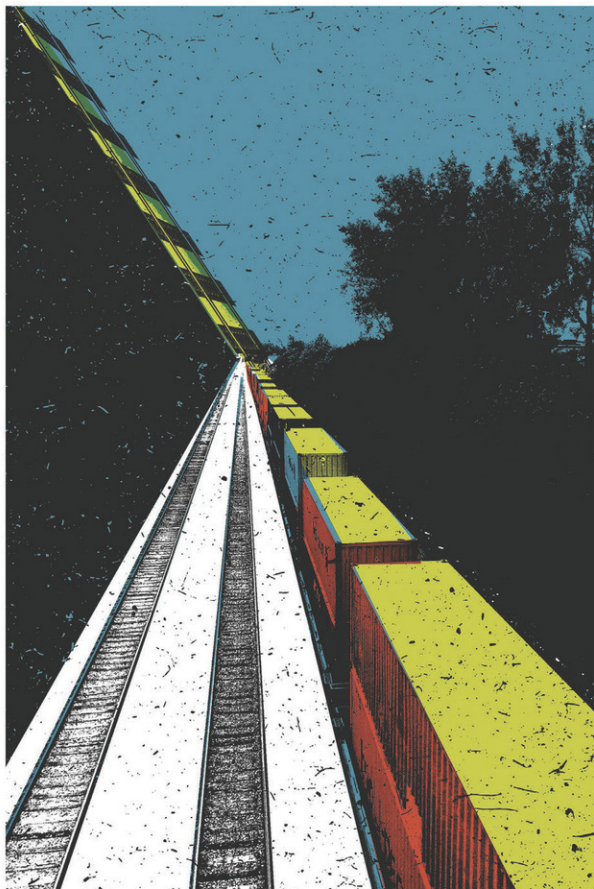


Mars-Avril 2022

Vol. CXII, n^{os} 3-4

L'Action NATIONALE



REM de l'Est
Les mirages

En couverture

Julie Parent

Le train

Oeuvre numérique, photographie et illustration superposée, 2019

Les voies ferrées et les trains qui se trouvent dans l'est de l'arrondissement Ville-Marie à Montréal, emblématiques d'un découpage du territoire basé sur les modes de transport, sont des espaces méconnus des résidents. Leur accès difficile et leur présence inquiétante ont un côté mystérieux... On ne sait jamais trop ce qu'ils transportent, mais lorsqu'ils s'animent, le spectacle est saisissant.

Génératrice d'images, de compositions harmonieuses et organiques

Née à Montréal en 1976, je suis artiste visuelle et graphiste professionnelle depuis les années 90. Je fais évoluer ma pratique artistique en explorant constamment les styles et les techniques qui se présentent à moi. Mes créations sont à la fois abstraites, expressives, précises et intuitives, le tout dans l'ordre ou le désordre, selon le souffle du moment. Je puise mon inspiration un peu partout - à même la nature, les textures du tissu urbain, les lumières saisonnières... - et je transforme mes trouvailles en propositions très graphiques, souvent colorées, texturées ou encore délicieusement organiques.

Mes outils de création sont multiples et sont composés de pinceaux, de plusieurs couleurs de peinture surtout acrylique, ou de crayons, de plume et d'encre, de spatule et de médiums texturés, d'aquarelle, de fils de couleur, d'aiguilles, de toile, de papier, de panneau de bois, mais aussi d'outils informatiques qui me permettent de concevoir avec une grande maîtrise des compositions numériques. Je peux ainsi réaliser des visuels de qualité plus graphiques ou des œuvres à imprimer sur toutes les surfaces imaginables, ou encore des oeuvres animées, puisque la vidéo fait également partie de ma pratique.

Diplômée en graphisme, en communications et en arts plastiques, il est clair pour moi, depuis toujours, que ma fascination pour l'image et le message font partie intégrante de ma démarche et réflexion comme artiste et graphiste. Au cours de ma carrière, on m'a confié, et on me confie toujours des mandats de création d'images signifiantes, parfois allégoriques, mais toujours en phase avec les messages à véhiculer, et ce, pour divers sujets, tant dans les domaines des arts vivants que politiques ou littéraires. Mon travail a récemment été exposé sur la rue Ontario de l'arrondissement Ville-Marie, dans le cadre du projet Regarde, ainsi qu'à la maison de la Culture Janine-Sutto.

Site internet : www.julieparent.com



**L'Action
NATIONALE**

82, rue Sherbrooke Ouest
Montréal (Québec) H2X 1X3

Téléphone : 514 845-8533
Numéro sans frais : 1 866 845-8533

revue@actionnationale.quebec
www.actionnationale.quebec

Directeur : Robert Laplante
Directeur adjoint : Sylvain Deschênes

Comité de rédaction : Mathieu Bock-Côté, sociologue et chroniqueur ; Nicolas Bourdon, professeur de français, cégep Bois-de-Boulogne ; Sylvain Deschênes, rédacteur et infographiste ; Lucia Ferretti, professeure (UQTR) ; Sylvie Ménard, Centre d'histoire des régulations sociales (UQAM) ; Denis Monière, professeur (Université de Montréal) ; Hubert Rioux, Ph. D. ÉNAP-Montréal ; Michel Rioux, journaliste ; Pierre Serré, chercheur.

Membres du jury du prix Richard-Arès : Lucille Beaudry (science politique, UQAM) ; Robert Comeau (histoire, UQAM) ; Simon Langlois (sociologie, Université Laval).

Membres du jury du prix André-Laurendeau : Jean Chartier, Pierre-Paul Sénéchal ; Lucia Ferretti.

Animation du séminaire de lecture : Mathieu Bock-Côté

REVUES CULTURELLES QUÉBÉCOISES



ARTS VISUELS
LITTÉRATURE
CRÉATION LITTÉRAIRE
CULTURE ET SOCIÉTÉ
HISTOIRE ET PATRIMOINE
CINÉMA, THÉÂTRE ET MUSIQUE
THÉORIES ET ANALYSES

sodep
revues culturelles
québécoises

SODEP.QC.CA

Sommaire

Éditorial

- Le tragique, l'accablement et le trivial** 4
- Robert Laplante

Articles

- Mixité et alliances matrimoniales au sein des élites au XIX^e siècle** 11
- François Morneau

- La FNEEQ et la pédagogie « inclusive »** 17
- Stéphane Chalifour

- À la recherche des mythes fondateurs*
Les femmes de la Nouvelle-France avant les Patriotes du Bas-Canada? 35
- Mario Dion

- Plaidoyer pour un renouvellement des catégories d'analyse du secteur minier*
Le fer de l'Anse 44
- Samuel Bédard

- La guerre en Ukraine : origine et enjeux pour la Russie** 56
- Michel Roche

- Souvenir du Printemps érable*
Ce sera ton camp de base 68
- Sylvain Deschênes

Primeur

- La nation qui n'allait pas de soi** 155
ALEXIS TÉTREAULT

Lectures

Note critique

- Un Canada français normalisé?** 168
- Carl Bergeron

- ÉTIENNE-ALEXANDRE BEAUREGARD
Le schisme identitaire

Recensions

- MARIO POLESE 183
Le miracle québécois

- DANIEL PAYETTE 189
Constitution du Québec 101

- MICHEL BIRON ET FRANÇOIS DUMONT 193
André Major: entretiens

- NOËL LAFLAMME 199
Par qui nous nous anglicisons

Dossier

REM de l'Est: Les mirages

- Présentation du dossier** 74
Collectif

- La quête d'une intégration optimale du transport collectif** 78
- Gérard Beaudet

- Le REM contourne la gouvernance métropolitaine montréalaise** 88
- Florence Junca Adenot

- Les principes de la planification des transports** 99
- François Pepin

- Le REM de l'Est à la manière des années 1960** 111
- Gérard Beaudet

- Le financement du Réseau express métropolitain** 121
- Michel Beaulé

- CDPQ Infra et la privatisation sournoise du transport en commun** 134
- Minh Nguyen et Bertrand Schepper

- REM de l'Ouest et REM de l'Est*
Culture du secret et déficit d'acceptabilité sociale 142
- Daniel Chartier

- Être attentif aux leçons du passé** 153
Conclusion

Le tragique, l'accablement et le trivial

La recomposition de l'ordre du monde s'accélère. Au moment d'écrire ces lignes, début mars, la guerre en Ukraine s'intensifie, semant horreur et dévastation. Comme toujours avec la guerre, la vérité est malmenée. Entre les grandes manœuvres de désinformation de la part de tous les camps, la couverture anecdotique des médias sociaux et la difficile distance critique des médias dits conventionnels, il n'est pas facile de faire le tri. Quand les armes auront suffisamment parlé, les analyses deviendront sans doute mieux en prise sur la réalité et les enjeux des négociations qui finiront bien par avoir lieu. À moins que...

Ce qui se révèle pourtant d'ores et déjà avec une évidence tragique dans la résistance héroïque du peuple ukrainien, c'est bien le rôle et la nécessité de l'État-nation. Lui seul peut assurer la cohésion requise pour tenir devant la violence, pour donner un sens et une force à l'élan citoyen et patriotique. Ceux et celles qui se réjouissaient et prophétisaient de le voir dissoudre dans la mondialisation en restent médusés. Le caractère inspirant du sentiment d'appartenance leur semble tenir de l'énigme d'un autre temps. Une pléthore de reportages ne cesse de se demander comment peut s'expliquer la résistance populaire ukrainienne. L'attachement au territoire, à l'histoire et à la culture semble de véritables mystères pour les dogmes de la mobilité apatride et du sans-

frontiérisme multiculturaliste. Les Québécois devraient pourtant s'y retrouver dans cette preuve par la guerre que la nation n'est pas une fumisterie idéologique. Elle donne le meilleur devant le pire de ce qu'elle peut aussi inspirer dès lors qu'il est question d'empire et d'expansionnisme. C'est la première leçon de cette tragédie ukrainienne.

Pendant que le Canada met tout en œuvre pour détruire l'espace politique de notre existence comme nation, les Québécois ont du mal à comprendre que la minorisation qui s'accélère les condamne à devenir d'insignifiants spectateurs dans le théâtre du monde. Par une étrange et cruelle leçon de l'histoire en marche dans les grandes plaines ukrainiennes, la guerre vient rappeler aux Québécois et Québécoises qu'une question nationale ne disparaît pas parce qu'on s'en détourne. Sans l'indépendance, sans notre État nous sommes condamnés non seulement à l'impuissance, mais bien à l'insignifiance: nous ne pourrons produire du sens à partir de notre expérience du monde.

*

*

*

Quand l'histoire s'accélère, les convergences du pire provoquent un angoissant maelstrom qui devient le plus difficile défi pour la pensée, le plus urgent devoir pour le politique. Au moment où la guerre ajoute aux malheurs du monde, le plus récent rapport du GIEC s'abat sur les pays comme sur les consciences. La crise climatique s'accélère au point de ne plus guère laisser d'espace de défilade.

Devant la tentation de la résignation et la soumission au fatalisme, les artisans de ce rapport se sont échinés à démontrer que des actions sont possibles pour conjurer le

pire, même s'il est déjà trop tard pour éviter des dommages irrémédiables. Le GIEC dresse un programme d'adaptation pour au moins préserver un espace d'initiative pour mener les batailles encore gagnables.

Pour le Québec, qui n'est pourtant pas le seul à faire si peu et à se bercer d'illusions, ce rapport dresse un constat dont il tarde à tirer la principale conclusion. Tant que nous resterons dans le Canada il sera impossible de faire notre part tout en tirant le meilleur des moyens à déployer pour adapter notre développement aux exigences d'une économie plus sobre en carbone. C'est une affaire de collision entre l'intérêt national du Canada et notre modèle de développement. Nous sommes à la merci des choix *canadian*, des choix qu'il ne veut et ne peut pas faire sans renoncer à ce qui constitue le cœur de son modèle de développement. Le Canada est un pétro-État qui cherche éperdument à se propulser dans la conjoncture que lui crée la guerre en Ukraine. Il conduit une politique qui entraîne le Québec dans des directions diamétralement opposées non seulement à son intérêt national, mais encore et surtout à la mise en place des solutions de développement qui pourraient constituer sa contribution à la construction du nécessaire nouvel ordre environnemental.

Doté d'un portefeuille d'énergies renouvelables à peu près sans équivalent dans le monde, disposant de compétences exceptionnelles dans tous les champs de connaissance requis pour les mettre en valeur et possédant des masses critiques d'entreprises qui ne demandent qu'à prendre leur essor, le Québec pourrait se tailler un espace lui permettant de composer avec l'impitoyable et mortifère géopolitique du pétrole. Il faudrait pour cela qu'il agisse par lui-même, pour lui-même et avec le plein contrôle de ses moyens. Cet espace lui est interdit dans l'ordre *canadian*. Pis encore, il

s'en trouvera même dépossédé pour éviter qu'il ne mobilise ses moyens dans des initiatives qui viendraient en contradiction avec les intérêts prioritaires du Canada. Nos impôts financent l'acquisition du ruineux Transmountain, ils vont bientôt servir à relancer l'expansion de l'exploitation pétrolière au large de Terre-Neuve. Ils servent aussi à subventionner à bloc les pétrolières et les projets d'expansion des gisements de sables bitumineux, sans parler de ce qui est subventionné dans les ministères et dans les *think thanks* pour imaginer un corridor énergétique dit « national » qui traitera le Québec comme un paillasson.

C'est une autre leçon à tirer immédiatement de la guerre en Ukraine: ce qu'elle crée comme conjoncture pour le Canada ne peut être utile au Québec qu'à la condition de comprendre que c'est par la réponse nationale qu'on peut assurer la sécurité et le développement. Notre État pourra et devra exister si nous voulons nous donner les moyens de composer avec les violences de développement que nous impose et nous imposera de plus en plus le Canada et son fédéralisme pétrolifère. En entravant la capacité du Québec à déployer ses réponses adaptatives, le modèle de développement *canadian* sape la capacité du Québec à redéployer son économie pour titrer son épingle du jeu dans la crise qui ira s'amplifiant. Le Canada nous condamne à vivre dans l'accablement perpétuel que provoqueront les catastrophes climatiques chez nous et le sentiment pénible et honteux de ne pouvoir faire notre part avec le reste du monde, à notre manière et sous nos propres couleurs.

*

*

*

Et pourtant la vie continue. Même s'il peut paraître trivial au regard des malheurs de la guerre, le débat sur le REM de l'EST nous rappelle pourtant à notre devoir civique. C'est un projet qui pèsera lourd sur le développement de la métropole. Et à ce titre il pèsera également lourd dans ce qui peut constituer l'expression de notre intérêt national, c'est-à-dire dans la construction de ce qu'il faut faire pour servir au mieux le bien commun.

Force est de constater que, de ce côté, les choses vont plutôt mal. Le dossier réuni ici constitue un puissant plaidoyer, un appel à retrouver raison. L'initiative de la Caisse de dépôt – même enrobée dans les bonnes intentions, même ancrée dans la reconnaissance d'un évident besoin d'une solution structurante pour l'Est de Montréal – est mal fondée. Tout dans la manière dont est mené ce projet contribue à malmenner les processus institutionnels les plus fondamentaux pour soutenir et enrichir le dynamisme dont la métropole a besoin.

Les lacunes observées et rigoureusement documentées dans le présent dossier laissent craindre que, loin de contribuer à donner l'élan requis pour la réalisation du potentiel de l'Est, le REM ait un effet déstructurant, engendrant dysfonctions dans le fonctionnement du réseau de transport, d'inextricables perturbations de gouvernance et des problèmes de financement qui saperont toute discussion sereine entre les diverses instances institutionnelles. C'est sans parler sur les effets que sont susceptibles de provoquer ces distorsions sur les interrogations qu'elles soulèvent déjà sur la Caisse comme instrument au service du développement du Québec. Trop d'indices laissent déjà voir que les manieurs d'argent y ont joué aux apprentis sorciers.

Est-il trop tard? Il est en tout cas temps qu'un débat rigoureux se tienne. L'issue des échanges permettra sûrement de

dresser l'éventail des choix susceptibles d'en faire le projet rassembleur qu'il pourrait peut-être devenir. Ce n'est pas seulement un enjeu d'acceptabilité qui se pose ici. C'est aussi – et peut-être d'abord – un défi de conception de ce que devrait être l'espace stratégique pour concilier les besoins de la métropole avec une réponse nationale forte pour que ce projet donne le ton. Les orientations à privilégier devraient – devront – servir à mieux cadrer, dans le domaine du transport aussi bien que du développement technologique, de l'aménagement du territoire et de la politique industrielle une stratégie intégrée pour la transition écologique. On reconnaîtra que la complexité que cela révèle n'a rien de trivial.

On peut faire mieux avec le REM de l'Est. ♦



*L'assurance d'une culture québécoise
forte et vivante*

Fière de soutenir

la réalisation de la revue de
L'Action NATIONALE

1 800 943-2519 | www.ssjbcq.quebec



le **R**assemblement
pour un **P**ays **S**ouverain

Québec notre seule patrie

www.rps.quebec

LANGUE
FRANÇAISE



PATRIMOINE
NATIONAL



SOUVERAINETÉ
DU QUÉBEC



 **Société
Saint-Jean-Baptiste
de la Mauricie**

WWW.SSJBMAURICIE.QUEBEC

complément+

LIBRAIRIE **POIRIER**

Un cas de la bourgeoisie de
Victoriaville

Mixité et alliances matrimoniales au sein des élites au XIX^e siècle

L'histoire sociale révèle l'importance des réseaux de sociabilité dans la création et la cohésion d'un noyau élitare autour duquel gravitent les notables. Le lien familial qu'il soit de parenté directe ou par alliance constitue l'un des principaux facteurs de cette cohésion. Quand on observe et étudie le maillage des gens d'affaires avec leur milieu, on ne peut s'empêcher de remarquer que celui-ci se fait majoritairement entre gens de bonne société et de même classe. Un mariage entre les enfants composant l'élite ne peut que renforcer le pouvoir de ceux-ci.

De plus, et contrairement à ce que nous pourrions penser, il est en effet fréquent qu'un membre de l'élite d'origine francophone puisse épouser quelqu'un de l'élite anglophone.

Les rapports entre anglophones et francophones au sein des élites sont fréquents et loin d'être aussi conflictuels que ne l'a laissé entendre l'historiographie. Les deux communautés se côtoient fréquemment lors de réceptions et d'activités sportives et leurs enfants s'unissent dans les liens sacrés du mariage¹.

1 TREMBLAY, Alex, *La mixité culturelle au sein des élites québécoises au XIX^e siècle: l'exemple de la famille Marchand, 1791-1900*, mémoire de maîtrise en histoire, Université Laval, Québec, 2014, page 1.

* Politologue.

Afin de comprendre les mécanismes de promotion sociale qui mènent à la notabilité ou de saisir la cohésion du groupe des notables, il nous apparaît important de connaître les liens et les réseaux de parenté. Maude-Emmanuelle Lambert nous dit notamment dans son mémoire de maîtrise en histoire de l'Université Laval que l'insertion matrimoniale entre autres dans les réseaux de relations et de pouvoir peut jouer un rôle déterminant. Elle cite d'ailleurs en exemple le cas d'un membre de l'élite de Rimouski.

Le réseau social de Joseph St-Laurent a été façonné par des relations d'affaires, mais aussi par les alliances matrimoniales qu'ont contractées ses fils et ses filles. Le prestige social qu'il a acquis au sein de la communauté rimouskoise lui a sûrement permis de « bien marier » ses fils et ses filles à des membres de l'élite locale. Ainsi, à la fin de sa vie, Joseph St-Laurent peut compter dans son entourage plusieurs notables et Rimouskois influents².

Dans le cas qui nous préoccupe, examinons le parcours de quelques enfants de Paul Tourigny afin de pouvoir suivre leur ascension sociale au sein de l'élite de Victoriaville. Ce que l'on sait de l'histoire est que M. Paul Tourigny fut, dès les années 1880, un important acteur du développement économique de Victoriaville. Il fut à la fois maire de Victoriaville, député provincial du comté, marchand important, spéculateur foncier, industriel et homme d'affaire avisé. Il réussit au fil des ans à se constituer une véritable fortune et décéda en 1926 d'une longue maladie.

Ainsi, nous verrons rapidement que chaque enfant a su respecter sa condition sociale en mariant quelqu'un de la même classe sociale. Les élites se rassemblent entre elles.

2 LAMBERT, Maude-Emmanuelle, *La petite bourgeoisie francophone en milieu périphérique: parcours historiques d'une famille de marchands généraux de Rimouski, sur trois générations (1855-1945)*, mémoire de maîtrise en histoire, Université Laval, 2005, page 48

Rappelons-nous que le concept d'élite renvoie à l'idée de domination et de distinctif, mais aussi d'excellence, de prestige et de pouvoir.

MARIAGE DES ENFANTS DE PAUL TOURIGNY

ENFANT	CONJOINT (E)	PROFESSION
Corinne	Rodolphe Pépin	Médecin
Laure	Joseph Nathaniel Poirier	Notaire
Arthur	Alphonsine Fréchette	Fille d'un commerçant
Anne Esther	François Moise Pelletier	Médecin
Berthe	J.P.Henri Massicotte	Médecin
Conrad	Mary Graindler	Fille d'un entrepreneur
Roger	Florence Bonner	Fille d'un ingénieur

À la lecture de ce tableau, nous ne pouvons que constater l'existence d'importants liens matrimoniaux. Tous les enfants sont reliés par alliance (beau-frère, gendre) à au moins un autre membre du groupe. Cette situation révèle une certaine proximité entre les différents acteurs de la petite bourgeoisie francophone. En effet, il est avantageux pour un homme influent de marier sa fille à l'un des siens, alors que le mariage peut faciliter l'accès d'un jeune homme à la notabilité notamment par l'intégration au sein d'un réseau d'affaires. Il est donc clair que le choix de l'époux ou de l'épouse résulte, dans une certaine mesure, de la volonté de sa famille et de son réseau social. Les jeunes célibataires de l'élite baignent toujours dans les mêmes réseaux qui leur présentent les candidats acceptables pour leur statut social. À cet égard, les enfants de Paul Tourigny ne font pas exception à la règle puisqu'ils sont restés regroupés au sein de la même classe sociale.

Il est de plus intéressant d'observer qu'un des garçons de Paul Tourigny était membre du clergé en étant prêtre. Il faut

se rappeler qu'au début des années 1900, la venue d'un de ses enfants au sein d'une congrégation religieuse renforçait la respectabilité sociale de la famille. Lysandre Saint-Pierre nous mentionne d'ailleurs à cet effet dans son mémoire de maîtrise en études québécoises, ce qui suit :

L'honorabilité que l'élite retire de ses bonnes relations avec le clergé accroît sa distinction sociale et sa légitimité de s'imposer comme modèle à suivre pour le reste de la population³.

Combien de familles québécoises s'honoraient d'avoir un ou plusieurs membres des leurs dans les différentes communautés religieuses du Québec, cela était bien vu de donner un de ses enfants au Bon Dieu.

Il est intéressant de constater que tous les enfants ont marié des personnes du même rang social. Les professions libérales sont nettement représentées avec notamment trois médecins et un notaire. Les hommes ont également épousé pour la plupart des filles de commerçant ou d'entrepreneur. La conjointe de Conrad est d'ailleurs d'origine allemande et son grand-père était entrepreneur et propriétaire d'un moulin.

Le recensement de 1861 fait aussi mention de nombreux autres moulins. On retrouve notamment trois moulins à farine, trois moulins à scie, un moulin à carder et un moulin à fouler. Parmi les entrepreneurs, signalons Allan McDonald, Charles Provencher, Amable Beaudet, Cyrille Grindler et Antoine Michel⁴.

3 SAINT-PIERRE, Lysandre, «Fais donc comme les autres»: formation d'une culture élitaire dans une petite ville en industrialisation, Joliette, 1860-1910, mémoire de maîtrise en études québécoises, Université du Québec à Trois-Rivières, page 174

4 Aperçu historique: Gentilly, Patrimoine Bécancour, <http://www.patrimoinebecancour.com/uploads/apercu-historique-gentilly.pdf>

Il semblerait qu'à l'exemple de son frère Conrad, qui a épousé une jeune fille d'origine allemande, Roger ait également épousé une jeune femme possiblement d'origine anglaise, venant de la municipalité de Richmond dans les Cantons de l'Est. Nous avons vu que son père était ingénieur mécanicien et nous savons de plus que Richmond était une jonction importante pour le trafic ferroviaire puisque deux compagnies y opéraient, soit la St. Lawrence and Atlantic Railway, en 1852, et la Quebec and Richmond Railway, en 1854. Beaucoup plus tard, en 1921, c'est la Grand Trunk Railway qui prend la relève.

Bien loin d'être une exception, les mariages mixtes (entre Canadiens français et Britanniques) sont courants au sein des élites à Québec au XIX^e siècle. ... La plupart des grandes familles comptent au moins un mariage mixte en leur sein. ... Donc, peut-on encore parler d'élites distinctes alors que la plupart d'entre elles comptent des notables issus d'autres origines dans leur famille⁵.

Dans le cas de mariages ethniques à l'époque du XIX^e siècle, l'évêque autorisait le mariage à condition que le (ou la mariée) de religion non catholique ne puisse empêcher l'autre conjoint et les enfants à venir lors de l'union à pratiquer leur foi. Il ne faut pas oublier les élites – tant anglophones que francophones – sont toutes animées d'un même désir de distinction sociale. Cela leur permet non seulement d'afficher leur rang dans leurs activités quotidiennes, mais aussi d'inscrire ces rapports de domination dans le subconscient collectif.

5 TREMBLAY LAMARCHE, A. (2015). «Les mariages mixtes à Québec dans les deux derniers tiers du XIX^e siècle». Cap-aux-Diamants, (121), 17–20

Il faut aussi tenir compte que les réseaux de sociabilité et de parentèle sont également très importants quand vient le temps, pour les enfants, de trouver un partenaire de vie. Ils choisissent des partis acceptables en regard de leur statut social. Le bon mariage est une marque de distinction et un moment important de la reproduction sociale. ◆

La FNEEQ et la pédagogie « inclusive »

Le problème avec la nouvelle gauche, me semble-t-il, réside précisément dans son ignorance de l'histoire, avec pour conséquence le fait qu'elle persiste à reproduire les figures les moins intéressantes de cette histoire : un sectarisme rampant, une obsession de la pureté idéologique, une idéalisation des groupes d'exclus.

Christopher Lasch¹

Vous êtes sans doute nombreux, faute de temps ou d'intérêt, à ne jamais lire les publications de la Fédération nationale des enseignants et enseignantes du Québec, voire à ne pas connaître l'existence de l'un de ses plus influents comités. Vous auriez pourtant intérêt à prendre connaissance de son dernier rapport. Sorte de « Think Tank » militant chargé de produire périodiquement des réflexions destinées à orienter les instances de notre organisation, École et société publie ainsi régulièrement des textes de fond sur les nombreux enjeux relatifs à la profession et à la condition enseignante. Résolument progressistes (j'en suis), ses membres rédacteurs ont développé, au cours des dernières années, une production critique d'une grande richesse sur des questions aussi déterminantes que la réussite, la marchandisation et l'enseignement à distance que l'on peut consulter aisément.

1 Christopher Lasch, *Le seul et vrai paradis, Une histoire de l'idéologie du progrès et de ses critiques*, Flammarion, 1991, p. 32.

* Professeur de sociologie, Collège Lionel-Groulx

Comme toutes les organisations syndicales sensibles aux grandes questions sociales et politiques, la FNEEQ n'est pas imperméable aux idéologies qui traversent le corps social et qui, d'une époque à l'autre, tendent à devenir hégémoniques tant au sein de l'imaginaire militant que du discours de ses porte-paroles. À cet effet, les plus vieux d'entre nous se souviendront d'un temps – pas si lointain – où des groupuscules maoïstes investissaient les cégeps, les universités et les syndicats en défendant le plus sérieusement du monde les régimes sanguinaires de Pol Pot au Cambodge et celui d'Enver Hoxha en Albanie. Terreau fertile pour l'«entrisme», les départements de sciences sociales, de philosophie et de littérature virent alors un nombre important de «camarades enseignants» succomber aux charmes du maoïsme et de la promesse d'une société sans classe. On connaît la suite...

Or, si les avant-gardes éclairées d'aujourd'hui ne nous parlent plus d'un obscur paradis outre-frontière, elles ont tout de même conservé les mêmes réflexes tant dans leur posture morale que dans leurs stratégies. Je fais ici allusion non seulement à ce qui est devenu l'affaire Lieutenant-Duval, mais à d'autres cas révélateurs d'un sérieux dérapage. On pourrait toujours excuser l'intransigeance juvénile de jeunes exaltés en quête d'absolu comme ces étudiants qui se permettent d'intimider une professeure de l'UQAM parce qu'elle réfère aux déterminants sexués (masculin et féminin) en biologie. À Concordia, une autre collègue a reçu des plaintes parce que le mot «nègre» apparaissait dans une œuvre littéraire. Hélas, le néo-stalinisme semble s'être étendu, depuis peu, à d'autres sphères professionnelles en contaminant de bien moins jeunes. Une journaliste de la CBC fut ainsi suspendue parce qu'elle a parlé du livre de Pierre Vallières lors d'une réunion de production. Ailleurs, des humoristes, des artistes (Robert Lepage) et écrivains sont accusés de racisme, d'«appropriation culturelle» ou de transphobie sans que l'on

sache de quoi il en retourne. C'est le cas de J.K. Rowling, auteure du célèbre « best-seller », Harry Potter, bannie récemment des célébrations entourant son œuvre parce qu'elle a osé rappeler, qu'à son humble avis, seules des femmes pouvaient avoir des menstruations, etc².

C'est ce qui nous ramène au dernier rapport de la FNEEQ sur la liberté d'expression.

Défense de la liberté académique

Présenté lors du Conseil Fédéral de décembre 2021, le rapport du Comité École et société³ fait suite à la crise provoquée par l'affaire Lieutenant Duval dont l'un des effets positifs fut de forcer les institutions d'enseignement et les organisations syndicales à adopter des principes et politiques claires en matière de liberté académique. Tel était donc le mandat du comité FNEEQ qui, dans une réflexion dense et appuyée, revient sur la signification même de ce qu'est la liberté académique et sur le fait qu'elle constitue le socle fondamental de l'acte pédagogique. Au rang des menaces à cette liberté, la FNEEQ dénonce avec raison le danger que représente l'intrusion du secteur privé dans certains programmes et les dérives inhérentes à la marchandisation de l'enseignement dont serait porteuse une certaine idéologie managériale. Il faut s'inquiéter par ailleurs du caractère insidieux des velléités ministérielles en matière de réussite qui se traduisent depuis plusieurs années par des pressions à un encadrement plus étroit du corps enseignant « par une

2 https://www.lepoint.fr/people/j-k-rowling-boycotee-au-sein-de-sa-maison-d-edition-20-06-2020-2380962_2116.php.

3 « Réflexion sur la liberté académique incluant les enjeux du racisme et de la discrimination systémique », Comité école et société, FNEEQ-CSN, décembre 2021.

armada de personnes conseillères pédagogiques ou technopédagogiques» dont on connaît le baratin insignifiant sur les «pratiques novatrices⁴». Derrière les nobles intentions et les discours creux sur la nécessité de s'adapter aux «besoins» des nouvelles «clientèles» se profile le spectre d'une standardisation peu compatible avec l'idée que l'on se fait de la liberté académique et de l'enseignement supérieur. Qui plus est, cette dynamique s'accompagne de l'exacerbation, chez les gestionnaires, d'une «approche client» dont la traduction la plus explicite se révèle – chez les étudiants – dans le développement d'une culture de la plainte (au sens juridique du terme) qui voit se démultiplier, dans l'arbitraire le plus total, des demandes de révision de note, voire de contenus jugés offensants.

Le maître mot à retenir est donc, d'emblée, celui d'indépendance; d'abord à l'égard des groupes de pression, quels qu'ils soient, des pouvoirs religieux (et de religions faudrait-il ajouter), des entreprises, de l'État, mais aussi de l'«opinion publique». En somme, la liberté académique est consubstantielle à l'autonomie professionnelle.

« Une vision occidentale de la liberté académique⁵ »

Dans sa première partie, le rapport du comité École et société ne soulève donc aucune objection. Il est ainsi tout à fait juste de souscrire largement aux principales recommandations qu'il soumet aux instances et qui apparaissent

4 «Pour beaucoup, la liberté d'enseigner se trouve ainsi restreinte par des approches hiérarchisées détachées de la réalité, adoptées par des personnes qui n'ont pas été formées à gérer du personnel enseignant. Cette situation peut entraîner des abus et laisser place à des conflits de personnes qui limitent considérablement la liberté d'enseigner». Ibidem, p. 18-19.

5 Tel est l'intitulé du point 1.3 du rapport. Ibid. p. 28.

à la toute fin des soixante-douze pages. C'est toutefois la seconde partie du rapport qui étonne. On a en effet l'impression, à sa lecture, qu'il s'agit d'un dossier étranger en soi comme si le texte avait été écrit par d'autres auteurs. Moins « syndicale » et nettement plus tendancieuse sur le plan idéologique, cette seconde partie nous amène tout doucement ailleurs, sur un terrain miné par de nombreuses contradictions.

Sensibles comme nous le sommes tous et toutes aux injustices, aux inégalités et aux discriminations, les auteurs s'inquiètent d'abord du fait que le manque de représentativité au sein du corps enseignant puisse faire en sorte que, « dans un contexte de diversification des profils des étudiantes et des étudiants, certaines et certains ne se reconnaissent pas dans le corps enseignant ». Une plus grande représentativité – ajoute-t-on – serait « favorable à une meilleure compréhension des diverses réalités qui traversent la société tout en étant susceptibles de réduire de potentielles tensions⁶ ». Certes, que l'on souhaite voir plus de néo-Québécois et d'autochtones joindre les rangs des différents départements est sans doute un objectif fort louable. Prétendre cependant que le portrait actuel du corps professoral se traduit par une difficulté des étudiants d'une autre couleur de peau à s'« identifier » et qu'une telle réalité soit génératrice de tensions paraît pour le moins péremptoire. Que veut dire pour un étudiant qui s'apprête à entrer à l'université (on ne parle pas d'un petit enfant du niveau primaire) le fait de s'identifier à un professeur ? De mémoire d'étudiant, c'était, me semble-t-il, le contenu du cours qui déterminait nos trajectoires bien davantage que l'origine ethnique et culturelle du professeur dont on se foutait éperdument.

6 Ibid. p. 26.

La surprise passée, le lecteur résolu vient à comprendre, peu à peu, de petits glissements à de grands raccourcis, ce qui anime fondamentalement les membres du comité. Parlant d'une «vision occidentale» de la liberté académique (que serait au juste une vision asiatique?) et ne s'embarrassant d'aucune nuance en matière de faits historiques, les auteurs soulignent que celle-ci s'est inscrite «dans la modernité»: «système de valeurs, ajoute-t-on, porteur d'inégalités dans sa valorisation de l'individualisme, du capitalisme, de la propriété privée, et qui s'est nourri du colonialisme, de l'esclavage et du patriarcat», rien de moins. On comprendra qu'un tel héritage «influence les rapports de pouvoirs dans nos sociétés et, conséquemment, dans le monde de l'éducation et de l'enseignement supérieur [sic]⁷».

Aucune démonstration sérieuse n'accompagne pour autant cette lecture de l'histoire qui sert au contraire de préambule à la section trois du texte intitulée «Pédagogie non discriminante et sujets sensibles». Brandissant les références à l'UNESCO comme argument d'autorité, les auteurs du rapport nous rappellent une grande vérité: enseigner, c'est aussi s'assumer comme figure d'autorité, ce qui implique un sens aigu des responsabilités et du «bien-être des étudiants... sans discrimination fondée sur la race, la religion ou, le cas échéant, une incapacité⁸».

7 Ibidem. p. 29. Sur la modernité, voir: Jacques Attali, *Histoire de la modernité*, Robert Laffont, 2013. Jean-Marie Domenach, *Approches de la modernité*, Ellipses, 1995.. Jean-Marc Piotte, *Les neuf clés de la modernité*, Québec-Amérique, 2007. Charles Taylor, *Les sources du moi, la formation de l'identité moderne*, Boréal, 1998. Sur l'esclavage, voir: Olivier Pétré-Grenouilleau, *Qu'est-ce-que l'esclavagisme?*, Gallimard, 2014.

8 Le rapport cite ici l'étude De Savage et Finn, *La marche vers la déclaration de l'UNESCO sur la liberté académique* publiée en 1997. Ibid. p. 36.

On doit reconnaître que les établissements d'enseignement ne se situent pas à l'écart de la société, et qu'ils sont eux aussi traversés par des rapports de pouvoir et de domination qui imprègnent celle-ci. Comme enseignantes et enseignants, et comme syndicalistes, nous estimons avoir le devoir de lutter contre toutes les formes de discrimination et d'inégalité. Pour ce faire, il faut reconnaître que, dans l'exercice de nos fonctions, nous sommes parfois placés dans une situation d'autorité symbolique et que des responsabilités viennent avec cette position. Considérer, en concordance avec une approche de réflexivité de notre pratique, les expériences ainsi que les volontés des groupes historiquement dominés et évaluer l'opportunité de modifier tant nos contenus que nos pratiques d'enseignement fait partie de celles-ci [sic]⁹.

À l'instar des idéologues du pédagogisme qui sévissent dans nos institutions et des apologistes du socioconstructivisme, le comité École et société nous invite, à son tour, à «évaluer nos pratiques» au nom, cette fois, de la réalité des «groupes historiquement dominés». Référant «aux pédagogies alternatives, actives, intégrales et libertaires», dont celle du controversé Rudolf Steiner (1861-1925)¹⁰, les auteurs nous incitent ainsi à nous ouvrir aux pédagogies «inclusives» en nous inspirant de l'œuvre du grand pédagogue brésilien, Paulo Freire, devenu célèbre après la publication, en 1968, d'un livre culte¹¹.

Freire, chef de file de l'éducation populaire en Amérique latine, attendait de l'enseignement qu'il permette aux apprenants de décoder le monde dans lequel ils vivent. Pour lui, les populations dites opprimées ne peuvent se sortir de l'oppression que par elles-mêmes, par le biais d'une conscientisation portée par le savoir coconstruit par les «apprenants» (unissant enseignant-

9 Extrait d'un mémoire FNEEQ-CSN publié en 2020 cité dans le dernier rapport, *École et société*, 2021, op. cit. p. 37.

10 <https://www.lapresse.ca/actualites/education/201304/13/01-4640636-methode-waldorf-une-pedagogie-controversee.php>

11 Paulo Freire, *Pédagogie des opprimés*, Maspéro, 1975.

es et étudiant-es dans un seul processus de découverte dialogique du monde). C'est ainsi que les éducatrices et éducateurs ont le rôle crucial de s'assurer que leur enseignement ne reproduit pas de dynamiques d'oppression, notamment en se détachant de pédagogies que Freire qualifie de « bancaires », soit la présentation unidirectionnelle (de l'enseignant-e vers l'apprenant-e « réceptacle ») de savoirs « figés », qui perpétuent le système plutôt que d'ouvrir à une réflexion critique porteuse de changements...

Le principal outil utilisé dans la pédagogie non discriminatoire de Freire est le dialogue, soit une quête sincère de la vérité qui ne peut se faire autrement qu'en reconnaissant aux apprenantes et aux apprenants la même capacité à comprendre et interpréter le monde qu'aux éducatrices et aux éducateurs: « Personne n'éduque personne, personne ne s'éduque soi-même, les êtres humains s'éduquent entre eux, médiatisés par le monde ». Dans cette optique, une relation égalitaire unit les « apprenant-es » (enseignant-es et étudiant-es) dans une seule et même relation de découverte du monde, ce qui les conduit au dévoilement constant des inégalités sociales ou des systèmes d'oppression (ce qui rejoint, d'ailleurs, la définition de la liberté académique de l'UNESCO concernant l'importance de la non-discrimination). Une liberté académique qui sert à perpétuer un système générateur d'oppressions reviendrait en quelque sorte à un détournement de la liberté académique, un endoctrinement qui nous sort de cette quête sincère de vérité et de la mission émancipatrice de l'éducation...

Et citant Freire à nouveau :

Adhérer à la cause des opprimé.es et se considérer propriétaire du savoir révolutionnaire, qui doit donc être offert ou imposé au peuple, revient à maintenir le statu quo. Se dire engagé.e pour la libération et être incapable de communier avec le peuple, que l'on continue de considérer comme absolument ignorant, est une erreur affligeante¹².

12 Rapport *FNEEQ-CSN*, décembre 2021, op.cit. p. 40-41.

Que l'on nous vante les mérites d'une théorie pédagogique élaborée, il y a cinquante ans, dans l'un des pays les plus inégalitaires du monde soumis, de surcroît, au joug d'une dictature militaire peut paraître pour le moins excessif. De même, qualifier nos « apprenants » d'« opprimés » en parlant de la « mission émancipatrice » de l'École est par ailleurs franchement désincarné. Qu'à cela ne tienne, l'important c'est d'y croire. Pourtant, dans les années 1990, d'autres militants de la FNEEQ faisaient l'éloge de l'œuvre de Hannah Arendt. Dans *La crise de la culture*, (1975)¹³, la philosophe faisait à cet égard une critique décapante de ces pédagogies antiautoritaires et prétendument égalitaires. Or, vous ne trouverez aucune référence à cette sommité dans le présent rapport. Autre temps, autres mœurs... Poursuivons !

C'est du même souffle, et sans trop se soucier d'être ou non en dissonance, que les auteurs nous préviennent d'un étrange biais dont nous serions les porteurs inconscients :

En effet, aucune enseignante ni aucun enseignant ne souhaite insulter ses élèves ou ses étudiantes et ses étudiants, instaurer un climat de peur ou de non-respect dans sa classe, pas plus qu'elle ou il ne propose des lectures ou autre documentation dans le but de discriminer des gens. Toutefois, s'il est relativement facile de ne pas insulter directement les élèves ou les étudiantes et les étudiants devant nous, il est quand même possible de heurter sans le vouloir. C'est l'essence même du racisme systémique : les individus comme tels ne sont pas nécessairement racistes, mais le système dans lequel ils évoluent peut l'être et introduire ainsi des biais inconscients¹⁴.

