique organisationnelle du ROC, réclamait des services bilingues et, notamment, une quote-part des fonds publics fournis par Ottawa, équivalente au prorata de la population canadienne, soit environ le quart des fonds disponibles. Le Réseau canadien n'acceptait pas, non plus, le mandat donné au RQGE par ses membres d'intervenir publiquement en leur nom.

Le «Réseau affilié des associations environnementales du Québec», qu'on connaît sous l'acronyme de RAAEQ, se définit dans son projet de règlements généraux d'abord et avant tout comme un organisme «visant à rapprocher les associations environnementales entre elles et avec leurs contreparties canadiennes» afin d'augmenter la «cohésion d'action au sein du mouvement environnemental» et «d'assurer de meilleures conditions à la résolution des problèmes environnementaux et régionaux». S'il vise à «faciliter l'échange d'information», le nouveau réseau «n'exprimera aucune position politique sur les enjeux

environnementaux au nom de ses membres ou en son nom», prévoit son projet de règlements généraux.

Le plus surprenant dans cette affaire, c'est que les groupes à l'origine de ce nouvel affilié de l'organisme pancanadien ont demandé au RQGE, mis à la porte il y a deux ans, de participer comme «observateur» à la mise en place de son successeur. «On marche sur des œufs», reconnaît Philippe Bourque, le coordonnateur des CRE, des organismes de concertation créés par une loi québécoise et financés par Québec.

Le nouveau réseau, dit-il, ne veut pas «marauder» le RQGE. Il entend plutôt sortir du cercle des écologistes, qu'il laissera au RQGE, et regrouper plutôt les organismes de bassins, les comités ZIP œuvrant sur le Saint-Laurent, etc. C'est plus compliqué, reconnaît-il, quand il s'agit de groupes qui sont de quasi-fédérations environnementales comme Nature-Québec, qui regroupe des dizaines de groupes écologistes, ou le RQGE, le premier réseau fonctionnel au Québec.

La présidente du RQGE, Gabrielle Pelletier, est tout à fait d'accord pour dire que l'initiative présente des «dangers importants», y compris celui de provoquer une scission dans les groupes environnementaux québécois si l'affaire tourne au maraude.

On retrouve au conseil d'administration intérimaire du nouveau réseau des représentants d'Equiterre, de l'Association québécoise de lutte à la pollution atmosphérique et de Nature-Québec notamment. Le groupe se lancera prochainement dans une campagne de recrutement afin que les statuts et règlements soient approuvés en février ou mars prochain par les membres du nouvel organisme, précisait Philippe Bourque.

Le Devoir

#### EN BREF

### Médicament dangereux

Toronto — La compagnie pharmaceutique Novartis a diffusé un avertissement, hier, selon lequel le Gleevec, un médicament utilisé pour lutter contre le cancer, pouvait entraîner une réduction des fonctions cardiaques chez certains patients. Le médicament, dont le nom générique est métylate d'imatinib, est utilisé pour traiter des patients adultes atteints de

deux types de cancers: la leucémie myéloïde chronique et les tumeurs stromales gastro-intestinales. L'avis de la compagnie suggère aux patients qui prennent du Gleevec et qui ont des problèmes cardiaques de discuter des possibilités de défaillance cardiaque avec leur médecin. Les médecins traitants sont avisés de surveiller de près leurs patients, indique-t-on dans un communiqué conjoint de Novartis et du ministère fédéral de la Santé. — PC

«Ils ne veulent pas que le Canada devienne un lieu de dumping [pour véhicules énergivores] en Amérique du Nord», affirme un conservateur familial avec ce dossier.

Toujours selon les mêmes sources, le gouvernement fédéral envisagerait aussi d'offrir un nouvel allègement fiscal à l'intention des acheteurs de véhicules hybrides.

Presse canadienne

**Hôpital Louis-H. Lafontaine** Université de Montréal

**AVIS DE SCRUTIN**  
ÉLECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'HÔPITAL LOUIS-H. LAFONTAINE  
4 POSTES  
COLLÈGE ÉLECTORAL : POPULATION

L'élection des 4 représentants de la population au conseil d'administration aura lieu :

Date : Le 23 octobre 2006  
Heure : De 12 h 00 à 20 h 00  
Lieu : Hôpital Louis-H. Lafontaine, pavillon Lahaise, salle #1

Liste des candidats:  
Mme Suzanne Audet  
Mme Agathe Champoux  
Mme Nancy Des Rosiers  
M. François Goyette  
M. Guy Marengère  
M. Michel Pellerin

L'information sur les candidats est disponible sur le site web [www.hihl.qc.ca](http://www.hihl.qc.ca)  
Il n'y aura pas de vote par anticipation et le vote par procuration est interdit.

Restrictions :  
Une personne mineure ne peut voter.  
Une personne qui travaille pour un établissement ou qui exerce sa profession dans un centre exploité par un établissement ne peut voter lors de l'élection tenue pour cet établissement.

Renseignements supplémentaires :  
Mme Élise St-Amant, présidente d'élection  
Tél.:(514) 251-4000 poste 2920

**la collecte**  
des Montréalais

parrainée par le maire de Montréal, Monsieur Gérald Tremblay

**Mardi 3 octobre 2006**

VILLE-MARIE HÔTEL DE VILLE DE MONTRÉAL 275, rue Notre-Dame Est 8 h à 18 h	AHUNTS-CARTIERVILLE COMPLEXE SPORTIF CLAUDE-ROBILLARD 1000, avenue Émile-Journault 8 h à 20 h
ROSEMONT-LA-PETITE-PATRIE CENTRE PÈRE-MARQUETTE 1800, rue De Droucourt 14 h à 20 h	SUD-OUEST COMPLEXE RÉCRÉATIF GADBOIS 5485, chemin de la Côte-Saint-Paul 14 h à 20 h
CÔTE-DES-NEIGES-NOTRE-DAME-DE-GRÂCE LE 6767 - CENTRE DE RESSOURCES COMMUNAUTAIRES 6767, chemin de la Côte-des-Neiges 14 h à 20 h	

MONTRÉAL

**DONNEZ DU SANG. DONNEZ LA VIE.**

Montréal

## • LES ACTUALITÉS •

PENNSYLVANIE

# Un homme abat trois fillettes dans une école amish

## Le tueur aurait agi par vengeance avant de se suicider

Washington — Au moins trois fillettes ont été abattues hier et sept autres ont été blessées dans une école amish en Pennsylvanie par un tireur qui s'est ensuite donné la mort, selon la police.

«C'est un crime horrible, un enfant est mort dans les bras des policiers», a déclaré lors d'une conférence de presse Jeffrey Miller, porte-parole de la police de l'État de Pennsylvanie.

Parmi les blessées, plusieurs sont grièvement, a-t-il dit. Selon un médecin légiste de l'État de Pennsylvanie, Gary Kirchner, l'une des blessées serait morte à l'hôpital. Cette information n'a pas été confirmée par la police.

Le tueur, Charles Roberts, est un chauffeur routier, livreur de lait, âgé de 32 ans et père de trois enfants. Il a pénétré dans la matinée dans l'école Nickel Mines, où étaient réunis 15 garçons âgés de 6 à 13 ans et 12 filles âgées de 6 à 13 ans. Il a prémédité son acte, ayant laissé des mots à sa famille dans lesquels il parlait d'une vengeance pour quelque chose qui lui est arrivé il y a vingt ans, selon la police.

«Il semble que quand il a commencé à tirer sur ses victimes, il a procédé comme pour des exécutions, avec une balle dans la tête», a indiqué le porte-parole. Certains enfants ont été blessés par des balles aux bras.

L'attaque de l'école a commencé par une prise d'otages. Il a attaché avec du ruban adhésif les petites filles au tableau avant de les exécuter d'une balle dans la tête avec un pistolet automatique, a indiqué Jeffrey Miller.

Autour de la petite école, qui ne comprend qu'une pièce, plusieurs familles amish se sont retrouvées aussitôt après le drame. Des images prises par des médias télévisés les montraient en pleurs, des



TIM SHAFER REUTERS

La communauté amish de Nickel Mines, en Pennsylvanie, a été envahie par les policiers et les représentants de la presse, hier, après l'attaque d'une école au cours de laquelle trois fillettes ont été tuées et sept autres ont été blessées.

femmes s'étreignant, d'autres étaient assises dans l'herbe, près d'une petite bâtisse dotée d'un jardin clos d'une barrière blanche.

La communauté amish est de tradition pacifique et vit hors de la modernité, sans voiture ni électricité.

Les amish «sont des gens qui vivent simplement, qui travaillent dans des fermes, utilisent des chevaux pour se déplacer, ont des vêtements simples. Ils vivent dans un monde séparé, ont leur propres écoles», a indiqué sur CNN Jack Lewis, membre de la police de l'État.

Répartis sur trois États américains, les amish sont des descendants de chrétiens suisses-allemands. Ils sont peu nombreux: 180 000, dont 50 000 en Pennsylvanie.

Cette affaire survient alors que les États-Unis ont vécu en moins d'une semaine une série d'attaques dans des écoles.

Lundi matin, deux lycées de Las Vegas avaient été bouclés par la police, après des informations sur la présence dans le voisinage d'un étudiant en possession d'une arme, selon des médias locaux.

Mercredi, dans un lycée de Bailey, un homme avait ouvert le feu et pris six personnes en otages dans le lycée Platte Canyon High School. Le preneur d'otages s'était suicidé après avoir mortellement blessé par balle une des deux jeunes filles qu'il retenait prisonnières.

Par ailleurs, le principal d'un lycée du Wisconsin est mort après avoir été grièvement blessé de plusieurs coups de revolver vendredi tirés par un de ses élèves.

Agence France-Presse

# Le nombre de naissances est à la hausse au Québec

## Le taux de fécondité pourrait atteindre 1,6 enfant par mère, du jamais vu depuis dix ans

Ce n'est pas un baby-boom à proprement parler, mais le Québec verra cette année naître plus de bébés que jamais depuis 1997, soit près de 80 000. L'indice de fécondité est à la hausse dans tous les groupes d'âge entre 23 et 44 ans, avec une pointe chez les 30-34 ans. Cette génération pourrait d'ailleurs devenir la première à atteindre une moyenne de 1,7 enfant depuis celle des mères nées en 1950, grâce entre autres facteurs à l'entrée en vigueur du Régime québécois d'assurance parentale.

