

# Perspectives



## OLYMEL VALLEE JONCTION TEMPS DURS POUR LES TRAVAILLEURS







Élections 2007

# Des défis pour tous

**L**e 26 mars dernier, la population québécoise a rendu un verdict important. Le message est sans équivoque. Les Québécoises et les Québécois veulent être écoutés. Ils ont dit NON aux politiques antiouvrières et antisociales, à l'arrogance, au manque d'écoute et aux pratiques antidémocratiques.

La longue tradition qui veut que les Québécois accordent presque automatiquement un deuxième mandat au parti au pouvoir s'est donc poursuivie, mais avec cette différence de taille qu'il s'agit de l'élection d'un premier gouvernement minoritaire depuis 1878. Rassurés par l'expérience d'un gouvernement minoritaire fédéral qui tient le coup et fatigués des vieux partis, les électeurs ont jeté leur dévolu sur une jeune formation politique. Le vent de mécontentement tournant en faveur de

Mario Dumont, il s'est retrouvé chef de l'opposition officielle à la tête d'une équipe de jeunes députés-es, inexpérimentés pour la plupart.

## Un vote de suspicion

Ce vote constitue une première à plusieurs égards. C'est la première fois que la majorité de l'électorat divise son vote presque également entre trois grands partis, mettant fin à un style de gestion où gouvernement majoritaire rime avec gouvernement autoritaire. Toutes les formations politiques se retrouvent en quelque sorte sous haute surveillance, comme si les Québécois se donnaient une chance de mieux les juger le jour du match revanche.

C'est ainsi que j'ai refusé, dès le lendemain du vote, d'interpréter cette élection comme un virage à droite, un revirement des valeurs chez les Québécoises et les Québécois. La dégelée ré-

servée au Parti libéral en constitue la preuve la plus remarquable.

Rappelons-nous simplement que le vent de changement pour lequel les Québécois avaient voté à l'avant-dernière élection s'est rapidement transformé en un gigantesque *J'ai jamais voté pour ça !* Cela pourrait tout aussi bien s'appliquer dans quelques mois à Mario Dumont, lorsque les électeurs l'auront vu à l'œuvre et connaîtront mieux ses véritables orientations politiques. Chaque parti a ses propres défis.

## La question nationale

Pour le Parti québécois, qui n'a pas su profiter de son séjour dans l'opposition pour se renouveler, une importante réflexion est à faire, non pas sur l'objectif de la souveraineté, mais sur la façon d'atteindre cet objectif. La CSN est toujours souverainiste. Je dirais même que c'est plus pertinent





## Élections 2007 : analyse

13

encore à l'heure où l'avenir des peuples passe plus que jamais par leur capacité de parler pour eux-mêmes et d'imposer leurs voix dans le concert des nations, qui prend de plus en plus d'espace avec la mondialisation. Être souverainiste, ce n'est pas être référendiste. Il y a d'abord un travail de fond à faire auprès de la population québécoise pour se convaincre collectivement de l'utilité de la souveraineté et des pistes qu'elle ouvre en termes de projet de société mobilisateur pour tous les Québécois et toutes les Québécoises.

Le résultat électoral témoigne d'un attachement profond de la population à la spécificité du Québec. Ici encore, les défis sont importants pour tous les partis politiques, qui doivent faire un bilan sans complaisance et sortir des formules creuses du « fédéralisme rentable », du « référendum à tout prix » et de « l'autonomisme sans pouvoir réel ».

Quant aux libéraux de Jean Charest, ils ont un défi de taille : faire la démonstration que la promesse d'être plus à l'écoute ne se transformera pas en vœu pieux. C'est bien mal parti avec le feu vert donné au dégel des droits de scolarité, et ce, sans consultation publique !

Cette élection nous force également à faire notre propre bilan. Il faudra mieux expliquer nos positions, nos arguments, pour prévenir la population des risques des privatisations et des partenariats public-privé, des baisses d'impôts, du dégel des droits de scolarité, d'un système de santé à deux vitesses et convaincre les citoyens que l'État doit s'impliquer pour maintenir et développer l'emploi. Des défis, il n'y en a pas que pour les autres, il y en a pour nous aussi.