13 Hannah Arendt, *La crise de la culture*, Gallimard, Folio, 1989.

14 Rapport FNEEQ-CSN, 2021, op.cit. p. 30.

Traduisons : il existe un démon invisible (le racisme systémique)¹⁵. C'est quelque chose d'inconscient (même si Freud a été évacué de toute forme de discours sérieux depuis plus de cinquante ans). Nul ne peut savoir s'il en est affecté sauf les membres d'une minorité opprimée. Ceux-là sont naturellement immunisés. Cet échafaudage théorique un peu bancal donne ainsi le ton à ce qui va suivre. Reprenant les mots d'un langage très en vogue dans les facultés d'éducation (et pourtant très contesté), on évoque une « vision transversale » et « révolutionnaire » des différents savoirs qui serait propre à ce nouveau « paradigme » inhérent à la pédagogie « non discriminante¹⁶ ». la pédagogie « non bancaire » proposée par Freire (qui s'oppose à une éducation où le « maître » dépose des savoirs dans le crâne des élèves ou étudiant-es sans que ces personnes puissent participer à l'élaboration de ce savoir) vise à permettre une pleine émancipation des humains. Dès que l'objectif d'une relation pédagogique est l'accumulation d'un savoir sans traitement par les élèves ou les étudiantes et étudiants, cette pédagogie ne permet pas l'émancipation humaine¹⁷.

Désireux de nous instruire des nouvelles réalités, on nous bassinera ensuite de quelques savantes définitions tirées d'un lexique qu'est à rédiger le « comité interculturelité, discrimina-

15 « Tel qu'il est évoqué par les activistes néo-antiracistes, le "racisme systémique" n'est ni conscient ni visible. Il constitue l'arrière-monde raciste d'une société a-raciste ou antiraciste, apparence trompeuse cachant une essence démoniaque. Ce racisme est tellement "subtil", pernicieux et sournois qu'il n'est ni observable, ni même définissable, ni a fortiori mesurable : il se confond avec l'air qu'on respire, avec "l'environnement" social, sa présence est magique ». Pierre-André Taguieff, *L'imposture décoloniale, science imaginaire et pseudo-antiracisme*, De l'observatoire, 2021. p. 8.

16 Rapport FNEEQ-CSN 2021, op.cit. p. 42.

17 *ibid.* p. 42.

tion et racisme systémiques au travail et éducation (IDRSTE) de la FNEEQ [sic]». Stupéfait ou non, vous y apprendrez plein de choses sur des concepts aussi percutants que ceux de «culture du bannissement», «safe space», «intersectionnalité», «traumavertissement» et «microagression» :

Les microagressions apparaissent habituellement dans les interactions entre personnes appartenant à des groupes sociaux différents. Le terme désigne des agressions qui ne sont pas «visibles» ou perçues comme une agression volontaire. Par exemple, la microagression repose sur le fait d'associer de manière répétitive tel groupe racisé à telle caractéristique, ce qui fait appel à des représentations sociales stéréotypées, et donc souvent «tenues pour acquises», mais qui sont en réalité stigmatisantes ou insultantes, et qui entretiennent l'idéologie raciste. Le comité IDRSTE ressort le fait que ce caractère stigmatisant ou insultant des microagressions, perçu comme négligeable pour les personnes du groupe dominant ou majoritaire, peut causer du stress, du mal-être, même quand il s'agit d'un acte qui se croit bien intentionné¹⁸.

Militante antiraciste et femme de gauche, Verushka Lieutenant-Duval sera sans doute contente de lire ce qui suit :

Il y a une surenchère conduisant à ne considérer comme de la cancel culture que les positions égalitaires de gauche, que d'aucuns appellent identitaires ou wokes. D'une part, il y a l'assimilation d'un contenu à de la censure ou à de la «cancellation», alors que le fait de manifester ou de contester n'est pas de la censure (comme nous venons de le voir, il faut être en position de pouvoir pour censurer)... La culture du bannissement peut aussi devenir un outil d'instrumentalisation pour la droite intellectuelle et affaiblir les voix plus progressistes de la gauche : c'est surtout la parole de gauche, et non celle de droite, qui est menacée par le «droit de faire taire» au nom du statut de victime offensée. Les voix de droite trouvent d'autres tribunes, avec plus de visibilité,

¹⁸ *ibid.* p. 48

et avec l'avantage moral d'avoir «résisté à la censure». Dans tous ces cas, on assimile des manifestations de désaccord à de la culture du bannissement dans le but de les «canceller¹⁹».

Ne nous leurrions pas, l'impératif d'ouverture qui s'impose à nous dictera à terme une forme de rééducation. En atteste tout le discours autour des sujets dits «sensibles» concomitants à l'arrivée dans nos classes de jeunes aux identités fragiles et fragmentées²⁰.

Si la liberté académique, et les sujets sensibles en particulier, ne peuvent interférer avec les décisions strictement pédagogiques de l'enseignante ou de l'enseignant, ces derniers devraient néanmoins «tenir compte de la subjectivité des gens à qui elle ou il enseigne, de leur avis ou de leurs sensibilités» la relation pédagogique «ne devant pas se faire à sens unique²¹».

Le comité École et société s'inscrit clairement ici dans une vaste mouvance visant à instruire les «dominants» contre leurs préjugés inconscients²². C'est ce qui justifie l'élaboration de glossaires en tout genre et de formations sur l'inclusivité (souvent obligatoires) dont les intentions, aussi nobles soient-elles, frisent parfois l'endoctrinement voire

19 Pour certains auteurs ou autrices, insister sur le militantisme étudiant comme atteinte à la liberté académique constitue une distraction, voire «une fausse représentation de ce qu'est vraiment la liberté académique et de ce qui doit être fait pour la protéger (Simpson et Srinivasan, 2018, p. 186)». Ibid. p. 23 et 44.

20 *ibid.* p. 51.

21 *Ibid.* p. 53.

22 Le rapport recommande que la FNEEQ revendique des budgets spécifiques pour des formations et des conférences en lien avec les sujets sensibles, pour les enseignantes et les enseignants, mais également pour les étudiantes et les étudiants, en vue d'activités tant institutionnelles que pédagogiques (dans les classes).

la sottise. Il suffira, pour s'en convaincre, de consulter le contenu de ce qui ressemble de plus en plus à un business de la rectitude²³. La FNEEQ n'étant en reste sur cette question, ses membres sont ainsi appelés à méditer les réflexions de son comité sur toutes ces méthodes «très actuelles» pour «outiller» les enseignantes et les enseignants face aux sujets sensibles, gage, dit-on, d'une relation pédagogique «sécurisante» permettant une discussion sincère avec leurs étudiants sur ce qui pourrait les offenser [sic].

Car, ce qui ébranle, c'est la prise de conscience que le racisme ou le sexisme n'est pas seulement une question d'intention, qu'abolir les structures de domination nécessite plus qu'une bonne volonté de la part des dominants. Ce qui déstabilise, c'est la réalisation de notre participation (involontaire) au maintien des inégalités... Est-ce possible que, malgré ses efforts, certains aspects de son enseignement perpétuent les systèmes discriminatoires de notre société actuelle? Cette question est centrale à tout enseignement qui se veut non discriminatoire. Si nous ne pouvons pas offrir un espace sécuritaire aux personnes marginalisées, il faut au moins pouvoir leur promettre de nous engager à développer des outils, à créer des activités, à revoir nos références, à lire davantage et à réviser nos contenus pour mieux les accompagner dans l'affrontement des préjugés et la déconstruction des rapports de pouvoir. Ce réflexe de constante remise en question permet de prendre conscience de ses biais inconscients et de prendre du recul par rapport à son bagage, au modèle éducatif auquel on a été exposé et qui

23 Outre le lexique du Comité interculturelité, discrimination et racisme systémiques au travail et éducation, le Comité orientations et identités sexuelles nous propose, de son côté, un glossaire que vous pouvez consulter dans un document intitulé «LGBTQ12NSBA+ Les mots de la diversité liée au sexe et à l'orientation sexuelle», FNEEQ-CSN, 2017, <https://fneeq.qc.ca/wp-content/uploads/Glossaire-final-21082017.pdf>

a façonné, à son insu ou pas, sa façon d'enseigner. En cela, il est essentiel que la personne enseignante puisse développer sa pratique réflexive tout au long de son parcours²⁴.

On peut se demander sincèrement à qui s'adressent nos camarades du comité École et société et quels sont les membres qu'ils souhaitent représenter au juste? À l'évidence, les postulats idéologiques sur lesquels ils se fondent les conduisent à faire des présomptions grossières et dangereuses. Ainsi, outre le caractère infantilisant des énoncés sur la maladresse congénitale et structurelle dont les professeurs seraient responsables, la posture générale des auteurs paraît par ailleurs fort peu orthodoxe quant au rapport entre l'autonomie professionnelle et les pratiques pédagogiques. Après ceux de nos experts patentés, faudra-t-il maintenant nous taper les bons conseils et les sermons de militants éclairés par de nouvelles certitudes? Que peut bien vouloir dire – en effet – une «pédagogie inclusive» pour des collègues qui enseignent la loi de la gravité, l'atome, la cellule ou le tableau périodique? Comment le fait de tenir compte des nouvelles réalités démographiques et culturelles, comme vecteurs de sensibilités subjectives à considérer, se traduira-t-il en santé animale? Le simple fait de tenter de répondre rationnellement à ces questions en dit long sur notre société. Rassurons-nous, au royaume du relativisme, il y a déjà des esprits bienveillants qui s'y sont engagés²⁵.

24 Les auteurs du rapport citent abondamment les travaux de G. Pagé, «Pouvoir, inconfort et apprentissage: les cours féministes peuvent-ils et doivent-ils être des espaces préfiguratifs et sécuritaires? *Éthique en éducation et en formation*, No 7, Automne 2019, pp. 8–29. FNEEQ-CNS-2021, op. cit. p. 54-56.

25 L'heure est à la déconstruction tous azimuts et au «décolonialisme». <https://www.concordia.ca/fr/actualites/nouvelles/2019/09/20/trois-chercheurs-de-concordia-collaborent-a-la-mobilisation-des-savoirs-autochtones-dans-l-etude-de-la-physique.html>

Déconnexion

Les auteurs de ce rapport ont beau être très critiques à l'endroit de la modernité, il n'y a rien de plus occidental et de moderne – justement – que d'épouser, au nom du bien, du sens de l'histoire et du progrès, des thèses à la mode quitte à tordre les faits. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le comité École et société nous parle d'un « nouveau paradigme²⁶ ». Comme nous l'avons fait remarquer un peu plus haut, la figure de l'étudiant semble réduite au statut multiforme de victime: le professeur devenant quant à lui, à son corps défendant, le représentant, plus ou moins assumé, d'un ordre social raciste, islamophobe, homophobe, transphobe, grossophobe et ainsi de suite²⁷.

Outre un manichéisme outrancier, cette thèse repose sur des prémisses sociologiques qui « essentialisent » les identités contribuant à enfermer chacun dans ses particularités (racisé, trans, cisgenre, gai, lesbienne, blanc, etc.). Le monde social ne serait plus alors qu'un vaste espace dominé par une logique binaire confinant les uns et les autres à des rôles (majoritaires-minoritaires) qui leur échappent. Réduite à un lieu de pouvoir, la classe devient ainsi un prolongement de la sphère politique comme si « l'élaboration d'un cours était en lien avec les injustices liées au traitement de la différence ». Certains collègues constatent d'ailleurs avec raison qu'en liant l'identité à une stricte question « de pouvoir ou d'absence de pouvoir », cette grille d'analyse laisse entendre que l'enseignement comme la pédagogie ne peuvent être dissociés du groupe social

26 Rapport FNEEQ-CSN, 2021, op. cit. p. 42.

27 On critiquait plus tôt l'individualisme moderne alors qu'on nous invite à tenir compte de la sensibilité et des émotions de nos étudiants. Sur le statut de victime, voir: Stéphane Chalifour, « L'agonie des cégeps », *La Presse*, 22 mai 2017

auquel appartient le professeur²⁸. De telles suspicions ne sont pas seulement délirantes, elles sont en contradictions avec la nature même du syndicalisme.

Le problème est que certains militants «décoloniaux» ont réduit l'idée de pouvoir exclusivement aux rapports de domination, devenus la grille incontournable à partir de laquelle les individus sont catégorisés selon qu'ils appartiennent au groupe dominant ou aux groupes dominés. C'est là une interprétation politique du pouvoir, dont le transfert dans le milieu universitaire a eu pour effet de percevoir le professeur non plus comme celui qui éveille et forme l'individu au moyen de connaissances dispensées, mais avant tout comme le membre d'un groupe social, culturel, religieux ou de couleur, c'est-à-dire appartenant à la catégorie sociale dominante ou dominée. Et comme on a pu l'observer dans les controverses entourant l'usage du mot «nègre», c'est sur la base de l'importance accordée à la couleur de peau et à l'héritage historique qui lui est associé que les étudiants ont justifié l'interdiction pour une enseignante blanche de le prononcer: il ne serait plus indifférent à la nature et à la fonction de l'enseignement que le professeur soit blanc ou noir, femme ou homme, transgenre ou queer! L'identité elle-même serait de nature politique en ce sens qu'elle serait liée à un pouvoir ou à une absence de pouvoir. Le savoir et l'enseignement du professeur ne pourrait donc pas être dissocié de ce que celui-ci est, en tant qu'individu ou en tant qu'un membre d'un groupe social... Faire des rapports asymétriques de pouvoir entre la majorité et les minorités la grille d'interprétation de toutes les activités de la vie sociale, c'est brouiller les lignes entre les sphères de la vie humaine qui sont, par nature et selon leur fonction, distinctes, comme la sphère politique et le milieu universitaire.

²⁸ Amadou Sadjo Barry, «La sensibilité à la différence et le respect de la liberté académique», *Argument*, 2022, op. cit. p. 23.

Le paradoxe

Pour de multiples raisons, notre époque voit se fondre, en un même mouvement, une culture à la fois morale et psychologique : les rapports sociaux étant marqués, toutes sphères confondues, par une espèce de travail thérapeutique destiné à soulager les dominés²⁹. Si la question sociale renvoyait à la consistance objective des classes, c'est désormais l'expérience individuelle et subjective du ressenti qui tient lieu de vérité ultime, d'où la montée de ce discours sur l'offense et les sujets sensibles. En s'imposant comme dimensions déterminantes de l'identité, le vécu et les affects viennent donc forcément jouer sur la manière dont les individus se représentent à la fois le monde et l'autre. Cette prépondérance de la dimension affective se traduit conséquemment par l'exacerbation des clivages et la montée de nouvelles formes de radicalité. De gauche comme de droite, le populisme n'est pas étranger au phénomène.

Cela dit, il est tout à fait légitime et nécessaire de s'insurger contre les injustices et les discriminations, quelles qu'elles soient. Les événements récents nous enseignent, à cet égard, que la lutte contre le racisme et la haine n'est pas achevée. L'indignation collective suscitée par le sort des communautés autochtones, au Québec comme au Canada, est néanmoins le signe de ce que le sociologue, Norbert Élias, décrivait comme un phénomène d'élévation du seuil des sensibilités. Les mouvements #Metoo et #Blacklivesmatter s'inscrivent visiblement dans cette même dynamique.

29 Je renvoie le lecteur intéressé à des écrits récents : Stéphane Chalifour et Judith Trudeau, « Des identités plaintives », in Rachad Antonius et Normand Baillargeon, *Identité, Race, liberté d'expression*, PUL, 2021. Des mêmes auteurs, « L'identité contre la nation », *Nouveaux Cahiers du socialisme*, Numéro 24, automne 2020.

Or, il est intéressant de rappeler ici le paradoxe de Tocqueville (1805-1859). Le grand philosophe notait en effet, il y plus d'un siècle, que dans les sociétés plus égalitaires, comme le sont les sociétés de démocratie libérale, « plus une situation s'améliore (liberté, revenus...), plus l'écart avec la situation idéale (inégalités, pauvreté, corruption) est ressenti subjectivement comme intolérable par ceux-là mêmes qui bénéficient de cette amélioration ». En d'autres termes, plus un phénomène est rare (violence, racisme, viol, etc.), moins ses manifestations résiduelles seront tolérées³⁰. Il ne s'agit pas de relativiser la condition réelle des catégories d'exclus, mais de situer les progrès à poursuivre dans un contexte plus global d'un continuum historique (celle de la marche de la démocratie) en évitant les simplifications et autres arguments spécieux.

Au final, ce qui agace dans ce rapport, c'est le ton prescriptif d'une avant-garde de prédicateurs qui nous parle de pédagogie comme s'il s'agissait d'une science. Si l'ouverture à l'autre constitue une qualité humaine fondamentale immanente à notre profession, elle ne saurait fonder – en soi – un contenu de cours ni même s'imposer comme une finalité pédagogique. La classe n'est ni un programme politique ni un champ de bataille. Que nos militants éclairés défendent la liberté académique comme il se doit, nous nous en réjouissons. Qu'ils laissent cependant la pédagogie aux bons jugements des professeurs qui sauront décider de ce qui est délicat ou non. ♦

³⁰ Alexis de Tocqueville, *De la démocratie en Amérique*, Folio, 1986. Norbert Élias, *La dynamique de l'Occident*, Pocket 2003. Sur Metoo, Stéphane Chalifour et Judith Trudeau, « Metoo et la poursuite du processus de civilisation », *Le Devoir*, 3 mars 2018.

À la recherche des mythes
fondateurs

Les femmes de la Nouvelle-France avant les Patriotes du Bas-Canada?

Comme Jean Lamarre, je suis resté perplexe devant les deux articles de Gérard Bouchard sur les mythes fondateurs du Québec¹. Contrairement à celui-ci, je ne suis pas sociologue et encore moins historien. Si M. Bouchard a écrit pour «surprendre», j'ose surprendre à mon tour en essayant de me fonder sur d'autres «faits dûment établis» pour offrir d'autres avenues possibles, sans prétendre fermer la complexité des questions soulevées par M. Bouchard.

M. Bouchard pose une bonne question : pourquoi l'absence de lieux, d'épisodes qui mobilisent périodiquement les esprits pour faire revivre les grands idéaux associés aux débuts de la Nouvelle-France? Avons-nous des figures vraiment inspirantes pour les Québécois d'aujourd'hui? Certes, l'histoire de la Nouvelle-France est en grande partie une histoire française. Il démontre bien que la France pense uniquement à ses intérêts. Les aristocrates séjournent provisoirement en prenant bien soin de s'enrichir. Les marchands ne voulaient rien savoir du peuplement. L'Église veut

1 Gérard Bouchard, «Mythes fondateurs du Québec: une mémoire orpheline», *Le Devoir*, 8 janvier 2022, «Mythes fondateurs du Québec: les patriotes», *Le Devoir*, 15 janvier 2022 et Jean Lamarre, «Un mythe fondateur qui repose sur l'«irréussite»», *Le Devoir*, 22 janvier 2022.

* Chargé de cours à l'Université du Québec en Outaouais, travail social.

aliéner les «sauvages» par le christianisme. Finalement, la seule alternative, nous dit-il, est de «cultiver les idéaux de Marguerite Bourgeoys et de Marie de l'Incarnation. Ce passé a du mal à pénétrer notre imaginaire».

La question est de se demander pourquoi ce passé de religieuses et de laïcs² comme Jeanne Mance ne pénètre pas nos imaginaires modernes. Est-ce que «les idéaux» de ces femmes sont trop catholiques, trop féminins, trop «dans les nuages mystiques», pas suffisamment virils comme ceux des patriotes? N'ayant aucun «énoncé noble», aucune «direction d'action», aucun «acte sacrificiel», aucun «pari sur l'avenir» pour reprendre ici les critères de M. Bouchard? Ces femmes sont-elles à ce point déconnectées des «habitants» pour être des «étrangères» du peuple? N'ont-elles pas joué un rôle fondamental dans l'incubation d'une culture, de notre culture actuelle? Finalement, ces femmes sont-elles trop sous le verrou pour être libres dans ce Nouveau Monde?

Peut-on penser qu'il y a des idéaux qui se cachent dans cette société que lord Durham disait sans histoire et sans littérature? Si nous avons une approche élitiste et littéraire³, il est clair qu'on ne trouvera pas des écrits modernes dans les propos des fondatrices du Québec. Elles n'avaient pas devant elles la constitution américaine, les écrits de Bolivar et de bien d'autres. Justement, les «éléments principaux propres à fonder le devenir d'un peuple» (Bouchard, 8 janvier 2022) se cantonnent-ils seulement dans des écrits qui peuvent nous parler aujourd'hui? Oui, on peut admirer le caractère moderne des dispositions des patriotes, mais encore.

2 Au sens moderne du mot et non au sens du droit canon.

3 M. Bouchard ne dit-il pas la même chose que Lord Durham en affirmant: «Pour ce qui est des idéaux, notre véritable histoire commence avec l'après-Conquête»?

«L'histoire n'est jamais neutre, mais lorsqu'elle reçoit un objectif expressément militant – quelle que soit la militance – elle devient naturellement encline à l'héroïsation⁴». Si M. Bouchard est inspiré par les patriotes et «la foi qui les animait», peut-on être inspiré par un groupe de femmes qui ne pensent pas uniquement à leur intérêt? Elles ne repartent pas en France pour mourir dans la tranquillité. Au contraire, elles épousent le peuple corps et âmes. «Dans les conditions les plus ingrates», elles ont fait avancer le peuplement et fondé des villes, une société. Elles ont soigné, alphabétisé, géré le quotidien et elles se sont montrées fortes devant le haut clergé.

Les idéaux «modernes» ne sont pas dans leurs écrits, ils sont gravés dans leurs pratiques audacieuses. «On doit garder à l'esprit les conditions qui les ont conduites» à faire tant avec si peu, la cause qu'elles «ont épousée et le prix qu'elles ont payé pour leurs idéaux». N'ont-elles pas les «éléments principaux propres à fonder le devenir d'un peuple» (Bouchard, 15 janvier 2022)? Évidemment, leurs pratiques ne peuvent pas être aussi transparentes que les écrits patriotiques, pour nous, comme modernes, mais peut-on les lire autrement?

L'hypothèse de départ est d'affirmer que la religion en général, et la confession catholique en particulier, agit comme un voile opaque sur l'histoire de ces femmes qui embrume le regard des modernes que nous sommes. Comme M. Bouchard, on retient de ces femmes le mysticisme, les histoires de sainteté hystérique, les illuminations de la Vierge et j'en passe. Effectivement, il est difficile de voir autrement quand on a souffert pendant des siècles d'une Église omnipotente. On pense qu'il n'y a pas de liberté. Est-il possible dans cette noirceur ecclésiale de voir l'apport social de ces femmes?

4 Fernande Roy, «Une mise en scène de l'histoire: La fondation de Montréal à travers les siècles», Montréal 1642-1992. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, Volume 46, no 1, été 1992, 7-36

Si l'hypothèse peut avoir un sens, alors on peut regarder autrement ces femmes. Comment? Je n'ai pas les outils intellectuels de M. Bouchard sur le plan historique. Je ne serai sûrement pas dans le «politically correct» des confréries d'historiens. Mais certains historiens affirment que l'histoire peut se présenter comme «la mémoire plurielle d'une humanité plurielle».

Quels sont les faits qu'on pourrait mettre en perspective pour montrer que malgré l'analphabétisme du peuple et la quasi-absence des écrits, il y a des traces fortes de rêves bien réels dans les pratiques de la fondation d'une ville comme Montréal? Comment lire ces pratiques avec d'autres lunettes? Pour ce faire, je veux seulement évoquer la pratique de Jeanne Mance, en laissant le côté dévot qui semble bloquer notre regard.

Jeanne est une femme laïque. Les deux caractéristiques sont importantes. Elle évolue dans une société patriarcale et ecclésiale. C'est une jeune femme qui, sans appartenir à la plèbe, n'a pas les moyens financiers pour se lancer dans la fondation d'une ville. Par son dynamisme, elle finit par rencontrer une autre femme laïque, Madame de Bullion, qui a de l'argent comme veuve et qui a de l'ouverture pour ce Nouveau Monde. Le projet de fondation se développe dans le cadre de la Société Notre-Dame. Contrairement au dire moderne, ce n'est pas une société privée, mais ce qu'on pourrait appeler aujourd'hui une OSBL qui compte, pendant ses quelques années d'existence, environ 50 membres. Il y a des rencontres régulières, ce qui laisse croire qu'il y a des débats et un partage d'opinions sur la manière dont la Société doit s'engager dans la fondation du village de Ville-Marie.

Selon le répertoire du patrimoine culturel du Québec, l'objectif de cette association est de «créer une nouvelle société

chrétienne où cohabiteraient Français et Amérindiens». Les gens de la Société s'adjoignent deux nouveaux membres, Paul de Chomedey de Maisonneuve et Jeanne Mance. Alors que le premier est un officier choisi pour gouverner l'île de Montréal, la seconde s'est jointe au groupe dans l'intention d'y fonder un hôpital. Le 17 mai 1642, Jeanne Mance et Maisonneuve débarquent à Montréal avec environ 35 habitants. Dès les débuts, Jeanne Mance assure l'intendance de la colonie, en gère l'approvisionnement et dirige l'hôpital qu'elle a fondé, en plus d'accueillir des membres de la communauté algonquine.

En 1650, Maisonneuve est démoralisé face aux attaques incessantes des Iroquois. Jeanne Mance le convainc de faire une grande séduction (Grande Recrue) en France. En 1653, il revient avec 177 colons, dont 13 femmes parmi lesquelles on retrouve Marguerite Bourgeoys. Ces colons vont assurer la survie de Montréal. Jeanne Mance va mourir en terre montréalaise et Maisonneuve va retourner mourir en France. C'est grâce à la détermination de madame Mance que la pérennité de Montréal est assurée. On pourrait affirmer qu'elle est la véritable gouverneure de cette colonie, sans avoir le titre.

Que retenir de ce bref rappel historique pour aujourd'hui ? D'abord, le projet de la fondation de Montréal n'est pas en fonction des intérêts de Paris. Ce n'est pas un projet marchand pour « maintenir le réseau d'approvisionnement en fourrures ». Ce n'est pas un projet militaire contre les Iroquois ou les Anglais. Le fort de Ville-Marie est toujours en mode défensif et accueille des Algonquins. Le projet se veut inclusif pour les blancs et les autochtones. Jeanne Mance a un grand intérêt pour le peuplement contrairement aux marchands et à la royauté de Paris.

Jeanne n'est pas privée de liberté. Au contraire, peu de femmes laïques auraient eu le privilège de fonder un vil-

lage en France et avoir du pouvoir face au gouverneur et à l'ensemble de l'organisation de la Société. Certes les conditions de vie étaient misérables, mais la relative égalité de ces conditions est loin des inégalités de la métropole.

Derrière ces pratiques, il y a des idéaux qui ne sont pas des idéaux uniquement européens. Peut-on penser que derrière ces pratiques, il y a des idéaux qui pourraient nous parler comme ceux des Patriotes ?

Contrairement aux Patriotes, Jeanne Mance n'a pas échoué. C'est grâce à son leadership que le peuplement a eu lieu à Montréal. Les «habitants» ont pu survivre et fonder une société. Malgré toutes les contraintes ecclésiastiques, militaires, marchandes, malgré l'analphabétisme et les contraintes de pouvoir, les «habitants» ont construit une société distincte. Si la majorité n'est pas retournée en France, c'est que ces premiers Québécois⁵ ont trouvé que, malgré les embuscades, il y avait plus de liberté ici qu'ailleurs. Voilà pour la liberté !

Avec Jeanne Mance et ces premiers Québécois montréalais, il y a «une volonté de se gouverner soi-même». Cette gouvernance est fortement organisée par une femme laïque. Minoritaire au milieu d'hommes et d'ecclésiastiques, elle utilise son «autonomie financière» pour en imposer. Les premiers habitants se mettent à l'agriculture et au développement local. Elle se sert d'un «capital étranger» pour construire des «capitaux locaux», surtout des ressources humaines qui serviront à accueillir d'autres capitaux dans l'histoire de la Ville. On est devant une réelle volonté de se gouverner !

5 «Au Québec, cinq personnes d'origine "française" rassemblées dans un appartement, on appelle ça : une famille québécoise». Publicité du Gouvernement du Québec, 2022.

Il n'y a pas d'égalité des droits dans le monde de Jeanne Mance. C'est une invention qui ne fait pas partie des idéologies de son temps. Par contre, le projet de Jeanne Mance est de «créer une nouvelle société chrétienne où cohabiteraient Français et Amérindiens». Oublions le voile chrétien. Viser la cohabitation des colons avec les Amérindiens n'est pas anodin. Il s'agit de donner naissance à des Québécois. Il faut se rappeler que les Amérindiens sont considérés comme des humains dans cette visée, ce qui n'est pas acquis pour plusieurs Européens. Ils sont souvent vus comme des animaux et, quand on les amène en France, on en fait littéralement des animaux de cirque. Pour Jeanne Mance, les Amérindiens sont des êtres humains. Voilà une reconnaissance importante pour l'époque. Bien plus, ils ont droit à l'éducation⁶, à la santé, etc. Dans les faits, leur statut d'être humain leur confère les mêmes droits que les autres habitants qui s'intègrent à la communauté de Ville-Marie. Évidemment, il s'agit de «droits» conditionnels à l'adoption de la religion chrétienne. Il en était de même chez les Autochtones, si vous voulez vivre avec eux, vous deviez vous soumettre à leur manière de vivre⁷.

Il n'y a pas de séparation de l'Église et de l'État au sens que nous l'entendons aujourd'hui. Cependant, en système de chrétienté, il y a toujours eu des formes de séparations entre l'Église et l'État. Ici, il faut se référer à la pratique de la fondation de Montréal. Les ecclésiastiques ne semblent pas jouer un rôle déterminant. Montréal est fondamentalement un projet initié par des laïcs et gouverné par des laïcs et principalement des femmes.

6 Marguerite Bourgeoys aura la tâche de l'éducation des jeunes filles autochtones.

7 Plusieurs lèveront la main pour dire que les communautés autochtones étaient beaucoup plus flexibles que les communautés européennes. Oui, les communautés d'origines européennes ont des normes beaucoup plus restrictives et elles sont beaucoup plus hiérarchisées.

Certains avancent une vision plus large de la démocratie que celle envisagée au XIX^e siècle⁸. C'est une OBSL qui est à l'origine de Montréal et ce sont des membres d'un organisme démocratique qui décident de le faire. Des femmes y participent et on donne des responsabilités majeures à une jeune femme laïque. C'est très moderne comme modèle! La majorité des organismes communautaires au Québec sont gérés par des femmes laïques. Si le mouvement communautaire au Québec a gagné une telle crédibilité, c'est grâce à son mode démocratique et à la présence, très largement majoritaire, des femmes dans leur gestion.

Mes propos pourront apparaître farfelus à plusieurs. Il faut rappeler ici les conclusions de l'historien Fernand Braudel pour qui les religions sont «des incubatrices de civilisations». Le mot «incubation» est important. Il s'agit d'un temps long qui fait naître quelque chose qu'on ne voit pas. Pour Braudel, le christianisme a permis «la désacralisation moderne, la sécularisation, l'humanisme universaliste, le rationalisme et les droits de l'homme⁹». Rien de moins! Il me semble que derrière les dévotions d'un type de christianisme, on peut constater que dans la fondation de Montréal et dans la pratique de madame Mance, il y a cette incubation d'une société nouvelle.

Jeanne Mance et les premiers habitants de Montréal remplissent ici toutes les conditions de M. Bouchard propres à

8 «La vision beaucoup plus large de la démocratie en termes de débat public nous permet aussi de comprendre pourquoi les racines de la démocratie vont bien au-delà des limites étroites de certains récits et chroniques rapportant des pratiques définies et considérées maintenant comme des institutions spécifiquement démocratiques.» Amartya Sen, *La démocratie des autres*, Payot-Rivage, 2005.

9 Hermel Cyr, «Les civilisations et la mondialisation culturel», *Le Devoir*, novembre 2021, p. B6

fonder le devenir d'un peuple: des énoncés très nobles (non à la guerre¹⁰, non au mercantilisme, pour le vivre ensemble, pour la promotion de la santé et de l'éducation, etc.), des directions d'action, des héroïnes, des actes sacrificiels (plusieurs habitants sont morts pour garder cette bourgade vivante), ces paris sur l'avenir (Jeanne Mance, la Québécoise, a parié sa vie, toutes ses finances, toutes ses énergies, pour que l'avenir soit possible et viable).

J'ose ici reprendre encore les mots de M. Bouchard pour conclure mon propos.

La fonction des mythes fondateurs, dans toute nation, est d'assigner une direction, une vocation pour la postérité, et de susciter une solidarité en même temps que la fierté, le goût de prendre le relais. De ce point de vue, le modèle de «cette fondation» ne peut pas être plus honorable et digne d'imitation. Ces ancêtres, modestes par leur condition, sont immenses par l'élévation de leurs vues et la foi qui les animait¹¹.

¹⁰ Il suffit ici de rappeler que Jeanne Mance ne veut pas la guerre contre les Amérindiens, elle veut des effectifs pour se défendre, pour protéger le village naissant.

¹¹ Gérard Bouchard, «Mythes fondateurs du Québec...», op. cit., 15 janvier 2022.

Plaidoyer pour un renouvellement
des catégories d'analyse du
secteur minier

Le fer de l'Anse

Au centre-ville de Sept-Îles, à deux pas d'un comptoir laissé vacant par les promoteurs de la Mine Arnaud, se trouve une succursale régionale de la Société du Plan Nord. Véritable enclave technocratique dans une mer de grands industriels privés, cette ramification du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles dispose à l'heure actuelle de moyens qui s'avèrent ostensiblement limités. De l'aveu même des Nord-Côtiers, cet austère bureau de projets constitue néanmoins l'un des rares vestiges encore perceptibles du controversé programme de développement nordique, dix ans après sa mise en œuvre.

Au-delà des berges qui ensèrent la baie de Sept-Îles, tout semble indiquer que le legs du Plan Nord n'est guère plus étincelant. Dans les trois autres secteurs initialement ciblés par le gouvernement libéral de l'époque (Nunavik, Eeyou Istchee Baie-James et Saguenay-Lac-Saint-Jean), force est de constater que l'État québécois s'est bien gardé d'intervenir en ce qui concerne la capture de la rente minière. Plutôt que d'encadrer formellement l'activité des grands conglomerats présents sur le territoire national, les administrations qui se sont succédé dans la dernière décennie ont reconduit une logique erratique de développement, centrée sur l'exportation massive de ressources non transformées.

* Doctorant en sociologie, UQAM.

S'il nous semble opportun d'entamer une réflexion sur cet enjeu pourtant entaché d'anachronisme, c'est que les événements des derniers mois ont eu pour effet de ranimer dans la mémoire collective certains pans de l'imaginaire du Plan Nord. Nous n'avons qu'à penser à la tentative, à peine voilée, de l'ex-premier ministre Jean Charest d'accéder à la tête du Parti conservateur, à la controverse suscitée par le projet Énergie Saguenay ou encore au succès cinématographique rencontré par le plus récent long métrage de la réalisatrice Sophie Dupuis, consacré à l'univers singulier des régions minières du Québec. L'objectif n'est pas, bien évidemment, de se livrer ici à une analyse coût-bénéfice exhaustive des retombées du Plan Nord, mais plutôt de réexaminer, de manière critique, les catégories d'analyse conventionnelles de l'activité minière à l'aune des changements survenus dans ce secteur au cours de la dernière décennie.

En matière de gestion des ressources naturelles, le préjugé favorable de la classe politique québécoise pour la doctrine économique du laissez-faire ne date assurément pas d'hier. Dans le cas d'une région industrialisée tardivement comme la Côte-Nord, la situation actuelle de dépendance aux marchés extérieurs de commodités perdue depuis plus d'un demi-siècle. Dès la fin des années 1950, on pouvait effectivement lire, dans les pages du *Devoir*, les critiques les plus acerbes d'André Laurendeau à l'endroit du premier ministre Duplessis, vilipendé pour avoir cédé au rabais les concessions minières de l'Ungava au grand capital américain. Or, en rétrospective, force est d'admettre que cette politique du « bar ouvert » pratiquée par l'Union nationale aura à tout le moins favorisé l'établissement de milieux de vie relativement prospères à la frontière du 50^e parallèle — ce qui contraste avec les pratiques actuelles du secteur minier, notamment en matière de navetage aéroporté (fly-in/fly-out).

Suivant la découverte d'importants gisements de minerai de fer situés à la frontière du Québec et du Labrador, la région de la Côte-Nord a entamé, durant la deuxième moitié du XX^e siècle, un cycle de croissance rapide se traduisant par des bouleversements économiques importants. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, le village côtier de Sept-Îles est passé, en quelques années seulement, du statut de petit port de pêcheurs à celui de plaque tournante de l'approvisionnement pour les aciéries de la « Rust Belt » américaine et des Grands Lacs. La morphologie particulière du territoire ayant alors permis à l'Iron Ore Compagny ainsi qu'à la Quebec Cartier Mining d'établir des ports en eaux profondes et d'assembler des centaines de kilomètres de voies ferrées, en plus d'aménager une série de villes-champignons à la frontière de l'écoumène. Conçus à l'origine pour accueillir une portion significative du prolétariat québécois, ces lieux se sont en définitive révélés être des points de passage accéléré vers la classe moyenne.

Dans ces villes créées de toute pièce par l'industrie, l'ascendant des compagnies minières sur l'organisation des pratiques sociales était manifeste. Les politiques d'encadrement de la main-d'œuvre s'étendaient de la fixation des règles d'urbanisme à l'organisation des fêtes d'enfants. Cette forme renouvelée de paternalisme industriel se présentait, dès lors, comme la ramification locale d'une plus vaste stratégie militaro-industrielle d'approvisionnement, déployée à l'échelle continentale, et impliquant notamment un élargissement de la voie maritime du Saint-Laurent, à la demande du président Eisenhower. Cette phase historique de développement, perpétrée, faut-il le rappeler, dans le mépris le plus complet de la souveraineté territoriale des Premières Nations, a correspondu, du moins jusqu'au début des années 1980, à un relatif partage des gains de productivité. L'effondrement des prix du fer, dans les mois précédant

le démantèlement partiel de Schefferville, en 1982, et la fermeture définitive de la ville de Gagnon, en 1984, a mis abruptement un terme à cette première vague d'industrialisation du Moyen-Nord québécois. Il s'en est suivi d'une violente récession marquée par le déclin démographique et le chômage structurel. La mondialisation de l'économie et l'entrée sur le marché de pays producteurs émergents auront finalement raison de ce modèle territorialisé de développement d'inspiration fordiste.

Il faudra ensuite attendre jusqu'au début des années 2000 avant que ne s'entame un nouveau cycle d'investissements miniers. Une hausse significative du prix des métaux, attribuable en partie à l'industrialisation rapide de la Chine, persuade alors les acteurs financiers de l'émergence d'une période de croissance prolongée du secteur primaire. C'est dans ce contexte que la Côte-Nord retrouve, au tournant des années 2010, son statut de « Klondike ». L'ouverture imminente de nouvelles mines attira plusieurs centaines de travailleurs dans la région. Des travaux d'envergures sont amorcés au même moment par le géant de la sidérurgie mondiale ArcelorMittal, afin d'augmenter significativement les capacités de production des infrastructures minières de Fermont. C'est également près de cette municipalité, située à plus de 500 km au nord de Sept-Îles, que se conclut, en 2011, l'une des plus importantes transactions financières dans l'histoire de l'industrie. Au terme d'une surenchère considérable, la mine du lac Bloom passa aux mains de la corporation américaine Cleveland-Cliffs pour une somme inédite de 4,9 milliards de dollars.

Déterminées à profiter de la manne, les grandes institutions québécoises d'investissement s'engagèrent par la suite à financer la construction d'infrastructures additionnelles de transport, d'énergie et de stockage. Sur le front des relations

publiques, l'élite politique emboîta le pas aux milieux d'affaires en multipliant les représentations auprès l'« over-class » de la finance mondiale. À ce moment précis, le Plan Nord apparaissait comme un projet sans failles, si ce n'est du fait que, partout sur la planète, les ouvertures de nouvelles mines se multipliaient et que la saturation du marché était imminente. Sans grande surprise, l'offre globale de minerais s'est, par conséquent, mise à excéder rapidement la demande à partir de 2014, faisant ainsi chuter drastiquement le prix des minerais extraits à travers le monde. De ce fait, les complexes miniers affichant les coûts de production les plus élevés ont été soudainement contraints d'interrompre leurs activités, tandis que ceux ayant persisté ont dû réduire significativement la taille de leurs effectifs.

Dans les communautés ciblées par le Plan Nord, ce fut de nouveau l'hécatombe. Non seulement le plus récent cycle minier n'a pas su engendrer la croissance économique attendue, mais nombre de municipalités, conseils de bandes et sous-traitants locaux se sont retrouvés aux prises avec d'importantes dettes, contractées dans la foulée des développements anticipés. À l'échelle nationale, on pressera rapidement l'État d'intervenir, conformément au principe d'externalisation des coûts. Québec et Ottawa investirent alors à grands frais dans la réfection de sites laissés en plans par des compagnies en défaut de paiement, tandis qu'Hydro-Québec révisa à la baisse ses tarifs consentis aux minières. Les syndicats furent également mis à contribution avec la réouverture de conventions collectives dument négociées, tout comme le gouvernement nouvellement élu du Parti Québécois, qui renonça quant à lui à sa réforme attendue de la *Loi sur les mines*.

Or, en dépit de la profitabilité récente de certaines filières privilégiées d'investissement, le Plan Nord dans son ensemble fut un échec sur toute la ligne du point de vue du dévelop-

pement régional. Cette seconde phase d'industrialisation du Nord québécois n'aura, en rétrospective, été d'aucune commune mesure avec la première en ce qui concerne la territorialisation de la rente minière. Non seulement l'intensification de l'activité minière ne se traduit plus par l'aménagement de nouvelles municipalités, mais la nature spéculative de ce secteur d'activité tend à fragiliser plus que jamais le tissu économique des milieux de vie déjà existants.

Comment expliquer un tel revirement de situation ? Certes, les facteurs souvent pointés du doigt que sont la concurrence des pays producteurs émergents, l'automatisation de la production ou encore l'absence d'un système étoffé de redevances ont leur part de responsabilité. Or, il ne s'agit que d'explications partielles à la diminution progressive des retombées économiques locales du secteur minier québécois et à l'augmentation concomitante des coûts qui lui sont associés. Le principal problème de ces types d'analyses est qu'elles reposent en grande partie sur une compréhension strictement libérale des mécanismes de marchés, qui ne tient pas compte de certains faits économiques importants, sur lesquels nous reviendrons.

