

Entretiens Jacques Cartier

LE DEVOIR

ÉDITION 2006



Tramway sur gazon à Décines

NICOLAS ROBIN



ALAIN BIDEAU

«Penser, réfléchir et choisir des conférenciers avec pour seul critère l'excellence»

Page 2



GERALD TREMBLAY

Un maire solidaire avec son homologue lyonnais

Page 3

Montréal et Lyon en réseau

«Nos créneaux d'excellence sont souvent les mêmes»

Ils étaient nombreux à composer cette délégation qui accompagnait le maire de Montréal lors de sa venue dans la capitale des Gaules. Il faut dire que les occasions d'échanges abondent au moment des Entretiens Jacques Cartier. Et de fréquents déplacements s'imposent. Alors une belle surprise attend le visiteur montréalais.

NORMAND THÉRIAULT

Bon an, mal an, trois années sur quatre, des Montréalais et des Montréalaises sont honorés à Lyon. Cette année, ce fut ainsi le tour du maire de Montréal, Gerald Tremblay, du président et chef de la direction de la Caisse de dépôt et placement, Henri-Paul Rousseau, et du recteur de l'Université de Montréal, Luc Vinet, de recevoir un doctorat *honoris causa* décerné par l'une des constituantes de l'Université de Lyon.

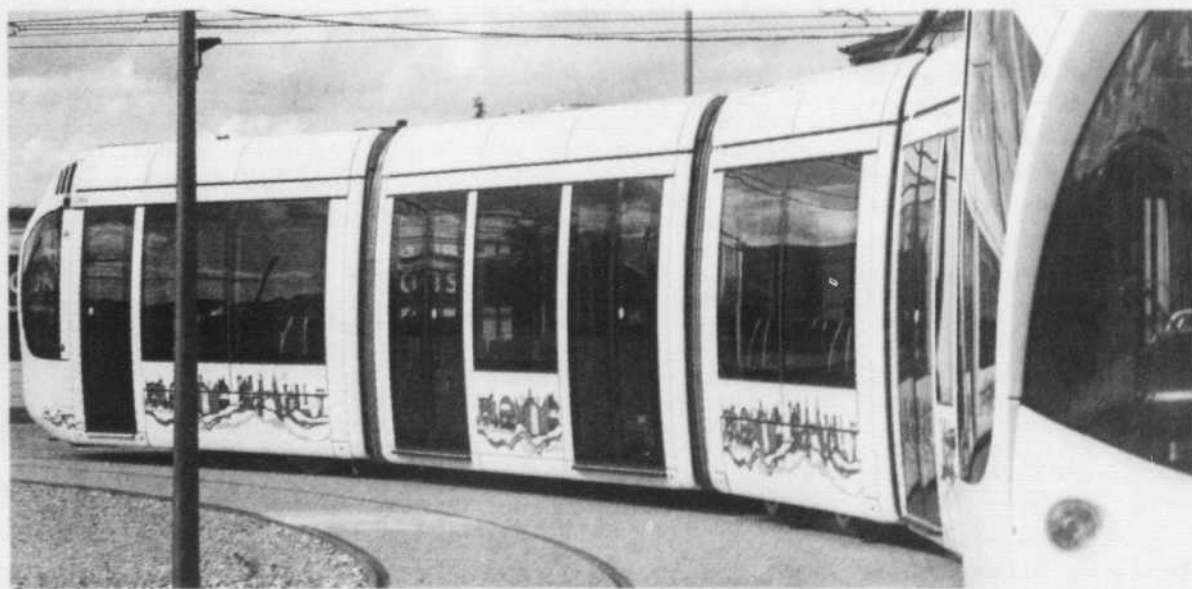
Année après année aussi, le nombre va croissant de ces spécialistes en tout domaine qui s'envolent vers la métropole de la région Rhône-Alpes pour rencontrer des experts du monde de la science, de la culture, des services, de l'industrie ou du commerce. Ils étaient donc 300 Québécois cette année à se joindre à des milliers d'experts. Cela se passait au début de décembre dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier.

Et bon an, mal an, ils et elles sont tous là, ces visiteurs venus d'outre-Atlantique, à s'étonner devant ces petites merveilles roulantes qui sillonnent le Lyon d'aujourd'hui, ces tramways qui, faisant fi des embouteillages, mènent les congressistes d'un point à l'autre du centre. Certains d'entre eux se sont même vu offrir l'occasion d'être les premiers utilisateurs de cette Lea (un bel acronyme pour désigner la nouvelle ligne de tram lyonnaise, la Ligne de l'est de l'agglomération), un troisième tracé ouvert pour desservir cette ville de plus d'un million d'habitants.

Rêve et réalité

Et le maire de Montréal fut du voyage. Une fois de plus, Gerald Tremblay, lui qui deux semaines plus tard, soit en fin de semaine dernière, allait rendre visite à son homologue parisien pour un autre embarquement, cette fois dans les voitures qui offrent aux Parisiens de la zone sud l'accès à un réseau léger, rapide, silencieux et propre, le maire donc de proclamer son enthousiasme pour cette forme de transport urbain qui conquiert l'Europe et que chaque grande ville française adopte. Et la facture pour l'obtention d'un tel service est raisonnable: la Sytral, la compagnie lyonnaise chargée de l'implantation du réseau, a déboursé un peu plus de 15 millions de dollars par kilomètre construit, cette somme incluant l'achat des rames et la construction d'un centre d'entretien.

Un maire donc rêve. Et pendant ce temps, à l'Agence métropolitaine de transport (ATM), elle qui proclame les vertus du transport en commun, le gouvernement de Jean Charest impose l'ajout d'un autre pont dans l'est montréalais, cette fois pour desservir les maniaques de l'automobile qui habitent les circonscriptions de ce secteur de Laval. Et demandons-nous aux représentants de l'ATM à quand



Le tramway T3 arrivant au centre de maintenance de Meyzieu

NICOLAS ROBIN

un tramway pour Montréal que ceux-ci répondent que les fils d'alimentation des rames posent toujours problème: il y a encore loin donc avant que s'enclenche le débat sur le tracé possible d'une desserte, de quoi se dire que la future avenue Robert-Bourassa retrouvera peut-être avant la possible implantation d'un rail cette appellation de Parc qui la désignait à l'origine.

Développement durable

Le tramway est toujours à l'honneur quand on se retrouve à Lyon: il fait même oublier les lignes de métro existantes, les «trolleybus», et amène aussi le visiteur à passer sous silence le fait que les autoroutes et divers tunnels qui traversent la ville sont là aussi sources constantes de préoccupation pour qui vit et meurt par la seule automobile.

Lors des XIX^e Entretiens Jacques Cartier, dans plus d'un colloque, lorsqu'il était question d'urbanisme, de développement durable, de sécurité ou de transport, il allait de soi que l'avenir passait par un tel mode de déplacement. Inutile alors d'élaborer sur les vertus de ce service: tous en conviennent d'emblée. Et Montréal de faire pâle figure par rapport à cette autre métropole régionale, elle dont les investissements récents dans les infrastructures de transport en commun se limitent à quelques kilomètres de métro, à la mise en place de divers couloirs réservés pour les autobus ou à l'ébauche d'un réseau de trains sur rails déjà existants, avec à la clé l'aménagement de places de stationnement dans quelques parcs-relais.

Convergence

Pourtant, Montréal et Lyon ont plus d'un point de convergence. «Nos créneaux d'excellence sont souvent les mêmes», souligne ainsi le maire de la ville québécoise. Les deux villes ont développé les secteurs des sciences de la vie, de l'aérospatiale et

des techniques de l'information. Nous avons aussi des points communs dans le textile et les nanotechnologies.»

Et ce défenseur des grappes industrielles pourrait déborder dans ses propos vers le secteur universitaire, dont les deux villes sont bien pourvues en institutions, tout comme elles partagent un enthousiasme pour les fêtes en lumière, un goût de la bonne table et un accès direct à une nature remarquable (les Laurentides et les Appalaches en contrepoint des Alpes).

Et que dire aussi de ces rencontres qu'un Alain Bideau programmera l'année prochaine pour une vingtième fois?

Un jour peut-être

Les villes sont devenues les premiers moteurs de développement des sociétés contemporaines. Elles donnent d'un pays l'image et elles sont des modèles. Ce qui s'y passe se répercute sur des millions de personnes. Au Québec, faudra-t-il ainsi attendre qu'un maire visionnaire veuille pour la capitale un tram pour desservir la basse-ville et le boulevard Charest pour qu'enfin le Parlement envisage de déboursier des crédits pour l'établissement d'un service similaire dans la métropole? Faudra-t-il aussi mettre en place un train à grande vitesse entre Québec et Montréal pour qu'une desserte soit construite entre l'aéroport Trudeau et le centre-ville?

En ces temps où le développement durable a la cote, quand les changements climatiques imposent de nouvelles façons de faire, quand santé et qualité de vie sont devenues des préoccupations, il vient un temps où il s'impose de passer de la parole aux actes.

La-dessus, Montréal à quelques belles leçons à recevoir de Lyon.

Le Devoir

DÉMOGRAPHIE

Le vieillissement des populations met en danger la protection sociale

Page 4

UNIVERSITÉS

La connaissance au service du développement

Page 5

DÉVELOPPEMENT

Penser vert rapporte gros!

Page 6

URBANISME

Densifier les villes pour contrer l'étalement urbain

Page 7

TOURISME

La gastronomie fait partie de l'offre d'un pays

Page 8

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

Centre Jacques Cartier

Le plus québécois des Rhônealpins

« Tout ce qu'on demande aux organisateurs des colloques, c'est de penser, de réfléchir et de choisir des conférenciers avec pour seul critère l'excellence »

Les XIX^e Entretiens Jacques Cartier sont à peine terminés que leur fondateur Alain Bideau parachève déjà la programmation de la vingtième mouture. L'heure est aux bilans et aux perspectives.

MARIE LAMBERT-CHAN

Les Anglo-Saxons les appellent « clusters ». Les Québécois, et en particulier le maire de Montréal, ont plutôt un faible pour « grappes », tandis que les Français les ont baptisés « pôles de compétitivité ».

Peu importe le substantif, ces réseaux de politiciens, d'industriels et d'universitaires, aujourd'hui à la mode, n'ont rien de nouveau pour le directeur du Centre Jacques Cartier, Alain Bideau. « Les Entretiens Jacques Cartier sont un immense cluster. Actuellement, tout le monde trouve normal de mélanger les milieux économique, politique, culturel et scientifique, alors que moi, je l'ai fait dès 1987 », affirme avec une satisfaction non dissimulée le grand manitou de l'événement, qui s'ouvrira « officiellement » le 3 décembre dernier à Lyon, certains colloques se déroulant déjà depuis le 30 novembre.

« Surreprésentation québécoise »

La dix-neuvième mouture des Entretiens n'a pas failli au succès des années précédentes. Près de 300 Québécois ont convergé vers la capitale des Gaules pour y discuter avec leurs homologues français du vieillissement de la population et des caisses de retraite, de tourisme et de gastronomie, de développement durable, des pandémies, des nanobiotechnologies, de formation en ligne, de littérature, d'architecture, de la Bible, des transports, des matières dangereuses... L'un des colloques pivots portait justement sur les incontournables grappes avec pour

invité Gérard Tremblay, accompagné d'une trentaine d'industriels.

Au fil des ans, quelque 3500 personnalités et conférenciers du Québec ont été invités à cette rencontre qui se situe à mi-chemin entre le Forum économique mondial de Davos et le congrès de l'Association francophone pour le savoir. Bien qu'il accepte ces références, Alain Bideau insiste sur le caractère unique des Entretiens qui, au fil des années, sont devenus « un passage obligé ». « Contrairement aux autres colloques internationaux, nous avons une surreprésentation du Québec et de la région Rhône-Alpes, en plus des autres invités étrangers, ce qui aboutit à une multitude de partenariats et d'accords originaux », explique celui qui est également directeur de recherche au Centre national de la recherche scientifique et ancien adjoint du premier ministre français Raymond Barre.

L'événement a ainsi favorisé la collaboration entre Electricité de France et Hydro-Québec; entre le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'Agglomération lyonnaise et la Société de transports de Montréal; entre Nano Québec, Minatex à Grenoble et Nano Albany aux États-Unis.

À l'aube des XX^e Entretiens

Décoré de l'insigne de chevalier de la Légion d'honneur lors de la cérémonie d'ouverture des Entretiens 2006, Alain Bideau a consacré une grande partie de sa carrière au rapprochement franco-québécois à travers la filiation universitaire, économique et culturelle qui unit Lyon et Montréal — où se déroulent les colloques une année sur quatre (avec un passage annoncé à Québec pour 2008). Alors que la dernière touche est mise au programme des XX^e Entretiens, le père de l'événement dresse aujourd'hui le bilan, plus que satisfait du passé tout en nourrissant de grands espoirs pour le futur.

« Nous prenons pratiquement tout en charge. Tout ce qu'on demande aux organisateurs des col-

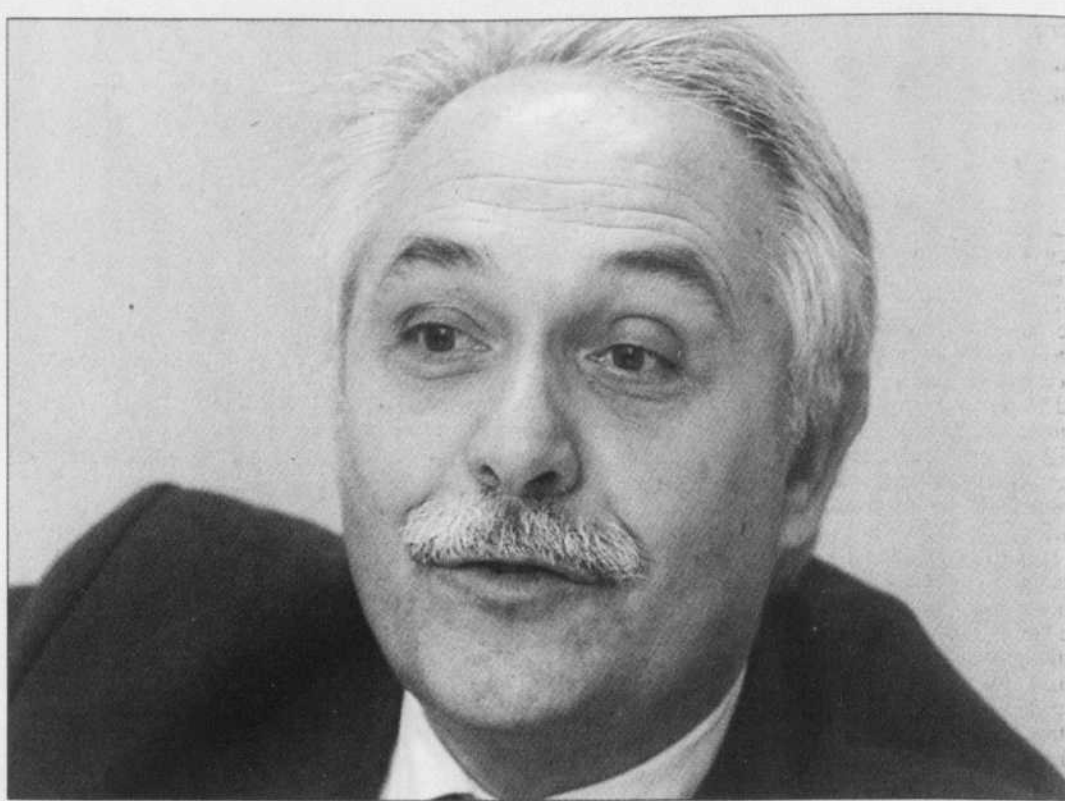
loques, c'est de penser, de réfléchir et de choisir des conférenciers avec pour seul critère l'excellence », déclare Alain Bideau. Créé en 1991, le Fonds Jacques Cartier est désormais le moteur des Entretiens, qui exigent chaque année un débours de 600 000 euros (ou plus de 900 000 \$CAN). Organisations publiques et privées apportent donc l'eau au moulin de plusieurs universitaires et chercheurs qui, sans ce soutien, ne pourraient réaliser de telles réunions.