Claudette Carbonneau



## Olymel Vallée-Jonction Temps durs

18



## Médias Gros plan sur la convergence

28



## DOSSIER TRANSPORTS

4



## L'intégration des nouveaux arrivants

16



## Charte du français 30 ans plus tard

26



## L'invité Gilles Julien Les droits de nos enfants : l'urgence d'agir

31



# À la croisée des chemins

*La façon dont les individus se déplacent dans notre société, comme dans bien d'autres, fera l'objet de nombreux débats au cours des années qui viennent. L'usage individualiste de l'automobile est pointé du doigt. Reste que l'organisation territoriale des pays riches tourne encore autour de son utilisation.*

## Transport sur rail : un demi-siècle de déclin

par Jean-Sébastien Marsan

**Des Amérindiens nomades, premiers occupants du territoire, jusqu'au poète Jack Kerouac (*Sur la route*), en passant par les épopées de Christophe Colomb et de Jacques Cartier, ou par la quête audacieuse des coureurs des bois de la Nouvelle-France et des explorations des Radisson, d'Iberville, Cadillac, Cavalier de La Salle ou La Vérendrye, l'histoire de l'Amérique est celle d'un continent de voyageurs. Et de chemins de fer à l'abandon, pourrait-on ajouter...**



**A**vant la grande invasion de la bagnole, le chemin de fer (et sa riche bourgeoisie d'affaires) régnait sur le continent. Première technologie rapide de transport terrestre de l'histoire, moyen de locomotion idéal pour un vaste territoire soumis à de rudes hivers, le train a propulsé la révolution industrielle et les débuts de la grande entreprise manufacturière au Canada.

Le premier service ferroviaire des colonies britanniques d'Amérique du Nord a vu le jour au Québec en 1836, entre La Prairie et Saint-Jean.

En 1860, le Grand Tronc reliait Rivière-du-Loup à Sarnia (Ontario) en passant par Lévis.

Montréal, par sa situation géographique, s'est révélée le lieu de transit par excellence pour le transport vers l'intérieur ou l'extérieur du continent. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les chemins de fer transcontinentaux plaçaient la métropole au centre d'un axe est-ouest allant de Québec à Vancouver (le Canadien Pacifique) et d'un axe nord-sud longeant la rivière Richelieu et le lac Champlain vers Portland, Boston et New York.

La colonisation des Laurentides, du Lac-Saint-Jean, de la Gaspésie, etc., fut intimement liée aux premiers

chemins de fer dans ces régions, soutenus par le gouvernement du Québec. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les routes québécoises étaient boueuses l'été, rudes l'hiver, et toujours très inconfortables, car les autorités n'investissaient pas dans la voirie. Le transport ferroviaire était donc un luxe ordinaire, surtout en région.

Entre 1920 et 1923, le gouvernement fédéral a étatisé les grands réseaux (à l'exception du Canadien Pacifique [CP]) pour créer le Canadien National (CN). Le CP et le CN ont choisi Montréal pour siège social. Le Québec est alors devenu la capitale canadienne du chemin de fer. Au même moment, le transport





Photos : Michel Groulx

maritime alimentait à fond le secteur ferroviaire, le port de Montréal (réaménagé au début du siècle) devint un grand centre d'exportation de céréales destinées à l'Europe.

Dans la métropole, le tramway électrique rythmait la vie quotidienne. En 1892, la *Montreal Street Railway Company* transportait 11 millions de passagers ; 20 ans plus tard, la *Montreal Tramways Company* en menait plus de 104 millions ! En 1937, Montréal était la première ville canadienne à expérimenter le trolleybus (ou autobus électrique muni d'un trolley comme le tramway), qui fonctionnera jusqu'à l'inauguration du métro en 1966.

Puis c'est la « démocratisation » de l'automobile, ce puissant symbole de réussite sociale, véritable illustration du « vice de la propriété » (pour reprendre l'expression d'un pionnier de l'écologie, le Français Bernard Charbonneau) et bombe à fragmentation des transports collectifs. Les tramways montréalais ont été entièrement remplacés par des autobus (polluants) en 1959. Les trois quarts des ménages québécois possédaient une auto en 1976 et le camion devint le véhicule privilégié pour le transport de marchandises.

La vogue du quatre roues a entraîné d'énormes dépenses en infrastructures routières et a favorisé l'étalement urbain. Les transports en commun, réorganisés dans des sociétés régionales, ont dû quémander des subventions aux gouvernements pour survivre.

Les écologistes ont beau protester et le prix de l'essence dépasser le seuil du dollar le litre, l'automobile poursuit son expansion. L'an dernier, les Canadiennes et les Canadiens ont dépensé la somme inouïe de 54,6 milliards de dollars pour l'achat de plus de 1,66 million d'automobiles et de camions neufs, une hausse de 3,9 % comparativement à 2005.