En règle générale, on tient effectivement pour acquis que la succession des phases répétées de croissances et de récessions qui caractérisent le secteur minier est le fait d'une coordination décentralisée des échanges. Ainsi, grâce à la médiation du marché, les flux de matière en provenance d'une multitude de producteurs concurrents parviendraient à satisfaire les besoins de consommateurs éparpillés, et ce, à un juste prix. De ce point de vue, il tombe donc parfaitement sous le sens que la rentabilité des producteurs miniers québécois – qui doivent composer avec l'éloignement ainsi qu'avec l'existence d'un cadre réglementaire rigide en matière d'environnement et droits du travail – soit périodiquement mise à mal par la concurrence étrangère.

La validité réputée d'une telle conception a pour assise une théorie sous-jacente des cycles industriels, dont le processus type est le suivant: des déséquilibres temporaires du marché créent momentanément un excédent de la demande sur l'offre. Une telle configuration exerce une pression à la hausse sur le prix des matières premières, ce qui motive la mise en valeur de sources additionnelles de minerais jugées auparavant non rentables. Au terme de quelques années, de nouvelles mines à haut risque financier entrent en production alors que les sites existants augmentent leur capacité, ce qui fait augmenter globalement l'offre de métaux disponibles. Une fois atteint un certain seuil de saturation de la demande, les prix élevés ont tendance à se maintenir artificiellement pendant quelques années – en raison des délais prolongés entre la découverte d'un gisement et l'entrée en production d'un site minier – avant de s'effondrer. La récession qui s'en suit permet un certain rééquilibrage des volumes et des prix, dans la mesure où les mines les moins performantes sur le plan financier sont contraintes d'interrompre leurs activités.

Aussi éclairante soit-elle, cette modélisation présente néanmoins certaines limites dans la mesure où elle ne dit rien des logiques d'investissement et de contrôle qui caractérisent le tournant financier du capitalisme. Un détour par l'économie politique permet, en revanche, de poser un regard critique sur les stratégies d'accumulation qui prévalent dans l'industrie minière et de fournir, par la même occasion, un apport complémentaire à la théorie des cycles énoncée précédemment.

Un croisement des données relatives aux volumes de ressources minières annuellement produites suffit, dans un premier temps, à faire émerger trois considérations fondamentales pour comprendre les fluctuations du secteur minier, ainsi que l'incidence de celui-ci sur les collectivités avoisinantes.

1. Malgré le nombre important de pays exportateurs, l'essentiel du volume global de ressources extraites à travers le monde provient d'un cercle restreint de grands pays producteurs, duquel le Canada demeure exclu. C'est le cas notamment pour le fer, le cuivre, le nickel, l'uranium ainsi que les éléments de terre rares.
2. De façon analogue, la capacité de production globale de minerais se concentre encore davantage du point de vue des entreprises. Plutôt que d'être régie par la libre concurrence, l'offre de ressources minières mises en circulation s'avère en réalité contrôlée par une poignée de grands conglomérats qui fixent les règles du marché, suivant une stratégie d'intégration de type monopolistique. À titre d'exemple, trois grandes entreprises assurent à elles seules plus de 40 % de la production mondiale de fer.
3. La position marginale du Canada en termes de volumes de livraison, cumulée à l'absence de filières intégrées de production, maintient le pays dans une position de dépendance vis-à-vis des grands producteurs dont il assure l'approvisionnement. Cette configuration particulière prédétermine la forme d'organisation corporative appropriée pour ce type d'exploitation. Il s'agit de la firme multinationale, qui opère en vertu d'un rapport asymétrique entre les filiales qui procèdent à l'exploitation minière, et le siège social, auquel elles sont subordonnées. Seul ce dernier exerce en définitive un contrôle sur les stratégies financières de l'entreprise, et ce malgré la dispersion géographique des différents sites de production.

En conservant ces remarques à l'esprit, il devient possible d'analyser sous un autre angle la trajectoire du plus récent

cycle minier. Il est notamment justifié de croire que, plutôt que de subir les fluctuations du cycle, comme elles le prétendent, les grandes multinationales du secteur minier profitent en réalité de la saturation des marchés. Le fait de surproduire délibérément sans égard aux pertes encourues permet effectivement aux producteurs en situation de monopole de consolider leur contrôle sur l'offre. Cette pratique, qui consiste à inonder le marché de façon à faire chuter les prix au-dessous du seuil de rentabilité des entreprises concurrentes permet non seulement d'acquérir des parts supplémentaires de marché, mais également de restructurer avantageusement les conditions générales d'exploitation du minerai. D'après David Harvey, la finalité de cette « contraction des profits » est de remédier à la stagnation en créant artificiellement « une sévère récession qui a pour effet de discipliner la force de travail, de réduire les salaires réels et de rétablir les conditions favorables aux profits¹ ». Partant de ce principe, il devient possible d'écarter au bout du compte, la notion de « libre » marché ce qui concerne le secteur minier.

Pour appuyer davantage cette théorie, revenons au cas de la Côte-Nord et de sa principale ressource, le minerai de fer, dont la production compte pour plus de la moitié du total de la production canadienne. À l'échelle internationale, le Canada se hisse pour sa part au huitième rang des producteurs de fer, avec une capacité équivalente à 2,3 % de la production globale². C'est ce qui explique que la production nord-côtière soit opérée par des filiales de minières et d'aciéristes en position de monopole (Rio Tinto, ArcelorMittal) et

1 Harvey, David (2020). *Les limites du capital. Les prairies ordinaires*, Paris, [1981], p. 107.

2 Basé sur les plus récentes données de Ressources Naturelles Canada. <https://www.rncan.gc.ca/nos-ressources-naturelles/mines-materiaux/faits-mineraux-metaux/faits-sur-le-minerai-de-fer/20594>

qu'elle soit exportée intégralement vers l'Asie. En reprenant l'hypothèse de la contraction des profits, il devient dès lors possible de comprendre les raisons pour lesquelles les entreprises minières nord-côtières ont pu décrier la saturation des marchés tout en haussant simultanément leur production.

Bien que dotée d'une certaine autonomie comptable, la firme de type filiale, telle qu'on la rencontre sur la Côte-Nord, demeure subordonnée à un siège, dont les stratégies d'intégration financière priment sur la viabilité économique de ses ramifications régionales. Par conséquent, les pertes d'emplois et autres conséquences désastreuses des récessions observables à l'échelle locale n'apparaissent, en définitive, que comme un moindre mal pour les multinationales du secteur minier. Cela est d'autant plus vrai, compte tenu des extraordinaires leviers de négociation que procure une crise d'un point de vue organisationnel, et des bénéfiques susceptibles d'être dégagés à plus long terme en matière d'efficacité et de rendement.

Comme nous l'avons brièvement évoqué, l'effondrement, à l'échelle globale, du plus récent cycle d'investissement minier fut une occasion, pour les entreprises concernées, de réorganiser plus efficacement la production à l'échelle locale. Dans le cas particulier de la Côte-Nord, les minières affiliées à de grandes sociétés étrangères ont, immédiatement après la crise, procédé à de nombreuses restructurations internes se traduisant par des mesures de réduction des effectifs, de compression des dépenses et de transfert de coûts. Elles se sont également servies de la conjoncture particulière pour obtenir de l'État un ensemble de subventions et de décrets jugés déraisonnables en temps normal, ainsi que pour revoir à la baisse les charges fiscales imposées par les municipalités où se trouvent leurs installations.

Quelques années après ce desserrement du cadre minier, salué à l'époque par le Fraser Institute, plusieurs compagnies ont fait état dans leur rapport financier annuel, de niveaux de rentabilité supérieurs à ceux enregistrés avant la crise. Non seulement la récession a-t-elle engendré des retombées positives au point de vue comptable, mais elle a également permis de consolider des monopoles. Des concurrents comme Cleveland-Cliffs (et ses 400 employés) ont effectivement été rayés de la carte en 2014, quelques années seulement après avoir intégré le marché canadien, avant de voir leurs installations être rachetées au rabais par la minière Champion – aujourd'hui reconnue comme l'une des compagnies les plus florissantes de la province. À ces nombreux avantages stratégiques dont se saisissent les minières s'ajoute la concurrence inter-filiales, dans la mesure où une crise permet d'identifier puis de rationaliser plus facilement les maillons les plus faibles de la chaîne de production à l'intérieur d'une même firme multinationale. Voilà donc autant de facteurs encore insuffisamment documentés, mais qui permettent à tout le moins d'expliquer en partie le fait que la croissance rencontrée par l'industrie minière au cours de la dernière décennie ait généré pour les régions du Québec plus de nuisances que de bienfaits.

En guise de conclusion, nous souhaitons mettre en exergue le fait qu'il n'existe pas de marché des ressources minières à proprement parler, et que les entreprises multinationales qui produisent ces ressources profitent du caractère cyclique de l'industrie bien plus qu'elles ne le subissent. Les fluctuations importantes de prix et de volumes en circulation représentent, pour le siège social, autant d'opportunités de restructurer avantageusement l'environnement économique immédiat de ses multiples filiales de production. Ce constat nous invite à accueillir avec énormément de scepticisme les récriminations de compagnies telles que Champion,

qui déclarait récemment, dans le cadre d'une audience du BAPE, être contrainte par la concurrence internationale de déverser ses résidus miniers directement dans les lacs avoisinants, plutôt que de les remblayer directement dans la fosse. Cet appel à la vigilance vaut également pour les organisations syndicales et conseils de bande qui pourraient être tentés, comme le suggérait explicitement le ministre Pierre Fitzgibbon lors d'un récent conflit de travail sur la Côte-Nord, «d'être créatifs et d'examiner la possibilité de fixer les salaires des travailleurs en fonction du prix du fer³».

Le contexte actuel nous semble de ce fait être particulièrement propice à une réévaluation critique des catégories conventionnelles d'analyse du secteur minier. Le cas de la Côte-Nord, exposé dans le cadre du présent article, sollicite une meilleure prise en compte des rapports de pouvoir et des logiques de contrôle qui configurent l'activité minière – une industrie que l'on considère à tort comme étant privée de toute agentivité. L'étude comparée des déterminants de la production de fer, à l'échelle locale, nationale et globale, a effectivement permis de mettre en relief l'incapacité du secteur minier québécois à soutenir le développement économique régional compte tenu de son modèle d'affaires particulier. Une décennie après l'annonce du Plan Nord, nous ne saurions trop insister sur ce principe, considérant le «boom» actuel entourant le lithium et la volonté ferme du gouvernement Legault de faire du développement de cette filière le moteur de la relance post-pandémique. ♦

3 Cantin, Alexandre (2021). Les employés d'ArcelorMittal ne veulent pas arrimer leur salaire au prix du fer. TVA Nouvelles, 12 mai 2021. https://www.tvanouvelles.ca/2021/05/12/les-employes-darcelormittal-ne-veulent-pas-arrimer-leur-salaire-au-prix-du-fer#cxrecs_s

La guerre en Ukraine : origine et enjeux pour la Russie

L'invasion de l'Ukraine par l'armée russe ne saurait être comprise sans une analyse approfondie des conséquences de l'effondrement du régime soviétique. Un tel exercice exige une rupture avec le sens commun véhiculé dans les médias et, il faut bien le dire, par un certain nombre de spécialistes des relations internationales dont les connaissances à propos de la Russie se révèlent plutôt sommaires. La décision de Poutine – certes insensée – s'expliquerait, nous dit-on, par son rêve de restaurer les frontières de l'ex-URSS, sous-entendant par là qu'il ne s'arrêterait pas à l'Ukraine. D'autres vont plus loin, dans les deux sens du terme, en évoquant la possibilité qu'il s'aventure du côté de l'ancien glacis, soit les pays autrefois membres du Pacte de Varsovie et faisant aujourd'hui partie de l'OTAN. Quelle que soit l'explication, une seule conclusion s'impose : la Russie serait une puissance expansionniste. En général, on remonte à 2014 pour rappeler que la Russie a commencé à s'emparer de l'Ukraine avec le retour de la Crimée et soutient les séparatistes du Donbass dans un but d'expansion territoriale. D'autres évoquent le conflit entre la Russie et la Géorgie au sujet de l'Ossétie du Sud, en 2008, comme autre preuve des prétentions annexionnistes du président russe.

* Professeur, Université du Québec à Chicoutimi.

L'effondrement du régime soviétique: un rappel des faits

En 1985, Mikhaïl S. Gorbatchev était nommé au poste de secrétaire général du Parti communiste de l'Union soviétique pour remédier au déclin affectant sévèrement son pays. Les réformes, de plus en plus audacieuses, impliquaient une révision complète de la politique étrangère soviétique. Il s'agissait d'en réduire les coûts pour mieux assurer le succès des transformations économiques, le fameux programme de perestroïka. La course aux armements, relancée avec force par Ronald Reagan, pesait très lourd sur les ressources de l'État soviétique. C'est pourquoi Gorbatchev a multiplié les initiatives de désarmement, allant jusqu'à démanteler des catégories entières d'armes nucléaires sans exiger de contrepartie. Il a également retiré les troupes soviétiques d'Afghanistan. Sa popularité faisait mouche un peu partout dans le monde, et notamment en Europe centrale et orientale, alors qu'il appelait ses homologues polonais, tchécoslovaque, est-allemand et autres à procéder à des réformes similaires aux siennes. Il n'en fallut pas davantage pour mobiliser les peuples concernés et faire tomber les régimes en place, tout comme le Mur de Berlin, symbole de la division entre Est et Ouest. Désormais, les « pays frères » de l'URSS pouvaient librement choisir leur voie de développement et façonner leurs institutions politiques.

Si Gorbatchev avait fini par accepter formellement l'expansion de l'OTAN au territoire de l'ancienne RDA dans le cadre de l'Allemagne réunifiée, il n'en était pas de même en ce qui a trait aux autres pays de l'ancien « camp socialiste ». Les États-Unis, le Canada et différents spécialistes des relations internationales soutiennent qu'en dépit des prétentions des autorités russes, il n'existerait pas de preuve de promesse de non-élargissement de l'OTAN et qu'à ce titre, la Russie aurait tort de prétendre qu'elle s'est fait rouler. Effectivement, rien

dans les archives ne le démontre en caractères gras. Il n'y a que cette fameuse déclaration de James Baker indiquant qu'il n'était pas question que l'OTAN progresse d'un pouce en direction de la Russie, déclaration réfutée plus tard par son patron, George H. Bush. Mais l'histoire ne s'interprète pas qu'à partir des seuls documents d'archives. Il y a aussi les témoignages de l'époque, l'état d'esprit au moment où le Mur de Berlin est tombé, les comptes rendus des ambassadeurs et autres acteurs, etc. À l'époque, Gorbatchev parlait de «l'Europe, notre maison commune», base à partir de laquelle une nouvelle architecture de sécurité pouvait se mettre en place en Europe, en tenant compte des intérêts de tous les pays. Et les dirigeants de nos propres sociétés acquiesçaient aux propos du président de l'URSS dans leurs rencontres privées et publiques.

Puis, les difficultés s'accumulant en URSS, le régime a commencé à perdre le contrôle, affaibli par les divisions de plus en plus profondes dans les cercles dirigeants et par la montée des nationalismes dans plusieurs républiques. Tout cela a abouti à l'effondrement du régime soviétique et à l'éclatement de l'URSS en 15 nouveaux pays. Même les russophones d'Ukraine ont appuyé l'indépendance, à plus de 75 %. C'est dans ce contexte que les États-Unis et leurs alliés ont commencé à se comporter en vainqueurs de la Guerre froide. Ils sont devenus de plus en plus offensifs, notamment dans les pressions faites sur la Russie pour accomplir sa transition au capitalisme au moyen d'une thérapie de choc dévastatrice. Le PIB a reculé de plus de 50 %, l'espérance de vie des hommes a chuté de cinq ans en l'espace de cinq ans, le pays s'est désindustrialisé, l'économie est devenue essentiellement exportatrice de ressources naturelles, plus particulièrement d'hydrocarbures. Bref, la Russie n'est plus que l'ombre de l'URSS et son peuple a été profondément humilié.

La méfiance envers la Russie postsoviétique

Cette conjoncture a incité les membres de l'OTAN à procéder à un élargissement en direction des frontières de la Russie. Une douzaine de pays se sont ajoutés à l'organisation, à commencer par la Pologne, la République tchèque et la Hongrie en 1999. Chaque fois que de nouveaux membres rejoignaient l'OTAN, les dirigeants russes protestaient vivement. Mais la situation économique et sociale dramatique dans laquelle se trouvait le pays rendait l'aide étrangère indispensable. Le président Boris Eltsine ne disposait guère de moyens autres que diplomatiques pour s'opposer à cette expansion. L'armée était en lambeaux. Le budget de l'État, exsangue, équivalait à environ 40 % de celui de la Finlande. En 1999, le bombardement de Belgrade par l'OTAN – sur la base d'informations fausses – et la modification des frontières de ce qui restait de la Yougoslavie au mépris du droit international avaient courroucé les dirigeants russes et l'opinion publique de leur pays. Ce geste servira plus tard de référence à Poutine sur la manière de se comporter sur la scène internationale lorsque les négociations n'aboutissent pas...

Compte tenu de la réaction des États-Unis à l'époque où l'URSS avait commencé à installer des missiles nucléaires à Cuba, comment réagiraient-ils si, aujourd'hui, le Canada ou le Mexique décidait d'adhérer à une alliance militaire dirigée contre eux? Affirmeraient-ils que leurs voisins ont le droit de choisir l'alliance militaire qui leur convient? Feraient-ils preuve de retenue? Devrions-nous en conclure qu'ils ne chercheraient qu'un prétexte pour agrandir leur territoire? Cette obsession occidentale à faire progresser l'OTAN exige des explications. La volonté des États-Unis de dissocier l'Europe de la Russie et d'empêcher cette dernière de redevenir une superpuissance compte évidemment parmi les explications les plus importantes du point de vue géostratégique.

Mais il n'y a pas que cela. Les recherches que j'ai effectuées depuis 30 ans mènent à la conclusion suivante : la méfiance envers le peuple russe demeure bien ancrée dans l'imaginaire de nos dirigeants et de nos sociétés. Cette méfiance s'est traduite par des pressions internationales afin que les successeurs de Gorbatchev adoptent la thérapie de choc comme méthode rapide de transition au capitalisme dans le but de la rendre irréversible¹. Les nombreux documents du G7, de l'OCDE, du FMI et des gouvernements occidentaux en témoignent. Il s'agissait de réaliser l'essentiel de la transition avant que la population russe, nullement consultée au sujet de l'avenir du pays, ne se mobilise et conteste le nouvel ordre qu'on cherchait à établir. « Greater speed implies less time for discussion », soutenait Anders Aslund, l'un des principaux conseillers étrangers du président Eltsine. Autrement dit, un changement rapide ne laisse pas le temps d'élaborer une solution alternative.

Par ailleurs, la démocratisation entreprise sous Gorbatchev avait abouti à l'instauration d'un régime accordant de très importants pouvoirs au parlement. Or, la contestation parlementaire des années 1992 et 1993 avait convaincu les dirigeants russes et leurs alliés internationaux – nos propres gouvernements – du danger que des élections pleinement démocratiques n'amènent au pouvoir des forces plutôt critiques de cette transition rapide au capitalisme². Encore une fois, on se méfie du peuple russe. On craint ses valeurs égalitaristes, son rejet de la privatisation des grandes entreprises, sa haine envers cette oligarchie qui s'est constituée à

1 Michel Roche, « The G-7 ans 'Market Reform' in Russia: 'Shock Therapy' Against Democracy », in David Mandel (dir.), *The Former « State Socialist » World: Views From de Left*, Montréal/New York/Londres, Black Rose Books, 1996, p. 122-136.

2 Michel Roche, *Thérapie de choc et autoritarisme : la démocratie confisquée*, Paris, L'Harmattan, 2000.

même le transfert frauduleux de la propriété publique entre quelques mains au moyen de la corruption et des contacts en haut lieu. En 1993, la confrontation entre la branche exécutive et le parlement s'est soldée par la violence et l'imposition d'une constitution qui accorde l'essentiel des pouvoirs au président. Ce geste a été chaudement appuyé par William «Bill» Clinton et ses alliés canadiens et européens. C'est ainsi que l'autoritarisme a fait son retour, quoique sous une forme foncièrement différente de celle de l'époque soviétique. Plus tard, Poutine ne fera qu'accentuer les traits autoritaires du régime.

Le caractère bonapartiste du régime sous Vladimir Poutine

Le président russe a maintes fois démontré la crainte que lui inspirent les mouvements de contestation, chez lui et dans les pays voisins. L'oligarchie et cette classe de possédants enrichis par les privatisations ont d'ailleurs d'excellentes raisons de redouter les soubresauts politiques que faciliterait un régime moins autoritaire. Quelque 6000 Russes possèdent une fortune supérieure à 150 millions de dollars. En 1993, les sondages démontraient que les deux tiers de la population s'opposaient à la propriété privée des grandes entreprises, contre seulement 20 % qui l'appuyaient. Aujourd'hui, les proportions demeurent semblables. En août 2021, le Centre Levada (maison de sondages et d'enquêtes sociologiques indépendante de l'État et considérée par lui comme «agent de l'étranger») a posé une question sur le «système économique le plus juste». Ainsi, 62 % des répondants désignent la planification et la distribution par l'État, contre 24 % qui optent pour le système fondé sur la propriété privée et l'économie de marché³. En somme, si la

³ Center Levada, 10 septembre 2021, disponible en ligne: <https://www.levada.ru/2021/09/10/kakoj-dolzna-byt-rossiya-v-predstavlenii-rossiyan/>

transition au capitalisme a abouti jusqu'à un certain point dans la sphère de l'économie, ce n'est pas le cas dans celle de l'idéologie⁴.

Le peuple russe a accompli la révolution la plus marquante du XX^e siècle. Elle a constitué l'aboutissement de plusieurs années d'agitation. L'imaginaire de nos sociétés en a été bouleversé, que ce soit à travers le cinéma, la littérature, les politiques pour contenir la propagation du «communisme», le discours de l'Église, et bien d'autres choses. La persistance d'une nostalgie bien réelle pour la période soviétique en Russie, sur fond d'échec d'une transition que ne parvient à masquer que temporairement les prix élevés des hydrocarbures, semble faire obstacle à l'instauration de rapports équivalents à ceux que nos gouvernements entretiennent avec des pays plus «sûrs» comme la Pologne ou la République tchèque. En somme, la méfiance envers la Russie est une méfiance envers ce qu'elle pourrait devenir ou redevenir. D'où l'intérêt à rapprocher l'OTAN de ce pays, comme à l'époque du fameux «cordon sanitaire» de l'entre-deux-guerres entre l'URSS et l'Europe occidentale, destiné à contrer le bolchévisme.

L'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine comme premier ministre en 1999 puis président en 2000 se produit au moment où la Russie a cessé de s'enfoncer dans la crise et entamé une rapide remontée avec la hausse des prix du pétrole, dont la Russie est le deuxième exportateur mondial. Cette situation a permis d'améliorer le budget de l'État, d'augmenter les salaires, bref, de sortir de la dépression des années 1990. La popularité du président a atteint des

4 Voir Michel Roche, «Les fondements sociaux de la dynamique politique en Russie», in Michel Roche (dir.), *Capitalisme, néolibéralisme et mouvements sociaux en Russie*, St-Joseph-du-lac, M Éditeur, Syllepse, Paris, 2015, p. 13-35.

sommets. Le pouvoir dispose désormais des ressources suffisantes pour mettre au pas les oligarques, ces personnalités très riches qui influençaient Boris Eltsine, ce dernier dépendant fortement de leur appui pour renflouer le budget de l'État et assurer sa réélection en 1996, alors que le communiste Ziouganov était en voie de remporter la victoire. En plaçant à divers postes stratégiques les *siloviki*, c'est-à-dire tous ceux qui ont d'abord fait carrière dans l'appareil répressif de l'URSS et de la Russie postsoviétique, Poutine infère au régime un caractère bonapartiste, l'État cessant d'être la marionnette de l'oligarchie. La relation s'inverse. Le nouvel ordre social, plus que n'importe où ailleurs, dépend de l'État. Ce dernier reprend le contrôle ou une partie du contrôle de certaines grandes entreprises privatisées, contrariant parfois les projets de firmes étrangères, en particulier dans le pétrole. Poutine met en place ce qu'il a appelé la « verticale du pouvoir », soumettant à la présidence l'ensemble des institutions. Avec les *siloviki*, les intérêts géopolitiques deviennent particulièrement prégnants, parfois au détriment des intérêts des milliardaires, comme on le voit bien depuis l'invasion de l'Ukraine. Le caractère bonapartiste du régime russe actuel rend les actions de son président plus imprévisibles.

Poutine profite de la manne pétrolière et gazière des années 2000 pour moderniser l'armée, alors que l'OTAN poursuit sa progression. Par exemple, en 2004, l'Alliance atlantique ajoute la Slovaquie, la Roumanie et, plus grave encore pour les dirigeants russes, la Lituanie, l'Estonie et la Lettonie, trois anciennes républiques soviétiques dont les deux dernières partagent une frontière commune avec la Russie. Cette dernière s'estime visée – et avec raison – par cette progression du système de défense occidental. Si l'Ukraine en devenait membre, l'OTAN ajouterait 1581 kilomètres supplémentaires de frontière commune avec la Russie. C'est pourquoi, lorsqu'un gouverne-

ment antirusse a pris le pouvoir à Kiev en 2014, dans des circonstances qui demeurent nébuleuses, la Russie s'est emparée de la Crimée afin de ne pas perdre sa base navale stratégique sur la mer Noire. Geste condamnable? Du point de vue du droit international, sans doute. Comme l'ont été les interventions de l'OTAN en Serbie, et en Libye, ou celle des États-Unis et de la Grande-Bretagne en Irak sur la base d'un mensonge au sujet d'armes de destruction massive. C'est ainsi qu'on voit les choses, du côté de la Russie. Pour la petite histoire, la Crimée était russe jusqu'en 1954 lorsque Khrouchtchev, dans le cadre d'un régime dictatorial, en a fait cadeau à l'Ukraine. Depuis 1992, la population russe de la péninsule, largement majoritaire, voulait joindre la Russie, qui avait toujours refusé.

Une guerre évitable

En dépit de toute l'analyse qui précède, l'invasion de l'Ukraine n'était pas pour autant inévitable. Les principaux pays membres de l'OTAN auraient pu accepter de négocier avec la Russie une nouvelle architecture de sécurité susceptible de satisfaire les intérêts de tout le monde, y compris l'Ukraine. Cet entêtement est difficilement compréhensible. On sait par exemple que Biden éprouve des difficultés dans son propre pays et qu'il ne peut donc pas perdre la face devant ses ennemis républicains. Faire le dur devant Poutine peut lui donner des points, en vue des élections de mi-mandat. Les États-Unis ont connu un désastre en Afghanistan : ils doivent rehausser leur image de superpuissance pour décourager d'éventuels électrons libres comme l'Iran et d'autres pays d'agir contre leurs intérêts.

Il n'en demeure pas moins que nos gouvernements se comportent avec ce pays d'une telle manière que, de jour en jour, il ne peut que resserrer liens de la Russie avec la Chine. Or,

une alliance Chine-Russie serait autrement plus redoutable, d'un strict point de vue sécuritaire, que de tenir compte des intérêts de la Russie qui se sent menacée par l'OTAN. C'est pourquoi j'estime que la politique étrangère étatsunienne à l'égard de la Russie, pleinement appuyée par le Canada, risque de renforcer le pays le plus puissant parmi ceux qui sont insatisfaits de l'ordre mondial actuel : la Chine.

L'invasion de l'Ukraine : un geste insensé

Plus incompréhensible est la décision du président russe d'envahir l'Ukraine. Que peut donc gagner la Russie ? Il lui faudrait occuper un territoire peuplé de 44 millions d'habitants dont la plus grande partie lui sera hostile, impliquant des coûts humains et financiers énormes, alors que la Russie est déjà terriblement fragilisée sur le plan économique. L'invasion, destinée à assurer la sécurité que lui refusait l'OTAN, va produire l'effet contraire. L'OTAN deviendra encore plus méfiante, ce qui relancera la course aux armements à des sommets. Un gouvernement fantoche en Ukraine subira la colère populaire. Une occupation permanente par l'armée russe devra affronter guérillas et attentats.

En annexant l'Ukraine, si telle est l'intention de Poutine, la Russie partagerait des milliers de kilomètres supplémentaires de frontières avec des pays membres de l'OTAN (Pologne, Slovaquie, Hongrie, Roumanie), ce qui serait pire que la situation actuelle. Si on ne s'empare que des territoires séparatistes prorusses, les autorités russes vont perdre un instrument de pression sur le gouvernement ukrainien qui pourra alors beaucoup plus facilement devenir membre de l'OTAN, ce que Poutine cherche à éviter à tout prix. Alors qu'il niait l'existence d'une nation ukrainienne, le président russe, en l'attaquant, n'a fait que la renforcer du point de vue identitaire, y compris chez de nombreux russophones.

L'oligarchie, qui a déjà perdu des milliards de dollars avec les sanctions internationales imposées depuis 2014, n'a aucun intérêt à se trouver encore plus isolée de l'économie mondiale. Au cours des deux premières semaines qui ont suivi l'invasion, les quelque 117 premières fortunes du pays auraient perdu entre 80 et 126 milliards de dollars. Une telle situation aura sans doute un impact sur la possibilité d'une expression de plus en plus forte du mécontentement.

La population russe est potentiellement hostile à une guerre contre l'Ukraine. C'est la raison pour laquelle le gouvernement russe interdit d'utiliser les mots « guerre » ou « invasion » dans les médias : il faut utiliser l'euphémisme « opération spéciale ». Si la presse électronique et écrite est sévèrement contrôlée (à de rares exceptions près), la jeunesse a plutôt tendance à se tourner vers les médias sociaux. À cela, on doit ajouter le téléphone : 11 millions de Russes ont de la famille en Ukraine. Le gouvernement ne pourra pas toujours cacher la vérité sur la réalité de cette guerre. C'est pourquoi il a intérêt, depuis le début, à une victoire rapide.

Le choc de l'invasion a été vivement ressenti par la population russe. Poutine était perçu comme un froid calculateur ; c'est maintenant beaucoup moins le cas, avec tout ce qui s'abat sur la Russie. Plus l'armée progresse, plus l'opposition s'affirme. Des pétitions ont circulé. En très peu de temps, l'une d'elles, intitulée « Non à la guerre », a recueilli plus d'un million de signatures. Tous les jours, et en dépit de lois sévères et des arrestations massives, on signale des manifestations contre la guerre, mais aucune en appui à Poutine. Rien à voir, donc, avec l'annexion de la Crimée en 2014, populaire à l'époque et qui avait fortement contribué à rehausser le taux d'approbation du président.

Avec les difficultés économiques, augmente chaque jour le risque d'une déstabilisation du régime. Le rouble s'est effondré, nourrissant une inflation qui gruge le niveau de vie, déjà en baisse de 10 % depuis 2014, avant même que ne commencent les hostilités. Pour combattre la chute du rouble, la banque centrale a procédé à une hausse fulgurante des taux d'intérêt, passés de 9,5 % à 20 %. Les sanctions imposées par les États ont été suivies de mesures douloureuses à l'initiative de firmes multinationales.

La Russie risque de sortir terriblement affaiblie de ce conflit. Le régime Poutine lui-même est menacé. Les *soloviki* priorisent la puissance militaire, un rôle accru pour la Russie dans le monde, alors que les oligarques songent surtout à la prospérité de leurs affaires. Quant à la population, déjà si éprouvée par la crise des années 1990, la crise financière de 2008-2009 et la stagnation depuis 2014, elle aspire à la stabilité, à l'amélioration de son niveau de vie, à des politiques sociales développées pour garantir sa sécurité économique, et non à ce que la guerre est en train de lui imposer.

Si les *siloviki* sont divisés – ce qui est difficile à savoir pour l'instant –, j'imagine mal comment Poutine pourra rester longtemps au pouvoir. Il est donc important de porter une grande attention à ce qui se passe en Russie parce que c'est aussi sur ce terrain-là que se joue le destin de l'Ukraine, de cette guerre, et de la reconfiguration ou non de l'ordre international. ♦

Souvenir du Printemps érable

Ce sera ton camp de base

À Pauline

Il y a dix ans, le Québec était le théâtre d'un mouvement d'une grande ampleur qu'on a appelé Printemps érable pour marquer son identité toute particulière. C'est pourtant notre cinéma qui nous annonçait la chose.

Le 11 mars 2012, Québec Cinéma remettait ce qui s'appelait encore des Jutras. Le film *Monsieur Lahzar* de Philippe Falardeau remportait les plus prestigieux prix avec l'histoire d'un réfugié algérien appelé à remplacer une enseignante dont le suicide en pleine classe a traumatisé les élèves. On apprendra à la fin que la femme du réfugié Lahzar, enseignante aussi, avait péri dans un incendie criminel en Algérie.

Le film qui talonnait *Monsieur Lahzar* dans la récolte des prix nous venait de Sébastien Pilote. Dans *Le vendeur*, le représentant d'un concessionnaire automobile du Saguenay poursuit opiniâtrement son œuvre de vendeur malgré un veuvage récent. Il perdra également sa fille après l'avoir incité à ramener un véhicule à travers le Parc.

Encore là, deux morts de femmes à chaque bout du film. Année éprouvante au cinéma québécois.

* Rédacteur infographiste.

On peut ajouter à ces deux œuvres les films s'étant le « plus illustrés à l'extérieur du Québec » cette année-là. Devant les deux concurrents précédents, c'est Denis Villeneuve qui remporta le prix avec *Incendies* qui raconte la quête de deux jumeaux à la suite du décès de leur mère, alors que le film *Curling* de Denis Côté, en nomination lui aussi dans cette catégorie, nous montre un père monoparental trop protecteur isoler sa fille et n'évoquer que vaguement la mère emprisonnée.

La représentation de femmes mortes, en danger, séquestrées au cinéma n'est pas de bon augure. Un observateur aguerri de la vie politique et culturelle se disait alors inquiet devant ces constats : c'est la nation elle-même qui est en danger.

*

Il se trouve que la veille de la remise des prix de Québec Cinéma en 2012, c'est le premier Prix collégial du cinéma qui était remis. Ce prix est né de l'initiative de professeurs de cégeps désirant partager leur passion du cinéma québécois. Le comité de coordination s'était associé à des professionnels du cinéma dont Micheline Lanctôt qui continue d'appuyer l'initiative. À sa première édition, le PCCQ a réuni les participants de 15 cégeps. En 2019, pour sa 8^e édition, 53 cégeps étaient inscrits aux activités. Ce sont ainsi plus de 1000 étudiants de partout au Québec qui ont visionné les cinq films sélectionnés lors de projections-discussions animées.

Ce n'est ni *Monsieur Lahzar*, ni *Le vendeur*, ni *Incendies* qui ont eu la faveur des collégiens en 2012, mais un film atypique de Stéphane Lafleur intitulé ironiquement *En terrains connus*. Si au gala des professionnels, le film n'avait obtenu qu'une nomination pour sa bande sonore, il coiffa ainsi des

œuvres plus conventionnelles auprès des collégiens. Dans cette histoire loufoque, un antihéros particulièrement incapable de réussir quoi que ce soit est visité par «un homme du futur» qui a toutes les apparences d'un vendeur d'autos usagées. «Je viens du futur», annonce-t-il avant d'ajouter: «Oh! Pas loin... Six mois!». Puis, reprenant une conversation naturelle: «On va avoir un bel été!». (Je rappelle que nous sommes alors en mars.) Enfin, il annonce le but de sa visite: la sœur de l'antihéros est en danger. Il doit faire quelque chose pour la sauver!

Contre toute attente, l'antihéros, toujours aussi obstiné dans son irréussite, réussira, on ne sait trop comment à part son obstination, à éviter le pire anticipé!

Et, effectivement, Pauline Marois échappera à un attentat réel six mois après l'attribution du prix.

*

Il se trouve que Stéphane Lafleur, le réalisateur de ce film, est aussi l'auteur-compositeur du groupe Avec pas d'casque. En phase avec le mouvement, sa chanson «Intuition» accompagnait superbement les images du Printemps érable diffusées sur les réseaux sociaux au cours de ces «six mois»¹.

Le petit film se compose d'images en noir et blanc, plutôt léchées, de gens arpentant les rues avec leurs casseroles. Après quelques secondes, le bruit des casseroles laisse doucement place à une mélodie à la fois grave et porteuse d'espoir. Des visages, des mains, des sourires; l'émouvant synchronisme rythmique des contestataires; l'indécision des uns, l'exultation des autres; l'incrédulité émue; les acclamations venues des fenêtres et

1 *Casseroles – 24 mai 2012, réalisé par Jérémie Battaglia avec «Intuition N.1» en trame de fond.*[[<http://vimeo.com/album/1952176/video/42848523>

des balcons; ceux qui marchent, ceux qui préfèrent s'asseoir; et peu à peu, les plans se font plus larges afin d'embrasser les essaims qui affluent de toute part, montée en puissance musicale, jusqu'à un plateau final, ramassé et cosmique².

Les paroles de la pièce vont comme suit:

*Tu diras
Tu diras que c'est l'instinct qui t'a
Mené jusqu'ici
L'intuition d'un sentiment qui ne reviendra pas.*

*Tu diras
Tu diras que tous tes sens piochaient
Du même bord
D'un même élan poussé par une force étrange.*

*Tu diras
Tu diras que c'est l'instinct qui t'a
Mené jusqu'ici
L'imprudence comme elle se doit de temps en temps.*

Ce sera ton camp de base. Ce sera ton camp de base.

Les conséquences de la participation massive à de vastes mouvements ne sont pas toujours immédiatement perceptibles, mais il est indéniable que ce type d'événements marque profondément les plus jeunes quand ils s'y commettent. Puisse cette expérience irremplaçable guider ceux et celles qui l'ont vécue dans «un avenir proche»! ♦

² Érik Bordeleau, «Intuition première: la force étrange du printemps québécois», *Multitudes* 50, numéro spécial soulèvement (automne 2012) <https://www.multitudes.net/Intuition-premiere-la-force/>

La Caisse d'économie

solidaire est la

coopérative financière

des entreprises

collectives et des

citoyens engagés

pour une économie
sociale et durable.

CAISSE.

☐ D'ÉCONOMIE.

SOLIDAIRE.

1 877 647-1527

caissesolidaire.coop

Dossier

REM de l'Est Les mirages

Dossier

DOSSIER REM DE L'EST : LES MIRAGES

Présentation du dossier Collectif	74
La quête d'une intégration optimale du transport collectif - Gérard Beaudet	78
Le REM contourne la gouvernance métropolitaine montréalaise - Florence Junca Adenot	88
Les principes de la planification des transports - François Pepin	99
Le REM de l'Est à la manière des années 1960 - Gérard Beaudet	111
Le financement du Réseau express métropolitain - Michel Beaulé	121
CDPQ Infra et la privatisation sournoise du transport en commun - Minh Nguyen et Bertrand Schepper	134
<i>REM de l'Ouest et REM de l'Est</i> Culture du secret et déficit d'acceptabilité sociale - Daniel Chartier	142
Être attentif aux leçons du passé Conclusion	153

Présentation du dossier

Les besoins en transport collectifs dans l'Est de Montréal sont indéniables. La ligne verte du métro, inaugurée en 1976, n'en dessert que partiellement le versant sud tandis que la ligne bleue, mise en service en 1986, n'a toujours pas été prolongée au-delà de la station Saint-Michel, malgré les annonces de relance du chantier maintes fois réitérées. On comprend facilement l'accueil enthousiaste fait à l'annonce de la construction du REM de l'Est.

Il n'en reste pas moins que, tant la manière de piloter le dossier que le choix des tracés et du mode ainsi que leurs impacts urbains et financiers, ont suscité chez plusieurs experts en transport, professionnels de l'urbanisme et observateurs, des réserves et des inquiétudes. Réserves et inquiétudes d'autant plus grandes que les promoteurs et certains défenseurs du projet semblent confondre célérité et précipitation. La formulation d'appréhensions de divers ordres ne suffit toutefois pas à alimenter et fonder un débat ouvert. Aussi avons-nous souhaité tirer parti de la diversité de nos champs d'expertise respectifs et de nos expériences professionnelles variées pour développer une réflexion critique qui dépasse le simple rejet du projet du REM de l'Est. Le présent dossier est un des fruits des rencontres que nous avons tenues depuis quelques mois.

Nous affirmons d'emblée que si le transport collectif vise à fournir un service à des usagers qui doivent se déplacer, encore faut-il qu'il réponde de manière optimale à des besoins réels, qu'ils soient déjà exprimés ou latents. Mais, ce qu'on nomme, à compter des années 1990, le virage de la mobilité remet en question la manière usuelle de répondre aux besoins et de penser l'articulation de l'offre et de la demande.

La mobilité concerne le déplacement, mais aussi les conditions de ce déplacement, qu'elles soient sociales, économiques, technologiques ou physico-spatiales. C'est pourquoi le déplacement est considéré comme une expérience globale qui concerne aussi bien l'accès aux stations que l'accessibilité économique, la qualité du service offert – fréquence et étendue des plages horaires – que le confort des usagers, les modalités d'insertion des infrastructures dans les milieux urbains, leur impact sur les dynamiques socioéconomiques et les environnements bâtis. C'est pourquoi urbanisme et transport doivent retrouver une complémentarité qui s'est érodée tout au long du siècle dernier, et particulièrement après la Seconde Guerre mondiale.

Or, de ce point de vue, le projet du REM de l'Est ne répond pas aux impératifs du virage de la mobilité. Non seulement ne satisfait-il pas de manière optimale les besoins de l'ensemble de la population et des travailleurs de l'Est montréalais, mais il le fait dans l'indifférence aux milieux d'accueil des infrastructures, en optant d'entrée de jeu pour un mode, au détriment des autres solutions et en privilégiant une mise en concurrence des composantes du réseau du TC contraire à l'essence même d'un service public.

Le présent dossier s'intéresse à différentes facettes de ce projet. Il vise, au vu de ses tenants et des aboutissants, à éclairer un indispensable débat, que la gouvernance opaque

mise en œuvre par ses porteurs, tant à la Caisse de dépôt et placement qu'au gouvernement du Québec, a inhibé. Nous croyons fermement qu'on peut faire autrement, pour le plus grand bénéfice des citoyens de l'Est montréalais, mais aussi de l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine. Mais pour faire autrement il faut que la démarche du projet repose d'entrée de jeu sur une réelle collaboration entre le gouvernement, la Ville de Montréal et les instances compétentes en matière de transport. C'est là la seule avenue pour donner à ce projet majeur toute sa pertinence et en assurer tant l'acceptabilité actuelle que sa valeur d'avenir.