GUILLAUME BOURGAULT-CÔTÉ

Il y a du bébé dans l'air au Québec. Si la tendance observée depuis janvier se maintient jusqu'en décembre, la province connaîtra son année la plus féconde depuis 1997, avec la possibilité de franchir la barre des 80 000 naissances. Une augmentation importante qui pourrait notamment s'expliquer par l'entrée en vigueur du Régime québécois d'assurance parentale (RQAP).

Baby-boom en vue? Les démographes de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) trouvent le terme un peu prématuré. «Il faudrait que la hausse dure quelques années, indique au téléphone le démographe Normand Thibault, coordonnateur du département à l'ISQ. Mais c'est certainement un premier pas dans cette direction. Sauf qu'avant de se pêter les bretelles, il faudra que ça continue à monter.»

Selon le rapport semestriel (Données sociodémographiques) de l'ISQ dévoilé hier, les naissances observées au Québec entre janvier et fin juin 2006 sont en hausse de 6,2 % par rapport à la même période l'année dernière, ce qui veut dire 40 200 naissances contre 37 850. Déjà, l'année 2005 avait été globalement la plus prolifique depuis 1997 — 76 200 naissances, alors qu'on en comptait 79 724 il y a neuf ans. Cela reste néanmoins loin du sommet atteint en 1990 (plus de 98 000 naissances).

L'ISQ entrevoit donc la possibilité que le Québec atteigne cette année le chiffre de 80 000 naissances, peut-être même 81 000. Un niveau qui indique que la province pourrait flirter avec un taux de fécondité de 1,6 enfant par mère, un autre indicateur qui n'a pas été vu depuis une dizaine d'années. En 2005, il a été de 1,51. La hausse est significative, note-t-on. Au niveau canadien, les données de 2004 indiquent un taux d'un enfant et demi.

Dans son rapport, l'Institut observe que le taux de fécondité augmente à tous les âges entre 23 et 44 ans, et surtout chez les 30-34 ans. Ce groupe est d'ailleurs en voie de devenir le plus important géniteur du Québec: en 1997, on comptait 81 mères sur 1000 femmes de 30-34 ans, contre un indice de 113 pour 1000 chez les 25-29 ans. Les projections pour 2006 donnent un écart considérablement réduit (101 contre 109), ce

qui dénote un vieillissement de la fécondité au Québec. Actuellement, l'âge moyen du premier enfant est établi à 27,7 ans, tandis que l'âge modal (âge où le plus de femmes sont mères d'au moins un enfant) devrait dépasser cette année 30 ans, soit quatre ans de plus que dans les années 70.

Si elle se poursuit selon les données projetées, cette forte fécondité chez les femmes de plus de 30 ans pourrait faire de la génération des mères nées en 1972-73 la plus fertile depuis le groupe né en 1950-51, avec un taux de descendance de 1,7 enfant par mère.

Impact du régime

Selon Normand Thibault, outre le fait que le taux de chômage soit actuellement bas, l'entrée en vigueur en janvier du RQAP fait partie des facteurs explicatifs de la hausse mesurée depuis le début de l'année. Dans son étude, le démographe relève d'ailleurs qu'il y a eu une baisse significative (-7 %) du nombre de naissance en décembre 2005 par rapport aux chiffres prévus. Le phénomène s'est inversé en janvier (+5 %)... comme si les parents avaient tâché de retarder la naissance prévue de leur enfant afin de profiter des dispositions du régime, qui se révèle sensiblement plus généreux et flexible que ce qui existait auparavant.

«Il est encore tôt pour faire un lien sûr, dit-il, mais les variations de décembre et janvier et la hausse maintenue depuis ont probablement quelque chose à voir avec le nouveau régime.» M. Thibault mentionne que ce régime «touche des cordes sensibles chez les jeunes couples», puisqu'il permet aux travailleurs de «maintenir le niveau de vie familial au moment de la naissance d'un enfant, en plus de permettre de pouvoir s'occuper personnellement du nouveau-né assez longtemps [jusqu'à 50 semaines].»

Au ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, on estime qu'il est trop tôt pour savoir si le RQAP a un impact sur la popularité des grossesses. «Ce n'est pas à la base une mesure incitative, dit le porte-parole du dossier, Claude Morin. Plutôt un régime d'assurance pour ceux qui décident d'avoir des enfants.» Le ministère avait calculé qu'environ 77 000 naissances surviendraient au Québec cette année, dont 55 000 admissibles au régime.

Le Devoir

## Affaires indiennes

# Prentice veut régler la question du patrimoine familial dans les réserves

HÉLÈNE BUZZETTI

Ottawa — Après des années de débats stériles sur le sujet, le ministre fédéral des Affaires indiennes, Jim Prentice, s'attaque à la division du patrimoine matrimonial dans les réserves.

Le ministre a lancé vendredi de vastes consultations auprès des autochtones quant aux moyens de moderniser les lois qui s'appliquent à eux en cas de divorce ou de séparation. Les lois provinciales prévoient qu'un époux ne peut, lors d'une séparation, vendre la résidence familiale sans avoir obtenu le consentement de

son ex-conjointe, mais ces lois ne s'appliquent pas dans les réserves amérindiennes. L'histoire est jonchée de cas tragiques de femmes s'étant retrouvées démunies, littéralement à la rue, à la suite d'une rupture.

«Ce problème est connu depuis des décennies, a rappelé le ministre vendredi. Juste au cours des dernières années, trois comités parlementaires se sont penchés sur la question et ont entendu les mêmes histoires déprimantes. [...] Ce n'est pas acceptable pour un pays comme le Canada, ce n'est pas acceptable en 2006.»

Le ministre a donc mandaté Wendy Grant-John pour mener

des consultations. «Certains ont proposé d'apporter de simples petits changements à la Loi sur les Indiens de manière à ce que les lois provinciales s'appliquent dans les réserves. Nous savons déjà que plusieurs groupes considèrent cette option comme inadéquate», a expliqué Mme Grant-John. «D'autres veulent que les Premières Nations obtiennent le contrôle complet des questions familiales et matrimoniales.»

Le ministre a indiqué qu'il voulait obtenir son rapport cet hiver pour pouvoir déposer un projet de loi «tard cet hiver». Les obstacles à la résolution de cette question sont nombreux, mais ils s'expli-

quent aussi par l'opposition de plusieurs chefs de bande qui ne veulent pas concéder davantage de droits aux femmes de leur communauté. Le ministre s'est dit conscient de cette situation.

«Je m'attends à ce que certaines personnes s'opposent à cette initiative parce qu'elles pensent que les hommes devraient être en position de pouvoir et que les femmes ne devraient pas avoir de droits. Je ne suis pas d'accord et je ne crois pas que le Parlement sera d'accord», a-t-il dit en entrevue avec *Le Devoir* la semaine dernière.

Le Devoir

2006

07

08

09

10

11

CONTINUEZ LA BELLE VIE



OBLIGATIONS À TAUX PROGRESSIF OBLIGATIONS À TAUX FIXE OBLIGATIONS BOURSIÈRES OBLIGATIONS SÉCURITÉ OBLIGATIONS À ESCOMPTE OBLIGATIONS D'ÉPARGNE ÉPARGNE FLEXI-PLUS PLAN ÉPARGNE PÉRIODIQUE OBLI

## ÉPARGNE PLACEMENTS QUÉBEC

## VOS ÉCONOMIES GARANTIES À 100 %

1 800 463-5229 | www.epq.gouv.qc.ca

DONNEZ-VOUS LES MOYENS DE CONTINUER À FAIRE CE QUE VOUS AIMEZ.

PLAN ÉPARGNE PÉRIODIQUE PAR PRÉLÈVEMENTS

- + Prélèvements au montant et à la fréquence de votre choix.
- + Taux d'intérêt avantageux.
- + Encaissable en tout temps.
- + Aucuns frais de gestion et d'administration.

Pour connaître les taux d'intérêt en vigueur, téléphonez-nous ou consultez notre site Internet.

Épargne Placements Québec

# EDITORIAL

## Avec honnêteté

Il n'est pas fondamental qu'un large mandat soit confié à la commission d'enquête sur l'effondrement du viaduc de la Concorde à Laval. En soi, ce viaduc du malheur est devenu le condensé de tout ce qu'on peut reprocher à l'entretien des routes au Québec: il en sortira des leçons. Et puis, aucun mandat ne sera assez large pour inclure cet autre facteur crucial, notre mode de vie.

**E**n dépit des craintes exprimées, toute enquête publique qui s'attardera à ce qui a causé la chute, absolument inusitée pour un pays développé, d'un tronçon de route prévu pour durer encore 30 ans, qui avait été récemment inspecté et considéré comme étant en bon état, et où aucun facteur externe (météo, construction à proximité, acte criminel, etc.) ne peut être mis en cause, placera inévitablement l'état du réseau routier au banc des accusés.

Comme l'enquête sur l'affaire Arar, dans son extrême précision, a permis de mettre en lumière un fonctionnement qui dépasse le cas d'un individu, l'enquête sur le viaduc, si elle est menée avec rigueur, risque de démontrer la vaste incurie que tous soupçonnent. (Quant à savoir si Pierre Marc Johnson est l'homme de la situation, c'est moins son passé politique qui doit être dénoncé que ce curieux réflexe de nos gouvernements de toujours piger dans la même très courte liste de candidats, cinq ou six noms, pour présider nos grands débats. Découvrir un nouveau juge Gomery serait préférable et rassurerait sur l'indépendance du processus.)

Étendre l'enquête à l'ensemble de l'infrastructure routière du Québec risquerait de toute façon d'être un leurre. On dirait quoi? On imiterait André Boisclair en se lançant dans des batailles de chiffres pour savoir quel gouvernement a plus ou moins investi dans le système, en omettant le fait que peu importe le parti au pouvoir, les investissements gonflent quand approchent les élections? On lancerait quelques piques au fédéral, où il a fallu dix ans de batailles avant que des fonds ne soient débloqués pour l'amélioration des routes en 2001? Et en blâmant nos élus, on ferait du coup l'impasse sur nos propres comportements.