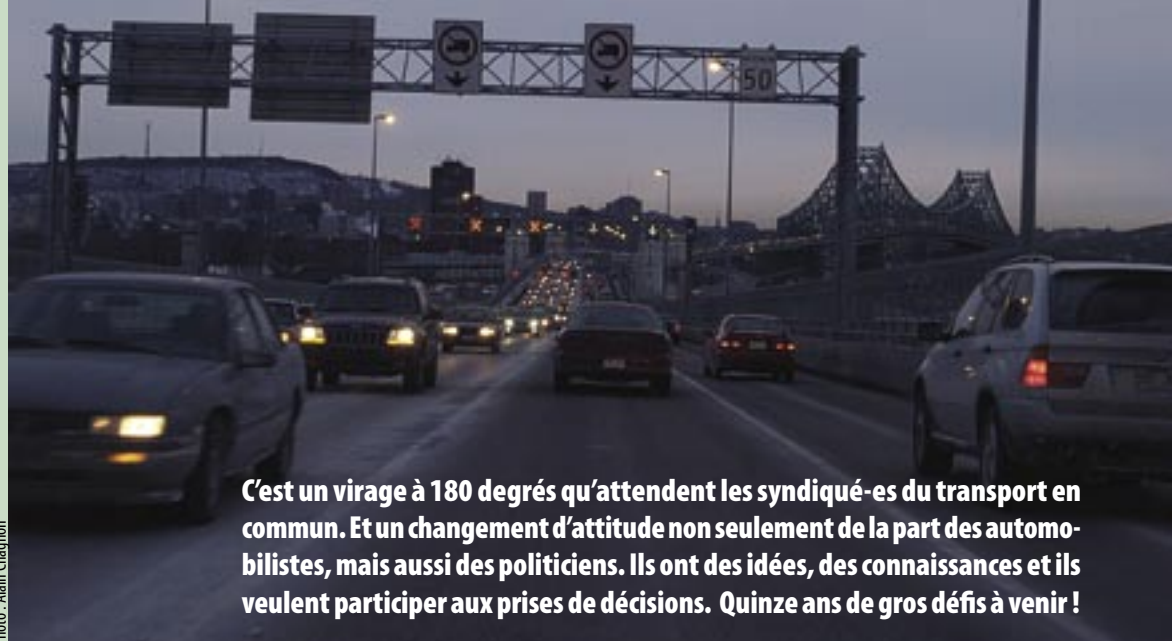
En somme, la voiture a brutalement interrompu le déploiement

des chemins de fer nord-américains. « Aux États-Unis, et dans la majorité des pays d'Europe occidentale, le nombre total de kilomètres de lignes de chemin de fer, jusqu'à nos jours, est resté identique à ce qu'il était lors du boom ferroviaire de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsqu'il n'a pas diminué », déplore le militant Hosea Jaffe dans son pamphlet *Automobile, pétrole, impérialisme* (éditions Parangon/Vs, Lyon, 2005).

Il n'y a guère que les trains de banlieue et les métros qui puissent concurrencer la sacro-sainte bagnole individuelle. Les villes qui possèdent ces infrastructures sur rail tendent actuellement à les développer pour éviter que les voitures congestionnent leurs artères jusqu'à l'infarctus. Montréal vient de prolonger son métro jusqu'à Laval et songe très sérieusement à réimplanter le tramway sur quelques rues.

## Pour un transport en commun public et élargi

par Denise Proulx



**C'est un virage à 180 degrés qu'attendent les syndiqué-es du transport en commun. Et un changement d'attitude non seulement de la part des automobilistes, mais aussi des politiciens. Ils ont des idées, des connaissances et ils veulent participer aux prises de décisions. Quinze ans de gros défis à venir !**

Il n'y a pas un jour sans que nos habitudes de transport ne soient reliées à un énième scénario de catastrophe environnementale anticipée. On le sait, la pla-

nète n'en peut plus des gaz à effet de serre et du réchauffement climatique générés, entre autres, par nos comportements. On en parle, on en parle, mais au juste, où est le plan de financement du transport en commun du

Québec ? Il semble toujours coincé entre une montagne d'études et de tractations politiques. Bien des membres de syndicats affiliés à la CSN en ont marre de cette valse-hésitation et sont inquiets. Ils se questionnent. Le ►

Photo : Alain Charbonneau





Photo : Michel Giroux

Richard Lanthier, conseiller syndical au module de recherche de la CSN, Pierre Saint-Georges, président du syndicat des employés d'entretien de la Société de transport de Montréal, Denis Marcoux, vice-président de la Fédération des employés et employés de services publics (FEESP-CSN), et Gaétan Châteauneuf, vice-président du Conseil central du Montréal métropolitain.

gouvernement chercherait-il par tous les moyens à prendre le crédit d'une politique de transport en commun, tout en en faisant le moins possible ? Serait-il en train de tailler une place confortable aux entreprises privées, même si des expériences passées de partenariats public-privé n'ont pas eu d'allure ?