Gérard Beaudet

Urbaniste émérite

Professeur titulaire, École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

Michel Beaulé

Retraité du ministère des Transports du Québec où il a travaillé sur la gouvernance et le financement du transport collectif ainsi que sur les dossiers métropolitains

Dinu Bumbaru

Directeur des programmes, Héritage Montréal

Daniel Chartier

Architecte paysagiste

Vice-président du Collectif en environnement Mercier-Est et responsable du dossier transport collectif

Florence Junca Adenot, C.Q.

Professeure associée en études urbaines, directrice du FORUM URBA 2015 UQAM, Ex-PDG de l'AMT (1996-2003)

François Pepin

Diplômé de Polytechnique et spécialiste en planification des transports collectifs depuis plus de 40 ans au sein d'organismes publics et de la société civile

Louise Roy, O.C.;O.Q; C.O.M

Administratrice de sociétés

Ex-PDG de la Société de transport de Montréal (1985-1992)

Nous remercions Bertrand Schepper et Minh Nguyen d'avoir accepté d'apporter leur contribution. Celle-ci, comme toutes les autres, n'engage que la responsabilité des auteurs.

REM DE L'EST LES MIRAGES

Gérard Beaudet*

La quête d'une intégration optimale du transport collectif

CPDQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, soutient que le Réseau express métropolitain (REM) est intégré aux systèmes existants puisqu'il est connecté au métro, aux trains de banlieue et aux autobus. Est-ce bien le cas? Suffit-il d'établir des points de correspondance pour parler d'intégration? Pour valider cette affirmation, il faut d'entrée de jeu s'intéresser à la nature et à la configuration de ces systèmes puis examiner les modalités de cette intégration. Pour ce faire, un retour en arrière est indispensable.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, des lignes de trains de banlieue irriguent de manière très inégale le grand Montréal. Les lignes reliant Hudson et Deux-Montagnes au centre-ville sont les mieux desservies. Ailleurs, le service est passablement limité, notamment en raison de la subordination du transport passager au transport des marchandises en vertu des lois et règlements qui régissent le transport ferroviaire au Canada depuis le XIX^e siècle. La concurrence croissante que livre la route au ferroviaire dans les années 1960 incite par ailleurs le CP et le CN à se retirer progressivement du transport des passagers. S'ensuit une détérioration rapide de la desserte de plusieurs localités par les trains de banlieue.

* Urbaniste émérite, professeur titulaire, École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal.

À la même époque, le réseau de tramway de la Compagnie de tramway de Montréal déploie ses 1200 véhicules sur 55 lignes totalisant plus de 500 km de rails. Un maillage orthogonal passablement dense dessert le centre-ville et les quartiers centraux et comporte des antennes qui rejoignent Cartierville, le Sault-au-Récollet et Montréal-Nord ainsi que Pointe-aux-Trembles, tandis que deux autres antennes permettent à la Montreal Southern Counties Railway de desservir Montréal-Sud et Longueuil ainsi qu'un chapelet de municipalités s'échelonnant de Saint-Lambert à Granby.

Si le tramway reste un mode de transport bien adapté à la morphologie des quartiers centraux et des banlieues de première couronne de la métropole, son heure de gloire tire à sa fin. Le lobby des constructeurs automobiles, des fabricants de pneus et des pétrolières étatsuniens, combiné à la croissance fulgurante du parc automobile, contribue au discrédit de ce mode de transport collectif et à la mise au rancart des flottes de tramways dans la plupart des villes. Bien que le Canada soit resté à l'abri des pressions du puissant lobby étatsunien, la plupart des municipalités canadiennes emboîtent le pas, y compris Montréal, où le dernier tramway en service est retiré de la circulation en 1959. L'autobus, qui a fait son apparition au début du XX^e siècle règne presque sans partage.

Malgré l'engouement pour l'automobile et l'autoroute, les autorités montréalaises doivent reconnaître que seul un mode lourd permettrait d'apporter une réponse adéquate aux besoins en transport collectif dans une métropole en pleine transformation. Un projet de métro, dans l'air depuis les années 1920, est relancé au début des années 1960. L'incapacité du maire de Montréal de s'entendre avec le Canadien National pour un partage des voies et le refus des maires de banlieues de donner carte blanche à Montréal

sur leur territoire incitent Jean Drapeau à confiner le projet sur le territoire montréalais. La seule exception sera la ligne jaune, dont la construction est requise pour desservir Expo 67 et qui doit être prolongée jusqu'à Longueuil, notamment pour des motifs de sécurité.

Les 21 premières stations des lignes Orange et Verte sont ouvertes en 1966. Quant à la ligne Jaune, elle est inaugurée l'année suivante. Des prolongements des deux lignes originales sont réalisés au cours des années 1970 et 1980. La ligne Bleue est ouverte en 1986, tandis que la traversée de la rivière des Prairies et le prolongement de la ligne Orange en territoire lavallois sont complétés en 2007 et donnent au réseau sa configuration actuelle.

Un réseau bricolé au gré des opportunités

Annoncé une première fois en 1979, le prolongement de la ligne Bleue est réannoncé une quatrième fois en 2018. Entretemps, plusieurs projets de transport collectifs sont examinés et parfois mis en service, dont au premier chef la relance des principales lignes des trains de banlieue.

Ces projets sont généralement davantage le résultat d'initiatives ad hoc, voire d'un bricolage, que d'une planification rigoureuse¹ : 1982 : prise en charge par les pouvoirs publics des lignes de trains de banlieue de Deux-Montagnes et Vaudreuil-Rigaud, dont les infrastructures et le matériel sont désuets ; 1990 : mise en place d'un service temporaire de trains de banlieue vers Saint-Isidore sur la rive sud pour pallier la fermeture du pont Honoré-Mercier durant

¹ L'énumération qui suit est tirée de Gérard Beudet (2022) *Le transport collectif à l'épreuve de la banlieue du Grand Montréal*, presses de l'Université Laval, p. 97-99.

la crise d'Oka; 1995: rénovation majeure complète de la ligne Deux-Montagnes; 1997: remise en service de la ligne de train de banlieue de Blainville pour remédier temporairement aux problèmes de congestion dus à un chantier routier; 1998: annonce du prolongement – à l'encontre des recommandations des experts – de la ligne Orange du métro vers Laval via la station Henri-Bourassa; 1999: lancement des études sur la construction d'un SLR entre Montréal et la rive sud, un projet toujours en attente de décision en 2015; 2007: prolongement de la ligne de train de banlieue Blainville jusqu'à Saint-Jérôme qui était pourtant exclue du territoire de la Communauté métropolitaine créée en 2001; 2009: annonce de la construction d'un SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX dont on prévoit qu'il sera inauguré en 2015, puis en 2017 et (re)puis en 2022; 2014: modification du tracé de la ligne du train de l'Est suite notamment au refus de la Ville de Laval d'entériner le tracé privilégié; 2016: imposition par le gouvernement du Québec d'un réseau électrique métropolitain (REM de l'Ouest) qui n'apparaissait au plan d'aucune instance planificatrice régionale; 2017: proposition d'une ligne rose par la candidate à la mairie de Montréal.

2018: campagne électorale oblige, le premier ministre Philippe Couillard se prononce en faveur du prolongement du REM vers Mirabel sur la rive nord, François Legault, aspirant au poste de premier ministre, favorise un prolongement jusqu'à Chambly sur la rive sud et Jean-François Lisée propose le Grand Déblocage, sans le REM; quant aux élus locaux, ils réclament la mise en œuvre de la ligne Rose, le bouclage de la ligne Orange, le prolongement de la ligne Jaune, la mise en service d'un tramway sur le boulevard Taschereau (lien électrique est-ouest), ainsi que l'ajout de voies réservées pour autobus, y compris le long de l'auto-route 15 sur la rive nord.

L'élection d'un gouvernement de la Coalition avenir Québec (CAQ) ne tempère guère les ardeurs; de nouvelles requêtes sont formulées: demande d'ajout d'une liaison REM entre la gare Dorval desservie par VIA Rail et l'aéroport Montréal-Trudeau et d'une ligne de tramway entre Lachine et le centre-ville – projet assorti d'une concession financière au profit du projet de tramway de la ville de Québec; annonce de la construction du REM de l'Est et évocation d'une possible antenne sur le boulevard Taschereau; demande des maires de la couronne nord d'un corridor REM dans l'axe de l'autoroute 640, demande réitérée en juin 2021.

La gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine n'est pas en reste. Avant la création, en 2017, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), agence chargée de la planification et de la coordination de l'offre et de son financement sur l'ensemble du territoire métropolitain, et d'EXO, 17 organismes se partagent les responsabilités en matière de transport collectif: l'Agence métropolitaine de transport (AMT), responsable de 1996 à 2017 de la coordination de l'offre et de l'exploitation des trains de banlieue, la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL), neuf conseils intermunicipaux (CIT), un conseil régional (CRT), une ville et deux municipalités régionales de comté (MRC).

Avant la constitution de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2001, aucune instance de planification ne se déploie par ailleurs à l'échelle métropolitaine et aucune mesure ne permet d'articuler l'urbanisme et la planification du transport. Adopté en 2011, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) constitue la première tentative d'apporter une réponse à ce problème. Cette articulation sera fondée sur le concept d'aménagement relié au transport (Transit-oriented development).

L'arrivée inopinée de CPDQ Infra

C'est dans ce contexte général qu'a été dévoilé le projet de CPDQ Infra. Au départ, il s'agissait essentiellement de régler le problème de la traversée du Saint-Laurent par le pont Champlain et de la liaison Brossard centre-ville, ainsi que celui de la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau. En 2014, un service léger sur rails (SLR) est proposé par l'Agence métropolitaine de transport. Le coût du projet – 2 G\$ –, le choix d'une technologie incompatible avec celles des autres composantes du réseau de transport collectif et le risque que la construction d'une station terminale aux abords de l'intersection des autoroutes 15 et 30 favorise l'étalement urbain valent au projet de sévères critiques².

En 2015, le gouvernement du Québec demande à la Caisse de dépôt du Québec, qui a été impliquée financièrement dans le projet du SkyTrain de Vancouver, d'examiner le dossier d'une liaison Rive Sud-centre-ville via le futur pont Samuel-de Champlain et d'une desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau. Cette demande fait suite à la décision prise par le gouvernement Couillard de ne pas assumer de manière conventionnelle le financement et la mise en œuvre du projet. En avril 2016, le gouvernement annonce le projet d'un réseau électrique (REM) dont la conception, le financement, la construction et l'opération seront confiés à CPDQ Infra, la filiale de la Caisse créée en vertu d'une loi adoptée spécifiquement à cette fin.

Le projet prend rapidement une autre tournure. CPDQ Infra annonce la création d'un réseau qui relie Brossard et le centre-ville, intègre la ligne du train de banlieue Deux-Montagnes,

² Beaudet, Gérard, Michel Gariépy, Jacques Roy et Franck Scherrer (2014) «Pont Champlain: le SLR est-il la meilleure solution?», *La Presse+*, 16 mai.

et comporte une antenne parallèle à l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île et à partir de laquelle est desservi l'aéroport. L'acquisition à prix dérisoire du tunnel sous le mont Royal et de la ligne Deux-Montagnes permet à CPDQ Infra de faire main basse sur une des composantes les plus performantes du réseau des trains de banlieue. Le réseau express s'étend sur 67 km et comporte 26 stations. En 2020, CPDQ Infra annonce la construction du REM de l'Est. On ajoute ainsi au projet originel 32 km de voies et 23 stations. En février 2022, le premier ministre du Québec confirme qu'une antenne du REM sera construite sur la rive sud entre Brossard et le CÉGEP Édouard-Montpetit à Longueuil, avec prolongement possible jusqu'à Boucherville.

Un détournement du bien commun

Ce projet du REM et de ses trois déclinaisons – REM de l'Est, de l'Ouest et de Longueuil – n'est d'aucune manière le résultat d'une planification intégrée réalisée selon les règles de l'art en la matière. Il est la résultante passablement improvisée d'une adhésion du gouvernement libéral de Philippe Couillard à une approche néolibérale de la gouvernance publique³. Conséquence de cette improvisation : aucune analyse critique de l'offre de transport collectif, en particulier du point de vue de ses déficiences au regard des besoins en mobilité révélés par les enquêtes origines-destinations, ne sous-tend et ne permet de valider le bien-fondé des projets, tant en ce qui concerne les tracés que le mode retenu.

Un tel exercice est pourtant la raison d'être de l'ARTM. Or, l'annonce du REM de l'Ouest a court-circuité le mandat de l'organisme puisqu'elle a devancé de quelques mois les

3 Beaudet, Gérard (2017) «Réseau électrique métropolitain: une baronnie au cœur de la métropole», *La Presse* +, section Débats, 22 mai.

premiers travaux de l'Autorité. Quant au REM de l'Est, il a été annoncé avant le dépôt du premier plan stratégique de l'ARTM, dont la lecture montre que l'autorité n'avait manifestement pas été informée des intentions de CPDQ Infra, dont le projet n'est évoqué qu'à titre d'une hypothèse parmi d'autres. Et l'ARTM n'a pas davantage été impliquée dans le REM de la rive sud, alors qu'elle l'avait été dans le projet de tramway du boulevard Taschereau, subitement disparu de l'écran radar⁴.

Mais, comme CPDQ Infra n'a de compte à rendre à personne, l'organisme plane au-dessus de la Communauté métropolitaine, des 82 municipalités qu'elle regroupe, de l'ARTM, de la STM, de la STL, du RTL et d'EXO. Les conséquences de l'absence de vision globale et de l'attribution de pouvoirs exorbitants à la filiale de la Caisse de dépôt sont nombreuses et extrêmement fâcheuses.

On citera l'ignorance du potentiel de correspondance avec les stations McGill et Édouard-Montpetit – finalement intégrée suite à de nombreuses pressions –, le rejet du revers de la main du projet d'une liaison Lachine centre-ville, décrétée non rentable, ainsi que la manière cavalière de traiter les préoccupations, les demandes et les doléances des municipalités, assujetties au surplus à d'abusives ententes de confidentialité. C'est cependant la mise en concurrence des composantes du réseau dans l'Est de Montréal, au profit des intérêts financiers de CPDQ Infra, qui constitue la confirmation la plus désolante et la plus préoccupante de ce qui constitue un véritable détournement du bien commun.

4 Beudet, Gérard (2022) « REM de Longueuil : une fuite en avant irresponsable », *La Presse+*, section Débats, 19 février.

Le prolongement du REM de l'Est jusqu'au centre-ville, le dédoublement conséquent du tracé de la ligne Verte sur plusieurs kilomètres, le positionnement des autres segments du REM en vue d'un phagocytage – candidement reconnu par CPDQ Infra – du train de l'Est, de la ligne Bleue du métro et du SRB Pie-IX et l'obligation imposée à la STM de rabattre ses circuits sur les stations du REM montrent bien que la coordination entre les acteurs et l'intégration des composantes du réseau de transport collectif vanté par les responsables de CPDQ Infra est une fiction.

Cette mise en concurrence, contraire à l'essence même d'un réseau public de transport collectif, confirme qu'on est plutôt confronté à un modèle d'affaires plaqué sur le territoire dans l'indifférence des besoins réels⁵. Le mode privilégié de manière exclusive – un train léger aérien –, les tracés retenus et le mode de financement par kilomètres-passagers concourent tous au même objectif : optimiser le rendement de l'investissement de la Caisse de dépôt. C'est là le propre de la financiarisation des projets d'infrastructures abordée dans le texte de Minh Nguyen et Bertrand Schepper. Une telle subordination du bien commun aux intérêts financiers d'une institution qui n'a de compte à rendre qu'à elle-même est inacceptable. Quant à ceux qui croient que la rapidité d'exécution du projet justifie de faire l'impasse sur cette dérive, ils risquent de déchanter quand ils en mesureront les conséquences et devront en défrayer les coûts.

Comme le fait valoir Florence Junca dans le texte qui suit, il est regrettable que les résultats des efforts consentis au cours des dernières décennies pour optimiser la gouvernance métropolitaine en aménagement du territoire et en

5 Beaudet, Gérard (2021) «REM de l'Est : défendre un modèle d'affaire ou l'intérêt public?», *La Presse+*, section Débats, 26 mars.

transport aient été en grande partie annihilés par les décisions strictement comptables et à courte vue du gouvernement Couillard. Mais, le retour à l'improvisation qui en a résulté n'est pas une fatalité. Il est encore temps de redonner à la CMM, aux villes et à l'ARTM les responsabilités qui leur reviennent de plein droit. ♦

REM DE L'EST LES MIRAGES

Florence Junca Adenot*

Le REM contourne la gouvernance métropolitaine montréalaise

Depuis sa fondation, les réseaux de transport ont été l'outil de développement économique et urbain de Montréal. Les réseaux de transports maritimes et ferroviaires ont assuré son développement et attiré de nombreux travailleurs. L'arrivée du tramway électrique a quadrillé le territoire et permis, aux XIX^e et XX^e siècles, la construction des premières banlieues sur l'île. Puis l'arrivée de l'automobile et les vastes chantiers de construction des ponts et des autoroutes, dans la deuxième partie du XX^e siècle, ont à nouveau modifié la carte du développement urbain. La construction du métro dans les années 1960 a renforcé le centre-ville de Montréal, évitant son affaiblissement et les exodes vécus par les grandes villes américaines vers les banlieues. Le transport a joué un rôle clef dans le développement de Montréal et, inversement, l'aménagement et l'occupation du sol ont toujours été dépendants des choix de transport. Ces faits ont rendu de plus en plus importante l'intégration des projets de transport aux choix de planification des territoires. Ils ont aussi, à chaque époque, mis en évidence les tensions entre les élus locaux, le gouvernement et les entreprises privées au regard des décisions à prendre, tensions que la représentativité territoriale et la capacité de payer alimentaient.

* Professeure associée en études urbaines, directrice du FORUM URBA 2015 UQAM, Ex-PDG de l'AMT (1996-2003)

La difficile construction d'une gouvernance métropolitaine

Parler de gouvernance métropolitaine, c'est rechercher l'échelle territoriale et les entités les plus efficaces et représentatives pour planifier les grands services à la population, les organiser et les financer.

La ville, pilotée par ses élus, s'est définie depuis sa création comme le lieu d'exercice des pouvoirs accordés par le législateur et de prise de décisions concernant leur financement via différents outils de taxation. Le gouvernement du Québec s'est doté de fonctions de planification à l'échelle de la province, en partageant certaines avec le Gouvernement fédéral, et en assurant la coordination des interventions des villes, le tout financé par ses pouvoirs de taxation.

Les pressions pour trouver des lieux de coordination supra municipaux, à dimensions variables, sont venues des problèmes engendrés par la croissance urbaine et l'étalement en périphérie, le développement des infrastructures routières, les problématiques environnementales, le partage équitable des coûts des services supramunicipaux, la concurrence entre les villes. Le palier municipal et le palier gouvernemental vont d'abord résister à la mise en place d'instances métropolitaines, mais ont dû s'y résigner en raison des grands problèmes urbains dépassant les frontières des villes.

Face à ces pressions, les gouvernements occidentaux créent, dès les années 1950, des structures dotées de compétences propres et de mécanismes de financement. L'aménagement urbain et les transports en sont toujours la colonne vertébrale.

Métro Toronto voit le jour en 1954, avec un conseil des 13 maires des municipalités concernées. Les compétences

sont: la planification du territoire, les transports publics, les déchets, la police, les infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, la voirie artérielle, l'environnement. La Toronto Transit Commission (TTC) assure les services de transport collectif pour Toronto, tandis que le gouvernement contrôle Go Transit (trains de banlieue et autobus express).

En France, des communautés urbaines apparaissent en 1966 dans les grandes villes. Par exemple, Lyon. Les collectivités locales du Grand Lyon sont regroupées en une communauté urbaine. Elle exerce un contrôle sur le Syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), l'autorité organisatrice lyonnaise des transports urbains. La gestion du réseau, propriété du SYTRAL, est déléguée à un consortium privé – le groupe Keolis.

À Boston, le transport en commun est placé sous la juridiction directe et exclusive de l'État du Massachusetts. Les maires sont confinés dans un rôle consultatif. L'organisation du transport en commun dans cette région est centralisée entre les mains d'une seule agence, la Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA).

À Montréal, la Communauté urbaine de Montréal (CUM) regroupe, à compter de 1970, les 27 municipalités de l'île de Montréal. Elle assume, entre autres, les compétences en aménagement du territoire, avec le mandat d'élaborer un schéma d'aménagement. La Commission de transport de la CUM (devenue STCUM, puis STM) agit, sous sa gouverne et son financement s'étend à l'échelle de l'île. Au nord de l'île, Laval avait été créée cinq ans plus tôt par la fusion de 14 municipalités.

À l'échelle du Québec, le besoin de gérer l'urbanisation et de mieux encadrer l'aménagement du territoire, dans un contexte de fragmentation municipale, conduit en 1980 à la création des municipalités régionales de comté (MRC) regroupant plusieurs municipalités et comtés pour assumer la responsabilité de la planification de l'aménagement de leurs territoires dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Pendant ce temps, le gouvernement du Québec réorganise sa base territoriale en créant en 1966, les régions administratives du Québec (17 actuellement).

Malgré certains progrès, la multiplication des structures qui se chevauchent, les incohérences fiscales et la poussée rapide et désordonnée de l'urbanisation font en sorte que les métropoles cherchent encore des solutions pour renforcer la gouvernance métropolitaine

La commission Pichette et la création d'une ville région à l'échelle du Grand Montréal

Différentes commissions se sont attelées à la tâche pour trouver des solutions aux problèmes dépassant l'échelle municipale. Les travaux des commissions Paquette (1955), Blier (1964) Sylvestre (1965) et Lemay (1965) n'aboutissent pas à des réformes significatives.

Le gouvernement du Québec créé, en 1992, le Groupe de travail sur Montréal et sa région (GTMR ou Commission Pichette) aux fins de mieux planifier, organiser et financer les services supramunicipaux dans les 105 villes de la région de Montréal (RMR).

En 1994, le GTMR recommande d'implanter une instance apte à diriger la ville région, à l'échelle des 105 villes pour en faire une entité efficace, prospère et vibrante, à vocation internationale et au service des citoyens de la région. Un conseil d'élus municipaux délégués des 105 villes la dirigerait. Pour renforcer l'unité, une seule région administrative serait formée et les MRC disparaîtraient.

L'instance métropolitaine proposée aurait comme responsabilités principales de :

- planifier l'aménagement du territoire, en consolidant le centre-ville et les autres pôles d'activités, tout en délimitant les périmètres d'urbanisation prioritaires ;
- se doter d'un système de transport régional performant et intégré et d'une approche tarifaire permettant l'accès à tous les réseaux de TC ;
- établir, conjointement avec le gouvernement, un plan de transport couvrant TC, autoroutes, réseau routier artériel, infrastructures portuaires et aéroportuaires ;
- protéger l'environnement aux fins de lutter contre la pollution, protéger les milieux naturels et les espaces agricoles, décontaminer les sites pollués ;
- promouvoir le développement économique, une culture et des arts rayonnants et une sécurité publique accrue.

Située entre le palier municipal et le palier gouvernemental, cette ville région devrait baser sa gouvernance sur une vision partagée par les 105 villes et les acteurs concernés, et sur une approche ouverte, conciliante des processus décisionnels.

La création de l'AMT en 1996: un premier pas vers une gouvernance métropolitaine des transports

Dans la foulée du rapport du GTMR, et en raison du peu de services de transports collectifs à l'extérieur de l'île de Montréal – alors que les déplacements sont en croissance et que 50 % de la population vit à l'extérieur de l'île de Montréal –, de la diminution constante de l'usage des TC depuis 1982 et de l'incapacité des sociétés de transport à développer des services à l'extérieur de leurs territoires, le gouvernement créé, en 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

L'AMT relève du ministre des Transports. Elle planifie, coordonne et intègre les services de transport collectif dans les 105 villes afin d'augmenter l'usage des TC et d'améliorer l'efficacité des corridors routiers. Elle exploite le réseau de trains de banlieue, les terminus et stationnements métropolitains, les voies réservées utilisées par plus d'un transporteur et peut implanter des voies réservées sur le réseau artériel routier.

La compétence de l'AMT s'étend sur le territoire de 105 municipalités et la réserve autochtone de Kahnawake, de treize municipalités régionales de comté (MRC), de deux conseils d'agglomération et de quatorze organismes de transports régionaux. Ce qui explique la multitude des acteurs impliqués. Après une vaste consultation, le premier plan de transport métropolitain est adopté en 1998.

Le transport en commun devient le vecteur d'une construction métropolitaine autour d'un référentiel commun plaçant les transports au cœur des enjeux métropolitains, même si l'AMT est une agence gouvernementale, et non une instance métropolitaine.

La CMM et la planification des transports et de l'aménagement du territoire

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) naît en janvier 2001. Son territoire est celui de l'AMT, à l'exclusion de la ville de Saint-Jérôme¹.

La CMM est un organisme de planification, de concertation, de coordination et de financement doté des compétences suivantes : l'aménagement du territoire ; le transport en commun et le réseau artériel métropolitain, l'environnement (déchets, eaux, atmosphère, milieux naturels), le développement économique ; le développement artistique et culturel, le logement social. Elle est dirigée par 28 élus municipaux provenant des 82 villes restantes après les fusions de 2000.

La CMM est l'échelle de prédilection pour aborder les nouveaux enjeux auxquels les villes font face : urbanisation galopante, changements climatiques, congestion routière, mondialisation de l'économie, pollutions diverses, diversité culturelle, intégration sociale, etc.

Après de vastes consultations, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est adopté en 2011. L'exercice prouve sa pertinence quand les villes et la société civile travaillent vers un même objectif. Le PMAD propose une vision concertée pour créer des milieux de vie attrayants et dynamiques, aménagés selon les principes de développement durable. Les municipalités et MRC doivent intégrer les objectifs du plan dans leurs outils d'aménagement locaux. Le PMAD comporte une orientation ambitieuse en transport collectif : atteindre 35 % de part modale TC d'ici 2031.

¹ Située à une soixantaine de kilomètres au nord de Montréal, la ville de Saint-Jérôme est desservie par une ligne de train de banlieue même si elle n'est pas incluse dans la CMM.

L'échelle métropolitaine s'impose de plus en plus dans les débats urbains avec des indicateurs clairs des cibles à atteindre d'ici 2031.

Création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

L'organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est modifiée avec la création, en 2016, de deux organismes pour remplacer l'AMT, l'un dédié à la planification des services (ARTM), l'autre à l'exploitation de services régionaux (RTM).

L'ARTM devient la seule Autorité organisatrice de transport de la région (AOT). Elle planifie, finance, organise les services fournis sur le territoire des 83 villes par les 4 exploitants (RTM, STM, STL, RTL) en vertu de contrats qu'elle leur accorde. Le nombre d'organismes de transport passe de 14 à 4 avec l'abolition des organismes responsables du transport collectif dans les couronnes suburbaines.

La composition du conseil d'administration de l'ARTM (8 membres – dont 5 élus municipaux – nommés par la CMM et 7 membres indépendants désignés par le gouvernement) illustre la recherche d'équilibre entre le palier local et le gouvernement.

Dans les mandats qui lui sont octroyés, deux sont particulièrement importants :

1. Définir une vision cohérente à court et à long terme de l'entretien, de l'amélioration et du développement des services de transport collectif, en misant sur un système favorisant l'intermodalité, la diminution de l'empreinte carbone, et assurant l'intégration tarifaire ;

2. Mettre en place de sources et une politique de financement équitables entre les différents exploitants et suffisantes pour que les exploitants remplissent leurs missions.

La CMM exerce un contrôle sur l'ARTM en établissant les orientations pour son plan de développement des services. C'est pourquoi l'ARTM a développé son plan stratégique de développement des transports collectifs avec l'objectif de part modale des TC de 35 %, en 2031. La CMM approuve le plan stratégique de développement des transports collectifs et la politique de financement, ainsi que les programmes d'immobilisation des exploitants.

L'ARTM et la CMM représentent une avancée pour prendre des décisions concertées dans une perspective métropolitaine.

Le gouvernement du Québec court-circuite la gouvernance métropolitaine en transport

La loi sur les transports est modifiée en 2016 pour donner au gouvernement du Québec le pouvoir de décider du choix d'infrastructures de transport collectif et d'en confier la réalisation à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CPDQ). Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public, tandis que la CDPQ étudie les solutions possibles et en soumet une au gouvernement qui, en vertu de l'article 9.3 de la loi, peut conclure une entente avec la Caisse concernant la réalisation et la gestion d'une infrastructure de transport collectif.

L'entente portant sur le REM de l'Ouest prévoit les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés, la cadre tarifaire, les mécanismes d'indexation des paiements à verser à la société exploitante. La CPDQ a par ailleurs la pleine autorité pour la conception,

la réalisation et la gestion d'un projet faisant l'objet d'une entente. Ainsi la CDPQ a choisi un système de métro léger automatisé, circulant sur une structure aérienne reposant sur les piliers comme mode privilégié. Malgré l'importance du projet, aucune étude avantages/coûts n'a été réalisée et le projet échappe à la directive du Conseil du Trésor portant sur la réalisation des infrastructures publiques. Un tel projet doit offrir un rendement commercial à la CPDQ.

Le gouvernement du Québec et la CDPQ exercent leurs pouvoirs en contradiction avec les pouvoirs de l'ARTM et des organismes publics de transport qui ont été constitués expressément pour planifier et organiser les services de transport collectif.

Pire que cela, la loi concernant le Réseau électrique métropolitain (REM), adoptée en 2017, donne la préséance à CPDQ Infra sur les autorités de transport collectif, qui doivent ajuster leurs services pour répondre aux besoins du REM. De plus, aucun service de TC ne peut être organisé pour faire concurrence au REM dans les « bassins de non-concurrence ».

L'ARTM, pourtant créée pour renforcer l'intégration des services de transport collectif à l'échelle de la région métropolitaine, voit son mandat amputé d'un de ses volets les plus stratégiques. En effet, les modifications législatives forcent l'ARTM à favoriser l'intégration des services des opérateurs de transport avec ceux du REM, en s'assurant que des rabattements soient organisés en fonction des stations du REM et non en fonction des besoins des citoyens.

Société exploitante du REM, CPDQ Infra décide du niveau de service offert et l'ARTM doit s'y conformer, alors que la RTM, la STM, le RTL et la STL doivent fournir les services demandés par l'ARTM selon sa capacité de financer.

Les villes ont également été écartées du processus de planification et de réalisation du REM même si :

- le mode choisi pour le REM est inapproprié en milieu urbain bâti et a de sévères impacts visuels, sonores, effets de barrière, etc. sur les milieux de vie ;
- elles sont forcées d'investir pour refaire des infrastructures urbaines nécessaires pour le REM et non prioritaires pour elles ;
- elles vont devoir payer pour les services du REM, fardeau qui s'ajoutera aux quelque 30 % du coût des services qu'elles assument déjà.

Enfin, notons que l'entente portant sur la réalisation du REM de l'ouest comporte d'autres entorses sévères aux principes de saine gouvernance, comme sa durée (99 ans, renouvelable), le coût imposé au gouvernement pour racheter l'infrastructure, le pouvoir de la CDPQ de vendre l'infrastructure à qui bon lui semble. Autant d'entorses qui mériteraient un autre débat, qu'amorce le texte de Minh Nguyen et Bertrand Schepper.

En agissant comme il le fait depuis 2017 dans le dossier du REM, le gouvernement saborde 25 années d'un lent processus de construction d'une région métropolitaine forte et dotée d'un système de transport cohérent et intégré. Au moment où les métropoles concurrentes que sont Toronto et Boston sont parmi les mieux gouvernées en Amérique du Nord, on ne peut que s'en désoler. ♦

REM DE L'EST LES MIRAGES

François Pepin*

Les principes de la planification des transports**

La planification du transport des personnes consiste à organiser les réseaux et services afin de répondre aux besoins de la population, tout en tenant compte des impacts sur la santé, sur l'environnement et sur le développement socio-économique avec une vision et des objectifs clairs et mesurables.

Chef de file au Québec, le ministère des Transports du Québec (MTQ) applique une approche de planification tenant compte de tous les modes et aussi des relations des transports avec l'aménagement du territoire. La planification des transports au MTQ s'inscrit dans une démarche assurant une cohérence avec la politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

La planification des transports au Québec se traduit, entre autres, par les exercices :

- d'élaboration des politiques et plans stratégiques en matière de transport, notamment la Politique de mobilité durable ;

* Diplômé de Polytechnique et spécialiste en planification des transports collectifs depuis plus de 40 ans au sein d'organismes publics et de la société civile.

** (Source : site internet du ministère des Transports du Québec, <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/Pages/planification-transports.aspx>)

- d'évaluation de l'opportunité et des impacts des grands projets de transport et du développement de tous les modes de transport composant les réseaux.

Enquêtes origine-destination

Pour appuyer la prise de décision en planification des transports, le MTQ et les organismes municipaux de transport disposent des enquêtes origine-destination (O-D) régionales qui constituent la pierre angulaire de la connaissance de la demande en transport. Elles caractérisent les habitudes de déplacements des personnes d'une région. Elles permettent d'obtenir un portrait fiable de la mobilité.

Ces enquêtes visent à :

- mesurer la mobilité des personnes et son évolution ;
- analyser le comportement et les choix des modes de transport des usagers ;
- réaliser des prévisions de la demande en transport ;
- alimenter des modèles de simulation des déplacements sur les réseaux.

Les enquêtes origine-destination sont réalisées cycliquement dans chacun des principaux centres urbains du Québec, soit les régions de Montréal, Québec, Outaouais, Sherbrooke, Saguenay et Trois-Rivières.

Modélisation des systèmes de transport des personnes

La modélisation des systèmes de transport urbain est un des outils clés lors des exercices de planification. Les

modèles de simulation sont des systèmes d'information qui exploitent des banques de données à référence spatiale, des statistiques, des méthodes et des logiciels spécialisés afin de représenter et d'analyser l'offre et la demande en transport.

Une bonne utilisation des modèles de transport favorise une analyse structurée et rigoureuse des impacts des projets en fonction de divers scénarios. Ces modélisations permettent d'entrevoir l'évolution de la mobilité dans le temps et de comprendre les impacts à long terme des projets.

Concepts généraux des modèles de transport

Ces modèles supportent la planification des systèmes de transport dans les principales agglomérations urbaines du Québec précitées. Ces activités touchent principalement l'analyse prospective de la demande en transport, la conception des plans de transport régionaux et la réalisation des études d'opportunité et d'impact pour les projets d'infrastructures de transport.

Les déplacements effectués sont associés à des impacts sur le système de transport et sa performance, qu'on mesure par différents indicateurs : achalandage, temps de parcours, congestion, coûts de transport, émissions polluantes, etc.

À court terme, un équilibre s'établit entre la demande et l'offre en fonction de la performance du système de transport. À moyen et long terme, des équilibres se créent aussi entre le système de transport et l'aménagement du territoire, dont l'utilisation du sol est le reflet. Ce sont ces équilibres qu'on tente de comprendre et de projeter à l'aide des modèles de transport urbain. Ceux-ci permettent donc d'étudier et d'évaluer les effets de scénarios d'intervention relatifs au système de transport.

Exemples de scénarios

Changements dans l'offre

- Nouvelle infrastructure
- Nouveaux services de transport collectif
- Nouvelle tarification ou péage

Changements dans la demande

- Demande future
- Transfert modal
- Activité économique
- Développements urbains

Aperçu méthodologique

Sur le plan méthodologique, il faut savoir que l'approche employée au Québec s'écarte de ce qu'on appelle « approche séquentielle classique » où les étapes de la génération, de la distribution, de la répartition modale et de l'affectation des déplacements se suivent linéairement. En effet, les planificateurs québécois préconisent une méthode de modélisation qui s'appuie sur la qualité et l'envergure des enquêtes O-D. Cela permet des projections plus réalistes, car basées sur les vrais déplacements de la population.

CDPQ-Infra n'a pas démontré qu'elle utilisait les données, les modèles et les méthodologies généralement reconnues au Québec.

Les enjeux de la motorisation dans l'Est de Montréal¹

L'examen des données des enquêtes O-D régionales 2013 et 2018 nous amène à faire les constats suivants :

¹ (Source : enquêtes origine-destination 2013 et 2018 de ARTM). Enquête Origine-Destination 2018 - ARTM

Faible motorisation

L'Est de Montréal, qui compte pour 32 % de la population de l'île de Montréal, présente un taux de motorisation de 0,46 automobile par personne, ce qui est inférieur à tous les secteurs du grand Montréal, exception faite des quartiers centraux.

Déficit de mobilité

L'Est de Montréal, qui compte pour le tiers de la population de l'île, ne génère que le quart des déplacements quotidiens, tous modes motorisés confondus. Cet écart est principalement dû au déficit d'attraction de l'Est en termes de secteurs de destinations et d'emplois.

Forte part modale des transports collectifs

Après ceux du centre de Montréal, les citoyens de l'Est sont les deuxièmes plus grands utilisateurs du transport collectif, avec une part modale de 27 %

Pas de nouveaux services en transport collectif

Le réseau de transport collectif de l'Est a peu évolué au cours des 40 dernières années. Exception faite de la ligne Bleue en 1988 et de la ligne de train de banlieue Mascouche en 2014, aucun service rapide et structurant n'y a été mis en service.

Destination des déplacements

Les déplacements quotidiens dans l'Est, tous modes motorisés, se font à 55 % à l'intérieur de ce territoire, dont 18 % en transport collectif. Si le reste des échanges se fait principalement vers le centre-ville (13 %) et avec les quartiers centraux desservis par le métro (13 %), les autres échanges s'effectuent surtout avec les secteurs voisins, mais la part

du transport collectif est souvent faible, faute de liens directs vers les générateurs importants. Il faut souligner les volumes non négligeables de déplacements avec les secteurs de Lanaudière, Laval et Longueuil, mais avec de très faibles parts en transport collectif.

Durée élevée des déplacements

Les temps de déplacements en transport collectif pour les résidents et les travailleurs de l'Est sont souvent supérieurs à 60 minutes. Cela est définitivement un incitatif à l'utilisation de l'auto personnelle, malgré les niveaux de congestion des grands axes routiers.

Bref, ces enjeux ne font que justifier davantage la réalisation d'un réseau structurant de transport collectif rapide pour desservir les besoins de mobilité de la population de l'Est de Montréal.

Répondre aux besoins de mobilité des gens de l'Est de Montréal²

Choix du tracé pour l'Est de Montréal

La solution proposée par CDPQ-Infra est-elle la meilleure pour répondre aux besoins de la population de l'Est? Examinons certains de ses choix.

Les tracés du REM proposés sont parallèles au SRB Pie-IX, à la ligne Verte du métro et aux bassins des lignes de train Mascouche et de la ligne Bleue du métro. Ce REM viendra-t-il compléter ces lignes pour améliorer la mobilité ou leur nuire en cannibalisant leurs usagers et leurs revenus?

² Mémoire «Faire du REM de l'Est un projet qui répond aux besoins de mobilité des citoyens de l'Est» | Trajectoire Québec

CDPQ Infra prévoit accueillir 133 000 passagers quotidiens, dont la quasi-totalité viendrait des autres services de transport collectif et non de l'abandon de l'auto. Quel est le transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif?

L'axe nord-sud

Le SRB Pie-IX en construction est à 2 km de l'antenne nord du REM. L'achalandage quotidien prévu de 70 000 passagers est-il toujours valable et une baisse de l'achalandage causée par le REM rend-elle le SRB moins pertinent? Un tracé plus à l'est servirait-il mieux la population? Les bus transportent quotidiennement 18 000 personnes sur chacun des boulevards Lacordaire et Langelier et 13 000 passagers dans l'axe du boulevard des Galeries d'Anjou. On peut donc légitimement poser la question suivante: pourquoi le REM sur Lacordaire?

Selon les chiffres mêmes de CDPQ-Infra, les études préliminaires démontrent des achalandages équivalents entre les corridors Lacordaire et Langelier. Or, le corridor Langelier aurait l'avantage de combler une discontinuité du réseau artériel dans cet axe et de desservir le secteur résidentiel le plus dense de Montréal-Nord.

L'axe est-ouest

Le tracé proposé du REM longe la ligne Verte entre Honoré-Beaugrand et le centre-ville à moins de 500 m sur 12 km. Un rabattement sur la ligne Verte ne serait-il pas une option plus satisfaisante puisque le métro offre une capacité résiduelle à l'est de Berri-UQAM? Cette option réglerait la problématique d'intégration urbaine sur René-Lévesque.

Si les réseaux sont complémentaires, a-t-on évalué les impacts sur la ligne de Mascouche dont la fréquentation,

déjà affectée par le REM de l'Ouest, le sera aussi par le REM de l'Est? S'il n'est pas essentiel que le train de Mascouche se rende au centre-ville, pourquoi le serait-ce pour le REM de l'Est?

La desserte des points d'intérêts

On comprend que le REM doit desservir les principaux générateurs que sont l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et le Collège Marie-Victorin. Mais pourquoi le REM passe-t-il à plus de 2 km du pôle d'affaires des Galeries d'Anjou, point de destination important de l'Est de Montréal, et ce, au détriment de tous les efforts faits depuis cinq décennies par la municipalité, puis l'arrondissement, pour confirmer le statut de sous-pôle métropolitain? Rappelons que depuis plus 30 ans, les résidents de l'extrême est demandent un lien sans correspondance vers les Galeries d'Anjou. La ligne Bleue du métro ne répondra pas à ce besoin, car elle dessert les secteurs situés à l'ouest.

Le prolongement vers Rivière-des-Prairies

Si le REM est vraiment conçu pour desservir la population de l'Est, pourquoi le secteur Rivière-des-Prairies, avec 58 000 habitants, n'est-il pas desservi, et pourquoi n'y a-t-il que cinq stations à l'est de Honoré-Beaugrand, alors que Pointe-aux-Trembles et Mercier-Est comptent 94 000 habitants? D'ailleurs l'achalandage actuel des bus dans l'axe Henri-Bourassa/Maurice-Duplessis/Perras à Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies est de 32 000 passagers quotidiens alors que dans l'axe de Pointe-aux-Trembles, on compte 25 000 déplacements par jour. Les deux quartiers présentent les mêmes caractéristiques géographiques, d'utilisation du sol et de structure de réseau de bus. Alors pourquoi un REM vers Pointe-aux-Trembles et pas vers Rivière-des-Prairies?

Choix du mode pour l'est de Montréal

Un REM de 32 km à 10 milliards de dollars est-il la meilleure utilisation d'une telle somme pour offrir de nouveaux services à la population de l'Est? La question est d'autant plus pertinente que cet investissement engendrera très peu de transfert modal de l'auto au TC. Quel est le gain réel pour la société? Combien de kilomètres d'une combinaison de REM, d'Express, de SRB, de Tram Train ou de tramway peut-on offrir avec ce budget? Le REM est-il vraiment le bon mode de transport?