L'enveloppe consentie au réseau routier n'est pas infinie. En 2006, on parle de 1,3 milliard de dollars pour l'ensemble du Québec, réparti entre l'asphaltage, l'entretien des structures, l'amélioration du réseau routier et son développement. Si tout l'argent nécessaire est mis pour rénover le réseau, il n'y aura pas de nouvelles voies. Est-ce ce que veulent les citoyens? Ils disent oui depuis samedi, mais que disaient-ils le jour d'avant? Et surtout, que faisaient-ils? Entre 2000 et 2005, le parc automobile a augmenté de près de 400 000 unités au Québec; durant la même période, la population n'a crû que de 240 000 âmes... Ils sont nombreux à penser qu'il faut de nouvelles routes pour absorber tous ces véhicules. Tout comme ils sont nombreux à croire dur comme fer qu'un enfant, ça ne s'élève pas en ville, donc qu'il faut aller en banlieue, de plus en plus lointaine, peu accessible par transport collectif.

Ces choix de vie sont les nôtres, et ils ont leurs conséquences financières, qui par ricochet font pression sur les finances publiques. Et puis, on s'émeut aujourd'hui de l'état des routes et des viaducs, alors que c'est toute notre infrastructure publique qui s'effrite. L'état québécois a tout construit en même temps, il y a 40 ans: grandes voies, écoles, métro... Une fois cela fait, on s'est peu soucié d'entretien — ce qui n'a rien de surprenant quand on sait à quel point la préservation n'est pas ici un objectif de société. Il n'y a qu'à voir l'état de notre patrimoine... Ceux que nous élisons ne sont pas différents de nous.

Espérons que l'effondrement du viaduc sera un catalyseur. Il faut savoir précisément ce qu'il s'est passé à Laval, et redoubler de vigilance pour l'ensemble du réseau. Mais il faut aussi accepter de réévaluer, avec honnêteté, les choix que nous faisons. Ce qui est une responsabilité individuelle et collective, pas un sujet d'enquête.

jboileau@ledevoir.ca

## Faites vos jeux

**I**l n'y a pas eu de surprise. Michael Ignatieff a terminé bon premier dans la course à l'élection des délégués au congrès pour le choix d'un nouveau chef du Parti libéral du Canada en décembre. Pour un outsider, il s'agit d'une performance remarquable qui pourrait être facilement anéantie pour peu que ses trois principaux adversaires, Bob Rae, Gerard Kennedy et Stéphane Dion, décident de s'allier pour lui barrer la route.

Cette élection des délégués le week-end dernier était l'équivalent d'un premier tour de scrutin. Cette étape franchie, commence la vraie course où chacun des candidats devra maintenant démontrer sa capacité à remporter la prochaine élection. En lui accordant 30 % de leurs suffrages, les militants libéraux ont indiqué que Michael Ignatieff était celui qui les avait le plus impressionnés. Avec Stéphane Dion, il est celui qui a consacré le plus de temps et d'efforts à articuler sa vision du Canada du XXI<sup>e</sup> siècle et la façon de relever les défis qui attendent un prochain gouvernement libéral.

Et en plus, il a du bagout. Bob Rae qui a misé plus sur ses capacités de rassembleur et sur son expérience aux affaires de l'État a été à l'opposé presque silencieux, ce qui explique entre autres choses qu'il n'ait pas franchi la barre des 20 % des suffrages.

La force réelle de Michael Ignatieff est plus grande que les 30 % de suffrages obtenus dimanche. Une forte proportion des délégués dits d'office, soit les députés, les sénateurs et les principaux dirigeants du parti, est derrière lui. Néanmoins, il lui faudra pour l'emporter rallier au cours du congrès une autre tranche de 20 % des délégués. La victoire serait dans la poche si Stéphane Dion, Gerard Kennedy ou Bob Rae se rangeait de son côté, mais aucun d'entre eux n'est spontanément disposé à le faire. Pour le moment, leurs positions sont à l'opposé de celles du meneur.

Rae, Kennedy et Dion défendent tous trois des politiques de centre ou de centre gauche, tandis que Michael Ignatieff se situe plus au centre droit. Le moment venu, ils seront davantage portés à faire front commun contre ce dernier qu'à se tourner vers lui... à moins que, d'ici là, il ne nuance ses positions sur des questions comme le rôle international du Canada, l'environnement, la révision de la Constitution. A lui de leur ouvrir une porte.

S'il devait y avoir un mouvement «n'importe qui sauf Ignatieff», le candidat le plus susceptible d'en profiter devrait être Bob Rae, à la condition qu'il surmonte le handicap que représente sa mauvaise performance en Ontario. Une alliance avec Gerard Kennedy viendrait combler son déficit d'appuis de son côté. Si sa campagne ne levait pas ces prochaines semaines, Kennedy et Dion pourraient prétendre jouer le rôle de rassembleurs. Sans racines au Québec, l'ancien ministre de l'Éducation pourrait se révéler un moins bon coursier que Stéphane Dion. L'un ou l'autre pourrait être à cette course ce que Joe Clark avait été à ce congrès de 1976 qui l'avait élu chef du Parti conservateur. Ce serait étonnant, mais pas impossible. Oui, ces deux prochains mois, tout pourra arriver.

bdescoteaux@ledevoir.ca



Josée Boileau



## LETTRES

### Pour un moratoire sur toute nouvelle route

Le président de l'Association des ingénieurs du gouvernement du Québec nous apprend dans les journaux d'hier que «seulement une structure sur deux au Québec est en bon état [...]» et que «si on continue dans cette voie, si les gestes nécessaires ne sont pas posés, on va perdre le contrôle». Notre réseau routier a donc un urgent besoin d'entretien, comme notre métro, nos écoles et nos réseaux d'aqueducs.

On sait aussi que chaque bout de route, et surtout chaque nouveau pont autour de l'île de Montréal, contribue à l'augmentation de la circulation automobile et donc du réchauffement de la planète.

Pourtant, notre premier ministre se lance dans les dépenses avec le nouveau pont de l'autoroute 25, une route sur la Côte-Nord, etc. Le bon sens voudrait que le gouvernement décrète un moratoire sur toute nouvelle route et qu'il consacre les sommes économisées à l'entretien des infrastructures existantes et au développement du transport en commun.

On dit qu'une nouvelle route est payante en temps d'élection... C'était peut-être vrai, mais je crois que les temps changent et que l'électorat s'attend à plus de sagesse et de vision à long terme de nos gouvernements.

Guillaume Vaillancourt  
Montréal, le 2 octobre 2006

### À la croisée des chemins

L'accident du viaduc Concorde de Laval donne l'occasion de constater que nous faisons actuellement les pires choix de société possibles en matière de transport.

En sachant que le passage d'un véhicule lourd cause autant de dommages à une structure routière que 160 000 voitures, autant dire que les ponts et chaussées sont entretenus presque exclusivement pour les camions. Ceux-ci sont en outre responsables de plus de 50 % des gaz à effet de serre générés par tous les types de transport confondus au Canada. Les trains, quant à eux, consomment six fois moins d'énergie par tonne de marchandise déplacée (et leurs émissions de gaz à effet de serre sont d'autant réduites) que le transport par camion.

Vus sous cet angle, la réfection des routes et l'accroissement du réseau routier deviennent indirectement un cautionnement de *status quo* qui, lui, est inacceptable et extrêmement onéreux. Réparons les ponts et sécurisons les structures actuelles, bien sûr, mais, au-delà du désastre qui vient de se produire, gardons en tête que les investissements futurs de nos gouvernements devront inévitablement donner priorité à des solutions réellement durables dans tous les sens du terme, pour des raisons tant environnementales qu'économiques.

Une politique de transport cohérente avec les autres enjeux de notre société, qui allie la décongestion des réseaux routiers, la sécurité publique, les émissions polluantes et la qualité de l'air, doit nécessairement viser la diminution du transport routier.

Christian Vachon  
Josette Daneault  
Magog, le 1<sup>er</sup> octobre 2006

### Effondrement du réseau routier?

Ça commence à être assez épuisant de se promener sur les autoroutes du Québec. Le réseau routier et les structures autoroutières semblent inadéquates et sont vraisemblablement dangereux pour la sécurité des citoyens. En 2000 à Laval, effondrement du viaduc du Souvenir. On se le rappelle. L'année dernière, effondrement d'un tronçon de l'autoroute 40 près de Trois-Rivières créant un trou béant (une conductrice avait été blessée, sa voiture s'étant retrouvée dans le

trou) et maintenant, effondrement d'un autre viaduc encore une fois à Laval. Des morts, des blessés graves. Mais qu'est-ce qui se passe? Des tremblements de terre? Du mauvais béton? De mauvais ingénieurs? Des matériaux inappropriés, des vérifications négligées? Des économies au détriment de la vie des gens? Voyons donc, on ne reçoit pourtant pas régulièrement des roquettes; nous ne sommes pas bombardés, nous sommes un pays moderne. Non mais, des viaducs et des routes qui s'effondrent régulièrement... Il va falloir que le ministère des Transports revioie sa politique, sinon un petit voyage sur les routes du Québec prendra bientôt l'allure d'une aventure extrême.

Michèle Bourbon  
Gatineau, le 30 septembre 2006

### L'état des infrastructures et le financement

Messieurs les maires des grandes villes de la région de Montréal,

On ne peut demeurer insensible aux événements survenus à Laval, l'effondrement d'un viaduc sur le boulevard de la Concorde et les cinq morts et six blessés que cette catastrophe a entraînés. Cela étant dit, vous nous avez souligné à maintes reprises l'état lamentable des infrastructures de vos villes. Vous avez indiqué aux gouvernements supérieurs la nécessité qu'ils participent à la réfection de ces infrastructures. Malheureusement, les pouvoirs supérieurs ne réagissent pas selon leur moyen et les recommandations qu'ils ont eux-mêmes dans leurs dossiers.

Je vous rappelle pour une xième fois, que le comité d'examen de la loi sur les transports au Canada, dans un rapport portant le titre évocateur, *Vision fondée sur l'équilibre*, et daté de juin 2001, recommandait que le fédéral oriente la taxe d'accises sur les carburants pour les priorités suivantes:

- Le financement des routes principales;
- Le financement du transport urbain;
- Le financement des routes secondaires;
- L'administration des rues municipales.

Les cinq commissaires avaient noté dans le rapport aux pages 228 à 233 que les usagers trouvaient injustifiés de maintenir le fruit d'une telle taxe dans les coffres du fédéral compte tenu du fait que le gouvernement du Canada n'a pas de responsabilité en matière routière alors que les provinces et les villes en avaient. Est-ce que les morts et les blessés de Laval auront raison de la résistance des politiciens fédéraux à appliquer ce rapport, il faut l'espérer! Le combat pour la vie doit se mener aussi bien chez nous qu'à l'étranger.