« Le transport en commun, on en veut plus et on le veut public ! », tranche Denis Marcoux, vice-président de la Fédération des employés et employés de services publics. Mais depuis 2002, le secteur privé rôde autour. Et les ratés de Slivia, une entreprise regroupant la multinationale française Keolis et la multinationale québécoise SNC-Lavalin sur les territoires de la Rive-Sud et de Montréal, ont laissé un goût amer. « Il y a eu une dégradation de l'entretien préventif des véhicules, de sorte qu'on s'est retrouvé avec des autobus non conformes aux normes de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur la route », dénonce Pierre Saint-Georges, le président du syndicat des employés d'entretien de la Société de transport de Montréal. Ce constat, il le répète depuis mai 2006. « Lorsque la SAAQ est débarquée à la Société de transport de Montréal pour effectuer des vérifications de véhicules, les inspecteurs ont vu que

le système ne fonctionnait pas. Leur conclusion a confirmé nos dires », ajoute-t-il. Un an plus tard, l'entretien des véhicules est redevenu une responsabilité interne à Longueuil et à Montréal, mais pas à Québec où la multinationale Keolis décrochait, le 1<sup>er</sup> avril 2007, un renouvellement pour sept ans d'un contrat de gestion pour l'exploitation et la maintenance du Réseau de transport de la capitale, comprenant un parc de 500 véhicules. Le contrat prévoit une entente avec la filiale Slivia et SNC-Lavalin. « On en a pour deux ans à corriger les anomalies, plutôt que de faire de la prévention sur les véhicules », déplore Pierre Saint-Georges. « L'Agence des partenariats public-privé incite les pouvoirs publics à aller dans cette direction », ajoute Gaétan Châteauneuf, vice-président au Conseil central du Montréal métropolitain.

### Développer une vision globale

Le privé n'est pas la seule source des problèmes, reconnaissent les syndiqués. Les sociétés de transport ont subi d'importantes pertes de soutien financier de l'État dans les années 90, notamment après le rapport Ryan. En 1992, les municipalités finançaient 40 % du transport en commun, le

gouvernement 20 %, les usagers 35 % et les automobilistes 5 %. « En 2003, la part d'implication de l'État est passée à 14,5 % », rappelle Denis Marcoux. À son avis, pour affronter les défis des changements climatiques, il faut, au contraire, orchestrer un investissement de 18 milliards de dollars sur une période de 15 ans, non seulement dans les infrastructures, mais aussi dans l'exploitation du réseau. Puis, augmenter la part modale à 40 %, donc l'achalandage de 5 % par année.

« On n'est pas les seuls à le dire, ça prend des investissements majeurs si on veut respecter notre engagement envers le protocole de Kyoto. Même le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a convenu lors du Forum économique de Montréal, en avril 2005, qu'il y a des besoins d'investissement plancher de 7 milliards de dollars à faire sur 15 ans. C'est clair, il faut agir non seulement en transport, mais aussi en aménagement du territoire », propose Gaétan Châteauneuf.



Photo : Alain Chagnon

**Le SM<sup>2</sup>** particulièrement pendant les périodes de grandes chaleurs. Environ 95 % des oxydes d'azote entrant dans la composition du smog proviennent de la combustion du carburant dans nos voitures et nos camions, ou des moteurs à combustion, des turbines à gaz, des chaudières industrielles et des centrales électriques servant à la production d'énergie.



Photo : Bernard Brault, PC

## Un virage à 180 degrés !

Mais où puiser l'argent pour mettre à niveau le réseau de transport en commun ? Obliger les municipalités à respecter leur obligation de verser au transport public un cent par 100 \$ d'évaluation ? Augmenter les coûts pour les automobilistes, comme hausser le prix des stationnements ? Aller chercher une partie de la taxe sur l'essence ? « Nous, on favorise un virage à 180 degrés. Changer l'image du transport en commun, dépasser la conception qu'il ne sert qu'à éviter les nuisances. Faire comprendre aux Québécoises et aux Québécois que l'automobile génère un déficit de la balance commerciale de 20 milliards de dollars par année », argumente Richard Lanthier, conseiller syndical au module de recherche de la CSN. Il enchaîne : « Investir dans le transport en commun, c'est s'enrichir, développer notre économie, soutenir des emplois et la recherche de technologies de pointe. C'est remettre 600 \$ par année dans la poche de tout le monde ! »



Photo : Alain Chagnon

En effet, la CSN analysait, en mars 2005, le document de consultation pour le financement du transport en commun du ministère des Transports du Québec et observait que « dans la région métropolitaine, les dépenses d'exploitation et d'immobilisation des autorités organisationnelles de transport (AOT) atteignaient un peu plus de 1,3 milliard de dollars en 2003. Ces dépenses ont généré 12 845 emplois, une valeur ajoutée de 936,9 millions de dollars et une contribution de 300 M\$ aux recettes des gouvernements fédéral et provincial ».