La curiosité et la passion contagieuses du directeur du Centre Jacques Cartier ainsi que sa longue histoire d'amour avec le Québec ont contribué à attirer aux colloques nombre de personnalités d'ici, avec qui il est à tu et à toi: Pierre-Marc Johnson, Jean-Paul L'Allier, Lucien Bouchard, Gérard Tremblay, Henri-Paul Rousseau, Gilles Vigneault et on en passe. Selon M. Bideau, c'est surtout la reconnaissance des Entretiens, chose désormais acquise, qui en fait un pôle d'attraction. À preuve, c'est à cette occasion qu'une trentaine de recteurs des universités québécoises, canadiennes et rhônealpins se retrouvent traditionnellement afin de partager leur expertise sur un sujet donné. Un tel rassemblement demeure du jamais vu selon Alain Bideau.

Ouverture

D'ici 2015, celui qui occupe aussi la fonction de conseiller municipal du 7^e arrondissement de Lyon, sous la bannière de l'Union pour un mouvement populaire, prévoit ouvrir davantage les Entretiens à la population. « Je veux démontrer qu'il n'y a pas uniquement un caractère élitiste à l'événement », explique-t-il. Ses intentions se traduisent entre autres dans les séries « Cartier » qui se déclinent sous différentes formes artistiques: contes, jazz, poésie, fiction littéraire.

Les XX^e Entretiens se dérouleront sous le signe de l'humour. Ces « Cartier » seront organisés par Gilbert Rozon qui réunira une ribambelle d'humoristes québécois dans un spectacle ori-



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

À 60 ans, le directeur du Centre Jacques-Cartier, Alain Bideau, n'est pas prêt à ralentir la cadence.

ginal le 5 décembre 2007. « Les gens pourront aller à la rencontre de ces artistes qu'ils ne connaîtraient peut-être pas, si ce n'était des Entretiens », note M. Bideau. On essaie aussi de faire de plus en plus de colloques gratuits avec inscriptions obligatoires.

Cette ouverture s'inscrit dans une logique d'intégration des jeunes générations. Alain Bideau se montre surtout intéressé à travailler avec les entrepreneurs de 35 à 45 ans, « ceux qui sont les forces vives du Canada, du Québec et de la France ». Jamais à court d'idées, il projette également la création d'un cercle de réflexion annuel, où une dizaine d'experts feraient avancer la connaissance sur un thème choisi, et le renforcement de la présence des Entretiens à Montréal, en y organisant un colloque économique chaque printemps.

Il entrevoit déjà les axes de développement des deux prochaines éditions. Le logement social, le commerce équitable, le vieillissement des infrastructures, les relations hommes-femmes, la gouvernance culturelle des grandes villes, le vieillissement et la santé sont des thèmes déjà annoncés. « Mais ce qui m'intéresse surtout, ajoute-t-il, c'est de poursuivre l'analyse comparative entre les réactions de la France, du Québec et du Canada devant les problèmes de société. »

L'après-Bideau

À 60 ans, le directeur du Centre Jacques-Cartier ne semble pas ralentir la cadence, même s'il se qualifie de « grand paresseux ». Conscient du temps qui passe, il espère tenir la barre des Entretiens pour une dizaine d'années encore. Lui qui a

porté ce projet à bout de bras depuis 1984 affirme, sans l'ombre d'un regret, que « les Entretiens seront ce que les autres voudront bien en faire ».

Il souligne toutefois qu'il n'est pas seul dans cette grande aventure. « Les Entretiens Jacques Cartier, c'est une œuvre collective. Je me compare toujours à un chef d'orchestre. Un bon chef, s'il a des mauvais musiciens, ça ne donne pas beaucoup de résultats. Ma chance est que j'ai des solistes et un orchestre extraordinaires, capables de jouer toutes les musiques. »

La seule chose qu'il doute pouvoir transmettre à ses successeurs est sa connaissance intime du milieu québécois et l'important carnet d'adresses qui l'accompagne, fruit de plus de 35 ans de navette entre Lyon et Montréal!

Le Devoir

GÉOMATIQUE

Voir la forêt!

« Développer des outils pour aider les décideurs à y voir plus clair »

Les scientifiques du domaine de la géomatique développent et utilisent des outils pour recueillir de l'information géospatiale, mais les données récoltées sont souvent difficilement compréhensibles pour les différents acteurs de la société. Actuellement, la communauté scientifique cherche à rendre ces données plus significatives pour les décideurs afin qu'ils puissent s'y référer pour développer et aménager le territoire de manière à mieux protéger l'environnement.

MARTINE LETARTE

« Le forestier se promène dans la forêt. Il voit les arbres, mais il ne voit pas la forêt dans son ensemble. Nous, les spécialistes de la géomatique, nous ne connaissons pas la forêt, mais nous pouvons la mettre en image et en faire ressortir des propriétés. » Voici comment le professeur du département des sciences géomatiques de l'université Laval, Alain Viau, explique la complémentarité qui peut s'installer entre le travail des acteurs du domaine de l'environnement et ceux de la géomatique.

« La géomatique semble en effet être très pertinente pour décrire l'état d'une forêt et son évolution. Les outils développés pourraient donc donner un bon coup de main aux décideurs impliqués dans la gestion de la forêt en leur permettant d'avoir accès à une toute nouvelle perspective », renchérit Patrick Givone, directeur scientifique adjoint du Cemagref, un organisme public français de recherche sur la gestion des eaux et des territoires.

Toutefois, les informations recueillies par les scientifiques ne sont généralement pas très accessibles pour toute personne n'étant pas spécialisée dans le domaine et cette problématique a été discutée au début décembre, à Lyon, à l'occasion des XIX^e Entretiens du Centre Jacques Cartier. « Que l'on prenne le thème de l'eau, de l'air ou du sol, les scientifiques produisent des données brutes que le citoyen a du mal à appréhender. Nous devons donc développer des

outils plus compréhensibles et plus intégrés pour permettre aux différents acteurs de la société de se servir facilement de l'information recueillie sur le terrain par les scientifiques », poursuit M. Givone.

Au service des décideurs

Plusieurs éléments peuvent être étudiés par la géomatique et l'information peut être recueillie par différentes méthodes. Par exemple, dans le domaine du développement urbain, les spécialistes de la géomatique peuvent illustrer les déplacements des gens dans une ville en suivant chaque personne à l'aide d'un GPS (global positioning system). Ils peuvent aussi mener une enquête, demander aux gens de décrire leurs comportements.

« Ainsi, il est possible de connaître le chemin parcouru par chaque personne pour se rendre au travail et pour s'adonner à différentes activités. Toutefois, pour que ces informations soient vraiment utiles aux responsables de l'aménagement du territoire, nous devons intégrer à notre système d'informations des données qui expliquent le pourquoi des choses. Pourquoi ces gens sont-ils prêts à voyager pendant une heure pour trouver un parc? Ou encore, pourquoi les gens sont-ils prêts à payer plus cher pour leur logement s'il est situé juste côté du parc? Ou tout près de leur travail? Pour ça, nous devons demander aux gens d'expliquer leur comportement », soutient la directrice scientifique du Cemagref, Claudine Schmidt-Lainé.

Des rapprochements entre la santé et l'environnement sont

aussi facilement envisageables grâce à la géomatique. « Souvent, les médecins ont des cartes illustrant les cas de cancer du sein ou de cancer du poumon sur un territoire donné. Il existe aussi des cartographies indiquant les endroits où l'on retrouve des incinérateurs à déchets. Mais si l'on ne relie pas les deux éléments dans une base de données, on ne peut pas établir de corrélation entre les deux phénomènes. Heureusement, les outils de géomatique peuvent servir à relier ces informations », poursuit Mme Schmidt-Lainé.

Gérer les ressources

Les données recueillies par les spécialistes de la géomatique peuvent aussi servir dans la gestion des ressources naturelles. Prenons le cas de l'étude d'un bassin versant. « Le biologiste analysera le bassin en prenant un échantillon de l'eau, de la faune et de la flore. Il évaluera l'impact environnemental d'un phénomène en regardant ces informations ponctuelles. Nous, les spécialistes de la géomatique, devons nous demander comment nous pouvons réaliser une représentation spatiale de l'état du milieu. Par exemple, avec nos outils, nous pourrions arriver à facilement illustrer le fait que certaines parties du bassin sont plus problématiques que d'autres. En fait, notre travail peut servir à accompagner les spécialistes de l'environnement dans la mise en évidence d'un problème », indique M. Viau.

Ainsi, les spécialistes de la géomatique souhaitent contribuer à la protection de l'environnement. « La pression que nous exerçons sur notre écosystème est due en grande partie à l'exploitation des ressources naturelles. Nous tentons donc de développer des outils pour aider les décideurs à y voir plus clair. Ainsi, nous souhaitons qu'ils arrivent à mieux cadrer l'exploitation des ressources. La protection de l'environnement, ça interpelle tout le monde », conclut M. Viau.

Collaboratrice du Devoir

FRANCOPHONIE

Pour accéder à la culture

Le discours téléphonique est un langage

Oui, la langue est un levier pour l'accès à la culture. Oui, la langue est un stimulant pour la création artistique. Et oui, le partage d'une langue commune demeure un atout pour le dialogue entre les cultures.

PIERRE CAYOUILLE

Voilà ce qui s'est dégagé clairement du colloque « Action culturelle et partage de la langue » organisé dans le cadre des XIX^e Entretiens Jacques Cartier, à Lyon. L'événement ne ressemblait en rien aux colloques traditionnels. Les participants avaient droit à la fois à des communications d'experts, des tables rondes suivies de débats et des présentations de productions artistiques.

En plus de savants exposés, on a ainsi pu y entendre l'artiste multidisciplinaire D. Kimm, la musicienne Pauline Vaillancourt, le dramaturge Larry Tremblay, auteur du *Dragonfly de Chicoutimi* et, par écran interposé, le cinéaste André Gladu (absent à Lyon).

Mots perdus

La question de l'illettrisme a occupé une bonne partie des délibérations. Plus de deux millions de Français, y a-t-on appris avec étonnement, sont en situation d'illettrisme.

Lillettrisme, ont rappelé les chercheurs, qualifie les personnes de plus de 16 ans qui, bien qu'elles aient été scolarisées, ne parviennent pas à lire et à comprendre un texte portant sur des situations de leur vie quotidienne. « A ne pas confondre avec l'analphabétisme », ont prévenu en chœur les experts.

Marie-Thérèse Geoffroy, directrice de l'Agence nationale de lutte contre l'illettrisme, Michèle Minne, du ministère de la Communauté française Wallonie-Bruxelles, et Marie-Christine Bordeaux, chargée de mission à l'Observatoire des politiques culturelles, à Grenoble, ont rappelé « le rôle majeur de l'action culturelle dans la lutte contre l'illettrisme ».

Paroles retrouvées

Denis Bellemare et Jean-Pierre



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

En plus de savants exposés, on a notamment pu entendre, lors des XIX^e Entretiens Jacques-Cartier, l'artiste multidisciplinaire D. Kimm.

Vidal, professeur à l'Université du Québec à Chicoutimi, et Germain Lacasse, professeur d'histoire du cinéma à l'Université de Montréal, ont largement entretenu les participants de l'expérience québécoise du « cinéma de la parole ».

M. Lacasse a su captiver l'assistance en présentant un résumé de ses travaux portant sur le boniment, phénomène qui a accompagné la naissance du cinéma. Le bonimenteur, a-t-il rappelé, a fait la transition entre le cinéma muet et le cinéma oral.

Le colloque a été l'occasion de faire un bilan — extrêmement favorable — des diverses manifestations organisées de part et d'autre dans le sillon de la Journée internationale de la Francophonie (20 mars). Tant la Semaine de la langue française, en France, que la Francofête au Québec ont choisi de s'appuyer sur la proposition des « dix mots ». Ces mots offerts en bouquet pour redécouvrir la beauté d'une langue commune. De nombreux projets d'action culturelle ont lieu dans les deux pays. Ils touchent toutes les disciplines et s'adressent à des publics de plus en plus ciblés: nouveaux arrivés, handicapés ou enfants.

En quoi le partage d'une langue commune peut-il faciliter le dialogue des cultures? se demandaient les participants à une des tables rondes. Le professeur An-

dre H. Caron, auteur du livre *Culture mobile — Les nouvelles pratiques de la communication* (PUM) a démontré comment la compréhension de la langue des adolescents donne des outils pour mieux saisir leur culture et, ultimement, entrer en relation avec eux. Il a présenté le fruit de ses travaux, lesquels consistaient à analyser — voire disséquer — les conversations d'adolescents au téléphone cellulaire. Les Français ont adoré!

Redoutable polémiste, réfractaire à la langue parfois « excluante » des universitaires, l'écrivain québécois David Homel a alimenté la réflexion à sa manière. Né aux États-Unis, le romancier a choisi de vivre en français au Québec. Il a mis en garde l'auditoire. « Le fait de partager une langue ne signifie pas pour autant que l'on appartient à la nation, a-t-il dit. Prépare un film en ce moment. Quand il sera terminé, je ne suis pas certain qu'on dira qu'il fait partie de la cinématographie nationale », a-t-il ajouté pour illustrer cette forme d'exclusion qu'il doit ressentir, même s'il a choisi de vivre en français au Québec.

Comme quoi, a-t-il voulu démontrer, le partage de la langue facilite le dialogue, mais ne signifie pas pour autant l'intégration à la culture dominante.

Collaboration spéciale

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

MONTRÉAL-LYON

Deux villes devenues sœurs au fil des décennies

« Nos créneaux d'excellence sont souvent les mêmes »

Deux villes, deux continents. Pourtant, Montréal et Lyon ont su au fil des ans trouver plus d'un sujet et plus d'une occasion de partager des expériences communes. Le maire Gérard Tremblay dresse un bilan positif des échanges passés et annonce une stratégie commune au profit d'une solidarité internationale.

CHRISTIAN RIOUX

Les badauds qui flânent la nuit dans Pointe-Saint-Charles ne peuvent manquer d'admirer la vieille Maison Saint-Gabriel qui brille de tous ses feux. L'éclairage de l'ancienne résidence qui accueillait autrefois les filles du Roy a été réalisé dans le cadre du festival Montréal en lumière. Mais qui sait que cette idée est née il y a déjà de nombreuses années, non pas à Montréal, mais à Lyon, au cœur de la région française de Rhône-Alpes?

Depuis 1852, les Lyonnais marquent en effet l'arrivée de l'hiver en allumant des milliers de lumignons aux fenêtres dès la nuit tombée. L'événement qui se tenait chaque 8 décembre est aujourd'hui devenu un festival qui attire des milliers de spectateurs. Chaque hiver, presque tous les grands bâtiments de Lyon sont ainsi redessinés. Depuis quelques années, la fête n'a cessé de prendre de l'ampleur et la ville invite maintenant des concepteurs nationaux et internationaux de renom lors d'un événement qui s'étale sur quatre jours. Dans toute la ville, des scénographies et des spectacles son et lumière mettent en valeur le patrimoine architectural.

«Montréal en lumière est directe-

ment inspiré de la Fête des lumières de Lyon, explique le maire de Montréal Gérard Tremblay. Nous voulons continuer à nous inspirer de Lyon et améliorer l'éclairage des bâtiments. D'ailleurs, ce n'est pas le seul domaine où Montréal et Lyon s'inspirent l'un de l'autre.»

Un exemple parmi d'autres

Peu de grandes cités ont autant en commun. Bien sûr, on dira que Paris est aussi une ville-sœur. Surtout depuis que les maires Bertrand Delanoë et Gérard Tremblay ne cachent pas leurs liens privilégiés. Mais Paris est pour ainsi dire dans une autre catégorie, celle des très grandes villes internationales comme New York et Londres. Par contre, Lyon a presque la même population que Montréal et les points communs ne sont pas difficiles à trouver. Et cela va bien au-delà des Entretiens Jacques Cartier qui réunissent depuis 18 ans des universitaires de part et d'autre de l'Atlantique.