André Mainguy  
Longueuil, le 1<sup>er</sup> octobre 2006

### La nécessité de rajouter le réseau routier

C'est avec un immense regret que j'ai appris le décès de cinq personnes dans l'effondrement d'un viaduc sur des voitures, samedi, à Laval et qu'il pourrait y avoir d'autres victimes sous les décombres de l'autoroute 19. Pourtant, deux alertes avaient été lancées aux autorités, dont une au service d'urgence 911, pour signaler des problèmes à la structure du viaduc.

Il y a lieu de se questionner sur l'état lamentable de notre système routier et de nos ponts et viaducs. Tous savent que des travaux urgents sont nécessaires. Il faut procéder aux travaux sans tarder. Le pont Mercier, tout le réseau routier en hauteur et plusieurs viaducs de Montréal sont des futurs lieux où d'autres tragédies pourraient avoir lieu. Et c'est peut-être un de nos proches, ou même moi, qui en seront les victimes cette fois-là.

Il est urgent de rajouter le réseau routier, que les gouvernements injectent de l'argent pour ces travaux et qu'on songe à des réseaux routiers qui ont les deux pieds sur terre.

Benoît Voyer  
Montréal, le 1<sup>er</sup> octobre 2006

### Bob Rae et le Québec

Le 22 novembre 1994, Jacques Parizeau, premier ministre du Québec, se rend à Toronto, conférencier invité du sélect Canadian Club. Par courtoisie, il demande à être reçu par son homologue de l'Ontario, Bob Rae. Celui-ci consulte Pierre Elliott Trudeau et Jean Chrétien sur les propos qu'il doit tenir à son visiteur. Au cours de la rencontre, qui dure 45 minutes, il lui dit: «Vous pouvez tenir votre référendum si vous voulez, mais l'Ontario ne se sentira pas lié par lui.» Bob Rae, le néo-démocrate, est clair: il ne respectera pas la démocratie. Jacques Parizeau répond simplement: «Je tiendrai le référendum quand je jugerai le moment opportun et avec une question que je jugerai appropriée.»

Après la rencontre, Bob Rae refuse de rencontrer les journalistes en compagnie de son visiteur. Il lui dit: «Je ne participerai d'aucune manière à votre spectacle.» Il refuse également d'assister à la conférence de son homologue québécois devant le Canadian Club. Un affront indigne du poste qu'il occupe.

Bob Rae s'est accroché au pouvoir pendant près de cinq ans après n'avoir été élu que par 37,6 % des électeurs ontariens, mais il refuse un minimum de respect à celui que 44,7 % de Québécois ont choisi pour les diriger.

Par son mépris et son arrogance, ce n'est pas Jacques Parizeau que Bob Rae a blessé il y a 12 ans, mais l'ensemble des Québécois, fédéralistes et indépendantistes confondus. Il n'a pas changé. Hier, il concevait le Canada sans Jacques Parizeau. Aujourd'hui, en soutenant qu'il ne faut pas rouvrir une constitution canadienne que le Québec n'a jamais signée, il conçoit le Canada sans le Québec. Et il veut maintenant gouverner le pays? Cet homme, vraiment, n'a rien compris.

Mario Cardinal  
Journaliste, auteur et ancien ombudsman de Radio-Canada  
Le 1<sup>er</sup> octobre 2006

### Gros mensonge des conservateurs fédéraux

On a lu que les conservateurs fédéraux préféreraient Bob Rae à Ignatieff comme chef du Parti libéral parce qu'il serait plus facile à battre. Quel mensonge! Leur vrai but est plutôt de favoriser Ignatieff.

Avec Ignatieff comme adversaire, les conservateurs s'empresseraient de dire, avec raison, que les Canadiens feraient bien mieux, plutôt que d'élire ce simili-Harper que constitue Ignatieff, d'élire le vrai Harper. En effet, Le sieur Ignatieff est bien connu pour ses positions «harperiennes» en matière de politique étrangère. De plus, ses positions environnementales (accord de Kyoto notamment) sont une copie conforme de celles de Harper — peut-être même plus décadentes.

René-Julie  
Sainte-Julie, le 28 septembre 2006

### Une seule nuit

Finalement, Stephen Harper annonce qu'il ne pourra peut-être pas régler le problème du déséquilibre fiscal, lors du prochain budget fédéral au printemps 2007, car les provinces ne s'entendent pas entre elles.

Ce fut donc l'aventure d'une seule nuit. Stephen voulait passer une nuit agréable, histoire de récolter quelques votes. Jean aurait souhaité que cela dure plus longtemps, pour régler quelques problèmes de fond. Mais l'amour fédéral-provincial est un amour impossible, digne des plus grandes tragédies. Et devinez qui joue toujours le rôle pathétique de la personne délaissée...

Jacques Fournier  
Montréal, le 28 septembre 2006

## IDÉES

L'opposition à l'autoroute 25

## Un recyclage d'idées reçues

WENDELL COX

Auteur de Transport et logement à Montréal: comment le développement de la banlieue rend la métropole plus compétitive, étude publiée en juin dernier par l'Institut économique de Montréal

MARTIN MASSE

Directeur de la recherche, Institut économique de Montréal

**V**ingt-cinq personnalités ont récemment signé une lettre ouverte pour s'opposer au projet de prolongement de l'autoroute 25 et pour proposer de miser davantage sur le transport en commun («Vingt-cinq voix pour des solutions de rechange à l'autoroute 25», Le Devoir, 21 septembre 2006). Leurs arguments se basent sur une série d'idées reçues concernant les effets néfastes de l'utilisation de l'automobile sur l'environnement et les bienfaits inévitables des investissements en transport en commun. La réalité est plus complexe.

On répète sans cesse que le transport routier est la source principale d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec (32,1%), lesquelles ont augmenté «de façon alarmante» (21,6%) dans ce secteur entre 1990 et 2003. Les chiffres sont exacts, mais on oublie souvent de mentionner que le terme «transport routier» comprend les véhicules lourds utilisés pour le transport de marchandises, qui ne se fera pas en métro ou en train de banlieue malgré toute la sensibilisation du monde.

## Modèles plus efficaces

Selon le ministère québécois de l'Environnement, la hausse d'émissions de GES dans le secteur du transport routier est directement liée à l'accroissement du nombre de véhicules lourds sur les routes depuis 1990. En effet, le nombre de véhicules lourds est passé de 99 607 à 196 459. Elle est également liée à une augmentation du nombre de camions légers (fourgonnettes, camionnettes et véhicules utilitaires sport), une tendance observée partout en Amérique du Nord.

Par contre, bien que le nombre d'automobiles ait légèrement augmenté, les émissions provenant des automobiles ont diminué de 5,5% entre 1990 et 2003. Les modèles plus récents sont plus efficaces et émettent donc moins de GES. L'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) souligne que les véhicules d'aujourd'hui émettent 90% moins de monoxyde de carbone que les modèles des années 1960, ce qui explique pourquoi les émissions des automobiles ont diminué depuis l'époque malgré le plus grand nombre de voitures sur les routes. La technologie est sûrement le moyen le plus efficace de réduire la pollution.

Il ne faut d'ailleurs pas se limiter à la situation québécoise, puisque le protocole de Kyoto s'applique partout au pays. À l'échelle canadienne, le transport routier (excluant les véhicules lourds) a émis seulement 12% des GES en 2003. Si on cessait complètement d'utiliser des voitures et des camions légers dans tout le pays, la réduction des émissions de GES serait à peine suffisante pour remplir la moitié des engagements du Canada en vertu du protocole de Kyoto.

Malheureusement, on continue de propager l'idée selon laquelle les nouvelles autoroutes font exploser le nombre d'automobilistes alors que les investisse-



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

Selon le ministère québécois de l'Environnement, la hausse d'émissions de GES dans le secteur du transport routier est directement liée à l'accroissement du nombre de véhicules lourds sur les routes depuis 1990.

ments en transport en commun pourraient conduire les automobilistes à abandonner leur voiture. Les différentes expériences à l'échelle mondiale démontrent la fausseté de cette affirmation. Malgré de formidables et coûteuses stratégies visant à convertir des automobilistes au transport en commun, aucune région urbaine importante des pays développés n'a réussi à réduire la part de marché de l'automobile de plus de 2% au cours des dernières décennies.

## Nécessité de contourner

Les signataires de la lettre d'opposition à l'autoroute 25 reconnaissent, avec raison, que le parachèvement de l'autoroute 30 est nécessaire pour donner la possibilité aux camions de marchandises d'éviter l'île de Montréal (rappelons que Montréal est la seule région urbaine des pays développés qui ne possède pas d'autoroute de contournement, depuis que Sydney a inauguré la sienne).

Pourtant, plusieurs arguments militent en faveur du parachèvement de l'autoroute 30 valent aussi pour l'autoroute 25. Cette dernière aura également pour effet de réduire l'encombrement sur le boulevard Métropolitain, en plus d'éviter les détours inutiles et donc les kilomètres perdus. Tel que cela est mentionné dans les documents du ministère des Transports du Québec, l'importante croissance démographique dans

les banlieues de la Rive-Nord (la plus forte au pays comme l'indiquait Statistique Canada il y a quelques jours) provoque une congestion de plus en plus grave des ponts reliant Laval et Montréal.

N'oublions pas que les autobus, qui constituent le mode de transport en commun présentant le meilleur rapport coût-bénéfice, emprunteront aussi l'autoroute 25. Néanmoins, même si on consacrait des sommes grandioses au développement du transport en commun, ce mode de déplacement ne serait jamais concurrentiel pour les gens qui se dirigent ailleurs qu'au centre-ville.

Avec ou sans investissement dans le transport en commun, le débit de circulation sur les ponts augmentera inévitablement. Préférons nous allonger les embouteillages et la période de pointe, ce qui n'aidera certainement pas à diminuer la pollution de l'air ou, plutôt, désengorger les axes routiers de la région afin que la circulation soit plus fluide et donc moins néfaste pour l'environnement?

On ne doit pas confondre les visions et les mirages. L'analyse objective montre que le projet de l'autoroute 25 est rentable tant d'un point de vue économique qu'environnemental. Il s'agit d'un rare projet d'infrastructure où des investisseurs privés sont prêts à risquer leur propre capital. Dans ces conditions, il serait avantageux de le réaliser.