Mieux encore, le transport en commun permet de diminuer les effets néfastes de la pollution des véhicules, les accidents routiers — laissant souvent derrière des handicapés pour la vie — et la consommation d'énergie. En 2003, dans la seule région de Montréal, la valeur de réduction des émissions polluantes attribuables au transport en commun était estimée à 97 M\$ et celle des accidents routiers à 61,9 M\$. Ceci, sans parler de l'augmentation de la qualité de vie dans les villes — et son attraction pour les jeunes familles, de l'amélioration de l'utilisation efficace de l'espace, d'un soutien plus égalitaire aux groupes de citoyens démunis, de

la baisse des hospitalisations dues au smog. « Les citoyens sont de plus en plus tannés d'avoir le trafic de la banlieue chez eux. La Direction de santé publique de Montréal a réalisé une grande étude qui démontre les effets sur la santé de la pollution de l'air et de la congestion routière. Prolonger l'autoroute 25, c'est ajouter 100 000 véhicules à Montréal », se scandalise Gaétan Châteauneuf. « Ça prend une vision, avec des porteurs politiques. Nous avons analysé les scénarios de l'Agence métropolitaine de transport et nous sommes prêts à en discuter. Nous proposons de choisir un créneau d'excellence en transport en commun et d'en faire un outil de développement économique », conclut Richard Lanthier. Les syndiqués font le pari qu'en dépensant moins pour l'achat et l'entretien de voitures personnelles, les Québécois s'enrichiront collectivement. ►



# Tasse-toi mononc'!, c'est à mon tour

par  
Denise Proulx



Photo : Alain Chagnon

**Qui ne se souvient pas de cette pub choc de Volkswagen qui a vite été retirée des ondes ? Dix ans plus tard, ce n'est plus avec une auto hyper-performante que les jeunes veulent tasser les vieux mononcs', mais en métro et en tramway... Les gaz à effet de serre, le smog, leur endettement personnel les incitent davantage à circuler à pied qu'en voiture de luxe ! Mais créer un réseau mixte et élargi de transport, est-ce possible sans échanger un gouffre financier pour un autre ?**

**A**u téléphone, le ton de la voix ne laisse aucun doute. Christian Savard croit au réseau de transport en commun public. Il en fait une question de priorité, un incontournable, comme les hôpitaux et l'éducation le sont. « À Québec, nous voulons un réseau de tramways qui deviendrait la colonne vertébrale du service, parce qu'on ne vit pas la même réalité qu'à Montréal. C'est la seule manière de sortir les automobilistes de leur char », dit le porte-parole d'Accès transports viables, un regroupement d'usagers du transport en commun bien connu

dans la capitale. Des arguments, l'organisation militante en sort un nouveau chaque mois depuis septembre 2006, alors qu'elle a investi les tribunes politiques et médiatiques pour faire avancer son objectif.



Photo : Clément Allard

Christian Savard

Selon Accès transports viables, un réseau de tramways sera bon pour les affaires; il revitalisera les quartiers, il augmentera la valeur foncière des immeubles, il renouvellera les infrastructures municipales là où il passera, il réduira les émissions de gaz à effet de serre et, surtout, pour un investissement public équivalent à celui de l'autoroute 175 — 700 millions de dollars —, il ne représentera qu'un coût de 9012 \$ par passager comparativement à 116 666 \$ pour l'autoroute. « On a juste à cesser de construire de nouvelles routes, ce qui est une aberration maintenant. En contrepartie, il faut entretenir adéquatement celles qui sont là et créer des voies réservées sur les principales artères. Il faut tout mettre en œuvre pour tasser les automobiles », poursuit Christian Savard.

## Ensemble autour de la question

Pierre Saint-Georges, du syndicat de l'entretien de la Société de transport de Montréal, ne partage pas



Photo : Michel Giroux

Pierre Saint-Georges

cet enthousiasme. « Il faut regarder totalement ce que cela représente et comment le réseau de tramways, qu'il soit à Québec ou à Montréal, sera exploité. On l'amène où ? Ce n'est pas plus économique que de faire rouler des autobus. Puis, c'est moins efficace. Un autobus, c'est polyvalent, ça va partout », complète-t-il.

La CSN poursuit sa réflexion sur ces enjeux. Denis Marcoux confirme qu'il faut y porter une grande attention : « Il faut analyser rigoureusement les coûts versus les bénéfices. On a une expertise intéressante et on est très avantageusement compétitif. Rouler en autobus électrique



Photo : Michel Giroux

Denis Marcoux





Photo : Michel Groux

pourrait être une meilleure solution, mais il faudra voir. » En effet, selon l'étude Pour un financement responsable du transport en commun, réalisée en mars 2005 par la CSN, « Le développement d'un réseau étendu d'autobus et de trolleybus de nouvelle génération, rapides, circulant en sites propres et protégés, avec priorité aux feux de circulation, à fréquence élevée, et, à terme, totalement électrifié, pourrait donner un second souffle au transport en commun. »

Invité à commenter la supériorité des autobus sur les tramways, Christian Savard réplique : « Je ne crois pas aux autobus électriques. Un autobus, ça demeure dans l'esprit des gens un moyen de transport de seconde zone. Ce n'est pas perçu comme un système structurant. Un rail en plein milieu d'une rue, ça envoie un message. Être contre le tramway, c'est comme être contre le métro à Montréal ! »