Les entreprises Rhône-Alpes n'ont-elles pas pignon sur rue sur la place Jacques-Cartier depuis 1989? Entreprises Rhône-Alpes international (ERA) donne chaque année des bourses qui permettent à environ 400 étudiants de la région de Rhône-Alpes de venir étu-

dier à Montréal. En contrepartie, une centaine de Québécois vont étudier dans la région lyonnaise.

«Nos créneaux d'excellence sont souvent les mêmes, explique Gérard Tremblay. Les deux villes ont développé les secteurs des sciences de la vie, de l'aérospatiale et des techniques de l'information. Nous avons aussi des points communs dans le textile et les nanotechnologies.»

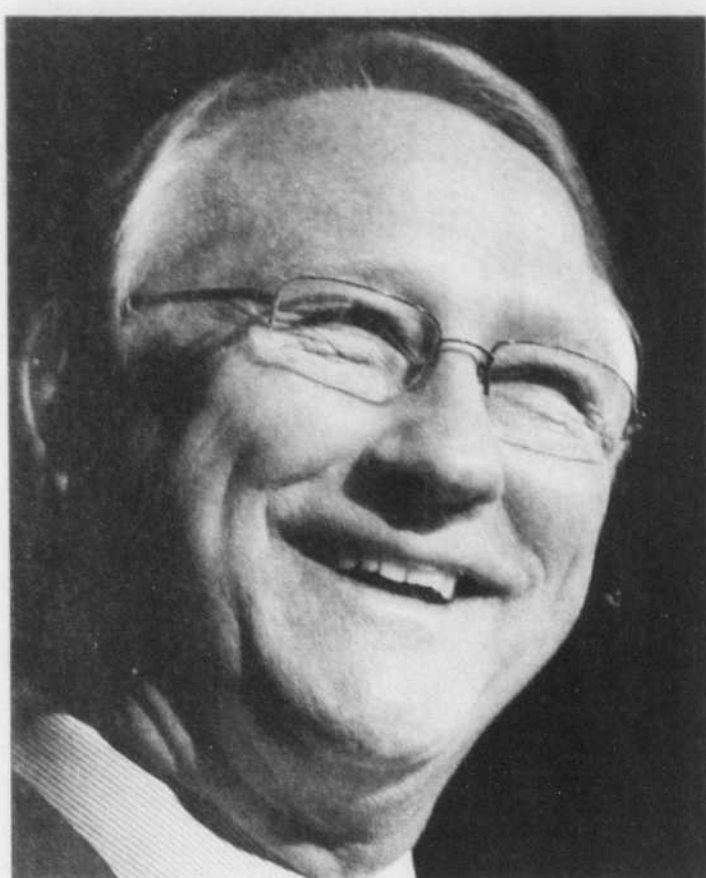
Rencontres et échanges

Dans le secteur des arts numériques, la multinationale française du jeu vidéo Ubisoft est présente dans les deux villes. C'est à Lyon que la compagnie a mis au point les jeux Dark Messiah of Might and Magic et Arx Fatalis. Dans le domaine des biotechnologies, où les ramifications sont encore plus nombreuses, les directeurs du Centre international de recherche sur le cancer, basé à Lyon, ont récemment réalisé une mission à Montréal. En décembre, ce sont les dirigeants du CHUM qui étaient en visite à Lyon.

Plus récemment, le président du Conseil régional de Rhône-Alpes, Jean-Jacques Queyranne, s'est intéressé à l'expérience de Montréal dans le domaine des techniques de l'eau. Depuis quelques années, Montréal participe en effet à un regroupement international qui rassemble les maires des régions des Grands Lacs et du Saint-Laurent, l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Confluences

Est-ce le fruit d'une communauté d'esprit qui dépasse la simple coopération si les deux villes se



Le maire de Montréal, Gérard Tremblay

sont intéressées en même temps à l'aménagement de leurs berges? Difficile de ne pas constater les similitudes frappantes entre le projet lyonnais appelé Confluence et celui de la Cité du Havre à Montréal. Pourtant, les experts jurent qu'aucune des deux villes n'a copié l'autre et que l'idée leur est

tout simplement venue en même temps.

Il s'agit dans les deux cas de transformer un ancien site industriel en quartier résidentiel et culturel. À Lyon, on a entrepris de construire 22 % de logement social, de réaménager les berges et d'y faire passer un tramway. Née à l'initia-

tive de Lucien Bouchard et Francis Fox en 2003, la Société du Havre de Montréal poursuit des objectifs quasi identiques. «Nous ne nous sommes pas inspirés de Lyon, mais on peut aujourd'hui parler d'une complicité à distance, dit Gérard Tremblay. Nous allons pouvoir profiter de nos expertises réciproques.»

Solidarité internationale

La coopération entre les deux villes touche même le domaine de la solidarité internationale. Avec le maire de Lyon, Gérard Colomb, Gérard Tremblay est membre du bureau exécutif de Cités et gouvernements locaux unis, un réseau mondial sous l'égide de l'ONU créé en 2004 et qui réunit des villes et des gouvernements locaux de 95 pays. À la direction du mouvement, Lyon et Montréal participent à la mise en œuvre des objectifs du millénaire définis par l'ONU (amélioration de l'habitat, gestion de l'eau, participation des femmes à la vie politique locale, etc.). Alors que Lyon préside la Commission sur la coopération décentralisée, Montréal dirige la Commission sur l'eau et l'assainissement.

«Nous militons tous les deux pour convaincre nos gouvernements respectifs d'investir un dixième de un pour cent dans le développement et convaincre la Banque mondiale de soutenir les initiatives municipales», dit Gérard Tremblay.

À en croire le maire de Montréal, la coopération entre les deux villes a beau avoir 20 ans, celles-ci n'ont pas fini d'apprendre l'une de l'autre.

Le Devoir

ÉCONOMIE

Quand la grappe est mûre

« La force d'un pôle de compétitivité, c'est dorénavant le réseau »

Lorsque le maire de Montréal Gérard Tremblay, qui était alors ministre de l'Industrie et du Commerce, lança dans les années 1990 le projet de créer des «grappes industrielles», personne ne s'imaginait que l'idée survivrait aux modes.

CHRISTIAN RIOUX

Quinze ans après l'initiative d'un ministre aujourd'hui devenu maire, il semble que les experts aient dorénavant trop de mots et d'expressions pour décrire un phénomène qui s'est encastré dans la vie économique de toutes les grandes villes du monde. «Clusters», «grappes industrielles» ou «pôles de compétitivité», on se perd en conjectures pour nommer la chose.

Guy Berthiaume, vice-recteur de l'Université de Montréal, se risque tout de même à définir de quoi il s'agit. «Une grappe industrielle est une concentration d'entreprises innovantes sur un espace géographique restreint autour d'institutions de recherche et de développement.» C'est à peu près ainsi que l'économiste Michael Porter, de l'université Harvard, avait défini le phénomène dans les années 1980. Deux décennies plus tard, le même chercheur dénombre environ 500 regroupements de ce type dans le monde.

En France seulement, l'an dernier, le gouvernement a distingué une soixantaine de pôles de compétitivité, dont une quinzaine auraient une portée inter-

naionale. La région de Lyon est évidemment une de celles qui en regroupent le plus grand nombre. «À l'exemple de ce qui se passe au Québec, nous avons anticipé la création de ces grappes», dit le président du Conseil régional Jean-Jacques Queyranne.

Dans la région, on trouve non seulement les grands pôles les plus connus, comme les biotechnologies et les technologies de l'information, mais aussi des pôles entièrement nouveaux comme cette toute nouvelle grappe rassemblant des entreprises s'intéressant aux risques technologiques. À Valenciennes, au sud de Lyon, 800 personnes travaillent en effet à un projet de pôle européen destiné à développer les techniques nécessaires pour parer aux risques industriels les plus graves.

Les grappes en réseau

Mais les grappes industrielles ne se suffisent plus à elles-mêmes, disent les experts. Elles se mettent maintenant en réseau. C'est le cas notamment du secteur Eurobio de Lyon, qui travaille avec des regroupements semblables à Barcelone, en Espagne et à Heidelberg, en Allemagne. «La force d'un pôle de compétitivité, c'est dorénavant le réseau», explique le maire de Montréal Gérard Tremblay. Selon lui, ces réseaux vont croître de façon considérable dans les 20 prochaines années. Car, dit-il, l'aventure des grappes ne fait encore que commencer.

«Au début des années 90, en pleine récession, j'étais ministre de l'Industrie et du Commerce. La théorie des grappes industrielles décrivait les changements fonda-

mentaux qui étaient alors en cours. Le phénomène a déjà 20 ans et il en a pour encore au moins 20 ans. Historiquement, les entreprises étaient en concurrence. Elles n'ont pas d'autre choix aujourd'hui que de se mettre en réseau. Sans ce réseau, elles ne peuvent plus répondre aux exigences du marché. Ces réseaux mettent les grappes industrielles en synergie avec les gouvernements et les universités afin de développer une économie à valeur ajoutée.»

CLUNET

Gérard Tremblay croit beaucoup dans la création de nouveaux sites Internet interactifs mettant en réseau les pôles de compétitivité qui œuvrent dans les mêmes secteurs un peu partout dans le monde. «Mais la condition du succès d'un site Internet, c'est que les gens se soient déjà rencontrés et qu'ils se connaissent, se voient sur une base régulière. Internet permet alors d'assurer le suivi à distance.»

Gérard Tremblay se félicite d'ailleurs que Montréal soit la seule ville nord-américaine invitée à participer au projet CLUNET. Sous l'égide de la Commission européenne, il s'agit de mettre en réseau les pôles de compétitivité les plus dynamiques d'Europe. Lancée en octobre dernier à Bolton, en Grande-Bretagne, l'initiative regroupe 16 régions métropolitaines dites «innovantes» et environ 64 pôles de compétitivité.

Mais Gérard Tremblay rêve déjà d'une supergrappe. C'est ce qu'il appelle «la grappe de la grappe». Le Système métropolitain d'innovation qui vise à chauffer l'ensemble des grappes industrielles de la région montréalaise en serait le modèle précurseur, une sorte de grand secrétariat des pôles de compétitivité montréalais.

Bref, le temps des vendanges n'est pas terminé.

Le Devoir



JACQUES NADÉAU LE DEVOIR

L'usine Bombardier, à Montréal. L'aéronautique est un secteur économique qui favorise, au Québec, le développement d'une grappe industrielle.

Grappes industrielles
 Vieillesse des populations
 Nouvelles pandémies
 Systèmes de santé
 Pratiques psychiatriques
 Mobilité sociale

Les professeurs de l'Université de Montréal contribuent de façon exemplaire à enrichir les débats qui animent nos sociétés.

L'Université est fière d'être un partenaire de la première heure des Entretiens du Centre Jacques Cartier et tient à remercier tous les participants à cet événement phare.

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

CE CAHIER SPÉCIAL

EST PUBLIÉ PAR LE DEVOIR
Responsable: NORMAND THÉRIAULT

nthériault@ledevoir.ca

2050, rue de Bleury, 5^e étage, Montréal (Québec) H3A 5M9.

Tel.: (514) 985-3333 redaction@ledevoir.com

FAIS CE QUE DOIS

www.umontreal.ca

Université
de Montréal

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

Vieillesse des populations

La démographie ébranle la protection sociale

La dénatalité québécoise à contre-courant du continent

La statistique dit tout. Au Québec, en 1941, il y avait dix travailleurs pour un retraité. En 2051, il n'y en aura plus que 1,5. Aussi, à la différence de la France, le retraité québécois s'attend, comme un Américain, à devoir toujours travailler. Demain peut-il être meilleur qu'aujourd'hui?

CHRISTIAN RIOUX

La dénatalité que vit le Québec est bien connue. Ce qui l'est moins cependant, c'est que le Québec vit dans ce domaine à contre-courant du continent américain où la chute de la natalité est beaucoup moins prononcée. «Le "baby-boom" québécois a été plus élevé que partout ailleurs», explique le démographe de l'Université de Montréal Jacques Légaré. Et le "baby-bust" [la dénatalité] y est plus accentué que partout. Sur le continent américain, le Québec vit une situation tout à fait particulière. Les cohortes de naissances y sont plus basses que chez nos voisins. Or, ces voisins sont aussi nos principaux concurrents. Cela ne peut pas ne pas avoir de conséquences.

Il se pourrait même que les chiffres que cite le démographe ne trahissent qu'une partie de la réalité, admet-il. En effet, la plupart des prévisions de mortalité ont toujours été surestimées. «Le problème avec la mortalité, c'est que les actuaires ont toujours été très conservateurs et que l'amélioration de la durée de vie a toujours été plus grande que prévu.» Cela aurait pour conséquence d'accroître encore plus l'écart entre les tendances démographiques du Québec et celles qui se manifestent sur le reste du continent, aux États-Unis, au Mexique et même au Canada anglais.

Selon Jacques Légaré, dès 2011, la population active du Québec commencera à décroître. Pour utiliser une comparaison frappante, disons que pour chaque retraité, en 1941, il y avait dix travailleurs. En 2051, il n'y en aura plus que 1,5.

La tendance québécoise est aussi nettement plus accentuée que ce que l'on observe en France, dont la natalité demeure une des plus fortes d'Europe. Contrairement à ce qui se produira au Québec, en France, la proportion des moins de 20 ans demeurera stable jusqu'en 2050. La population entre 20 et 59 ans diminuera un peu et celle des plus de 60 ans sera en croissance, comme partout ailleurs.

Une nouvelle vision de la retraite

Sa démographie plus défavorable qu'ailleurs risque de forcer le Québec à trouver des solutions plus élaborées au problème des retraites, dit le professeur de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) Frédéric Lesemann. On pourrait en effet tirer de tout ce qui précède des conclusions alarmistes, à savoir que les caisses de retraite courent à la faillite et qu'il n'y aura jamais assez de travailleurs actifs pour soutenir les retraités. Mais cela ne tient pas compte des changements de mentalités qui sont en train de se produire à l'égard de la retraite, soutient Lesemann.

Selon un sondage réalisé en 2005, 74 % des Canadiens de 45 ans et plus s'attendent à travailler à la retraite. Une comparaison des sondages montre que



ADRES LATIF REUTERS

Dès 2011, la population active du Québec commencera à décroître. Sa démographie plus défavorable qu'ailleurs risque de forcer le Québec à trouver des solutions plus élaborées au problème des retraites.

69 % des Américains s'attendent à travailler à la retraite contre 56 % des Canadiens et seulement 16 % des Français. «La participation des aînés au marché du travail est une donnée d'ores et déjà intégrée dans l'imaginaire collectif américain et canadien», dit Frédéric Lesemann.

À ce sujet, le chercheur constate une différence radicale de culture entre l'Amérique du Nord et l'Europe. «En France, on pense que l'emploi est une denrée limitée et qu'il faudra se le partager. En Amérique du Nord, on est convaincu que l'emploi est illimité et qu'on arrivera toujours à créer de nouveaux besoins. Sur cette question, le Québec a une culture totalement nord-américaine.»

Déjà, un grand nombre de ceux qui continuent à travailler à la retraite le font à temps partiel. Ces gains contribuent à augmenter d'environ 40 % les revenus de la retraite. Selon Lesemann, plus les travailleurs sont instruits, plus ils ont tendance à conserver leur emploi plus longtemps et à prendre une retraite progressive.

«Tous les sondages font état d'une revendication centrale: les travailleurs plus âgés veulent maîtriser leur temps de travail et leurs horaires. Ils ont aussi une exigence de sens dans leur travail.»

Selon Jean-Pierre Voyer, directeur exécutif de la Société de recherche appliquée d'Ottawa, le doublement du temps de la retraite devrait être envisagé comme une occasion à saisir plutôt qu'une catastrophe. «Le vieillissement de la population et la prolongation de la durée du travail pourraient nous permettre d'offrir des avantages aux travailleurs, comme des années sabbatiques pour étudier ou des congés parentaux qui seront remboursés plus tard par une année de plus de travail.» Selon le chercheur, les nouvelles générations «qui ont vu leurs parents travailler comme des forcenés en attendant la retraite» espèrent autre chose de leur période active.