## Mieux miser sur le transport en commun

LOUIS-PHILIPPE LONGTIN  
DENIS LAJEUNESSE

Montréal

**L**e 22 septembre dernier, les Montréalais ont eu droit à leur journée internationale «en ville sans ma voiture» leur permettant de vivre six longues heures sans la fumée des automobiles, de 9h30 à 15h30 précisément afin de permettre aux automobilistes de garer leur voiture le matin et de la reprendre après le travail, et ce, dans le quadrilatère formé des rues Saint Urbain, René-Lévesque, McGill College et De Maisonneuve.

Des rabat-joie objecteront que, pendant ce temps, les pistes cyclables manquent et les tarifs des transports en commun montent en flèche. Mais foin de ces chagrins! Pour l'occasion l'AMT et la Ville de Montréal ont déroulé sur la rue Sainte-Catherine un tapis vert de plus de 1500 m<sup>2</sup> de vrai gazon sur lequel on pouvait respirer à pleins poumons et pratiquer le tai chi. Les Québécois adorent la cucurbit.

## Inconfort

Aux heures de pointe, les véhicules publics sont suremployés. Il en résulte, pour les passagers, un inconfort qui explique grandement pourquoi les transports en commun souffrent de désaffection. En outre la viscosité de la circulation fait que leur moteur tourne largement à vide, ce qui accroît le prix du kilomètre/passager.

Aux heures creuses les transports en commun sont sous-employés, ce qui accroît encore une fois le prix du kilomètre/passager. Dans les deux cas, la majoration du prix du kilomètre/passager signifie un gaspillage de ressources énergétiques et davantage de pollution. La solution de ce problème passe par une intensification et un étalement temporel de l'utilisation de l'autobus, du métro et du train de banlieue, par une augmentation de l'offre et de la demande des services publics de transport.

On ne peut guère faire mieux pour augmenter une quantité demandée que d'en fixer le prix à zéro. La gratuité des services publics de transport rendrait le coût relatif d'utiliser sa voiture très élevé et susciterait une substitution du transport public au transport privé. Cette demande accrue justifierait à son tour l'augmentation, par les autorités municipales, de l'offre des services publics de transport,

leur intensification et leur étalement temporel. Sur le plan comptable, il y aurait une hausse des impôts et une baisse corrélative des dépenses privées de transport à moins qu'on ne s'entête à utiliser sa voiture. Voici une mesure simple, pratique et révolutionnaire à l'instar de l'instauration, naguère, de la gratuité des soins de santé et de l'instruction primaire et secondaire.

Les avantages de la gratuité des transports en commun seraient d'ordre économique, social et environnemental. Du point de vue économique, la fluidité de la circulation urbaine se traduirait, entre autres, par une économie de temps et de pétrole, une usure ralentie des chaussées et des ponts, une réaffectation des stériles parcs de stationnement du centre-ville à des fins plus utiles, et l'augmentation de l'offre publique de matériel roulant stimulerait l'industrie québécoise de fabrication de wagons de métro et de train; sous l'angle social, la gratuité proposée s'inscrirait dans une politique de lutte contre la pauvreté; dans la perspective environnementale, la diminution du recours aux véhicules privés réduirait considérablement l'émission des gaz à effet de serre, ce qui améliorerait la santé et préviendrait peut-être les inquiétants changements climatiques annoncés.

## Urbanisation accélérée

En fait, le côté environnemental de la question du transport urbain est le plus important. La Terre, qui compte déjà 300 villes d'un million d'habitants et 30 mégapoles de 10 millions d'habitants, va continuer de s'urbaniser à un rythme accéléré dans l'avenir proche sous la poussée explosive de l'industrialisation de la Chine et de l'Inde.

La pollution atmosphérique vient en grande partie de la multitude des voitures individuelles entassées sur l'aire exigüe des grandes villes: il s'agit d'abord d'un problème de grande ville qui doit être résolu par les grandes villes.

Quoi qu'il en soit, il ne sera pas résolu par quelque protocole de Kyoto concoctant, par référence dogmatique au modèle du marché dans le domaine, qui ne s'y prête absolument pas, d'un bien éminemment public comme l'atmosphère terrestre, une bizarre Bourse où les pays pollueurs peuvent acheter aux pays moins pollueurs des droits de polluer, comme si la «main invisible» d'Adam Smith, l'autorégulation par les prix ne convenait pas qu'à l'échange, la production et la consommation de

biens privés qui n'ont point d'externalités manifestes, comme si l'air que nous respirons était divisible, appropriable exclusivement et susceptible, dès lors, d'offres et de demandes.

À la vérité, un bien public doit être géré par l'autorité publique et un bien public commun à tous les États, tel l'écosystème, doit être administré par tous les États. Mais pareille administration commune suppose l'unité inatteignable, ou à tout le moins instable, d'États intrinsèquement égoïstes. Ainsi Kyoto, pour édulcoré qu'il soit, n'a pas rallié les États-Unis, et le Canada s'en retire.

## Prise de conscience d'abord

Ce n'est pas par la concertation internationale que le problème de la pollution atmosphérique sera résolu, ou si peu, mais par la prise de conscience qu'il est dans l'intérêt économique et social, sans même tenir compte de la question environnementale, des États de limiter les émissions de gaz à effet de serre dans leurs grandes villes par la gratuité des transports en commun. Un État n'a donc pas à attendre le bon vouloir des autres États pour agir, pour assainir l'écosystème, car il y trouve égoïstement son profit. Espérons que, par mimétisme, une grande ville imitant l'autre, cette prise de conscience fera tache d'huile, s'étendra à la Terre entière et contribuera à la sauver.

Qu'on imagine l'économie de pétrole dans le monde, qu'on imagine également le surcroît d'indépendance des pays industriels à l'égard du Moyen-Orient! Toutefois si tous les avantages de l'étalement des transports dans les grandes villes s'avéraient insuffisants pour briser les habitudes, pour susciter une substitution générale du transport public au transport privé, celles-ci pourraient toujours recourir, en tant que mesure complémentaire, à la coercition d'une taxe punitive sur l'utilisation de la voiture personnelle comme cela se fait à Londres, Stockholm, Rome et Singapour.

On trouvera sans doute aberrant dans l'avenir, si avenir il y a, que des millions d'hommes, parqués sur quelques kilomètres carrés de grande ville, aient pu dans le passé user à loisir de leur véhicule individuel pour se déplacer sur une aussi petite surface. La force de l'habitude nous rend aveugles à l'illogisme.

Il y a cependant, depuis plusieurs semaines sur le boulevard Saint-Charles, un vieux monsieur déambulant avec une pancarte sur laquelle on peut lire: *Global warming, Less than ten years, Point of no return...*

DARFOUR

## Les génocides, c'est nous!

PAULINE NGIRUMPATSE

Montréal

**L**oin des yeux, loin du cœur. Ce proverbe a pris tout son sens au cours des dernières semaines alors que le Darfour réapparaissait, comme par magie, sur les radars médiatiques. Le 17 septembre dernier, comme pour faire écho au mutisme ambiant des médias sur ce génocide, la foule brillait par son absence, à Montréal, au Rassemblement pour le Darfour, rassemblement tenu parallèlement dans différentes villes du monde. Quelques jours plus tard, durant une réunion de production d'une émission, on concluait qu'il n'était pas judicieux de consacrer une partie de celle-ci à la situation du Darfour parce que l'émission ne «léverait» pas et qu'il était, par conséquent, préférable de parler des soldats canadiens en Afghanistan et de mentionner le Darfour *en passant*.

Mais, bon Dieu, les liens de cause à effet ne sont-ils pas patents? Si une émission ne lève pas lorsqu'on parle du Darfour, doit-on y voir un manque d'intérêt des auditeurs ou plutôt un manque d'information, et donc une occasion de conscientisation? Et n'est-ce pas cette même population désinformée, otage des choix éditoriaux, qui, ignorant tout du calvaire d'une partie de l'humanité, consacra son dernier week-end estival à faire ses adieux aux terrasses invitées montréalaises, et ce, au détriment d'un rassemblement qui tente de crier haro sur notre inaction devant ce balourdement des droits de la personne.

## Logique utilitariste

Doit-on s'étonner de tout cela? La logique n'est-elle pas la même partout et pour tous: médias, communauté internationale, individus confondus... une logique utilitariste. Suivant cette logique, la communauté internationale répond aux grands enjeux humains de l'heure à coup de stratégies géopolitiques, les médias les exposent à la lumière des cotes d'écoute et meilleur *line-up*, et nous suivons tout cela, distraitement, entre deux 5 à 7 de réseautage. *Life goes on* exige. Tous, oubliant qu'au-delà du pétrole, de l'audit, de l'éventuelle promotion, il y a des hommes et des femmes, des enfants, qui ne rêvent que de vivre, pas juste de survivre. Le Darfour n'est donc pas qu'un sujet mais une question de vie ou de mort.

Mais c'est justement là où le bât blesse. Dans cet empressement à suivre les exigences d'un système qui répond au comment avant de s'être demandé *pourquoi*, nous perdons de vue la finalité humaine de nos actions et de nos choix. Cette nouvelle façon de faire — puisqu'il ne s'agit plus de vivre mais de faire fonctionner — laisse très peu de place à ce qui semble n'être plus qu'un concept: l'empathie. Une empathie d'autant plus absente lorsque cet Autre est différent de nous et hors de nos frontières (géographiques, culturelles, conceptuelles...).

Et pourtant, si l'on s'arrêtrait le temps d'un instant pour regarder les choses de plus près, on s'apercevrait très rapidement que ce manque d'empathie voire cette indifférence que nous cultivons, sont les mêmes germes qui, dans des terreaux plus fertiles, se développent en génocides et que, par conséquent, ces crises nous concernent plus que l'on n'a le courage de le penser.

Les génocides ne sont donc pas l'histoire de barbares imperméables à la civilisation et aux bienfaits de l'état de droit, les génocides c'est nous. Arrêtons donc d'en parler uniquement en terme techniciste de stratégies d'intervention et de déploiement de forces, de cadre opérationnel de reconstruction... et parlons aussi d'empathie, de processus de socialisation. Parce que l'empathie n'est pas innée, elle s'acquiert, elle s'active par le dit processus.

## Participer au «plus jamais»

Nous qui avons donc le privilège d'être à l'abri des machettes et de la fureur des Djandjeweeds, pouvons-nous au moins prendre le temps de revoir ces vecteurs de socialisation et participer ainsi à ce «Plus jamais».