Ces questions démontrent qu'il faut concevoir un projet mieux adapté que le REM de l'Est proposé et un projet qui soit complémentaire aux services existants de transports collectifs afin de mieux répondre aux besoins de mobilité de la population de l'Est de Montréal.

Principes à respecter pour tout projet de transport collectif

Un bon projet de transport collectif est un projet qui :

- répond aux besoins de mobilité de la population et donne accès aux générateurs de déplacement;
- est complémentaire aux services existants et renforce l'écosystème de la mobilité tout en augmentant la part modale des TC;
- est efficace, abordable, attrayant et confortable;
- s'intègre harmonieusement dans la trame urbaine;
- se planifie en concertation avec les milieux traversés;
- appuie le développement immobilier et économique des grands sites disponibles;

- ne met pas en péril, financièrement, les services de TC et leur développement;
- présente le meilleur avantages/coûts.

Antenne Est

Dans un réseau intégré, l'antenne Est peut se rabattre sur la ligne Verte du métro aux stations Radisson ou Assomption. Les sommes ainsi épargnées entre ce nouveau terminus et le centre-ville permettraient d'investir encore plus dans l'Est pour mieux répondre aux besoins de mobilité des citoyens.

Pour l'antenne Notre-Dame, une solution hybride avec une implantation en souterrain, en surface et aérienne selon les quartiers traversés est une piste à évaluer sérieusement tout en préservant une vitesse commerciale élevée. Le choix du souterrain a déjà été fait pour l'antenne nord-sud. Cependant pour l'antenne est-ouest, l'utilisation des emprises de la rue Notre-Dame entre les rues Frontenac et Dickson et de Souigny entre Dickson et la 64^e Avenue permet une implantation au sol en traversant les intersections en dépression ou en aérien, comme le fait l'antenne Deux-Montagnes du REM du Nord-Ouest. Ce type d'implantation entraîne des économies importantes en éliminant des tronçons de structures aériennes. Entre les rues Frontenac et de la Rousselière, on retrouve un total de 22 croisements sur une vingtaine de kilomètres comparé au REM vers Deux-Montagnes qui compte 20 carrefours entre les gares Du Ruisseau et Deux-Montagnes sur une distance d'environ vingt kilomètres.

Antenne centre-ville

Quant au tronçon du centre-ville, s'il s'avère nécessaire de le construire, mentionnons que la plupart des métros légers modernes aériens en périphérie deviennent souter-

rains ou en tranchée couverte en centre-ville, notamment à Vancouver, Ottawa, Edmonton, Copenhague, Paris, etc. L'intégration urbaine est ainsi facilitée et les conflits avec les rues transversales sont éliminés.

Analyse complète des impacts du projet

L'arrivée d'un réseau structurant augmente l'offre et la qualité de service pour la population adjacente aux axes desservis en termes de vitesse et de fréquence. Cependant, on peut s'interroger sur les impacts que subiront les populations demeurant dans des bassins parallèles aux axes du REM. Qu'advient-il du niveau de service de la ligne Verte du métro, des lignes de bus est-ouest au sud de Sherbrooke, des lignes nord-sud de bus? Le principal objectif du REM de l'Est devrait être d'améliorer la desserte de l'Est, pas de la détériorer.

Les enjeux de mobilité sur le territoire de l'Est de Montréal le démontrent clairement: un réseau structurant rapide à capacité intermédiaire est essentiel pour améliorer les conditions de déplacements de la population et accélérer le développement économique et social de cette partie du territoire trop longtemps négligée.

La proposition de CDPQ-Infra a le mérite de diminuer les temps de déplacements et d'offrir une fréquence de service élevée. Cependant ces deux critères ne sont pas les seuls qui doivent être évalués afin de déterminer si le REM de l'Est est vraiment le meilleur projet pour répondre aux besoins de mobilité des Montréalais et Montréalaises de ce secteur.

L'AMT utilisait une grille multicritères totalisant 15 critères associés au transport collectif et 13 critères associés à la collectivité. Non seulement CDPQ-Infra doit démontrer aux décideurs que la solution proposée répond de manière opti-

male aux critères associés au transport collectif, ce qui reste à faire, mais elle doit surtout démontrer à la population que son projet répond aux critères associés à la collectivité.

Il faut que plusieurs solutions soient étudiées, comparées et expliquées pour que la population soit assurée que la solution retenue est celle qui répond le mieux à ses besoins de mobilité. C'est là une règle élémentaire d'une planification rigoureuse. ♦

REM DE L'EST LES MIRAGES

Gérard Beaudet*

Le REM de l'Est à la manière des années 1960

La planification des grandes infrastructures de transport collectif doit s'articuler à une vision multiscalaire des besoins en mobilité de la population. Les enquêtes origine-destination constituent un outil privilégié d'évaluation de ces besoins et de leur évolution. Une fois ces besoins connus, il faut déterminer dans quelle mesure ils sont satisfaits et si la réponse à d'éventuels besoins non satisfaits ou latents passe par des ajustements de l'offre existante ou par l'ajout de nouvelles infrastructures.

Dans le second cas, il faut déterminer, dans un premier temps, quel(s) serai(en)t le ou les tracé(s) qui, en complémentarité avec les composantes du réseau existantes, sont les plus susceptibles de répondre de manière optimale à la demande. On détermine ensuite le mode ou l'agencement de modes le(s) mieux adapté(s) au contexte, pour se préoccuper finalement des modalités d'implantation des infrastructures.

La mobilité qu'on cherche à satisfaire n'est par ailleurs pas donnée une fois pour toutes. Son amplitude, son intensité et ses patrons peuvent varier, notamment dans le cas où un milieu est en cours de transformation ou est susceptible de l'être, notamment suite à une démarche urbanistique ou à la

* Urbaniste émérite, professeur titulaire, École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal.

modification de l'offre de service. C'est pourquoi urbanisation et transport doivent être considérés en interface.

Un examen sommaire du projet du REM de l'Est montre que ce dernier ne répond pas aux règles de l'art en matière de planification du transport collectif. Il suffit, pour s'en convaincre, de constater que le quartier Rivière-des-Prairies, malgré un nombre de résidents important et en croissance, est laissé pour compte, que le tracé du REM contrevient au principe de la complémentarité des composantes du réseau et que le mode retenu, prédéfini, engendre de très sérieuses nuisances.

Le REM de CPDQ Infra: un produit financier

Pour la Caisse de dépôt et placement du Québec, le REM est d'emblée un produit financier. Il revient par conséquent à sa filiale, CPDQ Infra, de développer un modèle d'affaires susceptible d'en optimiser le rendement¹. Cette tâche est menée sur la base des pouvoirs – exorbitants – qui lui ont été accordés par le gouvernement québécois et qui autorisent CPDQ Infra à imposer son modèle d'affaires à l'ensemble des intervenants en transport collectif et en urbanisme de la région métropolitaine.

D'un point de vue transport, ce modèle se décline en un mode exclusif – un train léger en grande partie aérien – dont l'infrastructure est déployée de manière à maximaliser les retombées du mode de financement basé sur les passagers-

- 1 Pepin, François, Florence Junca Adenot *et alii* (2021) « La science de la planification des transports a-t-elle été bafouée? », *La Presse+*, section Débats, 13 mars.
- 2 Beaudet, Gérard (2021) « REM de l'Est: défendre un modèle d'affaires ou l'intérêt public? », *La Presse+*, section Débats, 26 mars.

kilomètres. D'où des tracés qui visent moins à répondre aux besoins connus par les enquêtes origine-destination qu'à capter le plus grand nombre de clients qui seront déplacés sur les plus grandes distances possibles.

Cette manière de concevoir le transport collectif justifie, aux yeux des responsables de CPDQ Infra, une mise en concurrence des composantes du réseau. Or une telle mise en concurrence est contraire à ce qu'est l'essence même d'un réseau de transport collectif public. Mais, comme CPDQ Infra a été placé d'entrée de jeu au-dessus de la mêlée, personne n'est en mesure de condamner cette approche et d'obliger l'organisme à se plier aux règles de l'art. Le projet est par conséquent conçu en silo, en fonction d'une logique sectorielle, et implanté sans tenir compte des contextes. De ce point de vue, le REM s'inscrit dans la lignée des grands projets infrastructureux des années 1950 et 1960 et dont le boulevard métropolitain et les percées autoroutières réalisées dans les quartiers centraux à l'époque constituent autant d'exemples. Cette manière de voir et de faire a de nombreuses conséquences du point de vue physico-spatial.

L'implantation d'une infrastructure de transport comporte trois dimensions: le choix du tracé, celui du mode et les modalités d'implantation. En subordonnant les deux premiers termes de cette équation à son plan d'affaires articulé à un mode exclusif – un train léger aérien –, CPDQ Infra soumet la cohérence du réseau multimodal grand-montréalais à ses intérêts financiers et ne répond pas de manière optimale aux besoins de l'Est de Montréal, tant s'en faut. Ce positionnement intransigeant – c'est à prendre ou à laisser a-t-on insisté – engendre un grave problème d'implantation dont les responsables tentent de nous persuader qu'il sera résolu par une signature architecturale. Et on ne recule devant rien pour ce faire, d'où l'implication dans le dos-

sier d'un architecte français manifestement engagé pour nous faire la leçon. Or, aucun des exemples évoqués par l'architecte Jean-Paul Viguier dans le dossier publié dans *La Presse+* du 22 novembre 2021³ ne résiste à l'analyse⁴.

Le cas du Pôle de loisirs et de commerces Confluence à Lyon n'est d'aucune pertinence. Le problème à Montréal n'est pas de franchir un corridor ferroviaire existant, mais d'implanter une infrastructure linéaire de plusieurs kilomètres dans des milieux bâtis. S'il y a comparaison entre Lyon et Montréal, c'est du côté de l'enfilade de la place Ville-Marie, de la gare Centrale et de la place Bonaventure en chevauchement de la tranchée où se trouvent les voies ferrées du CN qu'il faut regarder. Et s'il y a un enseignement à en tirer, c'est que les tracés infrastructurels en tunnel sont de loin préférables.

Les exemples du siège d'Orange Monde à Issy-les-Moulineaux et de l'immeuble résidentiel de Toulouse ne sont pas non plus pertinents. Il n'est certes pas interdit de penser que le REM pourrait susciter la construction d'ensembles immobiliers. Mais, là n'est pas la question. On ne peut tout simplement pas réduire le projet de CPDQ Infra à une enfilade de bâtiments remarquables. On doit, en revanche, s'inquiéter sérieusement de l'impact du REM sur les environnements bâtis existants, remarquables ou pas.

L'exemple de la ligne B du métro de Rennes n'est guère plus valable. L'image proposée fait certes bonne impression. Le tronçon montré est élégant. Il n'en reste pas moins que l'emplacement choisi pour illustrer le projet fait bien

3 Tison, Marc (2021) «L'architecte français qui croit au REM de l'Est», *La Presse+*, 22 novembre.

4 Beaudet, Gérard (2021) «REM de l'Est: La démagogie de la signature architecturale», *La Presse+*, section Débats, 23 novembre.

paraître la signature architecturale. Or, ce n'est pas le genre d'environnement auquel seraient confrontés les designers du REM. Loin de faire bien paraître l'infrastructure, les environnements bâtis – du moins la plupart d'entre eux – subiront plutôt de nombreux inconvénients de sa proximité.

L'architecte mentionne également que «l'objectif premier des infrastructures de transport n'est plus de relier des secteurs qui se spécialisent dans une activité – affaires, commerce, industrie, habitation, loisirs –, mais de faire surgir des lieux où toutes les fonctions sont accessibles en moins de 15 minutes, en utilisant le transport le mieux adapté au besoin de l'instant⁵». Cette conception à la mode de la ville est certes attrayante. Sur le terrain, il y a cependant loin de la coupe aux lèvres. Une grande partie des voisinages desservis par le REM ont été aménagés selon un principe ségrégatif et présentent, pour bon nombre d'entre eux, des densités qui contredisent cette conception, tout en étant dotés d'une grande inertie. Et c'est sans compter que les besoins en transport des résidents, des travailleurs, des étudiants et des consommateurs de l'Est, bien que distribués dans des secteurs spécialisés, sont bien réels et ne sont que très accessoirement satisfaits par le REM.

Les limites de la signature architecturale

Contrairement à ce que soutiennent les responsables de CPDQ Infra, le projet du REM de l'Est ne peut être réduit à un problème de design architectural. Ce sont fondamentalement les questions de tracé et de mode qui posent problème. CPDQ Infra a cependant tout intérêt à ce que nous ne soyons pas en mesure de le comprendre. C'est à cela que sert l'argument de la signature architecturale.

5 Tison, Marc (2021), *Op. Cit.*

Plusieurs ministères et organismes publics, des organismes œuvrant en patrimoine, en environnement ou en santé publique, ainsi que de nombreux spécialistes en transport et professionnels de l'aménagement ont souligné que le projet aurait de lourds impacts négatifs sur les environnements bâtis et engendrerait de nombreuses nuisances, et ce, peu importe la signature architecturale privilégiée.

L'implantation d'une infrastructure aérienne dans l'emprise du boulevard René-Lévesque a d'emblée été vertement dénoncée. Après avoir soutenu qu'un tracé en tunnel était indéfendable – il fallait craindre l'effondrement de certains édifices, dit le responsable du projet –, on a admis qu'un tronçon en tunnel était possible. Manifestement destinée à amadouer certains acteurs du centre-ville, cette concession n'est guère convaincante. On voit en effet mal comment on pourrait autoriser la construction, entre les complexes Desjardins et Guy-Favreau, d'un ouvrage de quelques centaines de mètres composé d'un pan incliné en tranchée et d'une rampe pour relier le tunnel et le tablier aérien. Montréal compte plusieurs exemples de rampes en tranchée et de rampes aériennes. Il suffit de s'en approcher pour comprendre qu'aucun design ne peut atténuer les impacts extrêmement négatifs de tels ouvrages sur leurs environnements. Et encore moins si on combine les deux.

Les autres portions aériennes des tracés ne sont guère plus acceptables. Concevoir une station à planter dans un milieu appelé à se transformer est une chose; déployer un lourd tablier d'une structure linéaire reposant sur des supports massifs dans un environnement bâti en est une autre. Sans rien dire de l'impact visuel des caténaires d'alimentation. Ce qui est désormais observable à Brossard, dans le Sud-Ouest de Montréal ou dans l'Ouest de l'île justifie

toutes les appréhensions au regard du franchissement de l'axe monumental du boulevard Morgan, de la cohabitation en mode rapproché de l'ouvrage avec plusieurs édifices d'intérêt patrimonial disséminés le long du parcours ou de l'impact d'une insertion longitudinale ou transversale dans des unités de paysage urbain constitutives de l'identité des quartiers concernés.

Les environnements moins exceptionnels ne seront pas épargnés. Les structures aériennes constituent une nuisance visuelle et une barrière physique, même si l'emprise au sol comporte peu d'obstacles. Leur présence engendre presque inévitablement des espaces peu conviviaux à leurs abords immédiats et leur traversée au niveau du sol suscite un sentiment d'inconfort. Les impacts négatifs sur les propriétés riveraines ne peuvent être compensés par des artifices de design.

Les effets structurants supposés

La rhétorique concernant les effets structurants du REM permet également de faire diversion. Plusieurs chantres du REM soutiennent que, si le projet comporte certains impacts négatifs, ceux-ci sont somme toute négligeables au regard des nombreuses retombées positives anticipées. En d'autres termes, l'Est de Montréal sera méconnaissable suite à la mise en service du REM. Cet avenir radieux serait en quelque sorte inscrit dans l'ADN des grandes infrastructures de transport. Or, des observations empiriques montrent que ces effets structurants ne sont pas toujours au rendez-vous, tant s'en faut. Dans un papier percutant publié au début des années 1990, l'ingénieur et urbaniste Jean-Marc Offner a soutenu qu'il s'agit là, tant du point de vue empirique que théorique, d'un mythe politique et d'une mystification scientifique dont l'intérêt tient

à la légitimité que l'évocation de l'effet structurant confère aux choix des décideurs et aux investissements consentis⁶.

L'évolution extrêmement contrastée des voisinages des stations de métro, dont certaines ont été inaugurées il y a plus de 50 ans, confère du crédit à cette affirmation. Aussi doit-on accueillir avec certaines réserves les prétentions de CPDQ Infra concernant les impacts déjà perceptibles de l'implantation du REM de l'Ouest.

Si l'arrivée du REM est pour quelque chose dans les dynamiques immobilières qui ont cours à Brossard, à L'Île-des-Sœurs et dans l'ouest de l'île de Montréal, il n'est pas inutile de rappeler que plusieurs phases du chantier de L'Île-des-Sœurs et que les projets Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent ne sont guère redevables à la présence d'accès au transport collectif. Quant au promoteur du projet Solar Uni quartier, il a affirmé qu'il irait de l'avant alors que la construction d'un SLR n'avait pas encore été confirmée. En d'autres termes, CPDQ Infra peut tableer sur un dynamisme immobilier a priori – auquel le projet contribue en retour – pour faire valoir les effets structurants du REM de l'Ouest. Ces effets supposément structurants tiennent par conséquent plus d'une congruence – une coïncidence favorable – que d'une relation de cause à effet.

Une fois cette réserve admise, il est tout aussi utile de rappeler que l'Est de Montréal est affecté par des contraintes lourdes qui interdisent d'accorder inconditionnellement du crédit à la rhétorique des effets structurants. La contamination des sols, la présence d'infrastructures lourdes, ainsi

6 Offner, Jean-Marc (1993), « Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-142.

que le voisinage du port, de vastes secteurs industriels, de la seule carrière en exploitation sur l'île, de l'usine d'épuration et du poste Bout de l'île d'Hydro-Québec, constituent en effet des nuisances qui limitent plus ou moins sérieusement les potentiels de redéveloppement.

Si tant est que les effets structurants puissent être au rendez-vous, on doit finalement se demander en vertu de quel principe il faudrait en attribuer le monopole au REM. Tout mode de transport dit structurant judicieusement choisi et implanté peut avoir des impacts positifs. Et les impacts seront d'autant plus positifs que les nuisances associées à un mode seront limitées.

L'évocation d'effets structurants semble par ailleurs cautionner l'absence d'une vision du devenir de l'Est montréalais. Tout se passe comme si une telle vision n'avait aucune pertinence au regard des choix de tracés, de modes de transport et de modalités d'implantation des infrastructures associées. Rien, par conséquent, ne relie le projet du REM de l'Est défendu par CPDQ Infra à une quelconque vision aménagiste, si ce n'est à l'occasion de l'évocation d'un avenir meilleur, voire radieux. Or, il faut être conscient que l'absence de vision est un choix et qu'un tel choix par défaut, une fois soumis aux effets des décisions prises en matière de transport, pourrait se traduire par une évolution territoriale qui n'est pas celles que les citoyens de l'Est souhaiteraient. C'est la raison pour laquelle les experts insistent tant de nos jours sur la nécessité d'intégrer d'entrée de jeu les questions d'urbanisme et de transport.

De ce point de vue, le REM de l'Est est loin d'être aussi remarquable que le soutiennent CPDQ Infra et d'autres ardents défenseurs du projet. Loin de répondre aux besoins criants de l'Est de Montréal, il sert davantage les intérêts

de la Caisse de dépôt et placement que ceux des résidents. Pire! Ses coûts et l'impact de la concurrence entre les composantes du réseau de transport collectif imposée sans vergogne par CPDQ Infra compromettent le développement d'une offre optimale en transport collectif dans l'Est de l'île, mais aussi ailleurs sur le territoire de la Communauté métropolitaine. Soutenir que tout cela peut être corrigé par des artifices de design tient de la supercherie. ♦

REM DE L'EST LES MIRAGES

Michel Beaulé*

Le financement du Réseau express métropolitain

La première phase du projet de Réseau express métropolitain, ou REM de l'Ouest, découle de la volonté du gouvernement du Québec de lancer un projet d'infrastructure de transport sans emprunter et, partant, sans entacher sa cote de crédit, ainsi que de l'intérêt, pour la Caisse de dépôt et placement du Québec, de réaliser au Québec des projets d'infrastructures publiques essentielles dont elle pourrait tirer un rendement satisfaisant pour ses déposants.

La société exploitante du REM financera ses activités d'exploitation et d'entretien, le coût de son capital ainsi que le coût de ses équipements en facturant l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) selon les règles établies dans l'entente sur l'intégration du REM au réseau de transport collectif métropolitain. La facture annuelle prendra la forme d'un tarif basé sur l'achalandage du REM exprimé en passagers-kilomètres. Le tarif fixé dans l'entente est de 0,72 \$ par passager-km¹ et sera indexé à compter du 1^{er} janvier 2022. L'entente contient un scénario de base

¹ Entente relative à la fourniture et l'intégration du service de transport collectif du Réseau express métropolitain au réseau de transport collectif de la région de Montréal, 26 mars 2018, art. 4.1.1, p. 24.

* Retraité du ministère des Transports du Québec où il a travaillé sur la gouvernance et le financement du transport collectif ainsi que sur les dossiers métropolitains.

sur l'évolution de l'achalandage projeté du REM jusqu'en 2042 exprimé en passagers-km². Selon ce scénario, l'achalandage progresserait en fonction de la mise en service des différents tronçons et atteindrait son rythme de croisière à partir de 2027 avec un achalandage prévu de 609 M de passagers-km.

Cet achalandage de 609 M de passagers-km sera utilisé pour illustrer les effets de la facturation sur l'ARTM, le gouvernement du Québec et les municipalités. Cet achalandage se traduit par une facture de 438 M\$ (609 M X 0,72 \$) soumise à l'ARTM sur la base du tarif de 0,72 \$ par passager-km (avant indexation). Pour acquitter la facture, l'ARTM disposera de trois sources : les revenus tarifaires, une contribution des municipalités et une aide gouvernementale.

Répartition des revenus tarifaires entre les réseaux

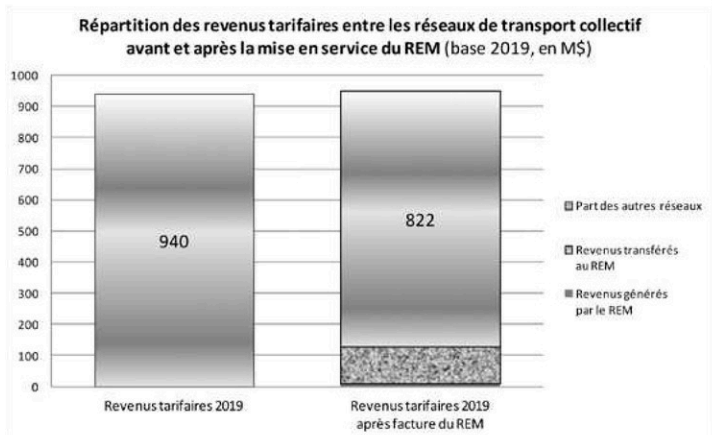
En 2019, l'ARTM a perçu des revenus tarifaires totalisant 940 M\$. Lorsqu'elle recevra la facture de 438 M\$, l'Autorité prévoit utiliser une part de 128 M\$³ provenant des revenus tarifaires pour acquitter cette facture. Cette part de 128 M\$ comprend notamment de nouveaux revenus, estimés à un peu plus de 10 M\$, générés par les nouveaux utilisateurs attirés par le REM⁴. Parmi les revenus tarifaires disponibles, une tranche de 118 M\$ devra donc être utilisée pour financer

2 Idem, annexe G, p.49.

3 L'ARTM obtient ce résultat en utilisant le revenu tarifaire moyen par passager-km pour l'ensemble des réseaux, soit 0,21 \$/passager-km.

4 Selon l'étude d'achalandage du REM, la clientèle comprendra 8 % de nouveaux usagers. Ainsi, 92 % de la clientèle proviendra des services existants, principalement du train de Deux-Montagnes et des circuits d'autobus dans l'axe du pont Champlain. Source : Steer Davies Gleave, *Réseau électrique métropolitain - Sommaire des prévisions d'achalandage*, février 2017, tableau 7-3, p. 51.

le REM, ce qui contribuera à accroître le déficit à la charge des municipalités⁵. Quant aux revenus tarifaires totaux, ils passeraient de 940 M\$ à 950 M\$, grâce aux nouveaux usagers attirés par le REM.



Contributions municipales au REM de l'Ouest

En 2019, l'ARTM a perçu 809 M\$ en contributions municipales pour financer les services de transport collectif. De ce montant, le gouvernement a établi qu'une part de 30 M\$ devait servir à couvrir le déficit des services remplacés par le REM. Le déficit des autres services s'établissait donc à 779 M\$. Le montant de 30 M\$ constituera la contribution de base des municipalités au financement du REM.

5 Le montant de 118 M\$ semble plus élevé que les revenus tarifaires produits par les services remplacés par le REM. Une part du 118 M\$ proviendrait par conséquent des autres services, ce qui hausserait le déficit des organismes responsables.

Deux autres tranches de contributions municipales s'ajouteront :

- une contribution égale à 15 % du coût additionnel lié au REM; l'ARTM a estimé que cette contribution sera de 42 M\$ lorsque la facture transmise par le REM s'établira à 438 M\$;
- une contribution indirecte résultant du partage des revenus tarifaires entre le REM et les autres réseaux et d'autres facteurs.

Ces autres facteurs à considérer incluent le coût d'exploitation d'équipements relevant de l'ARTM (terminus adjacents à des stations du REM, équipements de perception dans les stations). Il y a aussi la diminution possible de subventions à l'exploitation que reçoivent des sociétés pour avoir haussé la quantité des services offerts depuis une quinzaine d'années, mais qui peuvent être réduites puisque les sociétés ajusteront leur offre à la baisse avec la venue du REM. À l'opposé, des économies résulteront du remplacement de certains services par le REM (train de Deux-Montagnes, autobus dans l'axe du pont Samuel-De Champlain); elles sont estimées ici à une cinquantaine de millions \$.

En somme, la facture additionnelle incombant aux municipalités pour le REM de l'Ouest pourrait atteindre les 150 M\$, et ce avant de tenir compte d'effets difficiles à estimer que pourront subir certains services concurrencés par le REM (train de Vaudreuil) ou fortement perturbés par sa présence (train de Mascouche).

Contribution gouvernementale permanente à l'infrastructure du REM

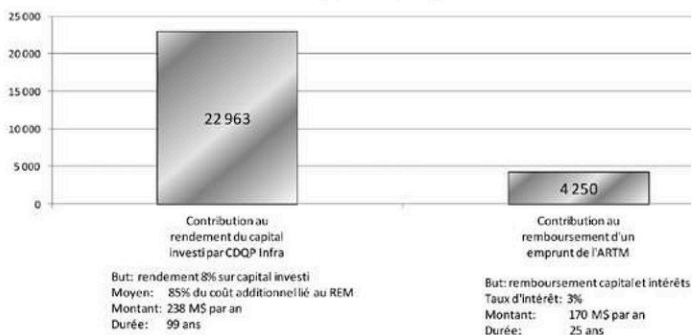
L'arrangement financier entre le gouvernement et la Caisse se distingue d'abord par son coût. En effet, si le montant investi dans le capital-actions du REM par CDPQ Infra (2 952 M\$) avait plutôt été emprunté par l'ARTM et remboursé par le gouvernement, le coût annuel du remboursement de cet emprunt aurait été de l'ordre de 170 M\$ sur la base des taux d'intérêt récents (2,5 % ou 3 % pour 25 ans). Le montant plus élevé versé par le gouvernement sert par conséquent en quelque sorte à générer un rendement sur l'investissement de CDPQ Infra dans le capital-actions du REM.

L'arrangement entre le gouvernement et la Caisse se distingue aussi par sa durée. Selon cette entente avec CDPQ Infra, le gouvernement versera pendant 99 ans (avec prolongation possible pour un autre 99 ans) une contribution pour un équipement qui aura été entièrement payé au bout de 25 ou 30 ans. S'il s'agissait d'un prolongement du métro, l'emprunt effectué pour financer le coût des travaux serait entièrement remboursé au bout de 20 ans, incluant capital et intérêts, et les ressources financières du gouvernement redeviendraient disponibles pour financer d'autres projets. Il en est de même dans certains PPP où l'instance publique devient propriétaire de l'infrastructure au terme d'une période de 30-35 ans lorsque la contribution initiale du partenaire privé a été remboursée par des paiements effectués chaque année.

En pratique, la formule convenue entre le gouvernement et la Caisse apparaît plus coûteuse pour le gouvernement que la formule usuelle du financement par emprunts. Le gouvernement s'est en effet engagé à verser un montant

correspondant à 85 % du coût additionnel lié au REM, un montant que l'ARTM a estimé à 238 M\$ par an lorsque la facture transmise par le REM atteindra 438 M\$. Ce montant correspond à peu près au rendement que la Caisse souhaite tirer de son investissement dans le REM.

Contributions gouvernementales à la réalisation d'un investissement en transport collectif (2 952 M\$) selon deux approches différentes (en M\$) (sans indexation)



Note: La contribution au capital investi par CDPQ Infra a été estimée en additionnant des montants graduellement croissants au cours des cinq premières années d'exploitation et le montant de 238 M\$ par an au cours des 94 années suivantes.

Application de la même formule au REM de l'Est

Le montage financier qui sera utilisé pour la réalisation du REM de l'Est n'est pas connu. Il en est de même pour le financement de ses dépenses d'exploitation. Qu'en serait-il si le REM de l'Est était financé en utilisant la même formule que pour le REM de l'Ouest? Pareil exercice suppose que plusieurs hypothèses soient utilisées, étant donné que seules trois données sont connues: le coût estimé de réalisation (10 G\$), l'achalandage quotidien prévu (133 000) et le nombre de passagers-km au cours d'une année (380 M).

Selon l'Entente relative à la fourniture et l'intégration du service de transport collectif du Réseau express métropolitain au réseau de transport collectif de la région de Montréal intervenue entre l'ARTM et la société responsable de la construction et de l'exploitation du REM, celle-ci facturera annuellement à l'Autorité un montant correspondant à 0,72 \$ pour chaque passager-kilomètre. L'ARTM prévoit recevoir une facture de 438 M\$ en 2027.

Au moment où le taux de 0,72 \$/passager-km a été convenu, le produit de 438 M\$ devait permettre à la société exploitante du REM de couvrir annuellement les coûts suivants :

- 127 M\$ (\$ de 2015) pour l'exploitation et l'entretien du réseau;
- 236 M\$ pour le rendement souhaité de 8 % sur le capital-actions (2 952 M\$) détenu par la Caisse dans la société propriétaire du REM;
- des dépenses complémentaires (ex. réserve pour réparations majeures et remplacement d'équipement) de l'ordre de 75-80 M\$ (ce qui équivaut à 1,25 % de la valeur totale du REM alors estimée à 6 000 M\$).

L'application de ce modèle au REM de l'Est prendrait en compte les coûts suivants :

- 70 M\$ pour l'exploitation et l'entretien du réseau⁶;
- 400 M\$ pour le rendement souhaité de 8 % sur le capital investi (5 000 M\$) par la Caisse si celle-ci finance la moitié du coût prévu de 10 000 M\$; ce montant serait

⁶ Le coût d'exploitation et d'entretien du REM de l'Est a été estimé à 70 M\$ (\$ de 2015) au prorata de la longueur du réseau et du nombre de stations par rapport au REM de l'Ouest.

réduit de 100 M\$, pour s'établir à 300 M\$, si la cible de rendement était réduite à 6 %;

- des dépenses complémentaires (ex. réserve pour réparations majeures et remplacement d'équipement) de l'ordre de 125 M\$ (1,25 % du montant estimé de 10 000 M\$).

Les coûts totaux à couvrir, de l'ordre de 600 M\$ (70 + 400 + 125), étant répartis sur un achalandage prévu de 380 M passagers-km en 2044, le taux facturé à l'ARTM par la société exploitante pourrait être de 1,58 \$ par passager-km.

Pour acquitter cette facture, l'ARTM utiliserait les mêmes sources que pour le REM de l'Ouest : des revenus tarifaires, des contributions municipales et une aide gouvernementale.

Des revenus tarifaires seraient attribués au REM de l'Est en utilisant le même ratio que pour le REM de l'Ouest (0,21 \$/passager-km), ce qui permet d'estimer cette part à 80 M\$. Les revenus générés par les nouveaux utilisateurs attirés par le REM pourraient équivaloir à 5 M\$, ce qui signifie qu'environ 75 M\$ seraient soustraits aux autres réseaux, créant ainsi un déficit additionnel.

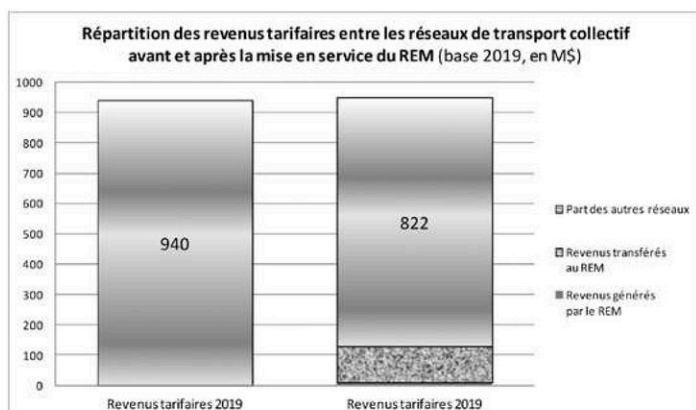
Quant aux contributions municipales (15 % du coût additionnel pour 75 M\$, indirectes pour 90 M\$), elles pourraient totaliser 165 M\$.

La contribution gouvernementale versée à l'ARTM pourrait être de l'ordre de 430 M\$ par an. Or, d'autres contributions gouvernementales s'ajouteraient inmanquablement puisque les données précédentes reposent sur l'hypothèse que CDPQ Infra assumerait la moitié du coût de réalisation du REM de l'Est.

Compétition pour l'accès aux ressources gouvernementales

En plus de la subvention versée à l'ARTM pour couvrir 85 % du coût additionnel lié au REM, le gouvernement du Québec contribue 1 179 M\$ à la réalisation du REM⁷. Toutes ces sommes proviennent du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) et viennent s'ajouter aux autres responsabilités du FORT.

Le FORT, en effet, est l'instrument utilisé par le gouvernement du Québec pour financer les dépenses d'immobilisation dans le réseau routier du ministère des Transports du Québec ainsi que les aides financières au transport collectif. Ainsi, les infrastructures de transport sont financées au moyen de sources prélevées auprès des usagers de la route en application des principes utilisateur-payeur (l'usager de la route paie pour l'infrastructure routière) et bénéficiaire-payeur (l'usager de la route profite indirectement du transport collectif).



7 Le gouvernement a aussi versé 1 283 M\$ au capital-actions du REM de l'Ouest. Cette contribution, bien que substantielle, n'est pas prise en compte dans ce texte.

Les sources de financement du FORT sont la taxe sur les carburants utilisés par les véhicules routiers, les droits d'immatriculation des véhicules, une part des revenus générés par le Fonds vert et diverses autres sources. Le rendement de la taxe sur les carburants, principale source du FORT⁸, tend à plafonner et est même appelé à décroître en raison de l'amélioration de la performance énergétique des véhicules et de leur électrification. À l'opposé, les dépenses imputées au FORT sont en croissance surtout celles consacrées au transport collectif qui sont passées de 797,5 M\$ en 2016-2017 à plus de 1 800 M\$ au cours des trois exercices suivants. En 2017-2018, la hausse des dépenses consacrées au transport collectif découlait principalement des sommes versées pour la réalisation du REM et des compensations versées aux propriétaires de taxi à la suite de la déréglementation de leur industrie⁹.

Il en résulte que le FORT enregistre des déficits depuis 2017-2018, si bien que l'excédent cumulé diminue rapidement. D'ailleurs, des crédits budgétaires de 2 175 M\$ ont dû être versés au FORT au cours de l'exercice 2020-2021 afin de compenser l'aide financière d'urgence accordée aux réseaux de transport collectif en contexte de pandémie et de maintenir le FORT en état de surplus¹⁰. Cet apport exceptionnel a représenté 38 % des revenus du FORT et a constitué son principal revenu en 2020-2021.

8 51 % du total des sources en 2019-2020, en déclin par rapport à 66 % en 2010-2011.

9 Ministère des Transports du Québec, *Rapport annuel de gestion 2017-2018*, p. 78. Les compensations versées aux propriétaires de permis de taxi par le FORT auraient été d'au moins 227 M\$ en 2018-2019 (Budget des dépenses 2020-2021, vol. 4 - Budget des fonds spéciaux, p. 170) et d'au moins 295,6 M\$ en 2019-2020 (Budget des dépenses 2021-2022, vol. 3 - Crédits et dépenses des portefeuilles, p. 20-22).

10 Ministère des Transports du Québec, *Rapport annuel 2020-2021*, p. 46 et 48. Ministère des Finances du Québec, *Comptes publics 2020-2021 – volume 2 – Renseignements financiers sur le fonds consolidé du revenu : fonds général et fonds spéciaux*, p. 453.

Perspective

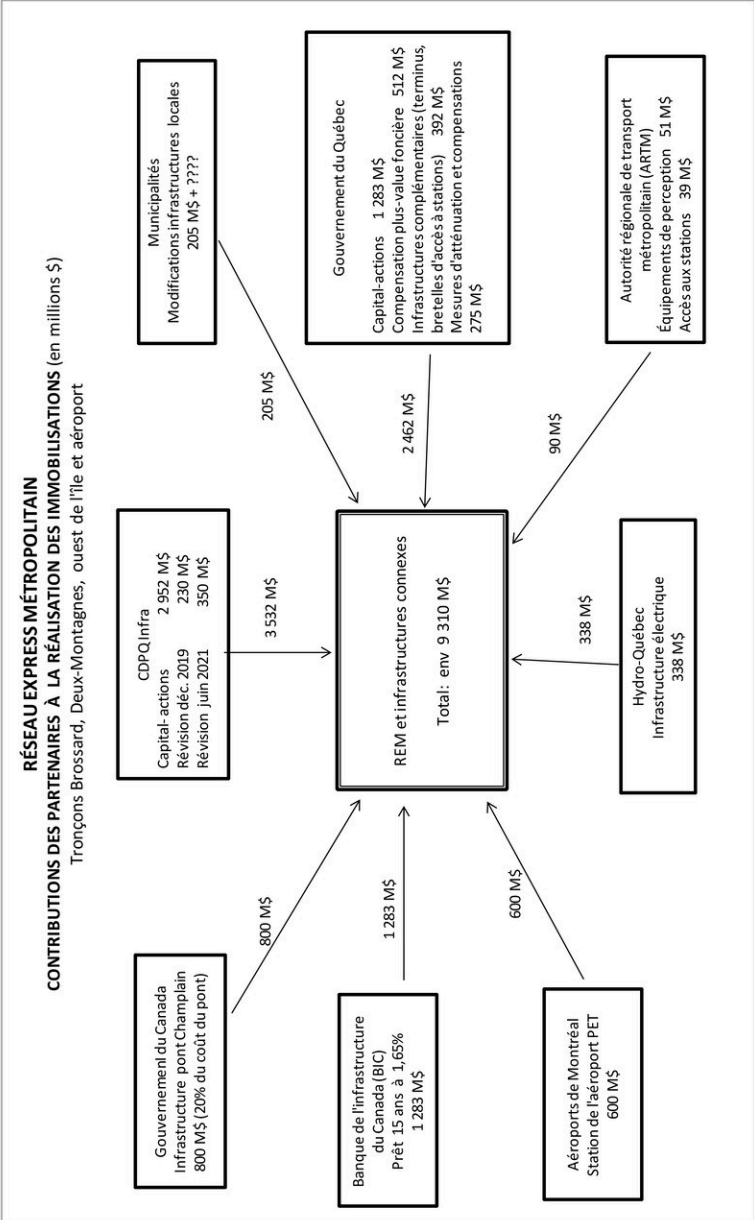
La réalisation du REM de l'Ouest a été présentée comme le plus grand projet de transport collectif au Québec depuis la construction du réseau initial du métro au cours des années 60. Le REM s'annonce comme une infrastructure de qualité et sa venue accroîtra la quantité des services offerts, ce qui ajoutera à l'attrait du transport collectif. Mais ces progrès ont un coût. Un coût qui a été minimisé, parfois même partiellement occulté. À titre d'exemple, CDPQ Infra fait état d'un coût de construction de 6,9 G\$¹¹, mais ce montant couvre seulement l'infrastructure et les équipements du REM proprement dit. En incluant les ouvrages complémentaires financés par Hydro-Québec, les gouvernements du Québec et du Canada, Aéroports de Montréal, des municipalités et l'ARTM, le coût probable atteint plutôt les 9,3 G\$. Ainsi, le coût annuel du transport collectif dans la région de Montréal sera en hausse d'environ 18 % en raison de ce seul projet alors que l'accroissement de l'achalandage s'annonce marginal.

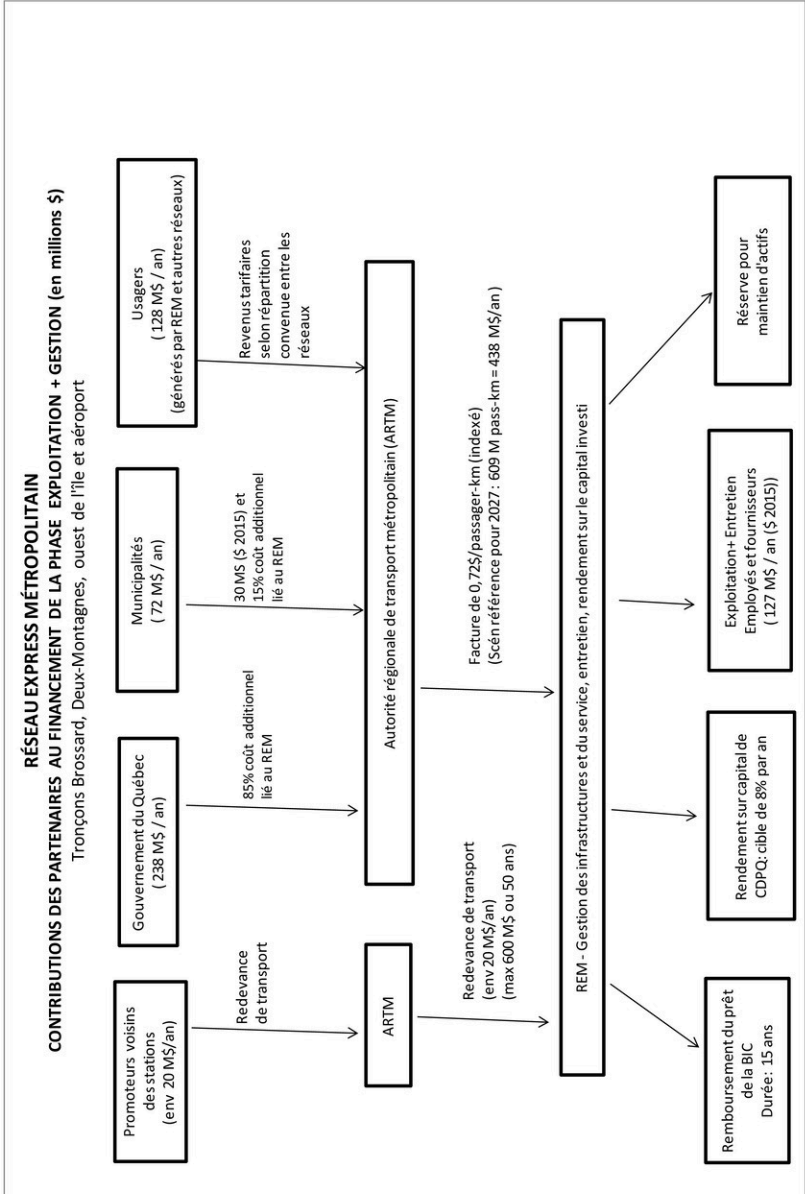
Or, ce projet de grande envergure semble avoir été lancé sans analyse préalable de ses conséquences financières pour les différents partenaires, en particulier les municipalités, pour qui l'impact financier a été minimisé.