Le danger des inégalités

Mais cette évolution du marché du travail ne va pas sans créer aussi un certain nombre de problèmes. Frédéric Lesemann fait remarquer qu'un retraité sur trois est un travailleur peu qualifié qui risque donc de se retrouver dans un emploi très peu payé. Si l'on tient compte aussi du fait que les fonds de retraite privés (REER) s'adressent généralement à la portion des travailleurs les plus favorisés et qu'ils créent un manque à gagner pour l'État (et donc pour les prestations sociales), la situa-

tion risque de ne pas être rose pour tous les retraités.

«Nous allons probablement vers un accroissement des inégalités à la retraite», dit Lesemann. Il va donc falloir développer des politiques sociales permettant de contrebalancer ces iniquités.

La nouvelle distribution du temps de travail vient ébranler les systèmes sociaux traditionnels, confirme Anne-Marie Guillemard, sociologue à l'École des hautes études en sciences sociales de Paris. «Les temps de travail se répartissent différemment sur les cycles de vie. On n'a plus un seul métier. Les périodes de chômage et de formation viennent interrompre le travail. Les individus veulent aussi pouvoir gérer leur temps de travail de façon plus flexible.»

Cela le conduit à conclure que la protection sociale ne peut plus être fondée sur l'âge, comme autrefois, mais qu'elle doit tenir compte des besoins de chacun. L'époque serait donc terminée où les systèmes sociaux visaient surtout à favoriser l'emploi des jeunes et à soutenir les vieux. «Il faudra apprendre à ne plus faire de discrimination selon l'âge. Bref, à tenir compte des besoins réels.»

Le Devoir

PANDÉMIES

La guerre contre le VIH n'est pas encore gagnée

«La science ne peut pas tout faire»

Après toutes ces années de recherche, les scientifiques n'ont toujours pas trouvé de remède miracle ou de vaccin contre le VIH. Toutefois, les avancées se poursuivent et la communauté scientifique est loin de se laisser abattre. À l'occasion des Entretiens du Centre Jacques Cartier, plusieurs scientifiques se sont réunis le temps d'un colloque pour faire le point sur l'état actuel des recherches et sur les espoirs de demain.

MARTINE LETARTE

Depuis l'introduction de la thérapie, en 1996, les scientifiques se butent à un obstacle: le VIH est capable de développer une résistance aux médicaments. Pour contourner cette force du virus, les scientifiques doivent donc trouver d'autres cibles pour les médicaments et ainsi arriver à bloquer l'entrée du virus.

«En ce moment, nous avons tout intérêt à tenter de comprendre la relation entre le virus et les cellules puisque nos prochaines cibles ne seront pas virales, mais cellulaires. Les cellules sont essentielles pour permettre la multiplication du virus et ce qui est particulièrement intéressant, c'est que les cibles cellulaires ont une capacité de développer une résistance aux médicaments beaucoup moins importante», soutient le professeur au département de microbiologie et immunologie de l'Université de Montréal, Eric Cohen.

Toutefois, les scientifiques se doivent d'être prudents, car qui dit affecter une protéine cellulaire dit risque d'effets secondaires. «Nous connaissons par contre un cas qui est fort encourageant. Pour entrer dans une cellule, le virus utilise le récepteur et le corécepteur. Au fil des années de recherche, nous sommes aperçus que certains individus étaient porteurs du virus depuis 10 ou 15 ans, mais n'avaient jamais développé la maladie. La raison pour laquelle ces personnes sont réfractaires à l'infection est que leur corécepteur est anormal. Pourtant, ces gens n'ont pas d'effets secondaires et ne pourront en fait ja-

mais être infectés en raison de cette anomalie», explique le D^r Cohen.

Ainsi, la communauté scientifique démontre clairement un intérêt pour ce corécepteur défectueux. «Il est évident que nous sommes intéressés à développer une molécule qui pourrait venir attaquer le corécepteur et empêcher le virus de se propager dans le corps humain, et ce, sans effets secondaires», poursuit-il.

La science ne peut pas tout faire

Aux yeux du fondateur de l'unité de virologie humaine de l'École normale supérieure de Lyon, Jean-Luc Darlix, également organisateur du colloque avec le D^r Cohen, ces avancées sont certes très importantes, mais elles sont également un appel à la modestie. «La connaissance et la recherche fondamentale sont un extraordinaire moteur de notre société occidentale, mais en même temps, il faut oser dire que malgré tous nos efforts, il n'y a toujours pas de vaccin contre le VIH», rappelle le scientifique.

Toujours selon M. Darlix, le VIH est un virus très simple, mais très difficile à comprendre et les scientifiques sont loin de pouvoir régler la problématique par leurs seules actions. «Il ne faut pas oublier que le VIH est présent là où les gens sont pauvres. Pour lutter contre le virus, il faut donc combattre la pauvreté. La lutte contre le VIH dépasse donc largement notre domaine d'action. Elle touche à la sphère sociale, économique et politique. D'ailleurs, nos gouvernements, et les gouvernements des pays riches en général, ont beau-

coup à faire en la matière», affirme le D^r Darlix.

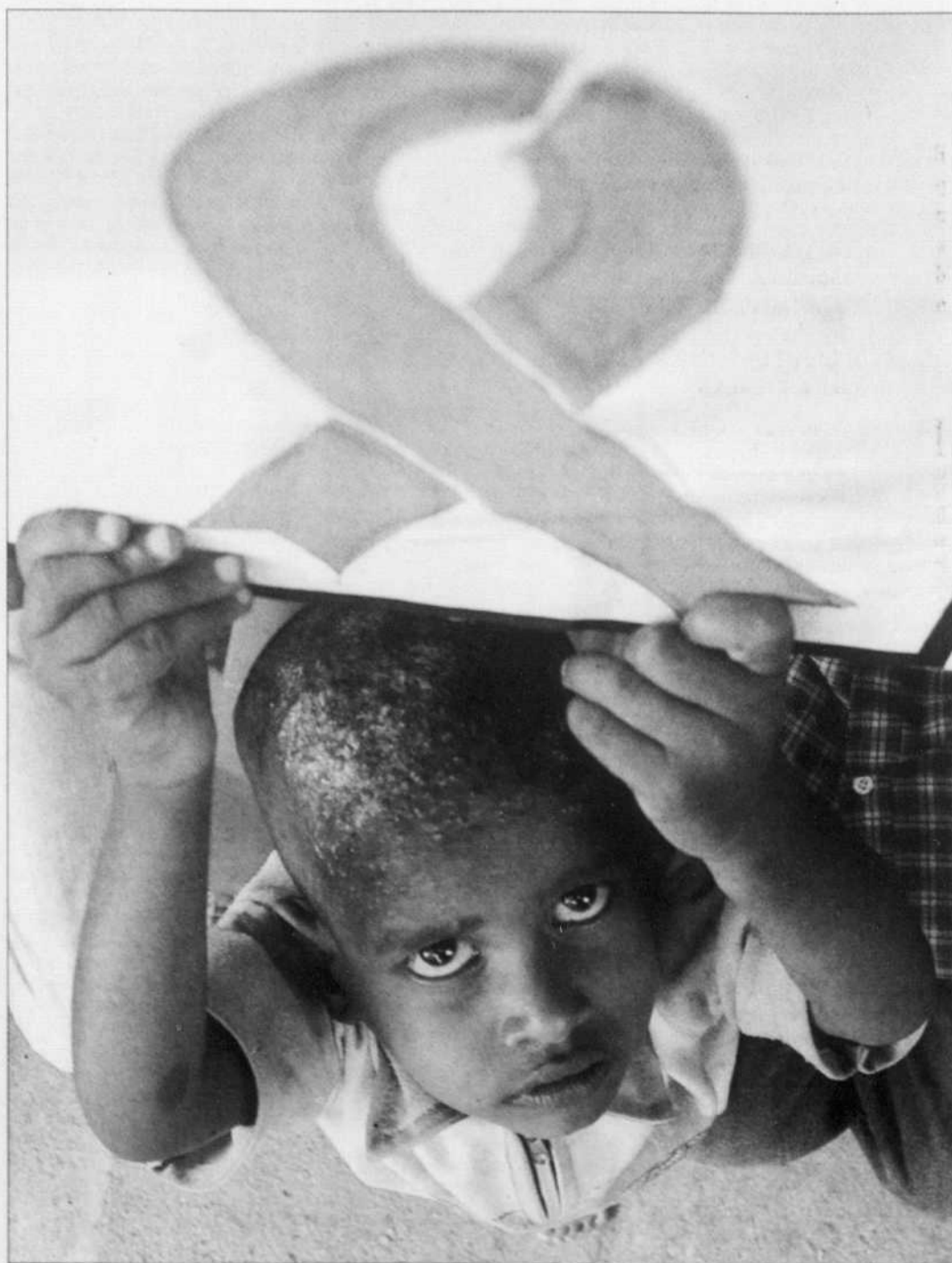
Éradiquer l'infection au VIH?

Enfin, est-ce que nous pouvons espérer être en mesure d'éradiquer l'infection au VIH dans un proche avenir, ou est-ce pure utopie pour les scientifiques? «Selon moi, avec les moyens actuels, ce serait difficile d'y arriver. Si nous regardons les projections actuellement, il serait nécessaire de traiter un patient pendant 70 ans sans qu'il y ait aucun problème comme une résistance du virus, l'adhérence au traitement défaillante, ou des effets secondaires, pour pouvoir éradiquer le virus. Ce qui fait que pour le moment, ce serait très difficile d'y arriver», conclut le D^r Cohen.

Toujours modeste quant à l'importance du rôle joué par les chercheurs, le D^r Darlix est convaincu que ce ne sont pas les découvertes scientifiques qui feront la plus grande différence sur l'évolution du virus dans le monde. «Il faut former les gens sur les thèmes de la santé et de l'hygiène. C'est ce qui réduira de la manière la plus importante le nombre d'infections. Il faut donc lutter contre la pauvreté et les jeunes doivent comprendre ça. La science ne peut pas tout faire. Et nous parlons de prévention depuis une quinzaine d'années et pourtant, c'est encore loin d'être gagné», croit celui qui a déjà vécu au Tchad et qui jongle avec l'idée de s'engager auprès de l'organisme Médecins sans frontières pour aller aider les gens dans le besoin.

Et pour ce qui est d'un remède miracle, il n'y croit pas. «Si un jour nous réussissons à développer un vaccin contre le VIH, il sera très dispendieux. Regardez le vaccin contre le cancer du col de l'utérus. Il coûte plus de 500 euros [plus de 750 \$]. C'est seulement quelques privilégiés qui peuvent se le payer et dans le cas du VIH, la grande majorité des victimes sont pauvres. Encore une fois, je le répète, il faut lutter contre la pauvreté et sensibiliser les gens», conclut le D^r Darlix.

Collaboratrice du Devoir



REUTERS

Le VIH est un virus très simple, mais très difficile à comprendre et les scientifiques sont loin de pouvoir régler la problématique par leurs seules actions.

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

UNIVERSITÉS

La connaissance au service du développement des villes

« On ne peut continuer à dire que l'université est garante de l'avenir sans investir dans cette garantie »

Moteurs de développement incontournables, les universités investissent désormais toutes les sphères de la société. Discussions avec des dirigeants universitaires qui sont descendus depuis bien longtemps de leur tour d'ivoire.

MARIE
LAMBERT-CHAN

Dans le théâtre quotidien de la vie en société, l'université incarne l'un des principaux protagonistes. Elle forme la future main-d'œuvre, innove par sa recherche et engendre une activité économique fourmillante. Autrefois en marge des collectivités locales où se situait son territoire, elle en est devenue, depuis quelques décennies, une « citoyenne » à part entière, comme le souligne le recteur de l'université Concordia, Claude Lajeunesse. Celui-ci était convié, à l'instar d'une vingtaine de ses homologues québécois, canadiens et rhodaniens, à réfléchir au rôle de l'université comme pôle de développement dans les villes et les régions.

Lieux de partenariats

Des deux côtés de l'Atlantique, les universités et les grandes écoles multiplient les partenariats tant du côté privé que public. Les chercheurs s'associent aux industriels pour mettre en application le fruit de leurs travaux ou pour répondre à des besoins précis. Des universitaires descendent dans la rue pour ouvrir des cliniques sociales et organiser des conférences ouvertes au grand public. Au Québec, les villes tout comme les régions sont aujourd'hui des partenaires naturels. L'École polytechnique de Montréal et l'École de technologie supérieure (ETS), par exemple, contribuent de manière significative au développement économique régional en y réinsérant une partie de leurs étudiants.

Tous les recteurs, directeurs et principaux rencontrés s'entendent pour dire que ces collaborations n'enlèvent rien à la liberté académique. « Nous ne vendons pas notre âme quand nous faisons de la recherche pour le privé », juge Robert-Louis Papineau, directeur général de l'École polytech-



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

L'université investit l'espace public intellectuellement, mais aussi physiquement. L'UQAM a pris d'assaut le centre-sud de Montréal avec le Complexe des sciences Pierre-Dansereau (notre photo) et l'Îlot Voyageur.

nique de Montréal. Par exemple, je crois que nous rendons un fier service aux contribuables avec notre chaire industrielle CRSNG en eau potable.

L'intégration de l'université aux univers économiques et politiques semble toutefois soulever moins de vagues au Québec qu'en France. Vivant une situation financière peu confortable, l'Université catholique de Lyon s'est tournée vers des entreprises pour créer des chaires de recherche. Son recteur, Michel Quesnel, convient que le respect des missions de chacun est parfois difficile à équilibrer, mais il ne ferait pas marche arrière. « Il y a des universitaires qui craignent une contagion de la liberté académique par le monde commercial. Mais quand on constate la précarité de l'avenir professionnel de certains de nos jeunes diplômés, on se rend

compte que de tels partenariats sont essentiels. »

La Francophonie de la recherche

En France, le gouvernement a adopté l'ambitieuse Loi d'orientation de la recherche et de l'innovation en avril 2006, qui vise à ancrer le pays sur la scène internationale de la recherche. Elle autorise la création d'établissements de coopération pour renforcer une logique de territoire. Les universités Claude Bernard Lyon 1, Lumière Lyon 2 et Jean Moulin Lyon 3 seront ainsi bientôt regroupées sous la seule bannière de l'Université de Lyon. Chacune gardera ses spécificités à l'intérieur d'une vision concertée de l'enseignement, de la vie étudiante et de la valorisation de la recherche.

Cette loi permet également la construction de réseaux de re-

cherche avancée locaux sur des thématiques pointues, qui seront en interaction avec des pôles de compétitivité industriels. « Lyon possède un centre de recherche sur l'infectiologie », dit Philippe Gillet, directeur de l'École normale supérieure de Lyon. C'est un bel exemple de l'implication de la recherche académique dans une problématique de société — à savoir les grandes épidémies — qui est aussi en interaction avec le développement économique de l'industrie pharmaceutique, dont les grands sièges sociaux sont implantés à Lyon. »

La nécessaire articulation de tous ces pans de la vie économique, politique, culturelle et sociale autour de l'université fait dire à Philippe Gillet que cette coopération doit déborder du cadre hexagonal afin de multiplier ses impacts. « Nous sommes tous conscients, que ce soit du côté qué-

bécois ou français, que nous avons à mettre en place un réseau international francophone autour de thématiques de recherche dans les mois ou les années à venir. »

S'agrandir ou mourir?

L'université investit l'espace public intellectuellement, mais aussi physiquement. L'UQAM a pris d'assaut le centre-sud de Montréal avec le Complexe des sciences Pierre-Dansereau et l'Îlot Voyageur. Elle a également acheté quelques immeubles, dont l'ancienne bibliothèque Saint-Sulpice. Concordia revitalise l'ouest du centre-ville.

Claude Lajeunesse s'enorgueillit de ses campus Loyola et Sir George Williams, de même que de la murale de l'artiste Nicolas Baier qui habille les 6000 pi² de la façade du nouveau pavillon intégré Génie, informatique et arts visuels. « Ça montre que Concordia

est plus qu'un lieu physique. C'est un endroit où l'art se développe », déclare-t-il.