Quelques exemples:  
■ Pourqu'on ne pas remettre en question cet enseignement scolaire et universitaire qui donne rarement ou trop superficiellement à apprendre les autres civilisations (leur trajectoire historique, culturelle...), un apprentissage qui, potentiellement, nous permettrait d'intégrer dans nos schèmes de pensée, l'existence de l'Autre comme entité ontologique et non comme cet étranger sorti tout droit de la planète exotique.

■ Remettre en question ces médias qui, au nom des sacro-saintes cotes d'écoute, oublient parfois de garder la distance nécessaire pour ne pas perdre de vue leur rôle social et l'impact de la représentation du monde qu'ils véhiculent.

■ Remettre en question ces décideurs, ces hommes politiques qui, trop souvent, défendent des intérêts plutôt que des idéaux.

■ Enfin, nous remettre en question nous-mêmes, interroger sans cesse notre humanité jusqu'à ce que cette indifférence devienne dérangeante, insupportable.

En attendant, une fois de plus, nous irons nous coucher plus au fait de la guerre aux cotes d'écoute entre Guy A. et Eric Salvail alors que, de l'autre côté de l'Atlantique, c'est une guerre d'extermination qui est en cours.

D'ores et déjà, le meilleur scénariste en ville peut écrire un prochain scénario dépeignant la communauté internationale commémorant d'ici quelques années le premier génocide du XXI<sup>e</sup> siècle; les grands de ce monde entonnant en chœur le même credo: «Si l'on avait su, si l'on avait compris» et faisant, une fois de plus, cette fameuse promesse qui ne tient que dans le discours, celle du «Plus jamais». Des livres seront écrits, des documentaires et films produits dans un effort louable de préserver une mémoire collective malheureusement alzheimerienne. Un scénario qui sera intitulé: *Loin des yeux, loin du cœur...*

## L'ÉQUIPE DU DEVOIR

LA RÉDACTION Journalistes à l'information générale et métropolitaine: Gerald Dallaire (adjoint au directeur de l'information), Jeanne Corriveau (affaires municipales), Fabien Deglise, Marie-Andrée Chouinard (éducation), Josée Bouchard (éditorialiste, responsable de la page Idées), Brian Mylen (justice et faits de société), Clémentine Cauchy (Général), Jean Dion, Louis-Gilles Francoeur (environnement), Benoît Munger (responsable du site Internet), Laurence Clavel, Jean-Guillaume Dumont (communisme Internet), Isabelle Paré (santé), Louise-Madeleine Bouchard (culture), Pauline Gravel (sciences), Michel Garneau (cartographie), Diane Prévost (responsable des pages thématiques), Martin Ducloux, Michèle Malenfant et Christine Dumazet (reluctants), Renée Leo Guilmet et Serge Paquin (reluctants surnuméraires), Jacques Grenier et Jacques Nadeau (photographes), à l'information culturelle: Michel Bélar (théâtre et cinéma Culture), Julie Carpentier (papier), Paul Bennett (papier cahiers spéciaux et culture du week-end), Stéphane Ballarçon (reporter), Paul Carillon (médias), Caroline Montpetit (livres), Odile Tremblay (cinéma), Frédérique Doyon (surnuméraires), à l'information économique: Gérard Berubé (adjoint au directeur de l'information), Dominique Reny (papier), Philippe Papineau (surnuméraires), Eric Desrosiers, Claude Turcotte, François Desjardins (surnuméraires), à l'information internationale: Jean-Pierre Legault (papier international et page éditoriale), Claude Lévesque, Guy Taillefer (adjoint au directeur de l'information), Serge Truffaut (éditorialiste), à l'information politique: Hélène Buzzetti, Manon Corneille et Alec Cantonguay (correspondants parlementaires) à Ottawa, Antoine Robitaille et Robert Durrain (correspondants parlementaires à Québec), Kathleen Lévesque; Mariyse Hamelin (secrétaire à la rédaction); Marie-Pier Paquet, Alexandre Shields (communisme); La documentation: Gilles Paré (directeur), Manon Derron, Rachel Rochefort (Ottawa); LA PUBLICITÉ ET LE MARKETING Jean de Billy, Jean-François Bessé, Marlene Côté, Dave Cameron, Yan Hamel, Christiane Lagelle, Anisette Maltain, Jacques A. Nadeau, Claire Paquet, Martine Riopelle, Michelle Ruellan, Nadia Sebati, Mélanie Simard (publicitaires), Laurence Thériault (directrice adjointe), Sylvie Laporte, Martine Bérubé (secrétaires); LA PRODUCTION Christian Goulet (directeur de production), Michel Bernatchez, Johanne Brunet, Danielle Cantara, Richard Des Cormiers, Donald Filon, Yannick Morin, Nathalie Zermatis, Olivier Zaida; INFORMATIQUE Yvanick Marlet (responsable); PROMOTION, DISTRIBUTION ET TIRAGE Alexandre Gaudreau (coordonnateur à la promotion et à la sollicitation), Caroline Simard (responsable service à la clientèle, par Internet), Manon Blanchette, Monique L'Heureux, Rachelle Leclerc; L'ADMINISTRATION François Bisson (contrôleur), Nicole Carmel (responsable des services comptables), Céline Furoy, Ghislaine Lafleur, Claudette Béliveau (adjointe administrative), Claudine Chevrier, Monique Proteau, Danièle Ross.

## ACTUALITÉS

## BLOC

SUITE DE LA PAGE 1

n'a été en poste que 10 mois de l'année fiscale, ayant été défait le 23 janvier dernier. Sa circonscription est située sur la rive sud dans la région de Québec. Les autres bloquistes sont le whip Michel Guimond (34 093 \$), Raynald Blais (33 601 \$), Roger Gaudet (33 037 \$) et Louis Plamondon (30 232 \$).

Ces montants sont environ trois fois plus élevés que ce que les autres députés fédéraux déclarent en moyenne (11 800 \$). Le Bloc québécois, avec 51 députés, fournit à peine 17 % de la députation fédérale, mais occupe plus de 57 % des places dans le club des «30 000 \$ et plus».

Les frais de déplacement incluent toute utilisation de moyen de transport pour se déplacer à l'intérieur de la circonscription: avion, hélicoptère, train, taxi ou kilométrage de voiture personnelle. La Chambre des communes ne réclame aucune preuve pour rembourser ce dernier, à raison de 0,46 \$ le kilomètre. Ces frais peuvent inclure aussi, mais pas toujours, des frais de restaurant et d'hôtel si le député a dépassé son allocation annuelle de 20 000 \$. Ils excluent toutefois le coût hebdomadaire de transport entre leur circonscription et Ottawa, qui est imputé à un autre poste budgétaire.

Au Bloc québécois, on insiste sur le fait que tout est parfaitement légal et vérifié par le contrôleur de la Chambre des communes. «Chaque député a le même cadre budgétaire et en fait une utilisation qui est laissée à son libre choix, explique le porte-parole Frédéric Lepage. Certains préfèrent se déplacer, d'autres ouvrir un deuxième bureau de comté.»

Dans ce «top 14», cinq libéraux se sont taillé une place, dont trois représentant des circonscriptions dites très grandes (deux de l'Arctique et Bill Matthews, dont ses communautés côtières de Terre-Neuve ne sont accessibles que par hélicoptère). M. Matthews a triomphé au palmarès en facturant 71 618 \$. Les deux autres libéraux n'ayant pas la superficie comme alibi sont Jean-Claude d'Amours (34 392 \$) et Robert Thibaut (35 398 \$). Deux conservateurs apparaissent sur la liste, mais les deux habitent une grande région.

Ce n'est pas la première fois que les bloquistes figurent en si grand nombre parmi les députés ayant présenté à la Chambre des communes des factures salées. L'an dernier aussi, 14 députés fédéraux avaient facturé plus de 30 000 \$ et sept d'entre eux étaient bloquistes.

Mis à part Mario Laframboise, dont les dépenses ont diminué cette année, ce sont tous les autres qui ont augmenté. Au lot se sont ajoutés Marc Lemay (Abitibi-Témiscamingue) et Louis Plamondon (Bas-Richelieu-Nicolet). L'an dernier, le député Roger Gaudet, avec des dépenses de 44 883 \$, était arrivé deuxième au classement, devant les députés représentant les confins nordiques du pays. M. Gaudet a été plus raisonnable cette année, en facturant «seulement» 33 037 \$, redescendant au 13<sup>e</sup> rang du classement.

À titre de comparaison, des 17 députés conservateurs de l'année dernière qui sont aujourd'hui ministres, aucun n'a dépassé le seuil de 30 000 \$. Le ministre de la Sécurité publique, Stockwell Day, est celui qui s'en approche le plus (29 092 \$), suivi du ministre de la Justice, Vic Toews, (20 714 \$) et celui des Ressources naturelles, Gary Lunn (16 824 \$).

Le Devoir

## Rectificatif

Dans l'édition de lundi, une réplique d'au retour des oies blanches de Marcel Dubé s'est malencontreusement glissée à la fin de la critique de cette pièce qu'a signée notre collaborateur, Hervé Guay. Nos lecteurs auront déjà compris qu'elle se trouvait là par erreur. Nos excuses à l'auteur et aux artisans de cette production du Théâtre du Rideau Vert pour cette coquille indépendante de notre volonté.

## QUÉBEC

SUITE DE LA PAGE 1

Elle n'a également pas dit si ces infrastructures étaient considérées comme étant en bon état, se contentant de souligner qu'elles se trouvaient «dans le même état que lors de leur dernière inspection», soit «en novembre 2005». Quelque 45 % des infrastructures du réseau routier supérieur de la province ne sont pas considérées comme étant en bon état, selon le dernier bilan du ministère des Transports.

Quoi qu'il en soit, les rapports oraux reçus au ministère ont été rassurants, selon Mme Leclerc. Neuf rapports écrits sont toujours analysés par un groupe de cinq à sept experts gouvernementaux, et les autres documents seront livrés au cours des prochaines heures. Dans au moins un cas, des observations supplémentaires seront cependant effectuées à l'aide d'une nacelle.