Le conseiller municipal du district De Lorimier et président de Projet Montréal, Richard Bergeron, milite en faveur d'un réseau mixte, comprenant à la fois des autobus, des tramways, des trolleybus, le métro, le covoiturage. « Il faut investir dans l'électrification des autobus. Mais ça

n'a pas l'attractivité des tramways. Et c'est certain qu'on en profiterait pour changer des règles du jeu. Quand je vois des employé-es de la Société de transport de Montréal utiliser des esplanades pour stationner leur auto, ça me fait mal au cœur », dit-il, exemples à l'appui. Richard Bergeron propose en échange de faire un *deal* avec les employés du transport en commun de Montréal. « Il s'agit d'en faire des partenaires à part entière et de leur offrir de manière garantie de participer aux changements, qu'ils puissent même en tirer des bénéfices en faisant de l'autogestion du service qu'ils offriront à la population », explique-t-il.

Convaincu que Montréal et Québec sont à l'aube d'un changement de direction vers une société plus progressiste, Richard Bergeron appelle donc les syndiqué-es, les cols bleus et les cols blancs, à dépasser une première analyse, qu'il craint corporatiste. « On ne peut pas demander à toute la population de devenir des experts, ils doivent donc partager leurs connaissances. Mais pour être crédible dans le public, il faut d'abord livrer la marchandise, offrir un service réel, pratique, convi-



Photo : Michel Groux

Gaétan Châteauneuf

vial. Ensuite, il faut faire des alliances avec Hydro-Québec et Bombardier pour qu'ils y comprennent aussi leurs avantages », enchaîne-t-il.

Gaétan Châteauneuf croit aussi aux avantages que procurent les nouvelles technologies disponibles pour élever la part d'achalandage du transport en commun. « Ça prend une expertise non seulement technique, mais aussi humaine. Nos syndiqué-es connaissent leur métier. Ça fait longtemps qu'on le dit. Nous sommes prêts à partager nos connaissances, prêts à nous asseoir pour parler stratégies de développement et prêts à passer à l'action. »



## LE VÉLO SYMPATHIQUE !

Vous êtes pressés ? Circulez en vélo ! Vous détestez payer 15 \$ pour un stationnement d'à peine deux heures au centre-ville ? Circulez en vélo ! Vous rêvez d'un voyage dans le Sud en plein cœur de l'hiver et vous voulez faire des économies ? Circulez en vélo !

Toutes les raisons sont bonnes pour troquer la voiture pour le vélo. Selon l'organisation Vélo Québec, 12 % des Montréalaises et des Montréalais utilisent le vélo comme moyen de transport principal dans la métropole, tandis que 20 % de tous les Québécois le font de manière occasionnelle. Non seulement le vélo dans un centre-ville est plus rapide que l'auto, mais en plus il coûte passablement moins cher, à tout point de vue : 200 \$ par année pour l'entretien et les accessoires d'un vélo contre un bon 6000 \$ pour une auto. Pas de pollution, de l'exercice, de la détente.

Pour récompenser les entreprises qui encouragent leurs employé-es à opter pour la bécane, Vélo Québec a lancé l'opération Vélo-boulot et le prix Entreprise vélosympathique. Toutes les entreprises et les organisations peuvent y participer. Il suffit d'installer des stationnements pour bicyclettes : 7 à 10 vélos occupent le même espace qu'une auto ([www.velo.qc.ca/veloboulot](http://www.velo.qc.ca/veloboulot)).

Denise Proulx





## Un TGV: le rêve ridiculisé

par Denise Proulx

**1975, le maire Jean Drapeau, non en manque d'idées de grandeur, veut ajouter un train à grande vitesse (TGV) à la liste de ses réalisations. Et pas le moindre, un TGV Montréal–New York avec pour mission de déplacer vers l'aéroport de Mirabel les voyageurs de la Nouvelle-Angleterre exaspérés des engorgements aux aéroports new-yorkais. Le tout pour une facture de quatre milliards de dollars !**

**E**n 2001, un autre maire de Montréal, Pierre Bourque, voit le TVG Montréal–New York comme un moyen d'augmenter le tourisme. Deux ans plus tard, Jean Pelletier, alors président de VIA Rail, ramène l'idée d'un train Québec–Montréal–Windsor avec, semble-t-il, l'appui de son ministre des Transports, David Collenette. La facture explose et certains avancent un chiffre de 12 milliards de dollars pour un circuit de près de 2000 kilomètres, et ce, en réunissant les autres projets qui le mènerait à New York et à Boston. C'était sans compter l'opposition bien ficelée des lobbys canadiens et américains des compagnies d'autocars et aériennes et des constructeurs automobiles, qui y ont vu une menace de décroissance. L'idée n'a pas survécu à une saison parlementaire.