McGill et l'Université de Montréal développent leur centre hospitalier. L'ETS a pris en charge l'ancien quartier de Griffintown. L'université Laval est aux prises avec son projet controversé de supermarché-école, dont la procédure d'appel d'offres vient d'être relancée. Selon son recteur Michel Pigeon, « l'idée fait peu à peu son chemin dans la population. Plusieurs commencent à comprendre qu'il faut se faire connaître davantage, croit-il. Les universités sont des moteurs de développement. C'est notre mission et nous le faisons par des gestes concrets. »

Malgré ce plaidoyer, les visées expansionnistes des recteurs du Québec soulèvent l'inquiétude de plusieurs professeurs et étudiants, qui militent pour un réinvestissement dans l'enseignement et la recherche. « Je trouve très regrettable que la frilosité de certaines personnes et notre situation financière difficile jettent une ombre négative sur les actifs immobiliers des universités », se désole Luc Vinet, recteur de l'Université de Montréal. Mais finalement, investir dans les infrastructures permet à l'université de relever sa mission et ces aspects fondamentaux que sont l'enseignement et la recherche. »

Sous-financement paralysant

Les universités demeurent des pôles de développement fragiles. Les besoins financiers sont criants, alors que les projets se font toujours plus importants. « Nous faisons des miracles, mais pour combien de temps encore? », s'interroge Michel Pigeon. Les gens sont un peu au bout du rouleau. Dans un contexte de compétitivité, si on veut continuer sur cette lancée, on doit initier une immense réflexion d'avenir. »

La situation n'est pas plus réjouissante en France, estime Philippe Gillet. « On ne peut continuer à dire que la recherche est très importante, que l'innovation est fondamentale, que l'enseignement supérieur est une priorité absolue, sans se poser le problème du financement, de la gouvernance, des salaires, de l'environnement de la vie étudiante... Dans tous les pays, on ne peut continuer à dire que l'université est garante de l'avenir sans investir dans cette garantie. »

Le Devoir

Formation en ligne

La technologie se met au service de la pédagogie

Bridge-eLearning trouve difficilement preneur en France

Bridge-eLearning, jeune consortium franco-québécois qui implique des entreprises et des universités, innove dans la formation en ligne. Ses cours virtuels sont un franc succès. La seule corde qui manque à son arc est la participation d'industries françaises. Les partenaires sont venus à Lyon pour une grande opération de séduction.

MARIE
LAMBERT-CHAN

Bridge-eLearning réunit des partenaires industriels et universitaires afin de maximiser les possibilités de la formation en ligne et de partager leur expertise. À coups d'essais et d'erreurs, les membres fondateurs — Technomédia Formation, Bell, Alcan, Desjardins, l'École de management de Lyon, l'Institut national des sciences appliquées de Lyon, l'École des sciences de la gestion de l'UQAM et l'École polytechnique de Montréal — sont parvenus en deux ans à créer plusieurs cours virtuels bilingues destinés aux employés d'entreprise.

Un catalogue de formation en ligne se construit ainsi peu à peu. Chaque cours est produit par un tandem université-entreprise, qui s'assure auparavant que son contenu puisse aussi répondre aux besoins des autres partenaires. Le consortium compte aujourd'hui à son actif des cours sur la sécurité IP, l'analyse environnementale du cycle de vie des produits et services, l'innovation et l'intrapreneuriat, le leadership, l'éthique d'entreprise, le développement durable et la durabilité...

Double arrimage

La vie de couple entre les universités et les entreprises a nécessité, bien entendu, quelques ajustements, même si plusieurs connaissaient déjà la chanson. « Nous avons une longue tradi-

tion de recherche et de soutien à l'entreprise », raconte Christophe Guy, qui est à la tête de la Direction de la recherche et de l'innovation de l'École polytechnique de Montréal. Trente à trente-cinq pour cent de nos contrats viennent de partenaires industriels. Laissez-moi vous dire qu'ils ne font pas de cadeaux. Il faut avancer à un rythme soutenu. On a donc l'habitude de travailler dans cet environnement contractuel. »

Le format serré des capsules éducatives — qui ne durent parfois qu'une vingtaine de minutes — a obligé les universitaires à dire beaucoup en peu de mots, chose à laquelle ils ne sont pas habitués, avouent-ils. La technique n'a pourtant jamais occulté le savoir. « Au contraire, nous tirons le maximum de la technologie pour la mettre au service de la pédagogie », affirme Alain Latory, président de Technomédia Formation, le partenaire technologique du consortium. « C'est comme un bon reportage! », s'exclame Pierre Filiatrault, doyen de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM. Je crois à la formule courte, mais j'ai quelques réserves par rapport à une formation complète en ligne. C'est pourquoi ces cours sont complétés par de l'enseignement en personne, des exercices, des études de cas ou du coaching. »

« Le e-Learning est un outil intéressant, mais ce n'est pas la panacée », dit Christophe Guy. Ça s'inscrit en complément d'autres

approches, ce qui est garant du succès. Et ça doit se faire dans une planification plus vaste qui inclut le développement des compétences et de la carrière de l'individu. Le consortium mise sur le capital humain. Des résultats probants ne seront sans doute pas visibles avant des années. »

Cette incertitude a été vivement critiquée par les compagnies françaises courtisées aux Entretiens. « C'est du long terme. Il faut être patient avec Bridge. Il n'y a pas de miracle », remarque Edgar Joly, vice-président au développement de l'organisation, des talents et de la relève chez Desjardins. Selon Guy Delisle, directeur de la gestion de la performance des cadres supérieurs chez Alcan, cela explique pourquoi « beaucoup de personnes parlent de la formation en ligne, mais peu passent à l'action. »

Chou blanc

Malgré l'enthousiasme des partenaires, les compagnies courtisées au colloque, dont France Télécom et Renault, avaient toutes un prétexte pour ne pas s'engager dans l'aventure. Certaines ont manifesté plusieurs doutes quant au profit réel d'un tel investissement. Il est vrai que chaque membre doit déboursier 60 000 euros. Mais il profite gratuitement des cours conçus par ses associés.

Des partenaires potentiels ont critiqué le peu de retombées immédiates issues des cours, ce à quoi Marcel Messier, le président de Connexim, une société de Bell, a répliqué: « L'objectif n'est pas de faire de Bridge un modèle commercial avec lequel nous ferons des millions de dollars. Nous voulons avant tout trouver une formule. Si plus tard il y a un lieu de commercialiser, tant mieux. » D'autres ont estimé que ce type d'initiative ne pouvait

être que l'apanage des grandes institutions. « Ils doivent l'adapter aux moyennes entreprises qui ont besoin de résultats concrets et rapides et qui n'ont pas les mêmes ressources financières. Sinon, leur affaire tournera en rond... », juge Marcel Devaux, expert français en innovation.

Vaincre les réticences

Alain Latory semblait peu ébranlé par ces arguments. « Il faut être patient. En général, les gens n'aiment pas partager. Ils préfèrent développer des projets de leur côté et les exploiter pour leur propre compte. » Pour plusieurs autres membres, l'absence de partenaires français ne constitue pas un talon d'Achille pour leur communauté de pratique en e-Learning. « Pas besoin qu'ils deviennent membres, même si notre but est d'être le plus nombreux possible. Ces compagnies peuvent tout simplement acheter à la pièce les cours que nous avons produits », relativise Guy Delisle.

Le professeur à l'École de management de Lyon, Daniel Evans, croit cependant que c'est une faiblesse, bien qu'elle soit circonstancielle. « Bridge-eLearning est arrivée au moment où il y avait une grande euphorie autour de la formation en ligne en France. Beaucoup d'argent y a été investi. Après le krach en Bourse du e-Learning et du e-Business, les entreprises étaient très réticentes à y investir de nouveau. Maintenant, ça redémarre, mais ça prend beaucoup de temps. Cela dit, c'est aussi un fait culturel. Le e-Learning doit faire ses preuves et démontrer que c'est mieux que ce qui existe déjà. La France est moins ouverte au changement que le Canada. »

Le Devoir

Une association solide :

la Caisse
et
le Centre Jacques Cartier



Caisse de dépôt et placement
du Québec

www.lacaisse.com

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

Développement durable

Penser vert rapporte gros!

Nouvelle religion ou stratégie de développement?

Le développement durable est-il devenu la nouvelle religion païenne avec ses grand-messes, ses cérémonies d'expiation collective et ses éminences grises? En d'autres mots, le recyclage et le compost ont-ils remplacé le carême et les pèlerinages d'antan?

CHRISTIAN RIOUX

Ce n'est pas du tout l'opinion de Bob Willard, un ancien cadre d'IBM Canada auteur de *Sustainability Advantage*. Grand prêtre du développement durable, Willard estime que le choix entre le développement économique et l'éthique est un faux choix et que l'on peut facilement atteindre les deux. Mais à condition, dit-il, de ne pas utiliser le langage du développement durable, mais celui de l'économie et de la productivité.

«Pour les entreprises, le développement durable, l'engagement social, les avantages écologiques, c'est du chinois, dit-il. En anglais, le mot "sustainability" a six syllabes, alors que le mot "profits" n'en a que deux. Voilà pourquoi il faut plutôt parler d'économie intelligente, de capital humain et d'exigences économiques.»

À écouter le gourou qui a écrit *The Next Sustainability Wave* (un autre de ses best-sellers), l'écologie serait d'abord affaire de vocabulaire. Car, dit-il, le vocabulaire braquerait les chefs d'entreprise qui n'y pigeraient rien. «Les compagnies envisagent donc le développement durable comme une exigence plutôt qu'une occasion d'affaires. Or, les chefs d'entreprise n'ont pas le temps de sauver la planète.» Il faudrait donc présenter la chose comme une bonne occasion d'affaires et une occasion additionnelle d'atteindre plus vite les objectifs économiques déjà fixés. «Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»

Des profits bien réels

Et l'habile vendeur d'expliquer qu'une stratégie fondée sur le développement durable peut réduire les coûts de recrutement de 2 %, augmenter la productivité de 10 % et entraîner une hausse des profits de 35 % en cinq ans. Rien de moins! «Le point de départ, dit-il, c'est que les employés vont avoir l'impression de faire partie d'une entreprise qui pense comme eux et dont ils sont fiers.» Le tout serait de faire comprendre aux grands patrons qu'il ne s'agit nullement de faire un sacrifice.

Bob Willard estime que les entreprises qui ont intégré le développement durable dans leur stratégie d'ensemble réussissent

mieux que les autres en Bourse. Mais sa théorie ne fait pas l'unanimité. Certaines entreprises ont peut-être pu capitaliser sur leur profil vert et leur image de «bon citoyen», mais qu'arrivera-t-il le jour où elles ne seront plus les seules? Certains estiment plutôt qu'il n'y a pas d'avantage immédiat pour une entreprise à être un bon citoyen écologique, même s'il peut y avoir des coûts à long terme à ne pas l'être. L'ennui, c'est que les entreprises veulent des résultats en moins d'un an et demi et non pas sur cinq ou dix ans.

Alcan vert

Julien Gendron, directeur du développement industriel régional d'Alcan, cite le cas des aluminières Alcan qui ont développé un vaste programme de diversification économique dans une douzaine de régions où elles sont implantées. Le programme répond au besoin, qu'éprouve Alcan de tisser des liens durables dans des localités éloignées où la compagnie fait des investissements énormes. «Ces compagnies dépassent les exigences que leur fixe la loi parce qu'une fois installées, elles ne souhaitent plus se déplacer, dit Jean Matuszewski, président de E&B Data, à Montréal. Elles doivent donc créer des liens étroits avec la collectivité et anticiper les normes publiques qui finiront par s'imposer.»

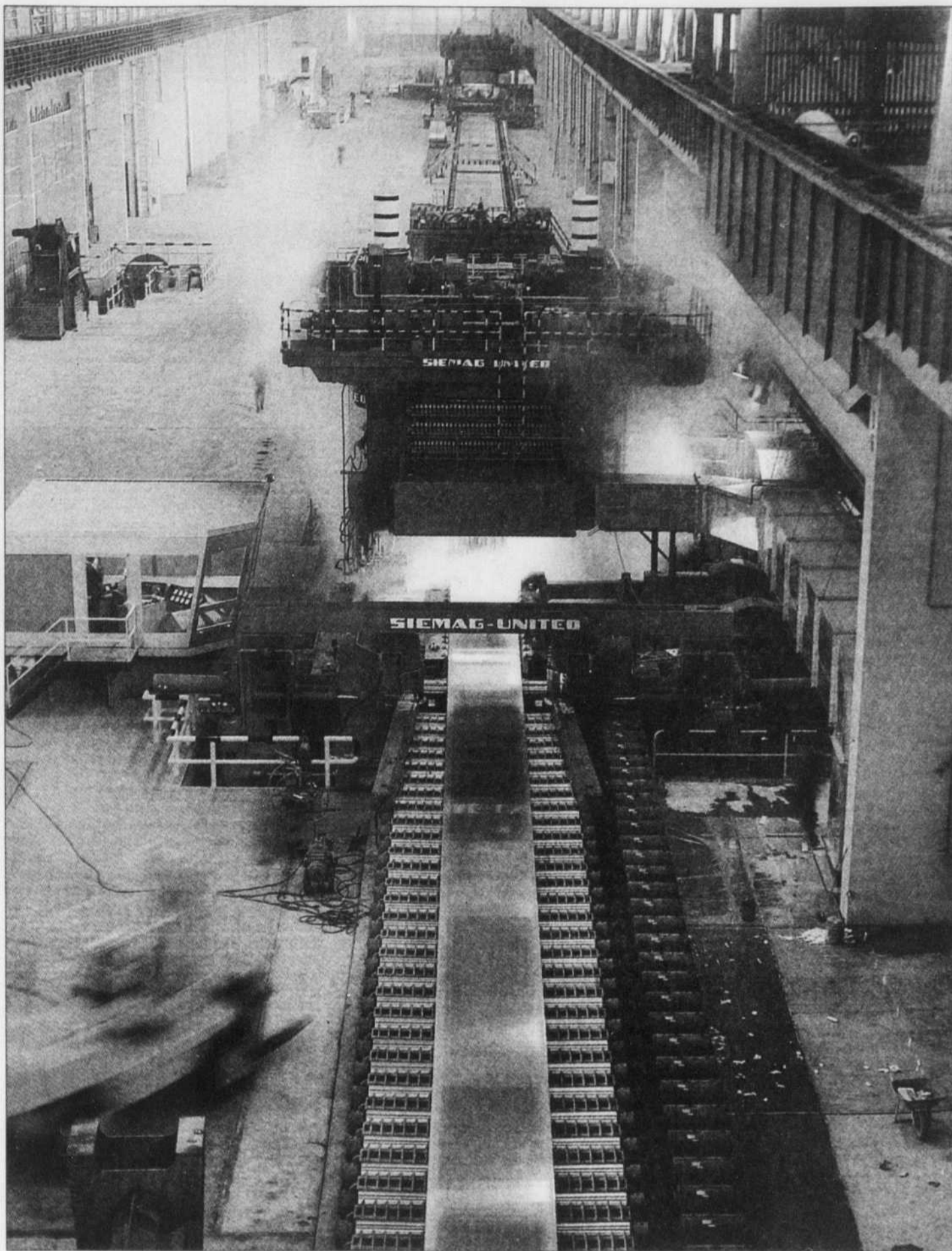
«Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»

«Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»

«Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»

«Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»

«Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»



L'intérieur de l'usine d'Alcan au Lac-Saint-Jean. Alcan tente de tisser des liens durables dans les localités éloignées où la compagnie fait des investissements énormes.

JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Matières dangereuses

Péril annoncé sur routes et autoroutes

L'Europe vient de se doter d'une législation chimique ambitieuse

Le transport et le stockage des matières dangereuses impliquent un danger potentiel pour la santé humaine et l'environnement. L'encadrement législatif très complexe de ces pratiques et la méconnaissance des stratégies des entreprises sur le terrain renforcent les préoccupations des spécialistes et des autorités concernées.