Aucune des structures inspectées ne sera donc fermée à la circulation, à part le viaduc «jumeau» à celui de la Concorde, le viaduc De Blois, qui l'était déjà. Des étalements seront installés sous sa structure pour le soutenir. Le ministère creusera ensuite des «fenêtres d'observation» qui permettront d'étudier la masse de béton et de «vérifier les hypothèses étudiées pour expliquer l'effondrement du viaduc de la Concorde, a précisé Mme Leclerc. On cherche les causes [de l'effondrement], et le viaduc De

Blois est presque identique à celui de la Concorde, alors on pense qu'il pourra nous aider à alimenter l'enquête qui est en cours». Selon elle, «plusieurs hypothèses sont sur la table» et leur nombre se réduit d'heure en heure. Bombardée de questions à ce sujet, la sous-ministre a toutefois refusé d'en préciser le nombre et la teneur. La travée nord du viaduc de la Concorde, qui reste en place, ne sera en outre pas démolie tout de suite. On y installera également des étalements pour protéger tout le secteur durant l'enquête.

Les 18 structures inspectées dans plusieurs régions de la province ont été choisies parce qu'elles comportaient des «éléments de conception qui s'apparentent» à ce qu'on retrouvait au viaduc de la Concorde, a affirmé Anne-Marie-Leclerc. Pour y parvenir, le ministère a examiné à la hâte pas moins de 1000 dossiers différents dans la nuit de samedi à dimanche.

Pour la seule île de Montréal, on dénombre quatre structures. Une est située sur l'autoroute 25, à la hauteur de la rue Boucherville, une autre sur l'autoroute 40, à la jonction de l'autoroute 40 est et de l'autoroute 15 nord, une troisième se trouve elle aussi sur l'autoroute 20, à la hauteur du boulevard Angri-gnon et une dernière est située sur l'autoroute 15, près de la voie de service de l'autoroute 40.

Le ministère a aussi recensé plusieurs structures ailleurs en province. Une est située en Abitibi-Té-

miscamingue, une à Baie-Comeau dont l'inspection sera effectuée à l'aide d'une nacelle, trois dans l'est de la Montérégie, quatre dans Laurentides-Lanaudière et quatre en Mauricie-Centre-du-Québec. Aucune n'a été recensée à Québec.

## Procédure défaillante

Par ailleurs, il pourrait y avoir eu des défaillances dans la chaîne d'intervention samedi, selon ce que rapportait le journaliste Claude Poirier sur les ondes du réseau TVA hier. Ce dernier a déclaré que le patrouilleur qui s'est rendu sur place samedi pour ramasser le débris tombé sur la chaussée aurait dit, en observant le viaduc de la Concorde, que «ça devrait être inspecté rapidement». Son superviseur habituel aurait été absent à ce moment et il se serait fait répondre: «fait un rapport et lundi on va vérifier ça». Le sous-ministre adjoint au ministère des Transports, Jacques Gagnon, a répondu en conférence de presse hier que la «procédure [a été] respectée au pied de la lettre».

En règle générale, selon le type d'anomalie que le patrouilleur constate, après une inspection, il donne un code spécifique au réparateur, qui achemine l'information au spécialiste adéquat. Il semble qu'un ingénieur en structure était en route lorsque la travée sud du viaduc s'est finalement effondrée.

Toujours selon M. Poirier, le patrouilleur qui a inspecté le viaduc quelques minutes avant qu'il ne s'effondre a dû terminer son quart de travail samedi et a aussi dû travailler dimanche. C'est le

syndicat qui serait finalement intervenu pour lui obtenir un arrêt de travail, en raison du choc provoqué par la nature dramatique des événements. Il n'a pas été possible de confirmer cette information hier soir.

Et tandis que les opérations de déblaiement du lieu de la tragédie étaient presque terminées et que les enquêteurs scrutaient la structure du viaduc de la Concorde, les autorités ont dévoilé hier l'identité des deux autres personnes décédées samedi. Il s'agit de Mathieu Goyette et de Véronique Binette, tous deux âgés de 28 ans et résidents de Laval. Le couple prenait place à bord du deuxième véhicule qui a été écrasé sous le viaduc, samedi midi. Les trois autres personnes décédées, qui prenaient place à bord de l'autre véhicule qui a été écrasé sous le viaduc, sont Jean-Pierre Hamel, 40 ans, et sa conjointe Sylvie Beaudet, 44 ans, de Laval, ainsi que Gilles Hamel, 44 ans, le frère du conducteur.

Pour ce qui est quatre personnes blessées samedi et transportées à l'hôpital Sacré-Cœur, l'établissement a indiqué hier que leur état de santé était bon étant donné les circonstances. Sur les quatre patients, trois hommes et une femme, un seul se trouve toujours aux soins intensifs, mais «on ne craint pas pour la vie de cette personne», a souligné le Dr Stéphane Panic. Les trois autres patients sont aux soins intermédiaires, mais toujours au service de traumatologie. Si leur condition physique inspire la confiance, ils pour-

raient souffrir d'un intense stress post-traumatique, selon le Dr L'Plante, directeur des services professionnels et hospitaliers. Deux autres blessés ont été transportés à l'hôpital Jean-Talon, un homme et une femme. Cette dernière était toujours en observation hier soir.

## Circulation très dense

Le retour au travail a été évidemment caractérisé par des embouteillages denses hier. Les autorités ont toutefois souligné que les citoyens avaient bien suivi les plans de déviation proposés pour éviter le secteur de l'autoroute 19 fermée à la circulation. Ce segment pourrait d'ailleurs demeurer fermé pour encore une à deux semaines, au mieux. Les mesures seront donc évaluées chaque jour et revues au besoin.

Hier, on était en mode adaptation. Les voies réservées au transport en commun ont été allongées, la Ville de Laval a mis des autobus gratuits à la disposition des usagers, des trains supplémentaires ont été affrétés, et les places de stationnement incitatives installées non loin des accès au transport collectif ont été très fréquentées. En règle générale, les travailleurs qui doivent se rendre à Montréal sont partis un peu plus tôt. Les autorités espèrent d'ailleurs que les citoyens conserveront leurs habitudes prises en toute hâte hier matin, sans qu'il l'heure de pointe pourrait rapidement se transformer en cauchemar.

Le Devoir

## BÉTON

SUITE DE LA PAGE 1

métallique. Toutes ces avancées scientifiques remarquables ont été effectuées dans les universités Laval, McGill et de Sherbrooke. Mais, pourtant, le réseau routier québécois est dans un piètre état... Le manque de ressources allouées à la réfection est un problème chronique.

Les chercheurs disposent actuellement d'outils, comparables à ceux utilisés en médecine pour détecter des tumeurs dans le sein ou le cerveau, qui permettent de connaître l'état de santé des structures de béton les plus cruciales dans un ouvrage, comme les appuis du pont qui s'est écroulé, explique Gérard Ballivy qui dirige une chaire de recherche sur l'auscultation des structures en béton à l'Université de Sherbrooke. Ces méthodes d'auscultation, fondées sur les ondes sonores ou les courants électriques, permettent de détecter les fissures non visibles à l'œil. Elles sont couramment employées en aéronautique pour déce-

ler les fissures dans la carlingue des avions, souligne M. Ballivy qui déplore le manque de budget suffisant pour mettre en application ces technologies dans l'examen des infrastructures routières.

«Il faudrait avoir recours de façon systématique à ces techniques d'auscultation, qui permettent de faire un diagnostic précoce des ouvrages, de la même façon qu'elles sont utilisées en médecine pour suivre les patients, plaide-t-il. Au stade de développement où elles sont rendues, il faudrait accélérer la mise en application de ces technologies qui sont déjà appliquées dans le monde, notamment en Allemagne et en France.»

Lors de la réunification, l'Allemagne de l'Ouest a employé ces technologies pour ausculter tous les vieux ponts d'Allemagne de l'Est que le régime communiste n'avait pas entretenus.

Au Québec, la situation ne semble pas vraiment plus reluisante. Il y a une trentaine de viaducs qui sont en moins bon état que celui qui s'est écroulé et qu'on surveille de très près, et y a certains de ces ponts qu'on aurait voulu refaire il y a dix ans, mais comme il n'y a pas d'argent, on reporte les

travaux d'une année à l'autre, affirme un expert qui ne désire pas être cité à ce sujet. Les compressions des années 1990 dans les programmes d'infrastructure, tant au gouvernement fédéral que provincial, ont entraîné la détérioration des infrastructures routières et surtout des viaducs, qui sont en très mauvais état partout au Canada, mais particulièrement au Québec, poursuit-il. Ce sous-financement ne s'est pas amélioré avec l'arrivée des libéraux au Québec et des conservateurs au fédéral.

Il n'y a pas eu cet entretien, et on a fait des listes d'ouvrages à réparer. Or le pont de la Concorde ne figurait pas dans les grandes priorités. Il fallait le suivre, mais il avait encore une bonne espérance de vie, ce qui a pu induire en erreur le patrouilleur qui a mené une inspection samedi matin.

Les gouvernements ont annoncé à des fins électorales des investissements routiers pour des travaux neufs. Mais très peu d'argent a été consenti pour les travaux de réfection et d'entretien, peu payants du point de vue électoral.

Il y a un certain nombre d'ouvrages qui vieillissent qu'il faudra surveiller de plus près, mais, pour-

tant, aucun budget adéquat n'a été alloué pour effectuer ce travail. «Conséquent, on a sauté des révisions, comme des check-up chez le médecin», a lancé cette source.

Mais le béton armé demeure-t-il encore le matériau de prédilection pour les ponts et viaducs. «Il n'existe pas de matériau équivalent au béton armé pour la rigidité. Il s'agit d'un matériau tout à fait satisfaisant», affirme M. Ballivy.

Comme partout ailleurs dans le monde, y compris les autres pays nordiques, la plupart des ponts et viaducs sont constitués de béton renforcé par une armature d'acier. Des matériaux qui ne datent pas d'hier, mais qui continuent de faire leurs preuves, à condition toutefois de les entretenir, de les inspecter régulièrement et de colmater les fissures avant que la gangrène ne se répande.

Pour la construction des ponts à longue et plus courte portée, on fait appel à une combinaison de béton armé traditionnel, de béton précontraint et de béton postcontraint, affirme Richard Gagné du Centre de recherche sur les infrastructures en béton à l'Université de Sherbrooke, qui cite en exemple le pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-

Édouard au Nouveau-Brunswick qui est soumis à des conditions climatiques extrêmes. On estime la durée de vie de ce pont à 120 ans.

Dans le béton précontraint, les barres d'acier formant l'armature interne sont étirées avant que le béton ne soit coulé et sont relâchées une fois que le béton a durci. Lors de la préparation du béton postcontraint, on dispose des gaines — ayant la forme de tubes — au sein du béton à l'intérieur desquelles on passe des câbles que l'on étire une fois que le béton a durci. La précontrainte et la postcontrainte ont le même effet, précise le chercheur.