Peut-on souhaiter que la réalisation du REM de l'Est, qui s'annonce plus coûteuse que celle du REM de l'Ouest, fasse l'objet, avant la décision définitive, d'une analyse préalable de ses conséquences financières ainsi que d'une analyse avantages-coûts approfondie ?

¹¹ CDPQ Infra, *Mise à jour - Réseau express métropolitain: Présentation aux médias*, Juin 2021, p. 23.

REM DE L'EST – LES MIRAGES





REM DE L'EST LES MIRAGES

Minh Nguyen et Bertrand Schepper*

CDPQ Infra et la privatisation sournoise du transport en commun

Le 13 janvier 2015, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) annonçait, conjointement avec le gouvernement du Québec, la signature d'une entente qui allait permettre la mise en œuvre d'un nouveau mode de financement des infrastructures collectives¹. La CDPQ créait alors une filiale nommée CDPQ Infra et, un peu plus d'un an plus tard, celle-ci présentait son premier grand projet d'investissement, le Réseau électrique métropolitain (REM). S'ensuit en novembre 2020 le projet du REM de l'Est. CDPQ Infra procède aussi à l'étude d'une antenne sur la Rive-Sud et d'un prolongement du REM vers Laval.

Dans cet article, nous étudions le modèle de financement de CDPQ Infra et ses incidences sur le transport en commun. Nous présenterons d'abord les différentes structures entourant le REM et le REM de l'Est, pour ensuite montrer que ces projets sont motivés par la recherche de profit pour la CDPQ, ce qui va à l'encontre des visées du transport en commun et en transforme le mode de propriété. Nous concluons que ce mode de financement des infrastructures publiques constitue un abandon par l'État de son rôle dans

1 Premier Ministre du Québec, «Le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec proposent un nouveau mode de réalisation de projets d'infrastructures structurants dans l'avenir». Communiqué de presse, 13 janvier 2015.

* Chercheur-associé et chercheur à l'IRIS.

le développement du transport collectif et ouvre la porte à une forme de privatisation des services publics.

CDPQ Infra : public ou privé ?

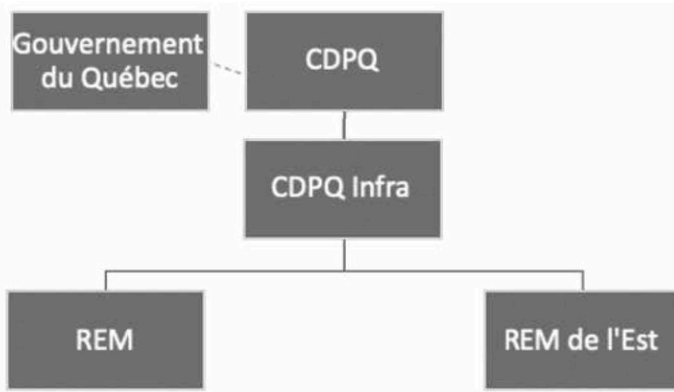
Au moment du lancement de CDPQ Infra et du projet du REM de l'Ouest, Michael Sabia, alors PDG de la CDPQ, a utilisé l'expression « partenariat public-public » pour souligner l'originalité du modèle qui voyait le jour, l'opposant ainsi à celui de partenariats public-privé (PPP). Or, si d'un point de vue communicationnel, cette opposition suggérait que le projet du REM serait avant tout public, la réalité est beaucoup plus complexe. Dans les faits, avec ce type de projet, la CDPQ semble se substituer directement à l'État.

Normalement, le gouvernement joue un rôle essentiel dans le domaine des transports, qu'il soit collectif ou non. Il est à la fois le commanditaire, le régulateur et l'animateur du secteur. Le type de montage financier privilégié par le gouvernement a une influence sur le mode de propriété de ce dernier. Par le passé, le transport en commun était entièrement financé par des fonds publics et faisait partie de la gamme de services offerts aux citoyens et aux citoyennes. Un gouvernement qui souhaitait mettre en place un projet de transport en commun avait recours à l'endettement pour financer la construction d'infrastructures. La finalité du modèle était de mutualiser les investissements en transport pour garantir à l'ensemble de la population l'accès à des moyens de déplacement.

Or, depuis quelques décennies, la tendance dominante en administration publique est de diminuer les investissements publics afin de réduire le poids de la dette, d'améliorer le ratio dette/produit intérieur brut (PIB), de protéger les cotes de crédit des gouvernements et de donner une fausse impression de saine gestion publique.

C'est là qu'intervient la CDPQ. Cet investisseur institutionnel a pour double mandat de faire fructifier l'épargne de ses déposants et de contribuer au développement économique du Québec. Pour ce faire, la CDPQ investit sur les marchés boursiers, dans l'immobilier et, de plus en plus, dans des projets d'infrastructure au Québec et ailleurs – d'où son intérêt pour le projet du REM et du REM de l'Est.

Figure 1 : Structure décisionnelle des projets entourant le REM



Sources : CDPQ et CDPQ Infra

De son côté, et comme on peut le voir dans la figure 1, CDPQ Infra développe des projets d'infrastructures à la demande du gouvernement, et prend en charge le financement, la planification, la construction et l'exploitation de ces projets tout en s'assurant de procurer des rendements aux déposants. Le montage financier des projets de CDPQ Infra est ainsi conçu pour produire de la plus-value pour la Caisse, qui en est ultimement la propriétaire. En effet, il s'agit d'une société par actions dont l'actionnaire de contrôle est

la CDPQ², ce qui en fait une société privée. Une telle entité est-elle la mieux placée pour assurer une offre adéquate de transport en commun?

Selon la Banque du Canada, un projet d'infrastructures publiques doit avoir pour objet «le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout ou la démolition d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil appartenant à un organisme public ou utilisé pour la prestation des services publics de l'État³». La finalité des infrastructures publiques (par exemple prolonger une ligne de métro) est intimement liée à celle du service public (par exemple : fournir un moyen de transport à la population d'une ville). Si la construction d'une infrastructure est motivée par la recherche de profit, alors elle ne peut être considérée comme une infrastructure publique.

Transport public ou privé?

Le projet de la CDPQ Infra se distingue toutefois des partenariats public-privé classiques, comme nous le verrons dans un instant. Rappelons d'abord qu'un PPP est un montage financier servant à faire financer par le privé des projets du secteur public. L'État transfère ainsi la responsabilité de trouver le capital pour réaliser ces projets à une société privée ou un consortium d'entreprises. L'infrastructure est ensuite louée au public, qui verse des paiements annuels unitaires aux partenaires privés. Ces contrats sont généralement accordés à des entreprises de construction et peuvent durer plus de 30 ans. Au terme du contrat, les clefs de l'infrastructure financée en PPP sont remises à l'État.

2 CDPQ-Infra, Faits saillants de l'entente, p.2, en ligne, https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfra8/files/2019-10/faits-saillants_entente.pdf

3 LégisQuébec, Loi sur les infrastructures publiques, Publications Québec, en ligne, <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/l-8.3>.

Plusieurs scandales entourant les PPP ont révélé que les gouvernements dépensaient beaucoup plus pour ces projets que ce qu'ils valaient, une situation qui profite aux entreprises privées et qui s'explique, entre autres, par le fait que les partenaires privés ne bénéficient pas des taux d'intérêt avantageux consentis au secteur public. De plus, l'État hérite souvent d'infrastructures qui doivent être mises à niveau faute d'avoir été entretenues convenablement tout au long de la durée du contrat. Comme pour les PPP, en faisant appel à CDPQ Infra pour financer les projets du REM et du REM de l'Est, le gouvernement répond à un besoin en matière de transport en commun sans que le coût prévu n'apparaisse entièrement dans les comptes publics. Cependant, si au terme du contrat, une infrastructure financée en PPP revient à l'État, la réalité est tout autre pour les infrastructures réalisées en partenariat avec CDPQ Infra. En effet l'entente signée avec le gouvernement du Québec stipule que «les biens corporels et ouvrages acquis, construits ou exploités demeurent ou deviennent propriété de la Caisse⁴».

Le REM pourrait tout de même être acheté par l'État, puisqu'«une option d'achat à la juste valeur marchande sera octroyée au Gouvernement afin de permettre la rétrocession des biens corporels et ouvrages. L'achat des actifs par le Gouvernement sera à sa discrétion⁵.» Pourtant, rien ne garantit que le prix que devra déboursier l'État sera avantageux, puisque CDPQ Infra ne détient «aucun document⁶»

4 Gouvernement du Québec et CDPQ, *Entente en matière d'infrastructure publique: Principes directeurs*, paragraphe 3.5.1 en ligne, https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/2019-10/version-integrale_entente.pdf

5 *Ibid.* paragraphe, 3.5.2

6 CDPQ, *Demande accès à l'information*, 30 novembre 2016, en ligne, <https://www.cdpq.com/sites/default/files/medias/pdf/fr/reponse-demande-acces-info-30nov2016-2.pdf>

concernant le prix de revente du REM au gouvernement. De plus, si le REM ne s'avère pas rentable, ou tout simplement que CDPQ Infra souhaite s'en départir, le gouvernement du Québec aura la possibilité de faire une offre d'achat avant d'autres acheteurs privés, mais s'il refuse d'acheter au prix désigné par CDPQ Infra, alors celle-ci pourra revendre le REM à n'importe quel investisseur privé. La revente comportera donc toujours un risque pour l'État.

De plus, contrairement au Réseau de transport métropolitain dont la mission est, rappelons-le, d'améliorer la mobilité collective dans la région métropolitaine de Montréal, la CDPQ et CDPQ Infra n'ont pas cette responsabilité. Au moment de la transformation de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), organisme qui a pour « mandat de planifier, financer et organiser les services de transport collectif sur le territoire de la métropole », il a d'ailleurs été stipulé que n'« étant pas considérés comme des organismes publics de transport, CDPQ Infra et le consortium responsable de l'exploitation du REM ne seraient pas assujettis au nouveau régime de gouvernance instauré par la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal⁷. » Michael Sabia avait renchéri à l'époque en affirmant : « Nous [CDPQ Infra] ne sommes pas responsables de la planification du transport pour l'île de Montréal. Ce n'est pas notre métier, ce n'est pas notre responsabilité⁸. » CDPQ Infra pourra certes collaborer avec l'ARTM, mais sa relation avec l'agence de transport sera contractuelle et négociée en fonction de la rentabilité que représente le REM.

7 *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif : Rapport d'enquête et d'audience publique*, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2016, p. ix.

8 Jocelyne Richer, « La Caisse n'a pas à gérer le transport en commun, dit Sabia », *Le Devoir*, 26 avril 2016

Notons d'ailleurs que puisque CDPQ Infra détermine les trajets et les coûts de construction des infrastructures, elle peut choisir le tracé qui sera le plus rentable pour elle en laissant au public les tracés les moins rentables, ce qui à terme affectera les revenus requis du public et mènera à une hausse des tarifs publics⁹. En clair, la CDPQ sort grande gagnante du projet, car elle peut modeler le projet en fonction du retour sur investissement qu'elle souhaite obtenir, peut bénéficier de paiements gouvernementaux importants et pourrait conserver la propriété d'actifs qu'elle n'aura financés que partiellement. Le secteur public en ressort pour sa part affaibli : l'État n'a pas l'assurance que le service sera pérenne ni qu'il sera adapté aux besoins de la population, tandis que les municipalités et les sociétés de transport perdent du pouvoir et des fonds pour assurer leur mission. Cela ne peut que mener à plus long terme à une perte de services abordables pour les usagers et les usagères.

Rajoutons enfin que, selon un document de travail de l'ARTM révélé par le quotidien *La Presse* en février 2022, le REM de l'Est aura des impacts négatifs sur l'écosystème du transport en commun à Montréal, notamment en raison de la mise en place d'«une concurrence et une redondance avec deux importants services du réseau structurant existant de transport collectif disposant de capacité résiduelle à l'horizon 2031». Selon l'ARTM, «la ligne verte du métro subirait une perte nette de 15 000 passagers qui basculeraient vers le tronçon Notre-Dame/René-Lévesque du projet du REM de l'Est, en période de pointe du matin». Autrement dit,

9 Comme ça été le cas de la ligne de Deux-Montagnes, lors de la mise en place des trajets du REM. Voir, Bertrand Schepper, CDPQ et le REM, un projet qui démantèle le réseau de transport en commun de Montréal, Mars 2017, p.7 en ligne, <https://iris-recherche.qc.ca/publications/cdpq-et-le-rem-un-projet-qui-demantele-le-reseau-de-transport-en-commun-de-montreal/>

le REM de l'Est va non seulement faire – à un système de transport public déjà bien établi, mais il risque carrément de le cannibaliser.

En somme, le modèle mis en place par la CDPQ entraîne une forme de dépossession permanente du service de transport en commun. La mise en œuvre des projets de transport collectif par CDPQ Infra ouvre la porte à un mode de réalisation des infrastructures guidé par l'impératif de rentabilité qui s'éloigne de la logique de mutualisation des risques promue par le financement conventionnel. Pour toutes ces raisons, le montage financier derrière le REM et le REM de l'Est effectué par CDPQ Infra apparaît comme une forme sournoise de privatisation du transport en commun public. ♦

REM DE L'EST LES MIRAGES

Daniel Chartier*

REM de l'Ouest et REM de l'Est

Culture du secret et déficit d'acceptabilité sociale

La reddition de compte, ainsi que des argumentaires rigoureux, transparents, justifiant les grandes décisions sociétales sont des piliers de la démocratie. À cette fin, depuis un demi-siècle, le Québec et la Ville de Montréal se sont dotés d'instances indépendantes qui scrutent les politiques publiques et actions dans divers domaines – Vérificateur général, commissions parlementaires, conseils – ou qui permettent à la population d'avoir voix au chapitre dans certains dossiers – Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Office de consultation publique de Montréal (OCPM), Ombudsman...)

Le présent texte examine les deux projets de Réseau express métropolitain pour évaluer si les actions de CDPQ Infra et du gouvernement du Québec répondent à des exigences en matière de transparence et de rigueur.

Le BAPE du REM de l'Ouest, 2016-2017

Le REM de l'Ouest est lancé alors que l'insertion d'un mode de transport collectif léger sur le pont Samuel-de-Champlain fait consensus. La mise en place de cette nouvelle traversée est le prétexte que saisit le gouvernement pour demander à

* Architecte paysagiste. Vice-président du Collectif en environnement Mercier-Est et responsable du dossier transport collectif.

la Caisse de dépôt et placement du Québec de créer aussi un lien rapide entre le centre-ville et l'aéroport de Dorval. Pour réaliser cette mission, le gouvernement Couillard confère à cette institution des privilèges et des pouvoirs exceptionnels, dont celui de créer CPDQ Infra.

Une proposition formelle est rapidement rendue publique. Avant et pendant les audiences obligatoires du BAPE sur le Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif (REM), de nombreux intervenants dénoncent l'absence généralisée de documents cruciaux. Ils révèlent aussi les profondes failles qui sous-tendent le projet de REM. Enfin, ils prédisent des conséquences néfastes de ce modèle d'affaires pour les prochaines 99 ou 198 années.

Prenant acte des lacunes du projet, le rapport du BAPE éreinte ce dernier dans sa conclusion :

La commission d'enquête a mené ses travaux alors que toute l'information relative au projet, dont certains éléments essentiels à une décision gouvernementale éclairée et un débat public bien informé, n'était pas disponible. Devant l'absence d'information complète et détaillée sur plusieurs enjeux, que plusieurs questions soulevées par la commission sont restées sans réponse, notamment sur les aspects financiers, écologiques, de justification en matière de fréquentations, d'impact sur l'aménagement du territoire et de gouvernance, la commission considère qu'il serait prématuré d'autoriser la réalisation du projet de REM avant que l'ensemble de ces informations soit disponible. La commission juge qu'elles sont essentielles à une compréhension des nombreux enjeux soulevés par ce projet et à une prise de décision éclairée, décision qui, pour la commission d'enquête, devrait être en adéquation avec les principes inscrits dans la Loi québécoise sur le développement durable¹.

1 https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/reseau-electrique-metropolitain-transport-collectif/documentation/p_217

Malgré les critiques et les questions restées sans réponses, le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal choisissent plutôt de foncer dans l'aventure. Pour justifier son appui inconditionnel au projet, le maire Coderre affirme même que «Le BAPE, ce n'est pas le pape²», confondant précipitation et efficacité.

La qualité architecturale et urbanistique

La nature de l'infrastructure – un tablier de béton reposant sur d'imposants piliers – en inquiète plus d'un. Pour en amoindrir les effets négatifs éventuels, le BAPE recommande de «[...] mettre en place un comité multidisciplinaire d'experts afin de discuter de la qualité architecturale, urbanistique et paysagère du projet de réseau électrique métropolitain et de proposer des moyens d'en améliorer l'intégration architecturale³»

Peu après, CDPQ Infra annonce la création d'un Comité consultatif sur l'intégration urbaine et architecturale du REM ajoutant que «[...] nous souhaitons nous assurer que le REM s'ancre harmonieusement dans la métropole⁴...». Il est impossible de connaître la portée des analyses et des recommandations de ce comité, comme le rappelle l'éditorialiste Robert Dutrisac du journal *Le Devoir*:

La portée des ententes de confidentialité que doivent signer les membres de ce comité sur l'intégration urbaine pose problème. [...] ces ententes ne doivent

2 Hugo Duchaine, «Le BAPE, ce n'est pas le pape», *Journal de Montréal*, 27 janvier 2017.

3 <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/reseau-electrique-metropolitain-transport-collectif/documentation/> p. 186

4 <https://rem.info/fr/communiques/comite-consultatif-int%C3%Aggration-urbaine-architecturale>

pas entraver le processus de consultation ni réduire au silence ad vitam æternam les élus et les experts consultés [...]»⁵.

Aujourd'hui, les Montréalais et les Québécois visitant Griffintown, l'Ouest des îles de Montréal et de Laval ou empruntant l'autoroute A-10 constatent avec effroi que les belles promesses de qualité architecturale et paysagère sont demeurées à l'état de promesses.

Loi et règlement non modifiés pour le REM de l'Est

Une des recommandations centrales du rapport du BAPE est:

[...] qu'au regard de ses responsabilités de planification et d'exploitation d'une infrastructure de transport collectif, CDPQ Infra inc. devrait être soumise aux mêmes obligations de reddition que les transporteurs publics assujettis à l'Autorité régionale de transport métropolitain⁶.

On passe outre. La mise en scène accompagnant le lancement du projet de REM de l'Est le 15 décembre 2020 lui confère des airs d'invincibilité. L'importance des sommes engagées et les discours appelant au renouveau de l'Est frappent les imaginations. La couverture média est dithyrambique. Mais, l'éblouissement initial se transforme vite en un désenchantement de plus en plus profond, au fur et à mesure que sont révélés non seulement les vices apparents du projet de REM de l'Est, mais aussi ceux de son modèle d'affaires.

L'annonce du REM de l'Est survient le lendemain de la date à laquelle les citoyens et les organismes peuvent sou-

5 Robert Dutrisac, «REM de l'Est: apprendre de ses erreurs», *Le Devoir*, 16 mars 2021.

6 <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/reseau-electrique-metropolitain-transport-collectif/documentation/> Page 224

mettre leurs mémoires sur le Plan stratégique de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM). Ce plan propose un système structurant pour l'Est. Le REM n'est qu'une option parmi d'autres, dont le tramway, principale promesse faite par la CAQ pour l'Est de Montréal avant les élections provinciales de 2018.

Les cachotteries de CDPQ Infra jusqu'au dévoilement de son projet plombent autant l'acceptabilité sociale du plan stratégique de l'ARTM que celle du REM de l'Est.

Des spécialistes qui éreintent le projet

L'annonce du REM de l'Est est faite tout juste avant le temps des Fêtes. Les conversations et les médias sont alors obnubilés par une montée des cas de Covid et l'incertitude concernant les nouveaux vaccins.

Quelques réserves paraissent avant Noël 2020. Par exemple, le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E), même s'il se réjouit de l'ampleur des investissements projetés en transport collectif dans l'Est, rejette néanmoins le mastodonte de béton et d'acier qui écrasera ce quartier. C'est à partir de la mi-janvier que les médias diffusent, d'abord sporadiquement, puis de plus en plus fréquemment, des commentaires négatifs sur le caractère rébarbatif des structures hors sol du REM. Initialement, ces critiques ciblent essentiellement le caractère inacceptable du projet au centre-ville de Montréal. Puis, les voix discordantes se font entendre sur un territoire plus large et sur une plus grande diversité d'enjeux.

CDPQ Infra et le gouvernement mettent sur pied un comité d'experts dont le mandat initial semble aussi restreint que celui du REM de l'Ouest. Les pressions s'accroissent pour que le mandat soit élargi et le rapport rendu public.

Des promesses sont faites, qui ne pourront être jugées qu'après analyse du rapport, tant pour son contenu que ses omissions.

La population demande à être entendue. CDPQ Infra annonce des séances de questions et de réponses, ainsi que des rencontres thématiques, en mai 2021. Mais, les participants doivent inscrire privément leurs questions sur le site de CDPQ Infra. Dès la première séance, plusieurs participants sont fort étonnés par les sujets retenus et surtout par la formulation des questions. Après avoir partagé leurs questions, plusieurs participants constatent que parmi ces dernières, très rares sont celles qui sont exprimées intégralement et que plusieurs sujets stratégiques n'ont pas du tout été abordés. D'un autre côté, les questions faciles à argumenter se multiplient sous des formes vaguement apparentées.

En juin, six consultations se tiennent dans les arrondissements traversés. Les animateurs tentent de centrer les débats sur les modalités d'intégration des stations du REM à leur voisinage. Lors du débat sur Mercier-Est, les participants interrompent à répétition les animateurs pour exprimer un désaccord, voire un refus d'un REM aérien, tant sur la rue Sherbrooke que dans l'emprise Souigny-Dubuisson. Tous déplorent le positionnement des stations aux extrémités du quartier. Plusieurs suggèrent alors un tracé souterrain. En plénière, les animateurs s'attardent principalement aux stations et à leurs abords, évoquant à peine l'opposition au projet de train aérien.

À la fin de ce processus, le 21 juin, CDPQ Infra annonçait : « Un bilan exhaustif sera publié dans les prochaines semaines incluant l'ensemble des discussions ainsi que les réponses aux questions qui ont été posées dans les groupes

de discussions⁷». Plus de six mois s'écoulent et aucun compte-rendu n'est rendu public sur ces débats ou sur les opinions émises par les citoyens. Si ce bilan était finalement déposé, il serait clairement déphasé avec l'opinion publique.

En juillet 2021, CDPQ Infra publie une compilation des questions des « citoyens », qui n'identifie pas les auteurs de celles-ci. On peut donc s'interroger autant sur la paternité des questions que sur leur formulation. Par exemple, l'amorce d'une de mes questions s'y retrouve intégralement, mais, affublé d'une deuxième partie où un tracé « souterrain » devient « au-dessus de la voie du CN⁸ ? »

Au cours du processus tenu en mai et juin, puis dans la synthèse des « questions-réponses » parue en juillet, les réponses de CDPQ Infra demeurent évasives. Les données factuelles fournies sont rares. La réponse usuelle est que les éclaircissements demandés seront fournis lors des audiences du BAPE, en 2022.

CDPQ Infra invitait les citoyens et organismes à déposer leurs mémoires sur le REM de l'Est avant le 30 juin. Là encore, malgré la demi-année écoulée, aucun document déposé^{9,10, 11} n'a été mis en ligne par CDPQ Infra, contrai-

7 https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/2021-07/Point%20de%20opresse_Bilan%20de%20la%20phase%20consultative.pdf page 4

8 https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/2021-07/Questions%20et%20re%CC%81ponses_REMdel%27Est_consultations2021.pdf page 50

9 <https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/M%C3%89MOIRE%20-%20REM%20DE%20L%27EST%20VWEB.pdf>

10 <https://collectifeme.ca/rem-de-lest-memoire-soumis-dans-le-cadre-des-consultations-de-cdpq-infra/>

11 https://www.oaq.com/wp-content/uploads/2021/07/OAQ_Consultations_REM_Juin2021.pdf

rement à la pratique normale. Bref, lors de cette ronde de «consultations», les dés sont pipés encore plus lourdement qu'on pouvait appréhender¹². D'autres surprises attendent les observateurs.

Depuis le dévoilement du REM de l'Est, CDPQ Infra répétait que l'on ne pouvait créer un REM souterrain au centre-ville, évoquant des risques d'écroulement ou de tassement de bâtiments. En septembre 2021, il annonce pourtant un corridor de transition entre REM aérien et REM souterrain au centre-ville. Dans ce cadre, sont dévoilées des études antérieures qui contredisent les assertions initiales relatives aux impacts d'un tracé en tunnel.

Quelques jours plus tard, Michel C Auger signe, dans *La Presse*, une chronique intitulée «Peut-on encore croire CDPQ Infra¹³?». Philippe Mercure renchérit avec un éditorial «La Caisse joue sa réputation avec le REM¹⁴» dans lequel il écrit :

Quand la Caisse nous dit qu'il est impossible de percer un tunnel sous le centre-ville ou d'installer des caténaires plus élégantes au-dessus des trains, on ne sait plus si ça veut dire que c'est réellement impossible, ou simplement que ça ne rentre pas dans le modèle concocté par l'institution pour obtenir le rendement souhaité. Ça montre à quel point la confiance est ébranlée.

12 Lettre ouverte que j'ai rédigée et que *La Presse* et le journal *Métro* ont publiée en mai 2021

https://plus.lapresse.ca/screens/3781126a-1d1e-4f1b-ae72-c75862f455od_7C__o.html

13 Michel C. Auger, «Réseau express métropolitain. Peut-on encore croire CDPQ Infra?», *La Presse+*, 7 septembre 2021.

14 Philippe Mercure, «La Caisse joue sa réputation avec le REM», *La Presse+*, 10 mars 2022.

La montée de la méfiance, puis de la grogne citoyenne

Dès que les mesures sanitaires le permettent, à partir de juillet 2021, des membres du CEM-E et des alliés abordent des citoyens au sujet du REM de l'Est. Ces derniers ignorent régulièrement la présence d'un REM en hauteur dans le quartier et personne ne connaît le modèle d'affaires qui le sous-tend. À la fin de l'été, de nombreux citoyens ont déjà un regard critique sur le REM de l'Est ou conviennent rapidement que c'est un projet inadéquat.

Des centaines d'affiches contre un REM aérien apparaissent devant les maisons et les commerces du quartier. La manifestation tenue le samedi 20 novembre 2021 rassemble plus de 300 personnes. Le lundi suivant, le premier ministre Legault annonce que les récriminations des citoyens ont été entendues et que le projet sera modifié... (mais, pas trop)! La timide résistance du début fait boule de neige.

Le discours de CDPQ Infra est longtemps resté inflexible. Le 25 janvier 2022, le tracé dans Mercier-Est est néanmoins déplacé de l'axe Sherbrooke vers l'emprise Souigny-Dubuisson. La CDPQ Infra clame alors que la consultation a porté fruit... six mois après que les citoyens eurent exprimé leur refus d'un REM hors sol tant sur Sherbrooke que Souigny et sans la moindre référence à la déclaration du premier ministre.

Le déplacement du REM vers l'emprise Souigny-Dubuisson n'ayant pas fait baisser la grogne, une nouvelle opération de relations publiques s'amorce dans un environnement politique tendu en raison des rapports de l'ARTM et de la STM décrivant le projet de REM comme nuisible pour le réseau global de transport collectif. À Québec, on tente de discréditer les deux organismes.

BAPE 2022

Depuis décembre 2020, CDPQ Infra répète que le BAPE qui se tiendrait au printemps 2022 est la clef de l'acceptabilité sociale du projet de REM de l'Est. Mais, pour qu'une participation éclairée des organismes et des citoyens soit possible, il aurait fallu que les données objectives et les documents de planification aient été rendus publics depuis longtemps. En lieu et place, il faut attendre, attendre... en se demandant quelle sera la qualité et la transparence des documents soumis à la population.

On peut prévoir que la consultation attendue va être une véritable course contre la montre. Les citoyens et les experts disposeront-ils de toutes les études requises, contrairement à ce qui s'est passé lors des audiences du BAPE de 2016-2017?

Les promesses non tenues de CDPQ Infra, les recommandations ignorées du BAPE, les affirmations douteuses au cours du présent processus, les relations chaotiques avec les citoyens, tout cela rappelle que CDPQ Infra bénéficie d'un cadre légal qui lui confère des privilèges démesurés. Cela lui permet de s'entourer d'une ceinture de confidentialité opaque, la loi n'ayant pas été changée, tel que le rapport du BAPE le demandait pourtant.

Si le passé est garant de l'avenir, ce processus risque d'être une grande déception. La grande différence, c'est que les citoyens voient désormais le REM de l'Ouest, triste résultat d'un processus bien trop opaque. Laurel Thompson, du mouvement citoyen Transparence, a résumé les enjeux et les conséquences de cette opacité dans son livre *Le train qui nous a dupés*. D'autres bilans doivent être dressés, tant pour le REM de l'Ouest que pour celui de l'Est.

La population sera-t-elle écoutée avant que s'amorce la construction d'un deuxième mastodonte de béton et d'acier qui s'ajoutera à l'autoroute métropolitaine, ce triste héritage d'une certaine vision du progrès d'il y a 60 ans? On est en droit de l'exiger, car comme le souligne ce passage d'un ouvrage sur l'acceptabilité sociale,

L'omniprésence des questions d'acceptabilité sociale dans les débats publics, au Québec, et plus largement dans le monde, témoigne de la fin d'une époque, celle où il était permis aux promoteurs, qu'ils soient publics ou privés, de développer comme ils l'avaient prétendument toujours fait et surtout comme ils n'avaient pas le choix de le faire: sans consulter et sans tenir compte ni de l'environnement, ni de la population, ni des valeurs qui lui sont chères, comme le respect, la transparence et la démocratie¹⁵. ♦

15 Batellier, Pierre et Marie-Ève Maillé (2017) *Acceptabilité sociale : sans oui, c'est non*, éd. Écosociété, p. 239.

Être attentif aux leçons du passé

Au début des années 1960, on projetait construire une autoroute surélevée dans l'emprise de la rue de la Commune. Le projet était dans l'air depuis quelques années et les ingénieurs responsables soutenaient que c'était la seule solution possible. Le Vieux-Montréal en aurait été sérieusement affecté et les vestiges de la fondation de Montréal, aujourd'hui mis en valeur par le musée Pointe-à-Callières, auraient assurément été détruits. Quelques professionnels de la ville et du port de Montréal et deux architectes-urbanistes, Blanche Lemco van Ginkel et Sandy van Ginkel, n'entendaient pas se contenter d'être témoins du désastre. Les van Ginkel se sont lancés dans une critique sans compromis du projet et ont osé proposer une alternative. Mal leur en prit. Les ingénieurs les ont menacés de poursuite pour pratique illégale du génie, au motif que seuls les ingénieurs pouvaient décider du tracé d'une infrastructure. Heureusement, le bon sens a prévalu et l'autoroute a été construite en tranchée au nord du Vieux-Montréal.

Deux décennies plus tard, un important promoteur immobilier dévoile un projet d'un édifice commercial et d'une salle de concert devant être implanté rue McGill College. L'immeuble doit empiéter sur l'emprise de la rue, ce qui aurait irrémédiablement obstrué en partie le corridor visuel à l'extrémité duquel se profile le mont Royal. Contre toute attente, Héritage Montréal et la Chambre de commerce

nissent leurs efforts pour contrer ce projet soutenu par un Jean Drapeau assuré d'être dans son bon droit et qui n'entend pas céder. Une consultation publique, menée en bonne et due forme et en dépit de l'opposition du maire de Montréal, oblige l'administration municipale et le promoteur à retraiter. Le gâchis est évité et la perspective exceptionnelle, vantée par les promoteurs de la place Ville-Marie dès la fin des années 1950, pourra finalement être mise en valeur.

Au même moment, le gouvernement canadien entend faire du vieux port une réplique de celui de Toronto, livré en pâture aux promoteurs immobiliers. Les Montréalais ont une autre vision des choses. Ils souhaitent un espace public – une fenêtre sur le fleuve – qui donne accès au Saint-Laurent et où le patrimoine portuaire est mis en valeur. Les critiques du projet défendu par le gouvernement fédéral s'amplifient, mais les responsables font la sourde oreille. Une mobilisation citoyenne, qui s'étendra sur quelques années, permettra de faire prévaloir le point de vue citoyen. Montréal peut aujourd'hui se targuer d'avoir un Vieux-Port dont on reconnaît internationalement les mérites.

Ces expériences montrent que prendre son temps, ce n'est pas perdre son temps, surtout quand les enjeux d'un projet sont de première importance et que l'ensemble de ses retombées, qu'elles soient bonnes ou mauvaises, est appelé à être durable. Le dossier du transport collectif dans l'Est montréalais est assurément un de ceux-là. Or, comme c'est habituellement le cas, la précipitation avec laquelle on procède avec le REM de l'Est est, de toute évidence, bien mauvaise conseillère. C'est pourquoi un temps d'arrêt s'impose pour revoir la conception tronquée du transport collectif qu'on cherche à imposer. ◆



ALEXIS TÉTREULT

**LA NATION
QUI
N'ALLAIT
PAS
DE SOI**

La mythologie politique de
la vulnérabilité du Québec

v1b éditeur

extrait de *La nation qui n'allait pas de soi*

Alexis Tétreault

à paraître le 29 mars 2022

Le néonationalisme historique : l'impératif du pays

Je n'ai jamais été plus convaincu [...] que le plus grand et le plus irrémédiable malheur pour un peuple c'est d'être conquis.

Alexis de Tocqueville

Il est possible de dégager une constante dans la manière qu'ont eue les Canadiens français de s'appréhender historiquement et politiquement. Nous avons évoqué la mythologie politique de la vulnérabilité. Vient le temps d'en brosser le portrait et d'en ébaucher l'archétype, le noyau dur idéologique. De Garneau à Groulx en passant par Mercier et même Durham, le mythe de la vulnérabilité rend d'abord intelligible l'emplacement de la nation canadienne-française dans l'Amérique anglo-saxonne. La nation est minoritaire et, donc, condamnée à subir la loi du majoritaire. Ce sujet majoritaire s'incarne de différentes manières selon les auteurs. Le « pouvoir anglais » de Garneau, la « majorité anglaise » de Mercier ou la « Confédération » de Groulx sont les différents masques d'un même pouvoir anglo-saxon qui impose sa domination à une minorité (ontologique puis numérique) de Canadiens français. Cette situation politique et démographique force le Canada français à trouver dans le désir de perdurer, le moteur de son agir politique, sans quoi il est condamné à s'assimiler à la majorité canadienne-anglaise. Être minoritaire, c'est être condamné à résister à la minoration-assimilation qu'impose l'environnement politique et démographique : telles sont les principales caractéristiques de la mythologie de la vulnérabilité.

Une filiation manifeste est observable entre notre définition de cette mythologie et ce qui caractérise l'essence des petites nations kunderiennes. Milan Kundera décrit les petites nations comme des ensembles culturels et politiques vulnérables dont l'«existence n'est pas pour elles une certitude qui va de soi, mais toujours une question, un pari, un risque». Des forces externes sont susceptibles de les dominer sans qu'elles n'aient de prise sur leur destin: «elles sont sur la défensive envers l'Histoire, cette force qui les dépasse, qui ne les prend pas en considération, qui ne les aperçoit même pas¹.» Le Canada français partage ce destin tragique. La nation canadienne-française est submergée par un pouvoir capable de remettre en question la légitimité de son existence.

Ce mythe d'une nation menacé dans sa propre survie devient le socle d'un projet politique récurrent: la composition d'un bloc canadien-français jouissant d'un espace politique où il s'érigerait en majorité. Il faut, comme l'écrit Garneau, «tromper les calculs ennemis». À la mythologie de la vulnérabilité répond donc la nécessaire recherche d'un espace majoritaire. Ce projet politique a été personnifié par Mercier et son gouvernement national, puis par l'idéal de l'État français de Groulx. De part et d'autre, il s'agit de mettre l'espace-Québec et l'État du Québec au service de la nation canadienne-française. Composer une majorité, toute relative soit elle, est la condition sine qua non de la survivance et le projet politique tributaire du mythe canadien-français de la vulnérabilité. Par ailleurs, cet arrimage fut partiel et la période que nous avons étudiée n'est pas le théâtre d'une association définitive.

1 Milan Kundera, *Le rideau*, Paris, Gallimard, 2005, p. 47.

Cette symbiose du Québec et de la nation canadienne-française est en gestation. Elle n'émergera que sous l'impulsion du néonationalisme et de son incarnation historique: la Révolution tranquille.

De Groulx à Séguin: l'illusion d'un reniement

Le renouveau de la conscience historique canadienne-française opéré par Maurice Séguin, Guy Frégault et Michel Brunet est considéré comme la pierre angulaire du néonationalisme québécois qui a rendu possible la Révolution tranquille. Les trois historiens fondateurs de l'École de Montréal sont redevables à Lionel Groulx pour son mentorat, son patronage et, surtout, pour sa lecture nationaliste de l'histoire politique du Canada français. Or, cette dernière filiation intellectuelle est remise en doute par plusieurs. On ne peut qu'être étonné de la manière dont les auteurs qui se réclament de l'héritage néonationaliste et séguiniste postulent l'existence d'un fossé entre l'École de Montréal et l'historiographie groulxiste. Prenant les Normes de Maurice Séguin – «celui qui pense» parmi les trois historiens, selon l'expression de Masson Wade – comme matrice théorique du néonationalisme, nombreux sont les chercheurs qui les ont opposées aux enseignements de Groulx. Denis Vaugeois, par exemple, parle de Maurice Séguin comme de «l'antithèse vivante» de Groulx, alors que Jean Lamarre se dit incapable d'imaginer, entre les deux historiens nationalistes, «rupture plus radicale²».

2 Robert Comeau (dir.), *Maurice Séguin, historien du pays québécois vu par ses contemporains*, Montréal, VLB, 1987, p. 242; Pierre Tousignant (dir.), *Les Normes de Maurice Séguin. Le théoricien du néo-nationalisme*, Montréal, Guérin, 1999, p. 57.

Peut-être est-ce le vocable de la « modernité » qui empêche ces commentateurs du néonationalisme d'apprécier la filiation plus qu'anecdotique entre Séguin et Groulx. Robert Comeau, dans un texte tiré de son allocution au colloque organisé en 2019 par L'Action nationale sur l'œuvre de Maurice Séguin, semble réifier exagérément les deux corpus historiographiques pour ensuite faire la démonstration qu'ils sont antithétiques. Lorsqu'il écrit que « face au traditionalisme, l'École de Montréal s'inscrit dans la modernité³ », il se donne les moyens conceptuels pour négliger la continuité Groulx-Séguin. On peut par ailleurs s'étonner de la présence de la binarité « tradition-modernité » dans l'étude de la rupture alléguée entre les deux théories nationalistes. L'idée de la tradition s'opposant à la modernité, déjà responsable d'avoir faussé pendant de longues années notre compréhension du duplessisme, est à bannir. Elle postule l'opposition de deux blocs homogènes et fait se dresser l'un contre l'autre un « avant » et un « après ». Or, « l'après » n'est jamais autre chose que le résultat du travail de « l'avant ». Pour comprendre le néonationalisme de l'École de Montréal et pour apprécier l'apport fondamental du groulxisme à celui-ci, il convient de s'extraire de ce stérile jeu d'opposition.

Reprenons ici la terminologie avancée dans cet ouvrage : la mythologie de la vulnérabilité est la manière privilégiée par les politiciens et les intellectuels canadiens-français pour s'appréhender comme sujet historique et politique. On constate que le néonationalisme ne rompt pas avec ce socle intellectuel sans lequel il n'y a pas de nationalisme canadien-français

3 Robert Comeau, « Maurice Séguin, un critique radical de l'interprétation historique de Lionel Groulx », *L'Action nationale*, vol. CIX, no 3-4 (mars-avril 2019), p. 80.

ni d'historiographie groulxienne. Pour le dire avec Dumont, «le discours ancien a puisé en lui-même son propre dépassement» et c'est pourquoi, de poursuivre le sociologue, «de Garneau à Groulx, de celui-ci à Frégault, à Séguin ou à Brunet, il y a continuité d'une même tradition, mais aussi l'exploration d'une logique latente, de possibilité de rupture⁴.»

Un mythe politique n'est rien d'autre qu'une idéologie récurrente qui s'adapte à la contingence historique et politique. Le mythe originel subit certaines inflexions. L'essentiel subsiste pourtant.

L'histoire comme pensée politique

Il convient de rappeler ce qui s'apparente à un truisme: chez Groulx comme chez les néonationalistes, la dynamique politique qui enserre le Canada français et oriente son destin est le produit des événements qui jalonnent son histoire. Jusqu'ici, rien de bien révolutionnaire. Ajoutons à cela que c'est par une lecture analogue de l'histoire nationale que les deux nationalismes en arrivent à formuler des prescriptions similaires, bien que plus catégoriques et radicales du côté néonationaliste. Le groulxisme et le néonationalisme sont deux «nationalismes historiques». De part et d'autre, on fait état d'un moment fondateur suivi d'une rupture qui, elle, oriente pour le pire le destin de la nation et la condamne à la survivance. Cette similitude peut sembler anecdotique. Elle est pourtant structurante.