Une revue des études antérieures sur les divers projets de TGV, dorénavant nommé train rapide, menée en 2003 par CANARAIL, pour le ministère des Transports du Québec, laisse pourtant comprendre que la plupart des scénarios sont rentables.

En octobre 2005, le premier ministre Jean Charest, en visite chez le gouverneur de l'État de New York, ressort pour la énième fois ce rêve inachevé. Pourquoi pas un train rapide, non seulement vers New York, mais aussi vers Washington... en trois heures ? Au ministère des Transports du Canada, l'idée n'est même pas arrivée jusqu'au ministre Jean Lapierre, encore tuée dans l'œuf par son prix jugé abusif, chiffré à cinq milliards de dollars pour l'unique tronçon Montréal–New York.

Il faut croire que ces empêcheurs de tourner en rond ne voyagent pas souvent en Europe, où le train rapide est plus qu'un moyen de transport, mais un outil de développement technologique qui a permis de perfectionner l'usage du rail de

manière sécuritaire. Munich, une ville allemande de 1,4 million d'habitants — semblable à Montréal —, s'apprête à mettre en service un train à vibration magnétique pouvant atteindre 460 km/h. Ce type de train, dont les wagons sont des produits de Bombardier Transport, est déjà en service à Shanghai. Pendant ce temps, au Québec, les services aux passagers offerts par Via Rail se détériorent, quand ils ne sont pas presque totalement abandonnés sur

des tronçons d'arrière-pays, comme c'est le cas notamment en Gaspésie. Peu fréquentés, pas rentables. Et pour cause, cela prend près de 18 heures pour se rendre à Gaspé !

Chaque année, une idée nouvelle ressurgit. Pourquoi pas un corridor Washington–New York–Montréal–Mont-Tremblant ? Et si c'était plutôt un corridor Montréal–Trois-Rivières ?

Serait-ce que personne n'en veut vraiment ?



## Où s'en va la voiture?

par Jean-Sébastien Marsan

**Sur le point d'épuiser la crème du pétrole mondial, l'humanité lorgne le combustible fossile *cheap* — les sables bitumineux, par exemple — pour perpétuer ses habitudes de transport. Ce pétrole bas de gamme coûtera plus cher à extraire, donc à consommer. Un jour, il faudra dire adieu à l'essence bon marché. Qu'est-ce qui la remplacera dans nos voitures ?**

**M**ine de rien, des voitures hybrides circulent dans nos rues. Dotées d'un moteur à essence peu gourmand, couplé à un moteur électrique qui n'a pas besoin d'être rechargé, environ 10 % de leur consommation d'énergie provient de l'électricité. En mars dernier, les hybrides représentaient 0,5 % des ventes d'automobiles au Canada et 0,3 % au Québec.

Depuis dix ans, une filiale d'Hydro-Québec, TM4, fabrique et commercialise pour le marché français un moteur-générateur pour voitures hybrides (que l'on appelait jadis le moteur-roue).

La voiture hybride a tout pour plaire, à l'exception de son prix. Les consommateurs hésitent souvent à déboursier les 3000 à 5000 \$ supplémentaires que représente une hybride comparativement à un véhicule traditionnel, malgré les économies engendrées par l'utilisation d'électricité — et après, ils se





Photo : Alain Chagnon

plaignent de l'augmentation du prix de l'essence...

Tant qu'à rouler hybride, pourquoi pas le tout électrique ? La technologie existe depuis plus d'un siècle. Dès les années 1890, de nombreuses voitures électriques munies d'accumulateurs en plomb ont circulé aux États-Unis. La grande popularité de la Ford modèle T, pendant les années précédant la Première Guerre mondiale, a décimé la voiture électrique.

La grande faiblesse de la bagnole électrique, sa faible autonomie comparativement à la voiture à essence, freine son expansion. Le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) à Saint-Jérôme, premier organisme du genre au Canada, planche là-dessus depuis 1996.

La croyance populaire veut que le moteur électrique soit lent, tout juste

bon pour les voitures de terrains de golf. Or, la première voiture à dépasser les 100 km/h, une automobile électrique belge baptisée *Jamais Contente*, a été construite en... 1899 !

Par ailleurs, le moteur à hydrogène, qui ne rejette que de l'eau sous forme gazeuse, mobilise les départements de recherche-développement de plusieurs constructeurs. General Motors (GM) a promis de produire un million de véhicules à hydrogène par an d'ici 2010 — au lieu d'employer l'hydrogène comme carburant principal, GM installe une pile à combustible utilisant l'hydrogène pour générer de l'électricité.

Pour l'instant, la technologie de la pile à combustible demeure trop coûteuse pour emballer le grand public. Des problèmes de sécurité subsistent, car l'hydrogène gazeux est une substance inflammable qui se stocke difficilement.