MARIE LAMBERT-CHAN

Octobre 2005. Un fardier contenant 60 000 litres d'hydrosulfite de sodium se renverse sur l'autoroute 40, dans l'ouest de l'île de Montréal, avant de prendre feu. Les émanations toxiques forcent les autorités à recommander l'avis de confinement à la population environnante. Peu habitués aux accidents qui impliquent ce type de produit chimique, les pompiers parviennent à maîtriser l'incendie après plus de 12 heures.

Six jours plus tard, un camion-citerne se vide de ses quelque 24 000 litres de dioxyde de carbone sur la route Kennedy à Lévis. Ces incidents ont brutalement rappelé les risques inhérents au transport des matières dangereuses.

La gestion de ces produits est parsemée de zones d'ombre, qu'elles soient réglementaires, législatives ou tout simplement pratiques. Certains entrepreneurs en profitent parfois pour contourner les règles, ce qui accroît le danger potentiel de leurs activités. «La législation à propos des matières dangereuses est une contrainte importante pour les entreprises et pour la logistique des matières dangereuses», explique Nathalie De Marcellis-Warin, professeure adjointe et chercheuse à l'École polytechnique de Montréal et au Centre universitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO).

Embrouillamini législatif

Le dédale des réglementations qui régissent le transport et l'entreposage de ces matières a de quoi

décourager. Les organisations internationales, les gouvernements fédéral et provincial, de même que les États-Unis et l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques sont tous de la partie, générant contradictions et confusion.

Un exemple parmi tant d'autres décrit les difficultés rencontrées. Le ministère de l'Environnement du Québec définit l'expéditeur comme «la personne qui fabrique la marchandise», alors que le ministère des Transports du Québec le considère comme «la personne qui offre les matières dangereuses». Mais le Règlement fédéral sur le transport des matières dangereuses affirme que l'expéditeur est celui qui «demande le transport»...

Environnement Canada et Transport Canada ont par ailleurs leurs propres critères quant aux quantités maximales de matières dangereuses pouvant être stockées ou transportées. Au-delà de ces seuils, les entreprises sont obligées de présenter un plan d'intervention d'urgence (PIU). Elles doivent entre autres communiquer les risques à la municipalité et à la population, établir une procédure d'alerte et mettre en place des mesures de protection spécifiques. «Cela peut donc obliger une entreprise à réaliser un PIU pour une matière qu'elle transporte, mais non pour la même matière qu'elle stocke, ou l'inverse, remarque Ingrid Peignier, directrice de projet au CIRANO. Un entrepreneur qui doit ainsi entreposer un produit chimique et faire un PIU pour ce produit s'arrangera peut-être pour en stocker moins et en transporter plus, sachant que la quantité permise pour le transport est plus élevée.»

Les possibilités d'accident s'accroissent ainsi de manière significative car, selon Nathalie De Marcellis-Warin, «des compagnies vont livrer les marchandises plus fréquemment. Et surtout, elles le feront souvent "just in time".»

Harmonisation

L'Europe, aux prises avec des conflits semblables, s'est dotée d'une législation chimique ambitieuse le 13 décembre 2006. Le règlement REACH (acronyme anglais pour «enregistrement, évaluation et autorisation des produits chimiques») entrera en vigueur en

2007 pour permettre l'identification et l'élimination progressive des produits chimiques les plus dangereux. Il remplacera 40 actes législatifs existants et entrainera l'étude de 30 000 substances d'ici à 2018.

Si le texte est imparfait aux yeux de plusieurs, il demeure cependant très strict quant à la pierre d'assise de son dispositif: le renversement de la preuve. Les autorités n'auront plus à démontrer la nocivité des produits. Ce sera aux industriels de prouver leur innocuité pour les humains et l'environnement.

REACH marchera main dans la main avec le Système général harmonisé (SGH), adopté par le Conseil économique et social des Nations unies en 2003. À terme, cette initiative permettra une harmonisation de la classification et de l'étiquetage des produits chimiques à l'échelle internationale.

Plusieurs fondent de grands espoirs sur le SGH afin d'uniformiser le système canadien. «Il y aura une seule et unique réglementation définissant ce qu'est une matière dangereuse», dit Marc Baril, conseiller à l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail. Il n'y aura plus cette dichotomie entre les produits trouvés au supermarché et les produits en usine. Ils seront étiquetés et traités de la même manière.»

Tout article comportant la moindre substance chimique sera ciblé, même les cosmétiques, les engrais et les médicaments. «Ce sera en place en 2008», affirme Raynald Boies, ingénieur au ministère des Transports du Québec, qui planche sur cette question avec le groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des matières dangereuses. Tous s'affichent pas le même optimisme. «Je doute qu'en 2008 nous soyons prêts pour le SGH. On va sortir le chapelet! L'Europe va l'être, le Japon et les États-Unis également. Nous serons malheureusement à la traîne. Il y a une volonté de la part des fonctionnaires, mais pas des politiques», estime Marc Baril.

Des bombes roulantes

À l'heure actuelle, les autorités canadiennes ont dans leur collimateur plusieurs autres bêtes noires liées à la gestion des matières dangereuses. L'une d'entre elles, et non la moindre, prend la forme des

nombreux camions-citernes qui sillonnent les routes au quotidien. La majorité des marchandises dangereuses sont véhiculées ainsi, alors qu'il n'existe aucune donnée précise sur la nature de ces matières, les itinéraires empruntés et les caractéristiques des chargements. «L'industrie du camionnage au Québec, c'est encore un peu le "Far West". Elle n'a pas encore développé une culture de sécurité», commente Denis Leroux, professeur en systèmes d'information géographique et transports à l'Université du Québec à Trois-Rivières.

Bon an mal an, quelque 180 accidents impliquant des matières dangereuses ont lieu au Québec. La moitié d'entre eux mettent en cause un camion-citerne. Si la vitesse est souvent à l'origine de ces incidents, la négociation des virages peut parfois se révéler hasardeuse. Dans une courbe, une matière liquide transportée dans une citerne, par exemple, peut faire déplacer le centre de gravité et faire basculer le camion.

Préoccupé par cette situation, le ministère des Transports du Québec a voulu prévenir les manœuvres périlleuses des camionneurs en créant une nouvelle disposition réglementaire dont est particulièrement fier Raynald Boies. «Depuis le 15 août 2006, tout camion-citerne qui transporte des matières dangereuses doit être muni d'un appareil surveillant le comportement du conducteur ou d'un système électronique de stabilisation dynamique du véhicule. Un limiteur de vitesse — à 100 km/h — doit par ailleurs être installé sur les véhicules assemblés avant le 15 août 2006.»

Un contrôle routier plus sévère devrait aussi être privilégié, selon Denis Leroux. «Un grand nombre de camions sont en mauvais état. Plusieurs conducteurs passent dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, alors que c'est interdit», remarque-t-il. Le nombre d'accidents demeure toutefois peu élevé en regard de la conduite «cow-boy» de certains camionneurs et des décisions risquées de quelques entrepreneurs. «Pour le moment, on est relativement chanceux», juge Denis Leroux.

Le Devoir

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

URBANISME

L'avenir des villes est la campagne!

Il faut densifier les villes pour contrer l'étalement urbain

Cet architecte avait son projet pour rendre Paris «habitable», sans pour autant diminuer la densité de population de son centre. Il suffisait de tout raser, d'aménager d'immenses espaces verts et de grands axes de circulation et, dans seulement quatre tours, de loger tous ceux et celles qui s'entassaient encore dans les sept étages réglementaires. Son nom est aujourd'hui fameux: on connaît mieux Charles-Édouard Jeanneret sous l'appellation Le Corbusier. Les citoyens auraient-ils préféré cette ville nouvelle au Paris actuel?

NORMAND THÉRIAL

Le touriste, émerveillé, s'y promène. À Lyon, il visite la Croix Rousse, la Presqu'île et son «Vieux», inscrit au Patrimoine mondial de l'humanité, du fait d'être le deuxième plus grand ensemble architectural construit à la Renaissance, ne cédant en taille qu'aux lagunes de Venise.

Qui, séjournant à Montréal, fait de Brocard ou de Mascouche sa destination rêvée, si ce n'est ceux qui y habitent le soir venu ou les promoteurs immobiliers? Les architectes, quant à eux, normalement ne s'y rendent que pour constater comment la nature perd ses droits dans ces paysages construits où l'artifice et le faux-semblant justifient tous les massacres.

Que l'on soit en France ou au Québec, on doit admettre qu'il y a deux villes: celle du centre et ses banlieues. Et, contrairement à la perception populaire, comme le rapporte l'architecte parisien Christian de Villers, la densité de population des grands ensembles est inférieure à celle des zones à vocation purement résidentielle. Et d'ajouter dans la foulée que Paris consacre 50 % de ses sols à des espaces publics: peut-on en dire autant des divers «jardins sur le parc» qui font la gloire des banlieues?

Voir la ville

De Villers était à Lyon en ce début décembre, comme une vingtaine de ses confrères et

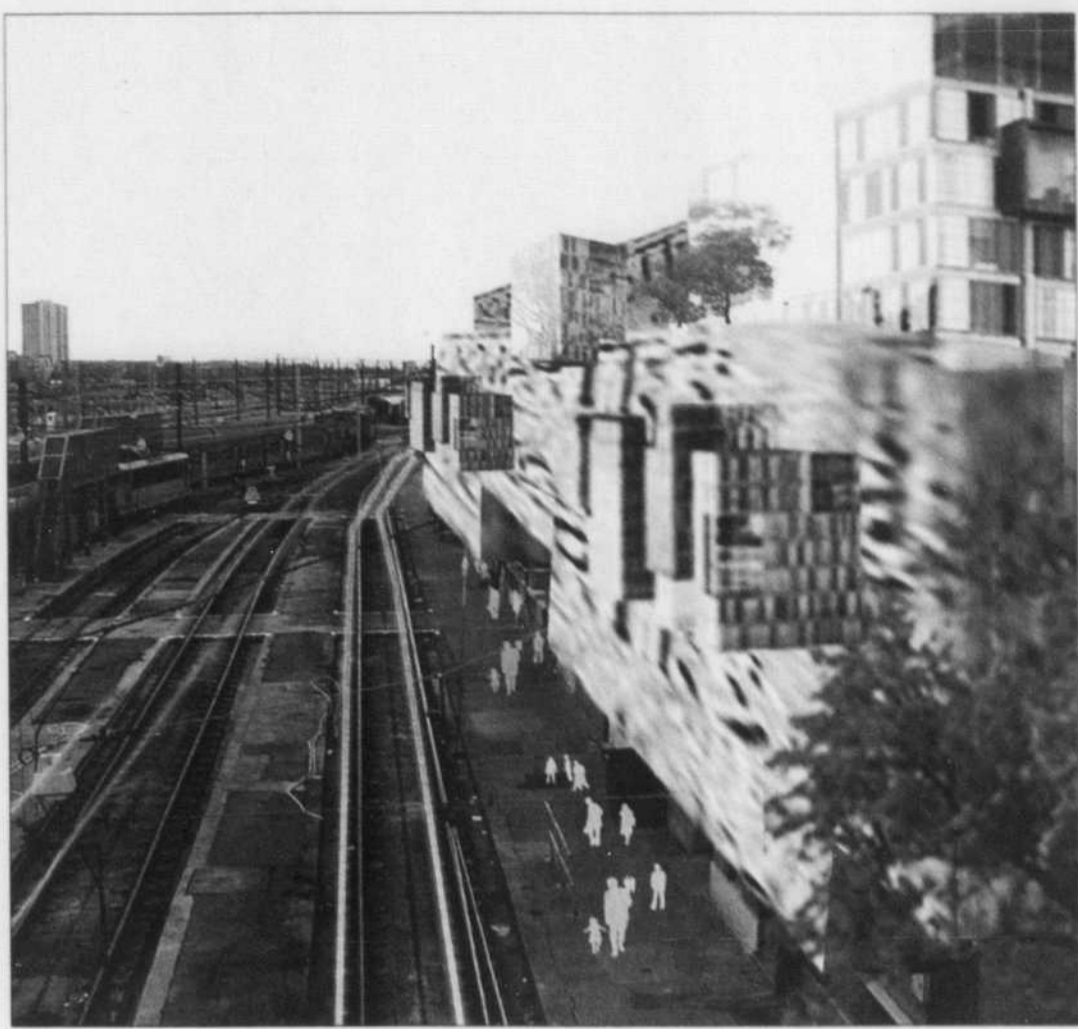
concoeurs en architecture et en urbanisme. L'objet de la rencontre tenue dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier était de se questionner sur la ville, sa densité, et d'en percevoir, comme d'y proposer, la transformation. Si hier les villes, comme le rappelait le Lyonnais Albert Constantin, étaient des lieux d'échange, de commerce, voire d'industrie, aujourd'hui, elles sont devenues culturelles, sportives, événementielles.

Et ces villes se développent. Comme pour plus d'un, elles font peur, associées en France surtout à ces conflits qui les déchirent. Le citadin rêve normalement de les délaisser: des enquêtes ont ainsi établi que le lieu d'habitation idéal est le pavillon situé à 80 km d'un centre que l'on rejoint facilement par un mode de transport communautaire. Car s'il est une plaie qu'il faut éliminer, c'est bien cette automobile qui non seulement pollue, mais occasionne des pertes d'un temps utile pour le travail ou le loisir.

Mais dans un monde où le développement durable est un maître-mot, quelle est la solution? Des villes redevenues denses en population ou des villes vertes, avec jardins locatifs et des espaces communautaires? Dans tous les cas, peut-on laisser les initiatives privées de toute nature décider de l'occupation des sols?

Renaissance

Le Montréalais Éric Gauthier,



Parc vertical: proposition d'aménagement pour le quartier de Guerland, à Lyon, par l'équipe gagnante de l'université Laval composée de Kim Pariseau, Samuel Bernier-Lavigne et Erick Rivard.

comme sa compatriote Renée Daoust, informait alors qu'au Québec, l'architecture comme l'urbanisme font un travail de «correction», un exemple probant de cette attitude étant le Quartier international où, à Montréal, on a réussi à remettre ensemble des fragments et faire renaître cette zone tampon entre le centre et le Vieux, avalant au passage une autoroute.

Ailleurs, des cités-jardins d'hier, comme à Zurich, voient leurs jardins se transformer en friches, personne n'ayant le temps de les entretenir; et pourtant, c'était là le parfait rêve banlieusard, le souci écologique

ayant mis au ban la banale pelouse et ses engrais polluants.

Et les villes nouvelles naissent: à Fribourg, à Nancy, même à Mont-Saint-Hilaire, là où des petits «Versailles» déparent les flancs de la montagne: en France, ce sont ainsi 220 000 nouvelles unités individuelles d'habitation qui se sont répandues dans les nouvelles villes pour la seule année 2005.

Aménagements

Il faut contrer l'étalement urbain, établir des échelles de densification, offrir des solutions autres que la seule voiture pour les déplacements. Dans les villes,

il faut remettre la concertation à l'ordre du jour, demander aux élus d'avoir une vision de leur ville, interrompre aussi le mouvement d'embourgeoisement des quartiers et surtout donner une identité à l'ensemble, comme à chaque quartier.

Et les solutions d'hier valent encore: la construction nouvelle, monumentale, a toujours sa qualité. Le musée Guggenheim a ainsi fait renaitre Bilbao en Espagne et on s'appuie à Lyon sur le musée des Confluences pour faire vivre enfin la pointe sud de la Presqu'île. Et les tramways retrouvent leurs rails, au même moment que les banlieusards

peuvent contre les autoroutes engorgées: le «bouchon» génère des sentiments différents, selon qu'on se retrouve à Lyon au centre-ville ou à la périphérie.

Si nos architectes ne déposent pas une solution «clé en main» pour construire, ou aménager, les villes du futur, ils ne désespèrent pas pour autant. Un Philippe Poulouec-Gonidec se félicite ainsi des résultats obtenus dans son travail de concertation mené pour la Conférence régionale des élus de Longueuil: point là de grandes constructions, mais une stratégie d'aménagement et d'utilisation de l'espace public qui respecte les besoins des citoyens.