Le moment fondateur, chez les néonationalistes comme chez Groulx, se déploie dans la période de la

4 Fernand Dumont, *La vigile du Québec*, dans *Œuvres complètes*, tome III, Québec, PUL, 2008, p. 56.

Nouvelle-France. Frégault décrit une civilisation qui profite de l'accalmie que procure la «paix armée» de 1713-1744 pour consolider ses assises. Cette période de stabilité n'est pas celle des grands hommes et des héros, mais bien le moment où les forces qui participent à l'émergence d'une nation commencent à prospérer après un difficile enracinement⁵. La filiation garnaldienne et groulxienne est manifeste dans l'étude de Frégault. La nouvelle nation «s'affirme en s'opposant: [elle] lutte contre les carences internes; en même temps [qu'elle] se lève pour faire face à des dangers extérieurs⁶.» Il s'agit d'une population vulnérable tentant de survivre dans un environnement hostile qui la plonge dans un permanent état de défense et d'alerte. Son existence, on le comprend, ne va pas de soi. Par ailleurs, les Canadiens de la Nouvelle-France en arrivent à profiter des trente ans de paix relative pour former une «société équilibrée», un ensemble nouveau au confluent de cet environnement inhospitalier et du «raffinement français⁷». Malgré des liens étroits avec la France, l'historien remarque que les colons se distinguent de plus en plus des métropolitains. Cette distinction est le symptôme d'une colonisation suffisamment réussie pour résister à la dissolution que prescrit la Conquête de 1760.

Séguin, à sa manière laconique et technicienne, ne dit pas autre chose dans *Les Normes*. Pour illustrer son propos, il emprunte et systématise le concept de «colonisation intégrale» d'Esdras Minville. Il explique qu'une colonisation réussie est le propre

5 Guy Frégault, *La civilisation de la Nouvelle-France, 1713-1744*, Montréal, BQ, 1990 [1944], p. 15.

6 *Ibid.*, p. 51-52.

7 *Ibid.*, p. 286-287.

d'une « nation-fille » qui s'émancipe de la tutelle de sa métropole et en arrive à contrôler l'ensemble de ses leviers politiques, économiques et culturels. La colonisation est qualifiée d'intégrale lorsque la « nation-fille » forme « un autre tout organique intégral » distinct de la « nation-mère⁸ ». La période de la Nouvelle-France est bel et bien le moment où se déploie ce schéma de développement progressif. Implanté dans la vallée du Saint-Laurent et protégé par une métropole dite « naturelle », le Canada chemine vers sa colonisation intégrale, et ce, malgré un voisinage menaçant⁹. Comme chez Frégault, cette émergence nationale est placée sous le vocable de l'équilibre, mais Séguin y ajoute celui de la normalité.

On peut, dès lors, apprécier un des éléments qui fait se distinguer l'École de Montréal de ses prédécesseurs historiographiques : l'esprit de système. L'histoire est moins le propre des hommes d'exception que des structures et des rapports de force. La Nouvelle-France est certes l'époque de fondation de la nation, mais moins en raison du courage de Des Ormeaux, de la hardiesse de La Vérendrye ou de l'intervention de la Providence que par un processus universel, et universalisable, de colonisation. La période de paix de 1713-1744 est, en ce sens, d'une importance capitale pour Frégault, car c'est lorsqu'une communauté ne lutte pas pour sa survie qu'elle (se) fonde et chemine vers l'autonomie. Maurice Séguin porte l'esprit de système à des sommets inégalés avec ses Normes qui permettent de penser, d'une certaine manière, l'his-

8 Maurice Séguin, *Les Normes*, dans Robert Comeau (dir.), *Maurice Séguin, historien du pays québécois vu par ses contemporains*, Montréal, VLB éditeur, 1987, p. 191.

9 Maurice Séguin, *Histoire de deux nationalismes au Canada*, Montréal, Guérin, 1997, p. 13.

toire du Québec sans l'histoire du Québec. Établir des normes est, pour le théoricien, une façon de méditer l'histoire nationale et de comprendre l'emplacement du Canada français à partir de critères universels.

La vie des collectivités est régie par des impératifs similaires, nous dit Séguin. Un des plus importants d'entre eux est «l'agir (par soi) collectif». Une nation n'est «intégrale» que lorsqu'elle est aux commandes de sa vie politique, économique et culturelle. Elle ne peut se posséder que dans un de ces champs d'action sans que son tout ne soit anémié par de graves carences. Ainsi, non seulement «l'agir (par soi)» est-il nécessaire, mais Séguin le présente comme un «bien en soi¹⁰». Il oppose ce concept à «l'oppression essentielle» qui est dénégation de «l'agir (par soi)» d'une collectivité par une autre. L'«oppression essentielle» est, on l'aura compris, un «mal en soi¹¹». Cette opposition fondamentale entre l'autonomie et la dépendance est annonciatrice du ton et de l'orientation politique de l'histoire nationale que l'École de Montréal s'affaire à écrire. Séguin établit que «(par soi) collectif dans la collaboration est l'une des normes principales utilisées pour décrire l'histoire politique des deux Canadas¹².» Traduit dans la langue de l'histoire du Canada, sachant que la Nouvelle-France est cette période de développement normal de la colonie française en marche vers son autonomie, ce précepte séguiniste indique l'importance de la Conquête de 1760 dans l'interprétation néonationaliste.

¹⁰ Séguin, *Les Normes*, dans Robert Comeau, *op. cit.*, p. 140.

¹¹ *Ibid.*, p. 141.

¹² *Ibid.*, p. 107.

PLUS
pour le
QUÉBEC



359, boulevard Albiny-Paquette
Mont-Laurier
(Québec) J9L 1K5
1 866 440-3091

124, rue Principale Est
Sainte-Agathe-des-Monts
(Québec) J8C 1K1
1 844 750-1650

mh.gaudreau@parl.gc.ca
mhgaudreau.quebec



Marie-Hélène Gaudreau
Députée de Laurentides-Labelle


@MHGaudreauBQ



Xavier Barsalou-Duval
Député de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères

 **BLOC**
Québécois

1625, boulevard Lionel-Boulet, bureau 202
Varenes (Québec) J3X 1P7

Téléphone : 450 652-4442
Courriel : xavier.barsalou-duval@parl.gc.ca



CHRISTINE Normandin

Députée de Saint-Jean
à la Chambre des communes



450 357-9100 | 100, rue Richelieu, bureau 210, Saint-Jean-sur-Richelieu, Québec J3B 6X3
christine.normandin@parl.gc.ca | www.christinenormandin.quebec



Gabriel Ste-Marie

Député fédéral de Joliette

120, Place Bourget Nord, Joliette
gabriel.ste-marie@parl.gc.ca
450 752-1940 \ @gabrielsmarie
www.gabrielstемarie.quebec



Le Québec sans compromis, jusqu'à
l'indépendance nationale.

SIMON-PIERRE SAVARD-TREMBLAY

DÉPUTÉ DE SAINT-HYACINTHE-BAGOT



2770 rue Richand,
Bureau 108
Saint-Hyacinthe
J2S 8H6 | 450 771-0505



975 rue Boulay
Suite 202
Acton Vale
J0H 1A0 | 800 463-0505



Édifice de la Justice
Bureau 100
Ottawa
K1A 0A6 | 613 996-4585



SUIVEZ-MOI SUR
LES MÉDIAS SOCIAUX



PRINTEMPS 2022
volume xvi, numéro 2

Les Cahiers de lecture

de L'Action nationale

LOUIS-GILLES
FRANCOEUR

Avec la collaboration de Jonathan Ramacci

LA CAUTION VERTE

Le désengagement de l'État québécois
de son environnement



EXTRAIT EN
PRIMEUR



PRENDRE SOIN DU GRAND FLEUVE



DES IDÉES DES ŒUVRES DES RUINES



Le numéro Printemps 2022 des
Cahiers de lecture de L'Action nationale est arrivé!

abonnements et achats
actionnationale.quebec

Lectures

Lectures

Note critique

Un Canada français normalisé? 152
Carl Bergeron*

ÉTIENNE-ALEXANDRE BEAUREGARD
*Le schisme identitaire. Guerre
culturelle et imaginaire québécois*

Recensions

MARIO POLESE 167
Le miracle québécois

DANIEL PAYETTE 173
Constitution du Québec 101

MICHEL BIRON ET
FRANÇOIS DUMONT 177
André Major: entretiens

NOËL LAFLAMME 183
Par qui nous nous anglicisons

Un Canada français normalisé?

ÉTIENNE-ALEXANDRE BEAUREGARD

Le schisme identitaire. Guerre culturelle et imaginaire québécois
Boréal, 2022, 282 pages

Étudiant de premier cycle en philosophie et en science politique à l'Université Laval, qui a déjà derrière lui une solide expérience militante (impliqué d'abord au Parti québécois, il a rejoint la CAQ à l'occasion de la « grande recomposition » du 1^{er} octobre 2018), Étienne-Alexandre Beauregard n'est pas inconnu de ceux qui se passionnent pour la vie des idées. Nous avons déjà pu le lire sur son blogue (www.eabeauregard.com) et dans plusieurs revues et journaux, dont *L'Action nationale* et le *Journal de Montréal*, où il se démarque par la grande qualité de ses analyses et le large éventail de ses lectures.

Comment ne pas y voir les deux pôles de son engagement : l'action politique et le travail de la pensée ou, pour le dire en des termes un peu plus soutenus, l'investissement dans la cité et une authentique vocation pour la vie de l'esprit ? Sa pertinence et sa pugnacité sur les réseaux sociaux en font un « intellectuel de combat » au sens le plus fort du terme. À un peu plus de 20 ans, Beauregard sait ce qu'il veut et a fait ses choix. S'il ne sait peut-être pas encore ce qu'il deviendra, il sait manifestement ce qu'il n'entend pas devenir.

* Écrivain.

Son premier livre, *Le schisme identitaire. Guerre culturelle et imaginaire québécois*, commence par un avant-propos où il raconte les origines de sa quête. Fils d'une famille de classe moyenne de Cap-Rouge et d'un père souverainiste, Beauregard a grandi dans un environnement où la référence nationale allait de soi. Son école primaire invitait des artistes tels que Armand Vaillancourt et Gilles Vigneault, qui venaient y faire œuvre de transmission. La bibliothèque paternelle contenait une dizaine de livres issus de la littérature politique de la Révolution tranquille, comme les mémoires de René Lévesque et les essais de Claude Morin, où il n'hésitait pas à puiser pour parfaire son éducation. Ce n'est qu'à l'école secondaire qu'il a pris connaissance d'un discours de rejet de la nation, devenu dominant après la déclaration de Parizeau et le référendum de 1995, qui faisait du monde dans lequel il avait vécu la source « systémique » de tous les maux du Québec.

L'écart entre la nouvelle idéologie et la réalité a semé les germes d'une révolte et lui a inspiré le désir d'un engagement. « Il y a quelque chose de profondément dérangeant, écrit-il, à voir la société dans laquelle on est né être désavouée et forcée à changer radicalement par ses propres élites politiques et culturelles. » Il a compris très tôt que ceux qui contrôlaient les représentations et l'imaginaire collectif détenaient le pouvoir. Dans la démocratie contemporaine, qui négligerait la guerre culturelle se condamnerait à des victoires électorales épisodiques et, surtout, à l'impuissance. Ce n'est pas tout de prendre le pouvoir. Encore faut-il être en mesure de l'exercer dans un espace qui fait droit à notre vision du monde. Un gouvernement nationaliste qui voudrait gouverner dans une société établissant la majorité historique comme une source de l'oppression, bute sur un obstacle autrement plus redoutable que l'adversaire partisan classique. Il est placé devant le choix de donner des gages

à l'idéologie dominante et de renoncer à son agir, ou de se ménager une liberté d'action en assumant une position contre-hégémonique dans la cité.

Qu'est-ce que le projet québécois ?

Avant de proposer sa propre stratégie de reconquête, Beauregard revient sur l'âge d'or perdu de la Révolution tranquille et les conditions qui ont mené à l'hégémonie néonationaliste entre 1960 et 1995. Car les moins de 30 ans doivent savoir qu'il fut un temps où le Québec était jugé non seulement normal, mais tout à fait légitime et désirable, à un point tel qu'il était impossible de faire carrière dans le domaine politique ni, bien souvent, dans le domaine culturel, sans s'inscrire dans la référence nationale. Mais cette hégémonie ne s'est pas installée du jour au lendemain, ni même exclusivement grâce à la Révolution tranquille: elle a été précédée d'une victoire sur le terrain des idées. C'est à Lionel Groulx et au groupe de *L'Action française* (ancêtre de notre chère *Action nationale*), et à leur combat contre le nationalisme pancanadien d'Henri Bourassa, que l'auteur fait remonter la paternité de la référence québécoise et du néonationalisme.

Contrairement à Bourassa, soutient-il, Groulx souhaite que les Canadiens français rejettent leur statut minoritaire pour ancrer leur nationalisme dans un État sur lequel ils auraient le plein contrôle: l'État québécois. Cette révolution mentale qu'on doit à la pensée du chanoine sera la prémisse du changement le plus fondamental qui marquera la nation durant la Révolution tranquille: le passage de Canadiens français à Québécois.

Révolution mentale qui s'accompagne d'une révolution historiographique: Groulx fait de 1763 le point de bascule de l'histoire nationale, contre l'hagiographie loyaliste qui en faisait un événement bénin, bénéfique ou même, pour certains historiens, providentiel. Maurice Séguin et l'École

de Montréal reprennent la trame et font de l'histoire québécoise une téléologie: la Nouvelle-France, où logeaient toutes les virtualités d'une colonie du Nouveau Monde, a été détournée de son évolution normale par la Conquête, qui a été suivie d'une survivance marquée par la dépossession de l'agir collectif. Le projet national qui s'ouvre avec le printemps de la Révolution tranquille vise à mettre un terme à l'hiver de la survivance et à corriger la déviation de la Conquête, pour rétablir la nation dans son axe de développement et l'homme québécois dans sa plénitude. Le resserrement du groupe canadien-français autour de «l'État du Québec», qui se confirme avec les États généraux du Canada français, institue un sujet politique unitaire sur le territoire, ce qui ouvre sur la réalisation de réformes sociales et économiques majeures et sur la fondation du premier parti pouvant prétendre faire l'indépendance.

Le projet de la Révolution tranquille met de l'avant un «homme nouveau», que l'auteur prend bien soin, et c'est heureux, de distinguer de «l'homme nouveau» des totalitarismes: le Québécois majoritaire et sûr de son bon droit s'élevant contre le Canadien français minoritaire et dédoublé. Bien que salutaire et nécessaire, cette refondation identitaire se serait accompagnée, selon l'auteur, d'un «profond refus de soi», entraînant dans son sillage la disqualification d'un Canada français «ancré historiquement» et porteur d'une «mémoire longue». C'est ici que nous avons été plongé dans un important dilemme, qui fut par ailleurs le seul que nous ayons éprouvé à la lecture de ce livre superbe. Il nous a semblé que Beauregard, s'il se fait visionnaire en entrevoyant dans la grande recomposition de 2018 la possibilité de ramener dans le «nous» national les laissés-pour-compte de la Révolution tranquille, qui se sentaient attachés à un imaginaire – voire à un kitsch – canadien-français, tend à se faire trop schématique dans sa lecture de la rupture par les élites de la Révolution tranquille.

Poussée trop loin, la normalisation du Canada français fait sauter la trame néonationaliste et prive le sujet unitaire québécois de tout ressort pour corriger son destin et conquérir sa liberté. Elle le mystifie aussi dans une version méliorative de lui-même, qui fait l'impasse sur la permanence de traits hérités de la psychologie du colonisé, terme déjà employé par Groulx et qui n'est pas l'apanage des intellectuels tiers-mondistes, comme semblent le croire les nationalistes conservateurs contemporains.

Beauregard parie sur un déplacement de l'incitatif à l'indépendance, d'une mémoire canadienne-française problématique qui motiverait un dépassement de soi dans le cadre d'une nouvelle synthèse identitaire, vers la frustration issue de la privation de l'agir collectif par un Canada converti à l'hégémonie postnationale. La proposition ne manque pas d'intérêt, mais elle repose sur une hypothèse qui ne s'est pas encore vérifiée: les Canadiens français sont-ils bel et bien devenus des Québécois? Et si oui, dans quelle proportion? Beauregard croit les Québécois advenus à eux-mêmes, mais c'est loin d'être sûr, quoiqu'une étape a certainement été franchie avec la Révolution tranquille. Nous le saurons dans la prochaine décennie à la réponse qu'ils opposeront aux outrages et aux empiètements d'une hégémonie postnationale toujours plus conquérante. Assisterons-nous au retour du Canadien français, qui fait le dos rond et recherche l'approbation de l'Anglais? Ou verrons-nous à l'œuvre le Québécois sûr de lui-même et de sa référence?

L'autre problème que nous voyons avec la normalisation de la mémoire du Canada français est de nature stratégique. En contexte de guerre culturelle, où la concurrence des mémoires fait foi de tout, quel intérêt auraient les nationalistes à proposer une version normalisée de l'expérience de la survivance? De la normalisation à la banalisation, il n'y a

qu'un pas – qu'il est aisé de franchir. À force de répéter qu'il n'y a pas eu de « grande noirceur », que le Canada français était peuplé de paysans pieux et parfaits, et que la classe politique était étrangère à la collaboration avec le conquérant sous prétexte qu'elle faisait de son mieux pour préserver l'avenir, les adversaires du camp national auraient beau jeu d'en conclure que la Conquête ne fut pas une tragédie, mais, somme toute, un jeu-événement à somme nulle.

Il y a un risque pour les conservateurs, qui veulent réhabiliter une certaine continuité nationale en corrigeant les excès de la Révolution tranquille, de perdre le contrôle de ce qu'ils font et de livrer indûment des armes à l'adversaire. L'histoire n'est pas qu'une célébration : c'est aussi un drame à grande échelle, un théâtre où il devient possible de pleurer sur les souffrances vécues. Quel sera le drame de la nation, avec un Canada français normalisé ? N'est-ce pas faciliter la tâche aux racistes, qui cherchent à faire des Québécois des « Blancs » comme les autres en les présentant comme de fausses victimes de l'Histoire ? La vérité historique est que le Canadien français de 1950 était un citoyen de seconde zone dans son propre pays, proche du statut du Noir américain et de l'immigré de première génération. La citation de Bourgault brandie par l'auteur, sur le Québécois appelé à s'émanciper du Canadien français, relevait moins d'un « profond refus de soi » que d'un impératif moral.

Un nouveau nationalisme sans les intellectuels progressistes

Si Beauregard voit dans la défaite référendaire de 1995 le début de la fin pour l'hégémonie néonationaliste, il voit dans la crise des accommodements raisonnables les prémices d'un nouveau nationalisme, enraciné et débarrassé du paradigme progressiste. Fin lecteur des théoriciens québécois et

occidentaux, il identifie les États-Unis en tant que modèle par excellence de la nation idéologique et non culturelle, situant le «rêve américain» d'un Gérard Bouchard dans l'orbite du patriotisme constitutionnel de Habermas.

L'inféodation de l'intelligentsia souverainiste à cette nouvelle hégémonie postnationale a culminé avec le Bloc québécois de Gilles Duceppe et la percée du NPD de Jack Layton en 2011. Le Québec social-démocrate, paritaire et écologiste (*French Touch* en prime) était opposé à un Canada capitaliste, inégalitaire et pollueur. Tout ce qui relevait de l'identité et du destin historique de la nation était associé à l'*ethnicisme*, au «repli sur soi», au proverbial «retour en arrière». L'ironie est que cette recherche obsessionnelle de la caution morale de l'hégémonie, dispensatrice des bons points de progressisme et de modernité, fut contemporaine d'une mutation profonde du monde occidental, qui a vu le retour en force de l'identité, y compris au sein des grandes nations idéologiques qui se prétendaient à l'abri de ce genre de fractures et de questionnements. De sorte que le nouveau nationalisme, brocardé par les élites comme passéiste et réactionnaire, se trouvait au contraire en phase avec la nouvelle dynamique mondiale. Pour Beauregard, c'est ce déclassement de l'intelligentsia progressiste dans la définition de l'intention nationale qu'est venue parachever l'élection triomphale de la CAQ en 2018. Pour le dire en une formule: le clergé intellectuel québécois a alors passé l'arme à gauche.

Beauregard conteste les interprétations de la gauche professorale sur le nationalisme caquiste, qui cherchent à lui dénier toute légitimité dans l'expression de l'intention nationale en en faisant une résurgence du Canada français ethnique. Il y voit une manœuvre du sérail pour disqualifier un courant sur lequel il a perdu l'autorité idéologique. Pour lui, la grande recomposition nationaliste n'est pas un surgeon

né du fonds opaque du Canada français, mais est issue au contraire du corps politique de la Révolution tranquille, en ce qu'elle manifeste une pleine conscience majoritaire d'un sujet unitaire qui ne serait pas disposé à accepter sa sortie programmée de l'Histoire par les intellectuels cléricaux de l'hégémonie postnationale.

Le débat enflammé sur la place du crucifix à l'Assemblée nationale en est le meilleur exemple. Qui croit en toute honnêteté qu'il aurait pris une telle ampleur s'il avait été soulevé dans les années 1990, au temps de l'hégémonie néonationaliste? La décision du retrait au Salon bleu n'aurait assurément pas suscité les passions: elle aurait passé comme une lettre à la poste. Mais à l'intérieur de l'hégémonie postnationale, qui établit la majorité historique comme source de l'oppression, l'option du retrait prenait un tout autre sens. Non sans raison, la majorité francophone avait subodoré qu'on cherchait à le retirer sous de fallacieux prétextes, à la suite d'un procès des symboles d'une culture majoritaire jugée illégitime dans ses propres institutions. Ce n'est pas tant le retrait du crucifix qui posait un problème que le cadre de signification dans lequel l'hégémonie postnationale entendait l'inscrire.

Le «schisme identitaire» est la grande question de notre temps. Il a engendré un clivage politique beaucoup plus prononcé que celui entre fédéralistes et souverainistes, qui a dominé l'hégémonie néonationaliste au Québec de 1960 à 1995, en ce qu'il met en cause deux conceptions radicalement différentes du sujet politique et du *demos* dans la cité. Fédéralistes comme souverainistes étaient en profond désaccord, mais leur conception philosophique de la démocratie ne différait pas fondamentalement. Ils se partageaient les suffrages d'un même «nous», autrement dit, d'un sujet politique unitaire qui était mis en scène à travers des

options différentes quant à la recherche du bien commun. Beauregard revisite avec beaucoup de talent l'histoire intellectuelle des 50 dernières années. Lecteur attentif de Mouffe et de Laclau, de Kymlicka et des théoriciens de la gauche radicale, il montre bien la métamorphose idéologique d'une intelligentsia qui a renoncé à la révolution du prolétariat au nom de l'universel et du collectif, pour lui préférer une «révolution de l'intérieur», subjectiviste et individualiste, fondée sur la dissolution du sujet et la subversion permanente du principe démocratique majoritaire.

Dans ce nouveau paradigme, qui met en cause la démocratie telle que nous l'avons connue, le sujet politique unitaire cède la place à un sujet politique éclaté, dont la lutte présumée sacrée et, par conséquent, intouchable et non critiquable, est mise en scène par la coalition «intersectionnelle» des identités discriminées, contre une majorité nationale vue comme source de l'oppression, bref, comme gros méchant de référence. «L'éthique de la loyauté» qui avait orienté le jeu partisan dans l'hégémonie néonationaliste, en faisant du destin de la nation la référence de la joute politique, disparaît au profit d'une «éthique de l'altérité», qui fait des identités minoritaires et du ressenti identitaire et victimaire les critères de validation de la légitimité démocratique.

Dans le cadre politique partisan, les effets en sont observables dans l'évolution parallèle du Parti libéral du Québec et de Québec solidaire. Les fédéralistes qui étaient condamnés, tel Robert Bourassa, à donner des gages de loyauté dans l'ancienne hégémonie ont les mains libres pour accélérer la révolution initiée par Pierre Elliott Trudeau en 1982. Profitant de la nouvelle hégémonie, le Parti libéral du Québec se défait de son vernis nationaliste et use de sa position avantageuse et de la chute du PQ pour se faire réélire durant une quinzaine d'années. QS profite de l'erre d'aller

et largue progressivement son aile gauche traditionnelle, qui cultivait une vision du bien commun et se sentait encore tenue de répondre à une éthique de la loyauté, notamment sur la Loi 21. Le parti de Manon Massé et de Gabriel Nadeau-Dubois n'est plus celui d'Amir Khadir et de Françoise David. Auparavant comme chien et chat, le PLQ et QS sont devenus par la force des choses des alliés objectifs, destinés à collaborer toujours plus étroitement dans le cadre d'un bloc progressiste et rouge, promoteur du multiculturalisme et du subjectivisme identitaire, contre un bloc conservateur et bleu, rempart du nationalisme et de la culture majoritaire. Québec solidaire et le Parti québécois deviennent des *avant-gardes* qui ont pour fonction d'influencer l'opinion publique et de faire pression sur le vaisseau amiral de leurs blocs idéologiques respectifs pour faire avancer leurs idées et gagner la guerre culturelle. De l'issue du conflit dépendra l'avenir de notre régime politique et de la nation québécoise.

Guerre culturelle et sens de l'Histoire

Notre auteur n'est ni pessimiste ni optimiste : c'est un réaliste qui est, de surcroît, volontaire et audacieux – un réaliste gramscien. Pour lui, la situation est dramatique, mais n'est pas encore perdue. La liquidation du mouvement indépendantiste a au moins eu le mérite de clarifier le tableau et d'ouvrir le jeu. Voici l'occasion, se dit-il, de refaire du nationalisme une idéologie qui répond au désir de survie culturelle et à la soif de continuité des Québécois, après une parenthèse de 50 ans où seul l'imaginaire de la rupture et de l'utopie (le « projet de pays ») semblait avoir droit de cité dans la bouche des intellectuels. Beauregard en appelle à un rassemblement autour d'un « nous » délivré de la tutelle des théories progressistes et des projets de transformation radicale de la société, dans un contexte de ressaisie des majorités nationales en Occident :

Si le pays québécois devient à la fois synonyme de survie culturelle, de rejet du politiquement correct et de rejet du multiculturalisme, veut-il croire, il s'imposera naturellement dans une dynamique populiste où la *majorité silencieuse* s'opposera catégoriquement à ces mutations identitaires imposées d'en haut, au point d'être prête à faire des choix radicaux pour demeurer ce qu'elle est, comme l'a démontré le référendum gagnant sur le Brexit.

La confiance de Beauregard dans l'unité de la majorité fait plaisir à voir. Mais le peuple québécois dans son ensemble correspond-il à l'échantillon de Cap-Rouge? Une chose est certaine, le brillant penseur a raison de voir dans le cycle politique ouvert par la CAQ la dernière chance du projet issu de la Révolution tranquille d'infléchir le cours de l'Histoire. Très inspiré et combatif, son livre accentue la mutation offensive d'un conservatisme national qui avait naguère tendance à se contenter de dénoncer ou de moquer les excès du progressisme. L'esprit de reconquête intellectuelle qui l'anime s'exprime en particulier dans le chapitre sur l'écologisme. Refusant de concéder l'exclusivité de ce thème stratégique à la gauche, il propose une version de ce que pourrait être un écologisme conservateur et national, plaidant à juste titre que l'écologie est par nature conservatrice.

Nous lui suggérons pour notre part qu'il ne devrait pas s'en tenir à l'écologisme. On le voit avec les attaques contre la liberté d'expression, la censure du patrimoine littéraire et artistique, le puritanisme moralisateur, la remise en question de la liberté de création, la soumission cléricale des élites universitaires et médiatiques au mensonge: la translation des valeurs de la modernité libérale de la gauche à la droite est un processus largement enclenché. Il faut donc l'accélérer et prendre tout le butin du camp d'en face, à commencer, au Québec, par la mémoire de la Révolution

tranquille. Beauguard a l'intelligence de ne pas abandonner cet imaginaire fondateur de notre histoire à la gauche. Bien au contraire, il lui dispute âprement son monopole. La raison en est simple : qui possède la marque déposée de cette période au Québec peut prétendre orienter le sens de l'Histoire. Ce n'est donc pas un hasard si la gauche universitaire crie à un « retour (fantasmé) au Canada français » devant le renouveau nationaliste. Elle sait où se trouvent ses intérêts et obéit strictement, ici, aux impératifs de la lutte pour le pouvoir intellectuel.

Les conservateurs sont des idéalistes comme tout le monde : ils veulent façonner la société à l'image de ce qu'il croit être la vie bonne et souhaitable. Ceux qui pensent pouvoir désertier le monde des idées pour se limiter au pragmatisme gestionnaire (réduction des taxes et impôts, développement économique) se destinent à un rôle de perdant-repoussoir ou de vainqueur-serviteur à l'intérieur d'un récit écrit par l'adversaire. « *Tory blues* », le chapitre que consacre Beauguard au triomphe idéologique du Parti libéral du Canada depuis 50 ans, met de l'avant un argumentaire convaincant à cet égard. Mais si la droite veut gagner la guerre culturelle et se faire à son tour maîtresse du récit, elle doit s'intéresser à la totalité des valeurs et embrasser toutes les dimensions de la condition humaine.

L'homme n'est pas unidimensionnel, il est habité par les pôles, tantôt conflictuels et tantôt complémentaires, de la permanence et de l'émancipation. Par conséquent, un thème jugé progressiste comme l'émancipation ne devrait pas être abandonné à la gauche. Un certain conservatisme a eu tendance historiquement à privilégier la permanence contre l'émancipation, reléguée au rang subalterne de caprice adolescent ou, pire, de manifestation d'ingratitude contre la famille et la communauté. Si sa méfiance envers

tout projet de transformation radicale du monde paraît saine, sa condamnation systématique de toute conversion de l'homme ancien en un homme nouveau est mortifère et va dans le sens inverse du dynamisme de la culture occidentale.

Il faut accepter le peuple québécois tel qu'il est, nous dit Beaugard, voulant dire par là – lorgnant avec inquiétude du côté des progressistes fous – qu'il faut renoncer à le changer. C'est tout à la fois vrai et faux. L'accepter tel qu'il est, se contenter de ce qu'il est, le célébrer tel qu'il est, reviendrait à signer notre consentement à la fin de l'Histoire et notre mort. Les peuples occidentaux se sont jetés dans le tumulte de l'Histoire parce qu'ils ne se contentaient pas de ce qu'ils étaient et qu'ils cherchaient, non seulement à défendre des intérêts et la survie du groupe, mais aussi à réaliser des valeurs et un destin.

Avant même d'être un animal politique, l'homme est un animal religieux qui cherche à se défaire de sa vieille peau pour habiter un corps réconcilié et un monde régénéré. La supériorité de la gauche depuis les Lumières a toujours été de répondre à cette soif, à travers les mille et une déclinaisons de l'utopie révolutionnaire. Le destin du conservatisme est de se placer en porte-à-faux de la traduction totalitaire de la modernité par les progressistes, non pour nier le besoin de conversion et d'élévation qui accompagne, par exemple, l'émancipation, mais pour en proposer une incarnation à échelle humaine dans un cadre historique concret: la nation. Le même raisonnement s'applique à l'imaginaire de l'eschatologie. Nous croyons que ce serait une grave erreur de cataloguer de « folie » la ferveur de la gauche à prôner la communion de l'humanité. Ce qui est fou, chez elle, est de vouloir procéder à cette communion par le bas – dans ce que Berdiaeff appelait « le royaume

de l'empirie», au prix du visage humain et de la liberté humaine. On peut croire au contraire que la nation, réhabilitée à sa juste place dans l'ordre des valeurs (qui ne peut être la première, sauf à la transformer en idole), soit la condition de la différence et de l'amitié entre les êtres et les peuples. L'eschatologie renonce alors à la tentation de toute-puissance de l'utopie révolutionnaire, qui abolit le visage des personnes et des nations, pour devenir un dialogue de co-création par le haut.

Une œuvre programmatique

Parions que Beauregard se trouve déjà engagé dans l'écriture d'un nouveau livre où toutes ces questions seront abordées et décortiquées mieux qu'elles ne le sont ici. Ce n'est que le début d'une œuvre qui s'annonce riche, en supposant que la passion de l'engagement politique ne l'emporte pas trop tôt sur la vocation de la vie de l'esprit, chez ce surdoué qui a tout reçu au berceau et vibre de tout son être pour le destin de son pays.

La gourmandise avec laquelle le jeune auteur mord dans la réalité, l'appétit et l'enthousiasme contagieux qui transparaissent du début à la fin ne trompent pas sur l'authenticité de sa recherche. L'aplomb des analyses, le sens aigu de la synthèse, l'agilité extraordinaire du raisonnement et la solide culture historique et politique déconcertent et enchantent. Ils font incontestablement d'Étienne-Alexandre Beauregard la meilleure nouvelle dans le débat public (ou le pire cauchemar, selon la position où l'on se place) depuis l'arrivée d'un certain docteur en sociologie admirateur de Raymond Aron. Nous n'employons pas cette comparaison à la légère. Pour nous, *Le schisme identitaire* est le livre programmatique le plus important à avoir paru dans le camp national depuis *La dénationalisation*

tranquille de Mathieu Bock-Côté, il y a quinze ans. C'est le manuel que tous les conseillers politiques du Québec, qu'ils soient du bloc progressiste et rouge ou du bloc conservateur et bleu, devraient avoir sur leur bureau et leur table de chevet. ◆

MARIO POLESE*Le miracle québécois*

Montréal, Les éditions du Boréal, 2021, 336 pages

Au cours d'une carrière qui s'est étendue sur un demi-siècle, Mario Polèse, un économiste universitaire, s'est fait remarquer par des recherches et des publications touchant notamment les dimensions régionales du développement économique.

Dans un essai intitulé *Le Miracle québécois* (Boréal, 2021), Polèse s'émerveille du rattrapage économique que le Québec a effectué au cours des dernières décennies. Son point de vue est d'autant plus valable qu'il est en mesure de faire des comparaisons informées entre le Québec et d'autres sociétés. Polèse a en effet passé son enfance aux Pays-Bas puis son adolescence et sa jeunesse à New York et Philadelphie avant de s'installer au Québec dans les années 1960. Il a en outre effectué plusieurs séjours à l'étranger.

Polèse constate que depuis 1960 le Québec a pratiquement comblé son retard par rapport à l'Ontario en matière d'éducation et d'économie et que, pour un grand nombre d'indicateurs, le bien-être des Québécois soutient très bien la comparaison avec le reste de la planète. Ce constat n'est pas vraiment original puisque d'autres, dont Pierre Fortin et le regretté Michel Nadeau, l'ont déjà fait.

Polèse se démarque en essayant de comprendre ce qui peut expliquer ce rattrapage exceptionnel de la part d'un peuple qui semblait abonné à l'échec et à la misère. Cela l'amène à explorer et à interpréter l'histoire du Québec, depuis la Conquête jusqu'à la Révolution tranquille et à l'émergence du Québec Inc., afin d'y trouver les événements et les situations qui ont forgé la personnalité des Québécois et comment celle-ci a pu engendrer ce qu'il qualifie de miracle. Cette quête était d'autant plus audacieuse que Polèse reconnaît n'avoir aucune expertise en histoire et que ses intuitions sont surtout inspirées d'un nombre limité d'auteurs dont le géographe français Raoul Blanchard (1877-1955), le sociologue américain Everett C. Hughes (1897-1983) et le penseur politique français Alexis de Tocqueville (1805-1859).

Des 80 années qui ont suivi la Conquête, Polèse retient que ceux qu'on appelait alors les Canadiens ont montré à au moins trois reprises leur sagesse politique. Ils ont d'abord refusé de s'allier aux 13 colonies américaines pour se libérer de la tutelle de Londres. Ils ont ensuite soutenu les forces britanniques contre la jeune république américaine lors de la guerre de 1812-1814. Enfin, ils ont majoritairement refusé de se joindre à la révolte des Patriotes dont le chef, Papineau, envisageait l'annexion aux États-Unis. Polèse juge que, en ces trois occasions, c'était pour garder leur culture française et catholique que les Canadiens ont préféré demeurer sous la protection de la toute-puissante Angleterre, seule force capable de contenir les ambitions des Américains. Quand l'union du Bas et du Haut Canada (1840) les a privés de la majorité démographique, ils s'en sont remis à la protection du clergé. Cette phase a duré 120 ans, soit jusqu'à la Révolution tranquille. Pendant ce très long siècle, le Québec a vécu replié sur lui-même et a pris du retard dans l'industrialisation qui battait alors son plein.

Pendant 200 ans, les Québécois ont dû vivre en deçà de leurs capacités parce que les circonstances leur étaient obstinément défavorables. Ils n'étaient pas moins courageux, débrouillards, travailleurs et entreprenants que les autres nations, mais ils devaient faire profil bas parce qu'ils n'avaient pas les ressources démographiques et politiques pour faire autrement. Mais leur potentiel était latent et il a pu enfin s'exprimer à l'occasion de la Révolution tranquille. Selon Polèse, celle-ci s'est effectuée en deux phases complémentaires.

Comme chacun sait, la première phase s'est déroulée dans les années 1960. Elle est caractérisée par la prise en charge par l'État des services de santé et d'éducation assurés jusque-là par les institutions religieuses, et par la mise sur pied d'instruments de développement économique, dont Hydro-Québec et la Caisse de Dépôt et Placement du Québec.

La deuxième phase a consisté en la prise du pouvoir par le Parti Québécois en 1976 et, surtout, en l'adoption de la Charte de la langue française. Cette deuxième révolution a permis aux Québécois de réaliser qu'ils étaient capables d'assurer leur survie en tant que culture distincte. Cela ne s'est pas fait sans turbulence puisque ce réveil des francophones a incité de nombreux anglophones à quitter le Québec. Ces départs politiques, qu'il est estimé à environ 200 000, s'ajoutaient à un exode économique amorcé depuis déjà plusieurs années de sorte que c'est quelque 300 000 anglophones au total qui ont déserté le Québec entre 1971 et 1986. Du coup, Montréal a perdu son statut de métropole du Canada et son développement en a été plombé pour une bonne vingtaine d'années.

Polèse juge cette double révolution d'autant plus remarquable qu'elle a effectivement été tranquille. L'Église a cédé

sa place de bonne grâce plutôt que de défendre son pouvoir. Et, si l'élite anglophone ne s'est pas davantage accrochée à ses privilèges, c'est parce qu'elle disposait d'une position de repli évidente, soit de déménager ses pénates à Toronto.

Malgré les progrès qu'ils ont accompli au cours du dernier demi-siècle, Polèse constate qu'une bonne partie des Québécois sont toujours obsédés par la peur d'être engloutis par l'océan anglophone qui les entoure. Il juge cette crainte non fondée puisque la Charte de la langue française a complètement changé la donne concernant la langue des immigrants et qu'en conséquence les nouvelles générations de Québécois francophones sont de moins en moins issues des vieilles souches généalogiques d'avant 1760.

Depuis les conflits sanglants avec les Iroquois et les Anglais et en passant par différents épisodes d'adversité, les Québécois se sont forgé un solide sens de la solidarité. Polèse note que la morale catholique, moins individualiste que la protestante, a pu aider aussi à développer ce trait national. Celui-ci persisterait aujourd'hui dans la propension des Québécois à s'en remettre à l'État pour régler la plupart des problèmes quitte, en retour, à subir un fardeau fiscal parmi les plus élevés au monde.

Polèse trouve exemplaire qu'au Québec, les francophones, les anglophones et les allophones cohabitent et interagissent sans acrimonie. C'est une cohabitation bien différente de celle observable en Belgique où, dit-il, les Flamands et les Wallons se regardent comme chiens de faïence et limitent leurs contacts au strict nécessaire.

Tout cela est agréable à lire pour un Québécois, mais Polèse serait-il un nouveau Candide? Tout va-t-il vraiment pour le mieux dans le meilleur des mondes pour les Québécois?

Polèse a beau écrire que le Québec est la société la plus inclusive qui soit et qu'on n'y trouve très peu, sinon pas du tout, de racisme ou d'antisémitisme, il reste que cela ne semble pas être la perception d'une bonne partie du reste du Canada et de son ambassadeur à l'ONU. Peut-être l'interculturalisme paisible des Québécois devrait-il inspirer les Flamands et les Wallons, mais il reste que le modèle québécois est régulièrement matière à scandale pour les multiculturalistes canadiens.

En outre, il s'en faut de beaucoup pour que bon nombre d'observateurs, incluant des spécialistes des questions linguistiques et démographiques, partagent l'optimisme de Polèse quant à l'avenir du français au Québec.

Enfin, devant l'état lamentable du système de santé et des infrastructures publiques au Québec, force est de constater que le miracle québécois demeure très partiel.

Dans les derniers chapitres de son essai, Polèse martèle l'idée que les Québécois ont bien fait de demeurer dans les régimes britannique puis canadien malgré les appels pressants à s'en libérer qu'ils ont reçus. Ils ont ainsi témoigné de leur bon sens et de leur refus de s'engager dans des voies qui auraient pu s'avérer désastreuses pour leur survie en tant que nation et culture distinctes.

Polèse reconnaît que le mouvement indépendantiste était justifié au moment de la Révolution tranquille puisque les Canadiens français n'avaient pas été traités avec équité dans le passé par le Canada anglais. Selon lui, le mouvement souverainiste s'est révélé très utile même s'il a échoué. Il a réussi en effet à assurer la survie et le respect du français et à donner une assurance suffisante aux Québécois pour participer pleinement à l'activité économique et perdre

leur complexe d'infériorité face à leurs compatriotes anglophones. Aujourd'hui, l'indépendance du Québec ne se justifierait plus que pour un motif de fierté. Certes, c'est une aspiration normale de toutes les nations, mais, pour Polèse, ce n'est pas une raison suffisante. Séparés, les Québécois et les Canadiens se retrouveraient trop faibles face à l'ogre américain.

Au final, cet essai peut donc être vu comme un plaidoyer en faveur du fédéralisme canadien. Plaidoyer d'autant plus ingénieux qu'il est présenté comme un éloge de la société québécoise. On est loin des discours convenus sur la perte des pensions de vieillesse et de la péréquation en cas d'indépendance nationale. En aucun moment, Polèse ne s'abaisse à des arguments de cet ordre.