De plus, l'armature de métal est de plus en plus souvent galvanisée — recouverte d'un oxyde de zinc — afin d'accroître sa résistance à la corrosion. Car les molécules de fer dans l'acier de l'armature doublent de volume en se corrodant et, de ce fait, fissurent le béton environnant.

Les méthodes et les matériaux employés pour la construction du pont de la Concorde il y a 35 ans ne sont donc pas désuets en soi. Mais, lors de sa conception, l'effet des facteurs environnementaux n'était pas considéré avec autant d'attention.

Le Devoir

## ART

SUITE DE LA PAGE 1

apprécié pour ses grandes toiles réalisées en France dans les années 1950 et rattachées à l'école de Paris. De plus, son aura a considérablement pâli à l'étranger depuis deux décennies.

Toutes les autres stars des arts visuels de la ville appartiennent à la seconde catégorie, celle des «mondialement célèbres... au Canada». La situation semble d'autant plus désolante que Vancouver réussit très bien là où Montréal échoue. Cette ville compte une bonne poignée de vedettes (dont la mégastar Jeff Wall) appréciées des galeries de référence, des musées phares et des grandes collections privées du monde, de New York à Vladivostok.

Des preuves? Le milliardaire français François Pinault a rassemblé la crème de la crème de son exceptionnelle collection contemporaine dans l'exposition *Where Are We Going?*, qui s'est terminée dimanche au Palazzo Grassi à Venise. Jeff Wall est finalement le seul Canadien de ce lot prestigieux qui va de Dan Flavin à Richard Serra. Ses grandes photos se vendent plusieurs centaines de milliers de dollars et, comme toutes les vedettes, M. Wall choisit ses clients.

La programmation du Musée d'art contemporain de Montréal (MACM) fournit une autre confirmation de la force créative (et d'attraction) des artistes de la Colombie-Britannique. Cette institution, la plus importante de son secteur spécialisé au pays, vient d'attirer

62 000 visiteurs avec les œuvres du jeune sculpteur Brian Jungen: des squelettes de cétaqués en chaises de jardin, des masques simili aidas découpés dans des chaussures de sport. Le MACM en remet une belle grosse couche cette semaine avec une exposition consacrée à une dizaine d'œuvres récentes de Rodney Graham, aîné de Jungen, artiste multitalentueux, touche-à-tout, aussi profond et déstabilisant dans ses vidéos d'art que dans ses installations et ses photos.

## Une école est née

«L'histoire de l'art canadien peut se diviser en trois grandes phases: Toronto dans les années 20 autour des peintres paysagistes du Groupe des Sept, Montréal dans l'après-guerre pour les peintres de l'abstraction et Vancouver depuis un quart de siècle», résume Marc Mayer, directeur du MACM. Il a prononcé la semaine dernière une conférence devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur son projet d'occupation du Silo no 5 pour y déployer sa collection autour de cette tripartition thématique, devenue un de ses grands axes analytiques. La démonstration en 3D pourrait finalement rappeler comment Vancouver a chipé l'idée d'art contemporain aux deux autres grandes cités du pays...

L'école de Vancouver s'est développée par phases successives à partir des années 70. Outre Wall et Graham, elle rassemble Ian Wallace, Stan Douglas et Ken Lum, tous rattachés au «photoconceptualisme», une tendance concentrée au pur jus dans le travail du premier, dont on peut voir un exemplaire jusqu'au 22 octobre au Musée des

beaux-arts dans l'exposition *Son et vision*. Ce corpus se distingue par de grands formats reproduisant souvent une mise en scène où les détails abondent. Les œuvres photoconceptualistes remettent aussi constamment en question la nature même de la photographie, sans devenir une pure exploration d'éléments, puisque les «Vancouver boys» sont reconnus pour leurs préoccupations sociopolitiques.

«L'art est l'aspect autocratique d'une société libre», poursuit Marc Mayer. Comme la société québécoise mise sur sa singularité, les artistes québécois veulent être internationalistes. Ceux du Canada anglais, ceux de Vancouver notamment, cherchent plutôt à se démarquer des Américains en s'inscrivant dans leur coin du monde.»

La professeur Johanne Lamoureux, de l'Université de Montréal, observe que la petite métropole de l'Ouest a réussi à s'imposer sur la scène internationale sans les instances habituelles de reconnaissance: la galerie, la revue, le critique, le musée ou le collectionneur. Dans le monde mondialisé de l'art contemporain, cette ville du bout de l'Occident donne des leçons et de l'espoir aux excentrés. «Vancouver a réussi en adoptant et en revendiquant une étiquette, celle du photoconceptualisme, qui s'est finalement révélée bien commode à l'étranger pour établir les réputations, dit Mme Lamoureux. À la même époque, les artistes de Montréal refusaient cette réduction pourtant bien utile pour le marketing. Ils misaient plutôt sur leur hétérogénéité.»

Avec les Geneviève Cadieux, Jana Sterback et autres Betty Goodwin, Montréal aurait par

exemple pu miser sur la force de sa créativité féminine et l'opposer aux boys clubs de l'autre bout du pays. Mais les «filles» elles-mêmes voulaient-elles d'un tel réductionnisme? En tout cas, les artistes vancouverois, eux, ont participé à leur propre branding. Diplômés universitaires, souvent professeurs eux-mêmes, ils ont écrit plusieurs textes marquants pour expliquer leur démarche artistique et asseoir encore plus solidement leur réputation.

## Montréal, ville ouverte

Au fond, peu importe la cause de ce miracle de l'Ouest, il n'enlève rien au talent québécois. Montréal compte encore et toujours quelques grosses pointures tout à fait dignes de s'imposer hors frontières, en tout cas beaucoup plus «fortes» que ce que peut offrir Toronto, par exemple. Une installation de la star montante David Almedj représentera le Canada à la Biennale de Venise 2007. Le peintre Marc Séguin expose en ce moment chez Simon Blais. Nicolas Baier, assez proche du photoconceptualisme, vient de passer le printemps au Musée des beaux-arts de Montréal et chez René Blouin, encore le galeriste le plus prestigieux du pays, d'un océan à l'autre.

La scène montréalaise demeure hyperactive. Viva! Art action, un événement de quatre jours consacré à la performance et aux installations, fruit d'une collaboration entre six centres d'artistes de l'île, se déroule en ce moment. Le majestueux hall du quartier général de la Caisse de dépôt et placement du Québec accueille depuis la semaine dernière une exposition autour des chefs-d'œuvre des

collections d'entreprises comme Power Corporation, la Banque Nationale ou le Cirque du Soleil et leurs Riopelle. Le Musée des beaux-arts de Montréal vient de tenir un colloque autour de cette question: «Quelle lecture de l'art contemporain canadien les musées canadiens proposent-ils?» Il y est évidemment question de Wall, Graham et compagnie.

N'empêche, la métropole québécoise a du pain sur la planche pour se repositionner. D'autant plus que la concurrence ne faiblit pas dans le reste du Canada. Une deuxième génération émerge de Vancouver avec encore beaucoup de force et de répercussions hors frontière. Outre Jungen, ce «Vancouver II» compte Myfanwy Macleod, Steven Shearer, Geoffrey Farmer, Damian Moppett et Alex Morrison.

Et ce n'est pas tout: Winnipeg est en train de s'affirmer de plus en plus et commence à jouer du coudé dans la cour des grands. «Au moins cinq artistes de cette ville émergent sur la scène internationale», note Marc Mayer en nommant Marcel Dzama et John Polischuk.

Winnipeg, donc, qui pourrait aussi donner des leçons d'humilité aux orgueilleuses Montréal et Toronto, bardées de galeries, de collectionneurs et de musées. Tout ce qu'il faut pour créer des «world famous», sauf le succès... «Le MACM doit tenter de contrer la marginalité du pays dans le monde, conclut Marc Mayer. Mais le plus grand défi encore, c'est de corriger la perspective de Montréal sur l'art contemporain. Nous n'abandonnons pas à de grandes choses si les Montréalais nous boudeent.»

Le Devoir

## LE DEVOIR

www.ledevoir.com

Les bureaux du Devoir sont situés au 2050, rue De Bleury, 9<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec), H3A 3M9 ☎ Place-des-Arts. Ils sont ouverts du lundi au vendredi de 8h30 à 17h. Renseignements et administration : 514-985-3333

Le Devoir peut, à l'occasion, mettre la liste d'adresses de ses abonnés à la disposition d'organisations reconnues dont la cause, les produits ou les services peuvent intéresser ses lecteurs. Si vous ne souhaitez pas recevoir de correspondance de ces organisations, veuillez en aviser notre service à la clientèle. Le Devoir est publié du lundi au samedi par Le Devoir Inc. dont le siège social est situé au 2050, rue De Bleury 9<sup>e</sup> étage, Montréal, Québec, H3A 3M9. Il est imprimé par Imprimerie Québec St-Jean, 800, boulevard Industriel, Saint-Jean sur le Richelieu, division de Imprimeries Québec Inc., 511, rue Saint-Jacques Ouest, Montréal. L'Agence Presse Canadienne est autorisée à employer et à diffuser les informations publiées dans Le Devoir. Le Devoir est distribué par Messageries Dynamiques, division du Groupe Québecor Inc., 900, boulevard Saint-Martin Ouest, Laval. Envoi de publication — Enregistrement n° 9856. Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec.

## Comment nous joindre ?

## La rédaction

Au téléphone 514-985-3333  
Par télécopieur 514-985-3360  
Par courrier redaction@ledevoir.com

## La publicité

Au téléphone 514-985-3399  
Par télécopieur 514-985-3390  
Extérieur de Montréal (sans frais) 1 800 363-0305

## Les avis publics et appels d'offres

Au téléphone 514-985-3344  
Par télécopieur 514-985-3340  
Par courrier avisdev@ledevoir.com

## Les petites annonces et la publicité par regroupement

Au téléphone 514-985-3322  
Par télécopieur 514-985-3340

## Les abonnements

Au téléphone 514-985-3355  
du lundi au vendredi de 7h30 à 16h30  
Par télécopieur 514-985-5967  
Par courrier abonnements@ledevoir.com  
Extérieur de Montréal (sans frais) 1-800-463-7559

## L'agenda culturel

Au téléphone 514-985-3346  
Par télécopieur 514-985-3390