Inventions

Mais tant reste à faire. Si à Montréal la renaissance de la zone du canal Lachine, outre l'aménagement des berges et de la piste cyclable, a été le fait de l'activité des promoteurs, à Lyon, un quartier comme celui de Guerland, une zone industrielle aujourd'hui désertée, attend toujours de se trouver une vocation. Pour stimuler la réflexion, une «charrette» architecturale avait d'ailleurs été organisée dans le cadre des Entretiens.

Sept équipes formées d'étudiants, trois françaises (Grenoble, Lyon, Saint-Etienne), quatre québécoises (McGill, Montréal, UQAM, Laval) ont donc «planché» pendant trois jours. Objectif: densifier le quartier, le verdier et l'intégrer à la ville. Et ce sont les Kim Pariseau, Samuel Bernier-Lavigne et Erick Rivard, avec les conseils de Gianpiero Moretti de l'université Laval, qui ont remporté le prix Jacques Cartier d'architecture pour leur parc végétal où même les vaches avaient retrouvé, en ville, un espace pour brouter!

Pour les architectes et urbanistes, il faut en effet reverdir les villes, les rendre saines, les conserver vivantes et diversifiées. Sinon, tous et toutes se retrouveront à la campagne: qui veut en effet habiter un centre-ville comme celui de Detroit, qui tous quittent le soir venu, la zone y installant son pouvoir?

Le Devoir

LITTÉRATURE QUÉBÉCOISE

Un «Cartier» pour la nouvelle

«Nous n'en sommes manifestement plus à la quête identitaire»

Si on ne compte plus les artistes de variétés québécois qui triomphent en France, il en va tout autrement pour les écrivains. La littérature québécoise cherche toujours à s'imposer là-bas, même si les Français ont su, au fil des ans, reconnaître le génie de Miron, Ducharme et de quelques autres géants.

PIERRE CAYOUILLE

Dans l'espoir de jeter des ponts, les Entretiens Jacques Cartier ont eu la brillante idée d'inviter à Lyon dix représentants de la fiction québécoise actuelle. Mieux encore, le directeur du Centre Jacques Cartier, Alain Bideau, et le commissaire aux Relations culturelles internationales, Normand Biron, ont demandé à ces dix écrivains québécois de la «relève» d'écrire une nouvelle originale. L'ensemble de ces textes inédits paraît dans une édition spéciale de XYZ, la revue de la nouvelle, sous la direction éclairée de Gaëtan Lévesque.

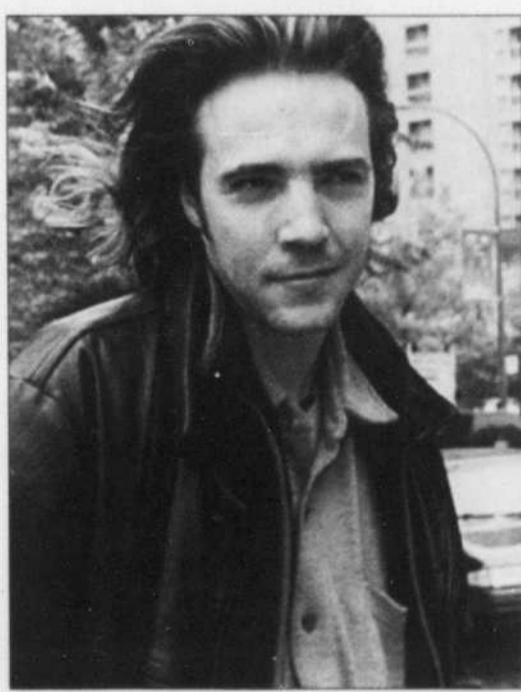
Avant même la tenue des colloques, les Entretiens Jacques Cartier auront donc été, sur le plan littéraire, un succès tangible. Le recueil des nouvelles en assurera la pérennité. Nelly Arcan, Nadine Bismuth, Nicolas Dickner, Karoline Georges, Marie-Sissi Labrèche, Maryse Latendresse, Sylvie Massicotte, Michèle Péloquin, Guillaume Vigneault et Mélanie Vincelette ont participé à l'aventure. De Rivière-du-Loup (Nicolas Dickner) à L'Annonciation (Mélanie Vincelette), en passant par un hôtel du Vieux-Montréal (Nadine Bismuth), les auteurs entraînent le lecteur dans de multiples territoires de la géographie du Québec, réelle ou imaginaire.

«(Re)connaissance mutuelle»

Au-delà des sempiternelles réflexions sur la ruralité et le jocal, l'événement aura permis, comme le souhaitait Alain Bideau, que «s'amorce une (re)connaissance mutuelle entre les écrivains québécois et un nouveau public». Un premier colloque, qui a eu lieu le 2 décembre, a permis de fructueux échanges.

«Ce qui me frappe, c'est le pluralisme et l'hétérogénéité de votre littérature. Nous n'en sommes manifestement plus à la quête identitaire des années 1960», a dit le professeur de littérature contemporaine à l'université Lumière Lyon 2, Jean-Yves Dubreuil. L'universitaire français partage à ce propos l'analyse des professeurs Michel Biron, de l'université McGill, et Sophie Marcotte, de l'université Concordia. «Celui qui chercherait dans les nouvelles suivantes [du recueil «Les Cartiers»] la référence au grand récit national en serait pour ses frais», soutiennent les chercheurs.

Il y a tout de même une parenté d'esprit entre les œuvres des dix écrivains québécois à Lyon, observent les professeurs Biron et Marcotte. «Les nouvelles visent à traduire, hors de tout événement grandiose, un



Guillaume Vigneault

vide existentiel, un désarroi, un désenchantement, noyaux thématiques auxquels viennent se greffer d'autres figures et thèmes liés à l'éclatement des structures et des valeurs individuelles et sociales.»

Découvertes

Dans une salle de cours de l'université Lumière Lyon 2, le lundi 4 décembre, des écrivains québécois se sont succédé au micro afin de lire des extraits de leurs œuvres. Des étudiants, de plus en plus nombreux au fur et à mesure que la séance s'étrait, découvriraient avec de plus en plus de plaisir ces nouvelles voix du Québec.

Venue par curiosité, une jeune doctorante en lettres de Lyon s'attendait à entendre des écrivains célébrant les grands espaces et l'hiver québécois. «J'ai découvert un univers fascinant. Vos auteurs ont de l'humour, de l'audace», a-t-elle confié au terme de la séance de lecture. Impressionnée par le nombre élevé de femmes parmi la relève littéraire québécoise (il n'y avait que deux hommes parmi les dix nouvelles invités), elle se promettait bien de se procurer le plus rapidement possible les romans de Nicolas Dickner, Guillaume Vigneault, Mélanie Vincelette et Marie-Sissi Labrèche.

N'est-ce pas là une première retombée, très concrète, des XIX^e Entretiens Jacques Cartier?

Collaboration spéciale

CULTURE

À Bible ouverte

«On ne peut occulter le patrimoine religieux»

Les Saintes Écritures, loin d'être la propriété exclusive des religieux, sont désormais approchées comme un objet culturel, tant par les croyants que par les universitaires.

MARIE LAMBERT-CHAN

Objet de fascination et de conflits mémoriaux, la Bible n'est plus confinée aujourd'hui à la sphère privée et aux bancs d'église. «Ce n'est pas le livre des croyants seulement. C'est aussi un lieu de culture de l'humanité, tout simplement», déclare Philippe Abadie, professeur d'Ancien Testament à l'université catholique de Lyon, qui a accueilli pendant trois jours des penseurs de diverses confessions, origines et disciplines pour réfléchir aux manières d'interpréter la parole de Dieu dans le contexte laïque.

Biblistes, théologiens, exégètes, prêtres, sémiologues, littéraires, historiens, sociologues, juristes, philosophes, psychanalystes, juifs, athées, catholiques et protestants ont mis de côté leurs différences et leurs différends pour entamer un dialogue scientifique.

Cette coopération, bien qu'exceptionnelle en matière d'effectifs et d'échanges, n'est pas inédite, comme le démontre la nouvelle traduction de la Bible aux Éditions Bayard et MédiasPaul, fruit de la collaboration entre exégètes et écrivains. Elle s'impose toutefois de plus en plus au regard de certains enjeux sociaux comme la perte du sacré et la recrudescence des mouvements fondamentalistes. «La lecture de la Bible a toujours été orientée davantage vers une perspective croyante, personnelle ou institutionnelle, explique la professeure à la faculté de théologie et de sciences religieuses de l'université Laval, Anne Fortin. Ce colloque démontre que plusieurs spécialistes s'y intéressent désormais.»

Les Saintes Écritures suscitent toutefois peu d'intérêt au sein du grand public. Une enquête réalisée en 2001 par l'Institut de sondage TNS Sofres pour le journal français *La Croix* révèle que 54 % de la population de l'Hexagone pense que la Bible est un livre dé-

passé, en décalage avec le monde moderne.

Pourtant, l'héritage religieux est une donnée non négligeable dans la recherche du bien commun et du vivre-ensemble. «La religion a des fondements, des points de repère, des ouvertures, des paradigmes, mais surtout l'expertise du questionnement continu et de la quête de sens comme possibilité de contribuer à l'espace public, affirme Anne Fortin. La dynamique qui dit que la religion doit demeurer dans l'espace privé, c'est complètement dépassé. On le voit aujourd'hui, tant au Québec que sur la scène internationale: la religion est partout. Il faut qu'on puisse en parler de façon civilisée.»

Ignorance et intégrisme

«L'enjeu d'un tel colloque consiste non seulement à voir la Bible comme un instrument pour comprendre une culture, mais aussi à considérer ce texte comme un outil pour nous aider à nous restructurer», croit Maxime Allard, professeur de philosophie au Collège dominicain à Ottawa. Ce besoin de repères semble de plus en plus criant alors que le rôle fondateur joué par la Bible dans le monde occidental est souvent escamoté par les tenants d'une laïcisation extrême.

Cette tendance laisse parfois des trous béants dans la mémoire collective, comme en témoigne Anne Chaire, docteure en théologie et philosophie et maître de conférence à l'université catholique de Lyon. «Le problème en France est celui de l'ignorance, se désolait-elle. Même si on ne se reconnaît pas dans la Bible comme croyant, celle-ci est quand même aux fondements de la culture européenne. Notre problème provient de l'école laïque. Nous cherchons comment enseigner cette culture aux enfants qui, aujourd'hui, ne savent pas ce que signifie Noël ou ignorent à quoi sert une cathédrale.»

Tirant des leçons de leurs cousins, les penseurs de la déconfes-



La Bible de Jérusalem

sionnalisation au Québec ont créé un cours d'éthique et de culture religieuse pour éviter d'engendrer de telles lacunes. «Les gens sont beaucoup plus confrontés à la question religieuse qu'on ne le croit. La ritualité les rattrape lorsqu'il y a une naissance, une mort, un mariage», dit Anne Fortin.

«On ne peut occulter le patrimoine religieux. Sinon, on fait naître par réaction des intégrismes», renchérit Philippe Abadie. Prêchant pour l'ouverture et les échanges entre croyants et non-croyants, cet exégète ajoute du même coup que la démarche poursuivie à l'instar du colloque n'a rien de prosélyte. «Nous avons voulu montrer que notre rapport à la Bible doit être toujours «questionnant», y compris lorsque l'on est croyant. Si nous venons auprès des gens en leur disant «Voici ma recette, je vous la donne», nous faisons du prosélytisme. Cela est contraire à la démarche de la foi qui, elle, se propose, mais ne s'impose pas.»

À l'image de la foi, les conclusions du colloque ont apporté davantage de questions que de réponses, ce qui, selon les organisateurs et les participants, n'était pas le premier objectif. «L'effet bénéfique du présent débat, c'est que nous puissions nous entendre et nous écouter, c'est-à-dire nous respecter, nous tolérer», estime Philippe Abadie. Pour moi, c'est ça le véritable rapport à la Bible.»

Le Devoir

ENTRETIENS JACQUES CARTIER

Gastronomie et tourisme

Lorsque l'assiette devient motif de déplacement

« La gastronomie fait désormais partie de l'offre touristique d'un pays »

Les deux principaux besoins à combler des touristes sont de se nourrir et de se loger. Si auparavant les vacanciers ne portaient pas particulièrement attention à ces éléments pourtant capitaux lorsque venait le temps de choisir une destination touristique, ils sont de plus en plus nombreux maintenant à choisir une ville en partie en raison de sa gastronomie. Regard sur une tendance qui engendre d'importantes retombées économiques.

MARTINE LETARTE

Il n'y a pas si longtemps, la nourriture qu'une ville avait à offrir n'était pas un motif de déplacement pour les touristes. «Maintenant, nous voyons apparaître une frange de touristes qui choisissent leurs destinations en fonction de la gastronomie, de l'expérience culinaire qu'une ville a à offrir. C'est ainsi que maintenant, en visitant une agence de voyages, il est possible par exemple de choisir un parcours particulier qui offre une visite de plusieurs vignobles d'une région donnée», affirme le professeur au département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal, Jean-Pierre Lemasson.

Ainsi, il semble être devenu incontestable que la gastronomie d'une ville pèse maintenant dans la balance lorsque vient le temps de choisir une destination. «C'est devenu un enjeu fondamental. Si les gens sont bien reçus dans une ville et qu'en plus la restauration de l'endroit leur propose un agrément particulier, ce sera pris en considération. Il existe de grandes villes réputées pour leur gastronomie et même des petits lieux isolés, mais reconnus pour la présence d'un chef en particulier. Dans ces cas-là, les gens viennent spécialement pour goûter à la cuisine de ce chef. Bref, la gastronomie fait désormais partie de l'offre touristique d'un pays», explique le maître de conférence de la faculté de géographie, histoire, histoire de l'art et tourisme de l'université Laval, Lyon 2, Julia Csergo.