Polèse est donc un peu ratoureux, mais il a le grand mérite d'avoir pris la peine d'exprimer de façon éloquente et documentée son attachement au Québec et au Canada. Et même s'il a parfois un peu forcé la note, son admiration pour la société québécoise et pour ce qu'elle a accompli est, à l'évidence, sincère. C'est un témoignage précieux de la part de cet intellectuel qui, plus que la plupart de ses concitoyens, est en mesure de faire des comparaisons en connaissance de cause entre le Québec et d'autres sociétés.

Jean-Claude Cloutier
Économiste-conseil

DANIEL PAYETTE*Constitution du Québec 101*

Québec Amérique, 2021, 207 pages

Constitution du Québec 101 commence fort. Parlant des gouvernements québécois des dernières années, il affirme «Ils sont trop heureux d'opposer la "volonté du peuple" qu'ils prétendent incarner à une Constitution qui serait seulement l'expression d'un "gouvernement des juges" non élus, de manière à l'écarter» avant d'ajouter «Cette forme de démagogie du pouvoir politique n'a pas été sans engendrer des réactions "libertaires" sur lesquelles peut ensuite s'appuyer l'extrême droite pour ses théories du complot mondial et élargir sa base». À l'appui de ce drôle de raisonnement, l'auteur cite une source incontestable, crédible, respectueuse des positions opposées, équilibrée et dépourvue de tout biais idéologique: le blogue de Xavier Camus.

Faisant preuve d'une transparence qu'on lui sied gré, l'auteur avoue ensuite être membre de Québec solidaire, mais semble préférer l'idée d'une constitution provinciale «arrimée à la *Loi constitutionnelle 1982*» des jeunes libéraux. Bref, le préambule du livre donne le ton et annonce bien la suite: l'esquisse de ce que pourrait être une constitution québécoise élaborée par un gouvernement du PLQS.

Mais d'abord, l'auteur se fait pédagogique en nous expliquant ce qu'est une constitution, soit «la première barrière d'un régime démocratique contre la dictature et le fascisme». Puis, au moment de définir ce qu'est une convention constitutionnelle, il la qualifie de règle juridique à laquelle les lois doivent se conformer, alors qu'il s'agit d'une règle politique que les lois peuvent changer. Par contre, il ne se trompe pas en rappelant que le Québec a déjà une constitution au sens matérielle formée de conventions et de textes disparates.

Par la suite, l'auteur oscille entre propos relevant du droit constitutionnel québécois 101 et chronique commentant l'actualité politique et juridique marquante au moment de la rédaction du livre, parfois avec une forte dose d'exagération. Par exemple, il écrit que le projet de loi 61, qui visait à accélérer certains projets d'infrastructures, « illustre aussi les tentations totalitaires ». Ou encore, il attaque Frédéric Bastien en raison de sa plainte contre l'ex-juge en chef de la Cour d'appel Duval-Hesler, qui avait accepté d'être conférencière à un événement de financement d'un groupe qui contestait la loi 21 alors qu'elle s'apprêtait à rendre un jugement sur cette loi, en plus d'offrir ses services juridiques à des avocates qui plaidaient contre cette loi devant elle. Payette tente de discréditer Bastien en disant que finalement la Cour d'appel a rendu un jugement en faveur de cette loi. Il oublie par contre de dire que l'opinion minoritaire de la juge Duval-Hesler contenue dans ce jugement était clairement défavorable à cette loi. Il faut dire que chez Payette, la loi 21 semble être une obsession. Il dit de partisans de cette loi qu'ils « n'ont manifestement pas lu et analysé la loi » et qu'ils ont un dessein « "nationaux" et réactionnaire ». Venant de quelqu'un qui écrit à plusieurs reprises qu'il s'agit de la loi 12, alors que même que ceux qui ne l'ont pas lu savent que c'est la loi 21, l'argument est percutant. Dans la même lignée, plus loin il affirme que le Procureur général du Canada devrait intervenir contre cette loi.

Et comme ça, pendant des dizaines et des dizaines de pages, se succèdent des idées antinationalistes et des inexactitudes juridiques. Il propose que l'interprétation de la Charte québécoise soit encore plus inféodée à celle de la Charte canadienne qu'elle ne l'est actuellement. Il affirme que la Charte québécoise ne garantit pas un droit à un environnement, alors que l'article 46.1 de cette charte prévoit exactement cela. Il mentionne que les commissions scolaires

anglophones sont protégées par la *Loi constitutionnelle 1867*, alors qu'elles le sont plutôt par la *Loi constitutionnelle 1982*. Lorsqu'il cite l'article 41 de la Charte québécoise, il écrit qu'il donne aux parents le droit d'exiger que leurs enfants «reçoivent un enseignement religieux ou moral conforme à leurs convictions», mais «dans le cadre des programmes prévus par la loi». Cette fois, l'auteur ne prend pas de risque puisqu'il cite l'article en question entre guillemets. Pas de chance, l'article a été modifié en 2005 et Payette cite la version antérieure...

Reconnaissons toutefois que l'auteur a parfois le don de simplifier les choses complexes, par exemple en affirmant qu'exiger un diplôme collégial pour accéder à la profession de policier est une forme de racisme systémique. Mais là où il se surpasse, c'est dans la partie qu'il consacre à la disposition de souveraineté parlementaire, aussi appelée clause dérogatoire. Il propose carrément qu'elle soit abrogée à l'occasion de l'adoption d'une constitution québécoise. Et je dois avouer qu'il est convaincant: il en convaincra plusieurs que l'idée d'adopter une constitution québécoise est mauvaise.

Le chapitre 3 portant sur le partage des compétences fédérales-provinciales est beaucoup mieux inspiré. L'auteur y défend des positions autonomistes. Cela dit, ce chapitre n'en contient pas moins quelques boulettes. Il y est question de la compétence sur les matières locales et privées qui serait au dernier alinéa de l'article 96, alors qu'elle est plutôt au dernier paragraphe de l'article 92.

En conclusion, l'auteur nous apprend qu'il n'a jamais cessé d'être membre du NPD depuis les années 1980, car il n'est pas à l'aise avec le fait que le Bloc défende les intérêts du Québec, et que Pierre Elliot Trudeau a été son «babysitter».

Plus intéressant encore, il affirme avoir quitté le PQ suite à son virage «nationaux étroit», son «chauvinisme» et sa «fermeture au monde», trois expressions qui, chez Payette, signifient «laïcité».

En annexe, Payette propose un «calendrier réaliste» pour la réforme de la Constitution et l'accession à la souveraineté, avec en 2027 un référendum «au besoin». Et le clou est un projet de constitution qui garantit le droit «d'être élu». Pas le droit d'être éligible, non, le droit d'être élu. Il fallait y penser. Cela fait des siècles que des hommes se battent pour se faire élire députés, alors qu'il suffisait de tous leur donner le droit de l'être. En même temps, on pourrait très bien permettre cela dans un Québec vivant sous la constitution de Payette, puisque les députés n'y auraient presque plus aucun pouvoir, celui-ci ayant été transféré aux juges; ces gardiens d'une constitution québécoise qui serait à la constitution canadienne ce que la charte québécoise est à la charte canadienne, c'est-à-dire, son adorable petite jumelle...

Guillaume Rousseau

Professeur de droit, Université de Sherbrooke

MICHEL BIRON ET FRANÇOIS DUMONT*André Major : entretiens*

Montréal, éditions du Boréal, collection Trajectoires, 2021,
256 pages

Moins à l'avant-plan dans l'espace public aujourd'hui, André Major est une figure importante de la vie intellectuelle québécoise après la Révolution tranquille. L'homme a écrit, participé à des revues et animé des émissions radio, en plus de côtoyer régulièrement les intellectuels québécois de son temps. Dans une suite de trois entrevues réalisées avec Michel Biron et François Dumont, l'homme livre son témoignage sur son parcours et sur les diverses réflexions qui l'habitent. Le membre fondateur de Parti pris révèle ses inquiétudes relatives à l'avenir du Québec et de la culture radiophonique.

Dans la première entrevue, Major plonge dans ses souvenirs de jeunesse, durant laquelle il connaîtra la transition entre le Québec des années Duplessis et celui de la Révolution tranquille. Son enfance est marquée par sa découverte de la lecture et sa formation au cours classique. Il avoue avoir été victime d'une agression par un religieux, ce qui le plonge dans la tourmente de se croire en état de péché mortel. Outre cette expérience dramatique, il doit aussi subir son expulsion du collège suite à la rédaction d'articles litigieux dans le journal de l'école. Alors âgé de 18 ans, le jeune André Major doit trouver quelque chose à faire de son existence. Il perce donc peu à peu le monde littéraire en envoyant des publications à diverses revues et en rencontrant des intellectuels de l'époque.

Les combats politiques ne lui sont pas étrangers : indépendantiste, il fréquente les écrivains sympathiques à ses idées et inscrit lui-même sa plume dans le registre de la

libération nationale. Ses premiers livres et ses collaborations à *Liberté* (alors une revue de qualité) et *L'Action nationale* font foi de cet engagement. Jeune adulte, il voit le FLQ multiplier les attentats à la bombe. Il dit que même si lui et ses comparses de *Parti pris* « ne critiquaient pas publiquement l'action du FLQ, ils se rendaient compte du dommage qu'il avait causé au mouvement indépendantiste. Son amateurisme avait parfois de quoi nous inquiéter et nous irriter » (p.58).

L'aventure de *Parti pris* prenant fin après quelques années, il participe au lancement d'autres revues indépendantistes de gauche. Ses premiers romans, journaux, mémoires et recueils de nouvelles obtiennent du succès et bâtissent sa notoriété grandissante. Vivant la crise d'Octobre « à distance », alors qu'il est à Toulouse, il revient au Québec avec l'impression que l'événement « avait éteint la flamme », les Québécois comprenant que « Trudeau ne reculerait devant rien pour maintenir le Canada tel qu'il était » (p. 91).

C'est dans la seconde entrevue que Major aborde sa carrière de réalisateur à la radio de Radio-Canada, aventure qui durera deux décennies. Il collabore au sein de ce qui se nomme alors la chaîne culturelle, abolie en 2004. Beaucoup d'intellectuels québécois participent à l'édification de cette radio qui allie culture et science. Il fait notamment ses premiers pas à la réalisation d'émissions dramatiques, pour ensuite se tourner vers « Book-club », émission littéraire de l'écrivain Gilles Archambault, ce dernier étant remplacé par Major. À cette émission, qui durera une vingtaine d'années, il collabore avec nombre d'écrivains, notamment François Ricard.

C'est dans les années 1990 que la chaîne culturelle subit des réformes de restructuration que Major juge malheureuses : la *tabula rasa* n'est pas son truc. C'est selon lui le

début d'un démantèlement progressif de tout ce qui s'était accompli dans les dernières décennies. Ce qui suivra ne fera pas son bonheur: avouant écouter de temps à autre la radio de Radio-Canada par curiosité, il dit qu'il «ne supporte pas longtemps le babillage des présentateurs qui donnent l'impression d'être des amateurs sans connaissances approfondies à qui on demande de faire du temps à l'antenne» (p. 161). C'est un changement d'époque et de culture qui ne le rejoint nullement: «On pourrait dire qu'on est passé du temps des poètes au temps des farceurs.» (p. 168) Cela dit, André Major ne semble pas voir l'un des facteurs majeurs qui pourraient expliquer le démantèlement de son ancien lieu de parole, à savoir la *pensée oblique* telle que décrite par Robert Laplante, qui consiste en l'occurrence à parler de chaîne «culturelle» au lieu de chaîne *nationale*. Qui souhaite à tout prix conserver un lieu «culturel» qui n'assume aucun enracinement, aucune affiliation, sinon au seul régime canadien? L'arbre déraciné tombe nécessairement à la première bourrasque. La critique du régime brille par son absence tout au long de l'ouvrage.

Quoiqu'il en soit, entre 1976 et 1979, Major est occupé par la création de l'Union des écrivains, à laquelle il participe avec l'aide de Jacques Godbout et de Pierre Morency. À l'UQAM, il devient professeur de création littéraire, où des épisodes malheureux de militantisme gauchiste marquent son passage. Il revient sur son écriture des *Histoires de déserteurs*, qui ont jalonné son parcours. Il insiste pour défendre le style de la nouvelle, qui pour lui ne doit pas être inutilement rallongée pour la transformer en roman: «Il y a dans la nouvelle quelque chose d'instantané qui se suffit tel qu'il se présente. L'allonger risquerait de lui nuire esthétiquement et autrement. C'est quelque chose d'un peu mystérieux. Et ça doit hanter le lecteur, comme un rêve, si

c'est assez dense et que ça l'a bouleversé.» (p. 141) Il termine cet entretien par des réflexions sur la crise d'Oka, qui est pour lui un tournant important dans sa relation avec le mouvement nationaliste. Il croit que les nationalistes qui prônaient une intervention de l'armée ont démontré dans cette affaire une pensée intolérante à l'égard des Mohawks : « Tout ce qu'on voulait, c'était remettre nos ennemis héréditaires à leur place, dans leur réserve. J'ai compris que le nationalisme pouvait transformer un intellectuel soi-disant progressiste en facho ordinaire.» (p. 175) Propos pour le moins surprenant lorsqu'on sait que l'histoire du Québec ne témoigne pas d'une relation « ennemie » avec les Amérindiens, mais bien plus souvent d'une approche de partenariat de nation à nation. Ce soudain ressentiment à l'égard de son propre peuple fait dire à Major des choses encore plus basses, parlant des « soi-disant “nègres blancs d'Amérique” qui considèrent avec si peu de sympathie les véritables colonisés ». Rappelons à l'écrivain que l'expression « nègre blanc » ne vient pas de nulle part et que la crise d'Oka n'a jamais tourné au massacre ou à l'écrasement tyrannique, ce que semble omettre Major.

La troisième et dernière entrevue du livre porte sur le retrait professionnel d'André Major, ce qu'il devient après la fin de la chaîne culturelle. Il s'agit de l'une des meilleures parties du livre, dans laquelle l'écrivain médite sur la condition politique du Québec et sur la littérature. Sans être fataliste, il se dégage de sa pensée des constats sombres sur l'époque. Le propos est riche et façonné par les lectures et l'expérience d'une vie jalonnée de grandes rencontres et de réflexions longuement cogitées. Que le lecteur soit d'accord ou non avec lui, il est obligé de tenir compte du point de vue de Major et d'en méditer la portée. Témoin de l'avènement du Québec postréférendaire, il dénote une morosité générale qui semble accepter la défaite sur tous

les plans: «Après 1995, il y a eu un véritable affaissement moral, une profonde fatigue, et pas seulement culturelle. C'est comme si on ne croyait plus à la possibilité d'influer sur le cours de notre histoire» (p. 189). S'il constate une modernisation du Québec sur plusieurs plans, il a l'impression «que sur le plan de la conscience politique on n'a pas beaucoup évolué» (p. 193). On a envie de lui demander s'il n'avait pas lui-même abdiquer tant son dégoût de tout nationalisme qui n'est pas de gauche nous fait penser à l'indépendantisme conditionnel de Québec solidaire.

Au travers de différents propos sur la littérature et la vie, les deux intervieweurs amènent Major à parler des livres qu'il veut relire et sur les nouveaux auteurs. Replongeant dans ses souvenirs, il se remémore de son enfance son désir de désertion, qu'il concrétisa une fois par une fugue à l'école. L'ouvrage se termine sur des commentaires intéressants sur la forme du carnet, style littéraire qu'il privilégie depuis son retrait de la radio.

Cette série d'entretiens d'André Major est réussie et vaut le détour. La vie de l'auteur pourrait se titrer «Expansion et déclin de la radio québécoise» tellement elle nous enseigne sur ce que nous avons perdu comme héritage radiophonique. Michel Biron et François Dumont savent orienter la discussion vers l'essentiel et prendre juste assez d'espace dans l'échange, pour laisser la voix de l'écrivain s'exprimer pleinement. Le lecteur qui connaît peu l'écrivain en ressort avec le goût d'en apprendre davantage sur ses écrits et sur le mouvement culturel qu'il a aidé à édifier. La plume d'André Major possède encore sa pertinence au sein d'un Québec en pleine recomposition. Évidemment, l'homme rate quelques fois la cible dans ses diagnostics et ses visions pour l'avenir. Il manifeste une fatigue pessimiste qui se laisse parfois trop facilement influencée par des

indignations injustifiées. Il n'en demeure pas moins que de replonger dans son époque d'effervescence culturelle devrait nous inspirer dans la reconstruction d'une vie intellectuelle pleinement inscrite dans la cité.

Philippe Lorange

Étudiant à la maîtrise en sociologie – UQAM

NOËL LAFLAMME

Par qui nous nous anglicisons

Montréal, L'escargot bleu, 2021

Dans ce petit livre, Noël Laflamme lance un cri d'alarme sur la qualité de la langue telle qu'elle est pratiquée dans un certain nombre de médias québécois, principalement Radio-Canada. Laflamme avance la thèse selon laquelle les élites médiatiques du Québec ont délaissé le rôle de « modèle communicationnel » qu'elles avaient longtemps assumé et qu'elles sont, de ce fait, à maints égards, responsables de l'anglicisation des Québécois. En fait, ces élites auraient cessé de prêcher par l'exemple et d'offrir une langue correcte assimilable par mimétisme. Pour l'auteur, la langue des médias québécois est truffée d'anglicismes de tous genres et son livre vise à en apporter la démonstration.

Cette démonstration est très rondement menée. Laflamme s'est donné une méthode de travail aussi simple qu'efficace : s'exposer systématiquement à des contenus, repérer ce qui semble être des anglicismes, pour ensuite faire des vérifications. Entre le 4 et le 17 mai 2018, notre auteur a donc fait une série de coups de sonde dans des émissions de Radio-Canada (24 émissions) et dans des contenus du journal *MÉTRO*, de *24H Montréal* et du *Journal de Montréal*. Il a repéré d'innombrables procédés à première vue douteux ; puis, il a procédé à des vérifications en consultant des outils de l'Office québécois de la langue française (la Banque de dépannage et le Grand dictionnaire terminologique) et, dans une moindre mesure, en utilisant *Antidote*. Le livre rend compte de ce travail.

Le résultat est à vrai dire assez catastrophant. Laflamme apporte 200 pages d'exemples. Pour chaque exemple, il offre une citation et présente la règle. L'échantillonnage semble assez aléatoire : dès lors qu'on intervient dans un des

médias mentionnés plus haut, on est susceptible d'être pris en défaut. On trouve donc des extraits d'entrevues avec des célébrités et des personnalités publiques comme Maripier Morin, Régis Labaume, Marc Garneau ou Yolande James; on trouve une foule de citations de journalistes professionnels tels Michel C. Auger, Patrick Masbourian, François Brousseau, Manon Globensky, Chantal Hébert ou Marie-Christine Blais.

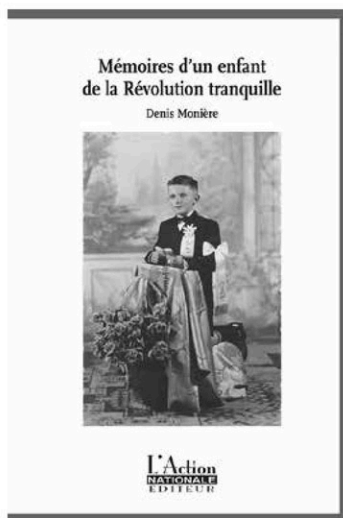
La lecture de ce livre est quelque peu pénible, je dois dire, et ce, pour deux raisons. La première est qu'il est assez triste de constater à quel point notre langue est chargée d'anglicismes. L'accumulation des exemples a un effet assez sidérant. Je connais quelques-unes des personnes citées et je puis vous assurer que, pour ces personnes, la qualité de la langue, tant dans leurs interventions publiques que dans la vie quotidienne, est de la plus haute importance bien qu'elles cherchent sans cesse à associer efficacité de communication et respect des règles de la langue française. J'avoue que, bien naïvement, j'ai été très surpris de voir ces connaissances prises en défaut, à quelques reprises et de diverses manières. La seconde raison pour laquelle la lecture de livre est un peu pénible, c'est que tous les exemples sont formulés de la même manière. Après 30 pages, les lecteurs ont envie de dire: «nous avons compris»... Mais l'auteur d'insister: il nous en offre plus de 200!

Il reste que ce livre constitue une pièce documentaire d'importance que les responsables de salles de nouvelles de Radio-Canada, du *Journal de Montréal*, etc., devraient considérer avec sérieux. À mon sens, Laflamme a raison d'insister sur la qualité de la langue dans les médias. Peut-être les responsables du *Journal de Montréal* en prendront-ils acte puisque depuis quelques mois, de nombreux articles sont consacrés à la pérennité du français et à la qualité de la langue au Québec.

Je me permets de faire la recommandation suivante à Monsieur Laflamme: nous offrir une seconde version de son livre. Dans cette seconde version, l'auteur pourrait équilibrer le propos en élaborant davantage ses analyses et en réduisant la place apportée aux exemples. Il serait en outre pertinent qu'il procède à une sorte de classement des anglicismes de sorte que l'on puisse mieux voir ce qu'il faudrait chercher à corriger en priorité. Et puis, il serait souhaitable que la maison d'édition soigne un peu plus la mise en page, car on a l'impression qu'il s'agit d'un document Word dont on a activé la fonction «format livre».

Martin Blais
Université Saint-Paul

Des biographies qui en disent sur nous

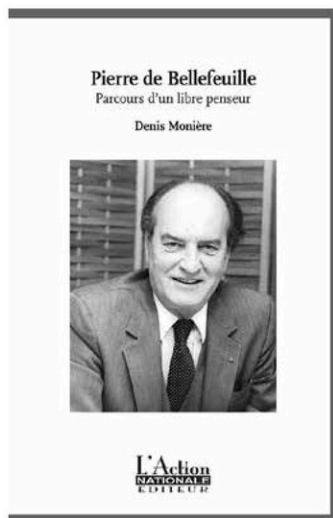


Mémoires d'un enfant de la Révolution tranquille

Autobiographie intellectuelle
par Denis Monière

L'Action nationale Éditeur
actionnationale.quebec

ISBN 978-2-89070-024-6
(224 pages)



Pierre de Bellefeuille Parcours d'un libre penseur

Biographie intellectuelle
par Denis Monière

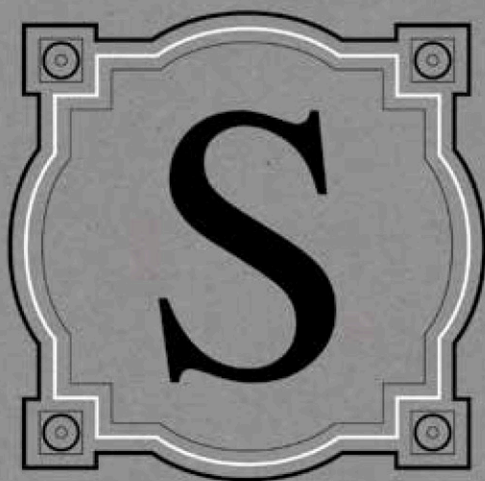
L'Action nationale Éditeur
actionnationale.quebec

ISBN 978-2-89070-047-5
(224 pages)



Des petits livres bleus qui clarifient les choses!

L'Action
NATIONALE
ÉDITEUR



La librairie du Square

Carré Saint-Louis

3453 rue Saint-Denis

Montréal, Québec

(514) 845-7617

info@librairiedusquare.com

Outremont

1061 avenue Bernard

Montréal, Québec

(514) 303-0612

outremont@librairiedusquare.com

Indépendante d'esprit

Poésie | Théâtre | Littérature | Sciences humaines

ÉTIENNE BEAULIEU

Les rêves du ookpik

Montréal, Les Éditions Varia, Collection Proses de combat, 2021, 172 pages

MICHEL BIRON ET FRANÇOIS DUMONT

André Major. Entretiens

Montréal, Les éditions du Boréal, Collection Trajectoires, 2021, 256 pages

JEAN-RENÉ ROY

La terre dans l'espace. La démesure de l'univers de la préhistoire à aujourd'hui

Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2021, 334 pages

MARIE J. BOUCHARD

L'innovation et l'économie sociale au cœur du modèle québécois. Entretiens avec Benoît Lévesque

Québec, Presses de l'Université du Québec, Collection Politeia, 2021, 408 pages

ANDRÉ MINEAU

L'idéologie du nazisme dans l'histoire de l'Allemagne

Éditions JFD, 2021, 143 pages

PIERRE SCHNEIDER

La république assassinée de Daniel Johnson

Montréal, Les éditions du Mont-Royal, 2021, 320 pages

PHILIPPE LAPOINTE

Aventures au pays des nouvelles télévisées

Montréal, Éditions Libre Expression Groupe Librex, 2021,
336 pages

JONATHAN LIVERNOIS

*Entre deux feux, Parlementarisme et lettres au Québec
(1763-1936)*

Montréal, Les éditions du Boréal, 2021, 384 pages

MARIE-ÈVE MARTEL

*Privé de sens: Plaidoyer pour un meilleur accès à
l'information au Québec*

Montréal, Éditions Somme toute, 2021, 176 pages

PIERRE CÉRÉ

La crise et le filet social

Montréal, Éditions Somme toute, 2021, 96 pages

JEAN BERGERON

*L'aventure de la génétique humaine. Éthique et manipulations
génétiques*

Montréal, Éditions Somme toute, 2021, 152 pages

EVELYNE BRIE, FÉLIX MATHIEU

*Un pays divisé. Identité, fédéralisme et régionalisme au
Canada*

Québec, Les Presses de l'Université Laval, Collection
Diversité et démocratie, 2021, 204 pages

FRANÇOIS SIROIS

Vivre au Québec

Montréal, Éditions Alias, 2021, 138 pages

ALAIN-G. GAGNON

Le choc des légitimités

Québec, Les Presses de l'Université Laval, Collection
Prisme, 2021, pages

VIRGINIE HÉBERT

L'anglais en débat au Québec : mythes et cadrages

Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2021, 193 pages

ELISABETH CARDIN

Le temps des récoltes. Cultiver le territoire

Montréal, Atelier 10, Collection Documents, 2021,

84 pages

VÉRONIQUE CÔTÉ, MARTINE B. CÔTÉ

Faire corps

Montréal, Atelier 10, 2021, 120 pages

THOMAS LABERGE

En rupture avec l'État

Montréal, Éditions XYZ, 2021, 240 pages

ÉTIENNE-ALEXANDRE BEAUREGARD

Le schisme identitaire. Guerre culturelle et imaginaire québécois

Montréal, Les éditions du Boréal, 2022, 282 pages

X. HUBERT RIOUX

Les États stratèges. Nationalisme économique et finance entrepreneuriale au Québec et en Écosse

Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2022,

328 pages

JEAN-CHARLES PANNETON

La politique québécoise: élections, scandales et réformes (1950-1990)

Québec, Éditions du Septentrion, 2021, 162 pages

LUCIE DESROCHERS

Sir Henri-Gustave Joly de Lotbinière

Québec, Éditions du Septentrion, 2022, 396 pages

JEAN DÉSY

Nous sommes poésie. Rencontres sur les sentiers de la poéticité essentielle

Montréal, Éditions XYZ, 2022, 280 pages

SERGE LARIVÉE

Bienvenue dans l'ère de la stupidité

Éditions JFD, 2022, 366 pages

BERNARD LABASSE

La valeur des informations. Ressorts et contraintes du marché des idées

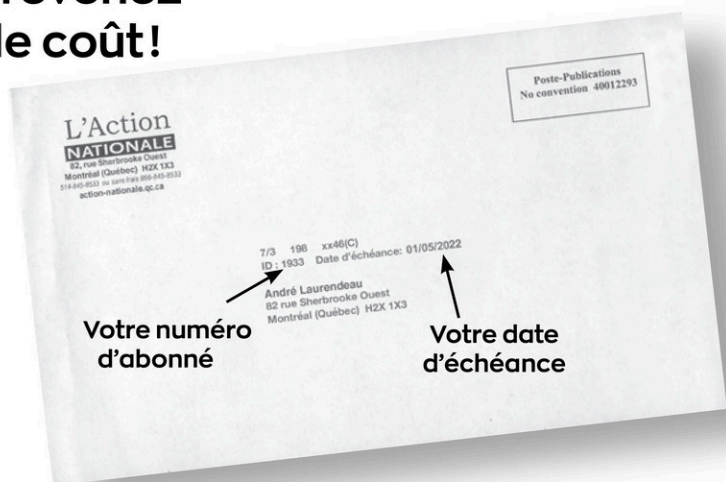
Ottawa, Les presses de l'Université d'Ottawa, 2020,
420 pages

YVES VAILLANCOURT

Jouer sa vie en jouant aux échecs. Essai sur la symbolique du jeu d'échecs dans la littérature, l'art, la poésie et le cinéma

Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2022, 94 pages

Prévenez le coût!



Vous pouvez payer votre abonnement

- par la poste (chèque et cartes de crédit*);
L'Action nationale
82, rue Sherbrooke Ouest
Montréal (Québec) H2X 1X3
- par téléphone (cartes de crédit*);
514 845-8533 ou 1 866 845-8533
- par la boutique internet**
action-nationale.qc.ca

Paiement direct avec votre avis de renouvellement

Vous pouvez maintenant inscrire la Ligue d'action nationale parmi vos fournisseurs dans votre compte chez Desjardins et les autres institutions participantes. Votre avis de renouvellement indique votre numéro d'abonné vous permettant de vous identifier et de payer directement votre abonnement au guichet ou par internet.

Chaque abonné est important pour nous.

* VISA et MASTERCARD acceptées

** VISA, MASTERCARD ou de votre compte PAYPAL

Paiement numérique

Compte fournisseur

Vous pouvez renouveler votre abonnement directement de votre compte bancaire en inscrivant la « **Ligue d'action nationale** » parmi vos fournisseurs (comme Hydro-Québec, Vidéotron, etc.) avec votre nom et votre numéro d'abonné.

C'est la solution de paiement la plus économique.

Virement interac

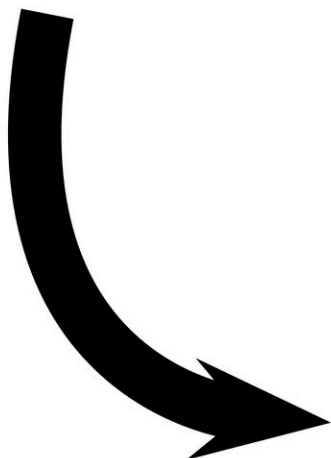
Vous pouvez payer votre abonnement par virement interac en expédiant votre paiement à

revue@action-nationale.qc.ca

La réponse à votre question devra être votre numéro d'abonné.

Boutique internet

Les abonnés qui renouvellent leur abonnement par la boutique internet doivent remplir le formulaire et peuvent payer directement avec leur carte de crédit ou de débit (il n'est pas nécessaire d'ouvrir un compte PayPal).

A screenshot of the PayPal payment interface. At the top, the PayPal logo is on the left, and the amount '90,00 \$ CAD' is on the right. Below the logo, the text 'Payer avec Paypal' is centered. Underneath, it says 'Saisissez votre adresse de courriel ou votre numéro de téléphone mobile pour commencer'. There is a text input field with the placeholder text 'Adresse de courriel ou numéro de téléphone mobile'. Below the input field, there is a link that says 'Adresse de courriel oubliée?'. At the bottom, there are two buttons: a black button with the text 'Suivant' and a grey button with the text 'Payer avec une carte de débit ou de crédit'.

GFB

Gestion François Beaudoin

- Évaluation d'entreprises → faisabilité.
- Transfert familial.
- Rachat par cadres.
- Ventes - Achats - Fusions.
- Services conseils en financement.

Une équipe multidisciplinaire
offrant tous les services requis
pour une transaction réussie.

819 397-4920

gfb1570@outlook.com

L'Action NATIONALE EN HÉRITAGE

Legs et dons planifiés

Les dons planifiés constituent un apport essentiel pour un organisme comme la Ligue d'action nationale; tous les dons qu'elle reçoit sont d'une grande importance puisqu'ils permettent d'offrir à nos abonnés une revue de qualité, et ce, sans s'éloigner, même avec plus d'un siècle d'existence, de sa mission.

Qu'est-ce qu'un don planifié?

Les dons immédiats, ceux qui sont mis à la disposition de la Ligue d'Action nationale dès qu'ils sont faits et les dons différés, dons destinés à être remis à la Ligue d'Action nationale à une date ultérieure (ex.: dons testamentaires, d'assurance-vie, fiducie testamentaire, etc.)

Vous avez peut-être une police d'assurance-vie de quelques milliers de dollars à laquelle vous avez souscrit il y a plusieurs décennies et qui pourrait être cédée à *L'Action nationale* sous forme de don planifié et contribuer ainsi à la pérennité de la revue. Les dons planifiés font partie intégrante de la planification financière et successorale. Ils peuvent prendre diverses formes, et l'avis d'un planificateur financier professionnel pourra vous aider à choisir l'option la plus avantageuse pour vous. Si dans votre testament vous nommez la Ligue d'Action nationale comme bénéficiaire, faites-le-nous savoir afin que nous puissions vous manifester notre reconnaissance.

Si vous désirez effectuer un don planifié à la Ligue, nous pourrions vous remettre un reçu pour dons. Contactez-nous si vous avez besoin des conseils du planificateur financier professionnel de la Ligue d'Action nationale.

Ligue d'Action nationale – Programme de dons planifiés
a/s de Jacques Martin
82, rue Sherbrooke Ouest
Montréal (Québec) H2X 1X3

TABLEAU D'HONNEUR DES DONATEURS ET LÉGATAIRES DE LA LIGUE D'ACTION NATIONALE

Plusieurs personnes nous ont laissé des legs ou des dons qui permettent d'assurer la pérennité de la revue *L'Action nationale* depuis maintenant 100 ans. C'est la Fondation Esdras-Minville qui gère le patrimoine dédié à la revue, mais pour l'obtention d'un reçu pour fins fiscales, il faut libeller les dons et les legs à la Ligue d'action nationale.

Nous exprimons notre gratitude à nos généreux mécènes par une mention à perpétuité à ce tableau d'honneur qui fait état du cumul des dons et des legs.

BÂTISSEURS ÉMÉRITES

plus de 50 000 \$

François	Gaston	André
Beudoin	Beudry †	Véronneau

GRANDS BÂTISSEURS

de 25 000 \$ à 49 999 \$

Pierre Karl Péladeau	Hector Roy †
----------------------	--------------

BÂTISSEURS

de 5000 \$ à 24 999 \$

Gabriel Arsenault	Jacques C. Martin
Dominique Bédard †	Paul Mainville †
Bernard Lamarre †	Michel Moisan
Bernard Landry †	Ghislaine Raymond †
Isabelle Laporte	Ivan Roy
Bryan L'Archevêque	Cécile Vanier †

MEMBRES BIENFAITEURS

1500 \$ À 4999 \$

Robert Ascah
Robert Auclair
André Baillargeon
Jacques Baillargeon
Jean-François Barbe
Luc Bertrand
Antoinette Brassard
Jacques Cardinal
Paul Carrier
Jean-Paul Champagne
Roch Cloutier
Bernard Courteau
Guy Cormier
Normand Cossette
Richard Côté
Benoît Dubreuil
André Dubuc
Richard Dufresne
Harold Dumoulin
Lucia Ferretti
Christian Gagnon
Jean-Pierre Gagnon

Marcel Gaudreault
André Gaulin
Yvon Groulx †
Marcel Henry
Benoît Houde
Gérard N Houle
Marcel et Hélène Jacob
Henri Joli-Cœur
Marc Labelle
Georges Lacroix
Isabelle Lamarche
Gérald Larose
Isabelle Le Breton
Maurice Leboeuf
Richard Leclerc
Pascal Leduc
Laurent Mailhot †
Pauline Marois
Cécile Martin
Marcel Masse †
Yves Michaud
Estelle Monette †

Lucie Monette
Denis Monière
Réjean Néron
Reginald O'Donnell †
Gilbert Paquette
Hubert Payne
Gilles Pelletier †
Réal Pilon
Alain Prévost
Richard Rainville
Antoine Raspa
René Ricard
Paul-Émile Roy †
Hélène Savard-Jacob
Ginette Simard
Denise Simoneau
Rita Tardif
Frédéric Thériault
Robert G. Tessier †
Marcelle Viger
Florent Villeneuve
André Watier

CLUB DES 100 ASSOCIÉS

1000 \$ À 1499 \$

Fernand Allard
Patrick Allen †
François-Albert Angers †
Gaston-A. Archambault †
Jean-Paul Auclair †
Paul Banville
Claude Belec
Yvan Bédard †
Jacqueline Claire Binette
Henri Blanc
René Blanchard
Réjane Blary
Charles Eugène Blier
Gilles Blondeau
Charles Eugène Blier
David Boardman
Yvon Boudreau
Gaétan Breault
Marcelle Brisson
Henri Brun
Édouard Cadotte
Jean-Charles Claveau
Robert Comeau
George Coulombe
Louis-J. Coulombe

Fernand Couturier
Paul De Bellefeuille
Gérard Deguire
Jean-Jacques Delisle
Richard Dufresne
Bob Dufour
Yves Duhaime
Marcel Fafard
Nicole Forest
Lynn-Ernest Fournier
Jean-Claude Gagnier
Raymond Gagnier
Léopold Gagnon
Paul A Garneau
Romain Gaudreault
Henri-F. Gautrin †
Claude Ghanimé
Yves Gilbert
Pierre Gosselin
Paul Grenier †
Michel Grimard
Yvan Hardy
Guy Houle
Pierre André Julien
Germain Jutras

Pierre Lacombe
Raymond Laflamme
Lucie Lafortune †
Anna Lagacé-Normand †
Gisèle Lapointe
Roger Lapointe
Alain Lavallée
Germain Lavallée
Denis Lazure †
André Leduc
Maurice Leduc
Gérard Lefebvre
Émile Lemaire
Jacques Libersan
Pierre Lincourt
Clément Martel
Clément Mercier
Yvon Martineau †
Roger Masson
Serge Ménard
Monique Michaud
Daniel Miroux
Lise Monette
Louis Morache
Rosaire Morin †

Gilles Ouimet
Jacques Parizeau †
Hélène Pelletier-
Baillargeon
Claude Pilote
Fernand Potvin
Arthur Prévost †
René Richard †
Dominique Richard †
Jacques Rivest
Jean-Denis Robillard
Louis Roquet
Pierre-Paul Sénéchal
Michel Taillefer
Réjean Talbot
Claudette Thériault
Serge Therrien
François C Thivierge
Marcel Trottier †
Réal Trudel
Denis Vaugeois
Claude-P. Vigeant
Madeleine Voora

L'Action NATIONALE

Liberté d'expression

L'Action nationale ouvre ses pages à tous ceux et à toutes celles que la question nationale intéresse. Respectueuse de la liberté d'expression, elle admet les différences qui ne compromettent pas l'avenir de la nation. La rédaction assume la responsabilité de tous les titres d'articles, mais les auteurs restent responsables du contenu de leurs textes.

Rédaction

Un article soumis sans entente préalable peut varier de 1500 à 3000 mots alors que le compte-rendu d'un livre compte généralement de 1000 à 1500 mots. Les textes sont reçus par internet. Le texte vulgarisé est la forme d'écriture souhaitée.

Index

Les articles de la revue sont répertoriés et indexés dans «L'index des périodiques canadiens» (1948-2002), dans «Périodex» depuis 1984, dans «Repères» publié par SDM Inc. et à la Bibliothèque nationale du Québec depuis 1985. Les numéros de *L'Action française* et de *L'Action nationale* de 1917 à 2013 sont numérisés et accessibles dans le site de la BANQ.

Reproduction

La traduction et la reproduction des textes publiés dans *L'Action nationale* sont autorisées à condition que la source soit mentionnée.

Mise en page et infographie

Sylvain Deschênes

Impression

Marquis imprimeur

Mission

La Ligue d'action nationale est l'éditrice de la revue *L'Action nationale*. Sa mission est d'être un carrefour souverainiste où se débattent les aspirations de la nation québécoise comme collectivité de langue française suivant une tradition de réflexion critique, d'indépendance et d'engagement, à partir des situations d'actualité qui renvoient aux enjeux fondamentaux de notre avenir collectif.

Président

Christian Gagnon

Vice-président

Pierre Serré

Secrétaire

Alexis Tétreault

Trésorier

Robert Ladouceur

Conseillers

Denis Monière

Isabelle Le Breton

Martine Ouellet

Ex Officio

Robert Laplante

Membres

Djemila Benhabib

Mathieu Bock-Côté

Nicolas Bourdon

Robert Comeau

Claude Coulombe

Myriam D'Arcy

Jules Gagné

Mathieu Gauthier-Pilote

Léolane Kemner

Philippe Lorange

Jacques C. Martin

Gilbert Paquette

Danic Parenteau

Guillaume Rousseau

Patrick Sabourin

Simon-Pierre Savard-Tremblay

Gilles Toupin

Membres honoraires

Christiane Bérubé, Nicole Boudreau, Guy Bouthillier, Jacques Brousseau, Hélène Chénier, Lucia Ferretti, Léo Jacques, Delmas Lévesque, Yves Michaud, Pierre Noreau, Roméo Paquette, Hélène Pelletier-Baillargeon

Membres émérites

René Blanchard, Jean-Charles Claveau, Henri Laberge, Jacques-Yvan Morin

Tarifs 2022

(taxes et expédition comprises)

	1 an 10 numéros	2 ans 20 numéros
Abonnement	90 \$ <i>(78,28 \$ + taxes)</i>	160 \$ <i>(139,15 \$ + taxes)</i>
Abonnement de soutien	190 \$	300 \$
Étudiant	60 \$ <i>(47,84 \$ + taxes)</i>	100 \$ <i>(78,28 \$ + taxes)</i>
Institution	160 \$ <i>(130,46 \$ + taxes)</i>	250 \$ <i>(208,74 \$ + taxes)</i>
Autres pays	160 \$	275 \$

Abonnement PDF	60 \$ <i>(52,18 \$ + taxes)</i>	100 \$ <i>(86,97 \$ + taxes)</i>
-----------------------	---	--

TVQ 1012563392 TQ0002

TPS 11901 9545

Paiement par chèque ou carte de crédit VISA ou MASTERCARD

- paiement internet sécurisé dans notre site
- par la poste
- par téléphone

Paiement de votre compte bancaire (renouvellement d'abonnement)

- chez Desjardins et dans les institutions financières participantes

L'Action nationale
82, rue Sherbrooke Ouest
Montréal (Québec) H2X 1X3

Téléphone : 514 845-8533
sans frais, 1 866 845-8533

Pour nous joindre par courriel
revue@actionnationale.quebec

www.actionnationale.quebec

ISSN-0001-7469

Dépôt légal:

Bibliothèque nationale du Québec

Périodicité: 10 numéros par an

L'Action nationale est membre de la SODEP

www.sodep.qc.ca