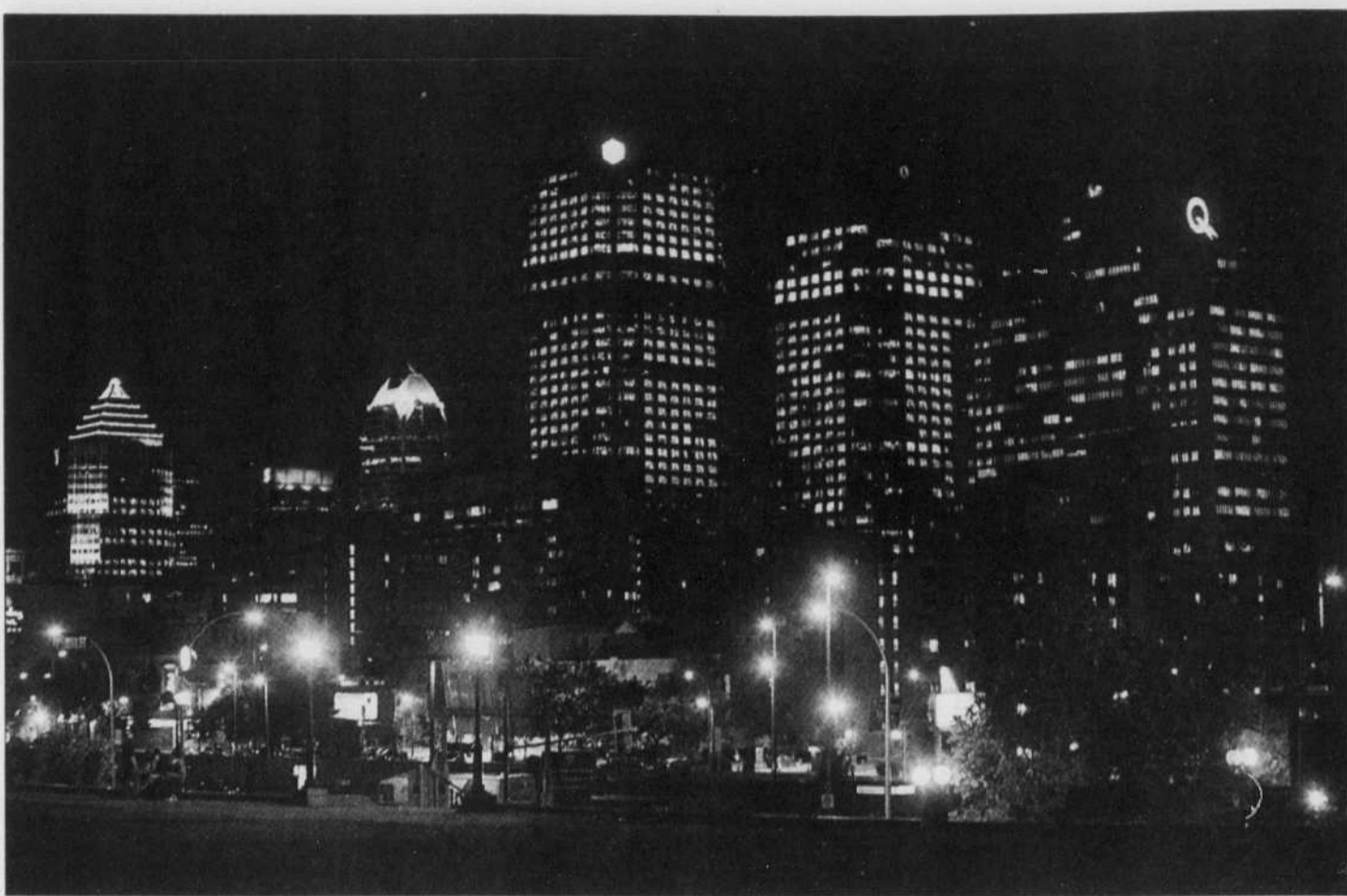
Les différentes villes sont bien conscientes de cette nouvelle réalité et tentent tant bien que mal de se tailler une place de choix parmi les autres. «L'industrie du tourisme est

toutefois très difficile à maîtriser puisqu'elle se bâtit sur une réputation plutôt que sur une production. L'industrie est toujours en construction et la concurrence internationale est féroce. Les consommateurs de tourisme se retrouvent donc devant une offre très diversifiée et leurs choix génèrent un grand flux économique», poursuit Mme Csergo.

Ville gastronomique ?

Si une ville devient gastronomique grâce à sa réputation, comment celle-ci se construit-elle? C'est un peu ce que les intervenants invités au colloque portant sur la gastronomie et le tourisme des Entretiens du Centre Jacques Cartier ont tenté de découvrir. De nombreuses villes doivent leur réputation à l'appréciation que leur voue un guide prestigieux. «Plusieurs villes se projettent à l'étranger à l'aide d'outils comme le Guide Michelin, qui établissent leur statut gastronomique. Il est intéressant de réfléchir à la pertinence de ces guides et surtout, de se demander si une ville gastronomique se réduit à ce qu'en dit le guide. Il est également intéressant de se pencher sur d'autres critères qui devraient être considérés», poursuit M. Lemasson.

D'autres villes ont réussi à s'imposer comme capitales gastronomiques grâce à de puissantes forces locales. «Il y a des villes où la gastronomie occupe une place importante dans l'espace social en raison de divers phénomènes et activités. Par exemple, à Montréal, nous voyons le festival Montréal en lumière, où un volet important est dédié à la gastronomie; nous avons aussi le développement des micro-



JACQUES GRENIER LE DEVOIR

Montréal est déjà une ville reconnue pour son excellence gastronomique.

brasseries, des chocolateries, etc.», remarque M. Lemasson.

«En effet, il est très intéressant de constater que Montréal a réussi à se construire une réputation gastronomique non pas par les guides, mais par son socle d'ingrédients locaux de grande qualité qui ont été pris en compte pour construire une gastronomie», ajoute Mme Csergo.

Gastronomie et arrière-pays

D'ailleurs, Montréal n'est pas la seule ville à avoir su se construire une réputation gastronomique en partie grâce à ses produits locaux originaux. «Pourtant, ce n'est pas essentiel pour une ville de pouvoir

compter sur un arrière-pays riche en aliments cultivés de grande qualité. Nous n'avons qu'à penser à New York, qui peut par contre compter sur un appui international pour son approvisionnement. Mais dans certains cas, il est intéressant d'observer la synergie qui peut s'installer entre une ville et ses régions», explique M. Lemasson.

La construction de la réputation d'une ville gastronomique peut en effet servir à stimuler les activités agricoles des régions. «Le tourisme permet de développer des secteurs de production qui n'intéressent pas forcément les grandes industries agricoles, mais les petits marchés locaux. Il est également in-

teressant de voir comment les grands chefs peuvent aider à valoriser les produits des régions, comme le fait Normand Laprise à Montréal», soutient Mme Csergo.

Le tourisme régional, comme le proposent les différentes routes des vins ou des fromages, peut également se présenter comme une solution à la crise agricole qui sévit un peu partout. «En France, le tourisme vient vraiment donner un nouveau souffle aux régions rurales étouffées par la crise économique. C'est une façon de permettre aux agriculteurs de subsister puisqu'ils voient leurs activités requalifiées. Et pour ça, les "tours" gastronomiques jouent un rôle important», poursuit

Mme Csergo. Tous ces différents modèles enrichissent la réflexion entourant la question du tourisme et de la gastronomie.

«En regardant ces différentes réalités, nous tentons de mieux comprendre les caractéristiques qui font d'une ville une capitale gastronomique et ainsi, nous pouvons essayer de mieux nous positionner par rapport à ça et développer des arguments pour attirer les touristes», indique M. Lemasson. «Car il ne faut pas oublier qu'autour de ces questions, il se joue de grands enjeux économiques et plusieurs emplois», conclut Mme Csergo.

Collaboratrice du Devoir

TRANSPORT

Montréal et Lyon sur les rails

Un tramway pour Saint-Exupéry en 2009

En raison de la congestion perpétuelle des grands axes routiers, Montréal et Lyon, comme bien d'autres villes avant elles, ont le projet de se doter d'un lien direct entre leurs aéroports et le centre-ville. Si à Montréal il est question d'un train classique, Lyon a choisi le tramway, mais les dirigeants des deux aéroports ont les mêmes objectifs en tête: offrir un moyen de transport rapide, régulier, peu coûteux et peu polluant à leur clientèle.

L'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry font face à des enjeux similaires en matière d'accessibilité et les dirigeants des deux établissements ont profité des Entretiens du Centre Jacques Cartier, qui se tenaient à Lyon au début décembre, pour échanger à propos de leurs projets respectifs.

À Montréal, le projet est encore bien embryonnaire. L'administration Tremblay ne lui a accordé encore aucun budget, mais des études ont été réalisées. «En tenant compte de la distribution de la population sur l'île de Montréal, nous avons évalué que le tiers de la clientèle de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau a comme destination ou comme point d'origine le cœur de la ville. Ces gens feraient donc tous partie de la clientèle potentielle du service de train. C'est un pourcentage important, surtout lorsque nous le comparons avec Toronto où la même étude a été réalisée et le résultat a été de 15 %», affirme le président-directeur général des Aéroports de Montréal, James Cherry.

430 000 voitures en moins!

L'inauguration d'un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville aurait probablement un impact considérable sur la circulation routière. «Nous avons évalué que ce train enlèverait 430 000 voitures des routes chaque année. Et ça, c'est seulement en prenant en considération les voyageurs. Les employés aussi pourraient utiliser le service. Parmi les employés de l'aéroport et des alentours, 10 000 d'entre eux pourraient en être des utilisateurs, car il ne faut pas oublier qu'actuellement, il n'y a pas de transport en commun efficace qui dessert le territoire. L'autobus est pris dans le trafic comme les voitures alors que le train de

banlieue est en service seulement le matin et le soir», explique pour sa part le vice-président ingénierie et construction des Aéroports de Montréal, Henri-Paul Martel.

De plus, il ne faut pas oublier que le trafic de passagers ne cesse de croître à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, donc si rien n'est fait, l'accessibilité sera toujours de plus en plus difficile. «Déjà, les routes ne répondent plus aux besoins. Sachant que notre taux de croissance se situe autour de 3 ou 4 % par année, imaginez ce que ça sera dans cinq ou dix ans, alors que nous serons près d'atteindre notre pleine capacité de passagers qui est de 15 millions», ajoute M. Martel.

Lyon rejoint en 25 minutes

Pour ce qui est du tramway qui reliera le centre-ville de Lyon à son aéroport, le projet est beaucoup plus concret. Il a déjà été décidé que le projet sera géré en délégation de service public et le trajet est déjà tracé bien qu'il reste encore à acquérir quelques terrains. La ligne express de tramway liera l'aéroport à la gare Part-Dieu de Lyon en un trajet de 25 minutes. Si tout va comme prévu, les travaux devraient commencer l'an prochain et l'inauguration devrait avoir lieu à la fin de 2009.

Ce ne sera pas trop tôt, selon les dirigeants de l'aéroport. «Notre trafic aérien est en pleine progression. Actuellement, il est à 6,7 millions de passagers et nous avons 10 000 espaces de stationnement. Plusieurs fois par année d'ailleurs, notre stationnement est complètement saturé», indique la responsable du développement intermodalité de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, Marie-Christine Bernier.

«Ce que nous souhaitons, c'est



ROBERT PRATTA REUTERS

La basilique de Fourvière, à Lyon

arriver à mieux gérer notre accessibilité en offrant un service rapide, fiable et à un tarif intéressant pour les voyageurs. De plus, le projet est avantageux puisque l'aéroport a un emplacement plutôt remarquable. Le réseau routier environnant rejoint six millions d'habitants, ce qui fait beaucoup de clients potentiels pour le tramway», soutient le directeur par intérim des Aéroports de Lyon, Xavier Mary.

De plus, le tramway est évidemment une solution de rechange intéressante sur le plan environnemental. «Nous sommes très préoccupés par la pollution et pour nous, le développement durable est une priorité. C'est également l'une des raisons qui a fait que nous avons tout mis en œuvre pour que ce projet de tramway voit le jour», ajoute M. Mary.

Ainsi, le projet de Lyon a clairement une longueur d'avance sur celui de Montréal. «C'est pourquoi il est aussi important pour nous de continuer d'échanger avec nos homologues lyonnais. Nous avons beaucoup à apprendre de leur expérience puisque nous nous retrouvons face aux mêmes problèmes techniques et financiers. De plus, nous avons les mêmes préoccupations environnementales. Nos échanges peuvent nous amener à éviter des pièges et à progresser plus rapidement», conclut M. Martel.

M. L.

Vers un rationnement ?

Il faut mettre un terme à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre

Nous polluons toujours davantage, la planète se réchauffe et un jour, probablement pas si lointain, nous en payerons les conséquences. Pendant ce temps, certains gouvernements se questionnent sur les moyens d'arriver à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), une problématique qui semble malgré tout hors de contrôle pour plusieurs. Et si les gouvernements en venaient à un véritable rationnement qui forcerait les différents acteurs de la société à remettre en question leurs agissements?

La question du rationnement a été étudiée sous toutes ses coutures à l'occasion d'un colloque réunissant des universitaires et des politiciens organisés dans le cadre des Entretiens du Centre Jacques Cartier qui se tenaient à Lyon, au début décembre. Évidemment, il a entre autres été question du transport.

«Le transport est la partie responsable des émissions de GES qui est en plus forte croissance. Selon le pays dans lequel on se trouve, le transport est responsable de 25 à 35 % des émissions totales et ça augmente à une vitesse inquiétante. Confrontés à cette réalité, les gouvernements se questionnent sur la façon la plus juste de déconnecter le développement économique de la consommation énergétique, puisqu'on ne peut pas laisser croître incessamment les GES. Les gouvernements doivent trouver une façon intelligente et raisonnable de les réduire graduellement, comme ça a été fait, il y a quelques années, avec les pluies acides», explique le professeur à l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional de l'université Laval, Martin Lee-Gosselin.

De plus, malgré l'ampleur du problème, on ne pourra pas se fier à la science pour nous sortir du pétrin. «Il y a en effet un blocage technologique dans le domaine du transport. Pour le moment, nous demeurons dépendants des carburants fossiles, d'autant plus que, lors du colloque, nous avons appris que l'hydrogène n'est pas une solution, du moins, pas tant que nous n'arriverons pas à le produire efficacement avec de l'énergie propre», affirme l'ingénieur de recherche au laboratoire d'économie des transports du Centre national de la recherche scientifique (CNRS), Charles Raux.

Toutefois, il faut mentionner que tout n'est pas noir. Il y a quand même une bonne raison de se réjouir puisque nos efforts de réduction d'émissions de GES des dernières années n'ont pas été vains. «Au Canada, notre consommation énergétique a augmenté de 22 % entre 1990 et 2003. Si nous n'avions pas fait d'efforts, elle aurait augmenté de 34 %. Même si ce n'est pas suffisant pour atteindre la cible de Kyoto, c'est encourageant», croit M. Lee-Gosselin.

La diète des pays riches

Il semble donc inévitable que les différents pays doivent un jour se mettre à la diète sévère pour réduire leurs émissions de GES. «Pendant ce colloque, il a été question du "facteur quatre" qui suppose que,

pour éviter une trop grande hausse de la température sur la planète, nous devons avoir diminué de moitié nos émissions en 2050. Toutefois, pour y arriver tout en laissant de la place aux pays en développement, les pays riches devront diviser leurs émissions par quatre. La technologie pourra certainement améliorer la situation, mais elle ne pourra pas faire tout le travail. Ça ne suffira pas. Il faudra donc un jour agir sur la demande», soutient M. Raux.

Le rationnement dont il a été question lors du colloque consiste en fait à fixer un objectif global d'émissions de GES dans un pays donné et ensuite, de distribuer des quotas. «Dans l'Union européenne, nous avons un système de quotas d'émissions de GES chez les entreprises intensives en énergie comme les alumineries, les cimenteries, les raffineries, etc. Ce que nous avons essayé d'évaluer, c'est si ce système de quotas pouvait s'étendre à l'industrie du transport de marchandises», indique M. Raux.

Laisser sa voiture au garage pour se chauffer ?

La question du rationnement au niveau des individus a aussi été abordée, même si cette idée risquait d'être fortement contestée dans le monde politique. «La consommation d'énergie pourrait être quantifiée par individu et par ménage en distribuant des quotas. Évidemment, le but ne serait pas que tout le monde ait froid et demeure immobile, mais que l'idée de choix, de compromis, s'installe dans la tête des gens. Une famille ne pourrait plus, par exemple, avoir deux résidences chauffées et deux voitures pratiquement toujours sur la route», explique M. Lee-Gosselin.

Ces idées vont beaucoup plus loin que la simple sensibilisation. «Si les quotas d'énergie pour se déplacer et se chauffer coûtaient très cher, nous verrions vraiment un changement de comportement de la population. Les gens feraient très attention pour ne pas gaspiller de l'énergie et évidemment, n'hésiteraient pas à investir, par exemple, dans l'isolation de leurs maisons. Et les gens se mettraient aussi à comparer l'énergie qu'ils dépendent pour se chauffer, s'éclairer et utiliser leur voiture et essaieraient de voir, par exemple, à quel point ils peuvent se chauffer et s'éclairer avec l'énergie qu'ils économiseraient en laissant leur voiture dans leur garage. Ce serait toute une nouvelle façon de penser que nous développerions», poursuit le professeur de l'université Laval.

Évidemment, le colloque n'a pas été organisé dans le but de proposer des politiques. «Ce que nous souhaitons, c'est de se poser des questions, à la lumière de nos recherches, sur la faisabilité et l'acceptabilité de certaines possibilités qui pourraient être mises de l'avant le jour où la volonté politique sera au rendez-vous», précise M. Lee-Gosselin.

C'est vrai que pour les politiciens, l'idée de rationnement ne sera probablement pas la plus populaire auprès des électeurs. «Le mot fait peur en effet, mais le ministre des Transports français semble être ouvert à la réflexion à propos des quotas. C'est donc encourageant», conclut M. Raux.

M. L.