Les biocarburants (ou carburants dits renouvelables) proviennent d'huiles végétales ou de friture, de gras animaux et surtout d'éthanol. Cet alcool liquide, obtenu du maïs et du blé, se mélange à de l'essence ou à du diesel. Le gouvernement canadien souhaite que 10 % d'éthanol soit inclus dans tout carburant vendu au pays d'ici 2012. Les États-Unis ont une longueur d'avance, notamment en Californie — où le gouverneur Arnold Schwarzenegger possède un Hummer qui carbure au biodiesel !

### Un enjeu pour le Québec

Localement, une voiture électrique ou à l'hydrogène ne pollue pas. À l'échelle mondiale, cependant, remplacer le parc automobile à essence par des véhicules dits propres serait beaucoup moins écolo qu'il en a l'air.

En effet, l'électricité nécessaire à la production d'hydrogène et à l'alimentation de voitures électriques provient fréquemment de centrales thermiques ou au charbon, très polluantes. Les détracteurs de l'éthanol soulignent que la culture de céréales exige énormément d'eau et d'énergie, aliments dont la transformation massive en carburant pourrait devenir immorale.

Par ailleurs, le Québec pourrait fort bien se positionner sur le marché du transport en commun propre. La province, qui n'abrite pas de fabricants d'automobiles, possède une industrie du transport collec-

tif (Bombardier, Nova Bus, etc.) et déborde d'énergie renouvelable obtenue de barrages hydroélectriques et d'éoliennes.

« Un moteur d'autobus est plus facile à convertir à l'hydrogène qu'un moteur d'automobile », souligne Louis Chahin, directeur de l'Institut de recherche sur l'hydrogène de l'Université du Québec à Trois-Rivières. « On ne pense pas que les carburants "alternatifs" représentent un grand potentiel. Par exemple, faudrait-il sacrifier l'agriculture à l'alimentation des voitures ? Les investissements en transports en commun sont beaucoup plus rentables socialement », plaide pour sa part Normand Parisien, directeur de Transport 2000 Québec.



La première voiture à dépasser les 100 km/h, une automobile électrique belge baptisée *Jamais Contente*, a été construite en... 1899 !

## C'est le début d'un temps nouveau

par Michel Crête



**Les années 2006 et 2007 auront certainement été marquées par le passage à une nouvelle ère porteuse d'espoir pour le syndicalisme dans l'industrie de la construction. Une nouvelle force émergente, composée de la CSN-Construction, de la CSD Construction et du Conseil provincial-International, a formé l'Alliance syndicale de la construction. Conformément à la loi R-20, qui régit les relations de travail dans cette industrie, l'Alliance avait la majorité représentative pour mener à terme les négociations en vue du renouvellement des conventions collectives qui s'appliqueront à tous les travailleurs de ce secteur.**

**P**our la première fois depuis des décennies, la FTQ-Construction ne sera pas signataire des contrats de travail de cette industrie. Aussi bien dire qu'une révolution s'est produite. Et elle a donné ses fruits : les syndiqués-enregistrent des améliorations notables de leurs salaires et de leurs conditions de travail.

### Une recette gagnante

À quoi doit-on ce succès ? « Auparavant, il était difficile pour plusieurs organisations syndicales de faire valoir les revendications de leurs membres en raison des pratiques de la FTQ-Construction, qui visait à instaurer un monopole syndical plutôt qu'une alliance de négociation. La nouvelle alliance nous a donc permis de nous asseoir à la table avec les associations patronales et de négocier des ententes satisfaisantes pour l'ensemble des travailleurs et des travailleuses de l'industrie », de dire Ted McLaren, porte-parole de la CSN-Construction en négociation.

Également premier vice-président de la fédération syndicale, Ted McLaren a aussi rappelé que la FTQ-Construction tout comme le Syndicat québécois de la construction avaient le droit d'être présents et de soumettre des demandes en négociation. Ce que les deux organisations n'ont jamais fait. Il a indiqué que l'Alliance avait tout de même offert aux sections locales de la FTQ-Construction représentant 65 % des travailleurs d'un métier ou d'une occupation, comme c'est le cas chez les électriciens, de participer aux négociations de leurs conditions

particulières. Ce fut une fin de non-recevoir de la part de la FTQ-Construction.

« L'Alliance syndicale a fait la démonstration qu'il est possible de conduire à bien des négociations tout en respectant les différences propres à chacune des organisations. Pas besoin d'avoir le monopole syndical pour améliorer les conditions de travail et de vie des membres. Il suffit d'y mettre de la bonne volonté, comme nous l'avons fait. Cette négociation est la victoire du pluralisme syndical, un régime propre à notre industrie », de commenter Ted McLaren.



Ted McLaren de la CSN-Construction, Michel Fournier de la CSD Construction et Donald Fortin du Conseil provincial-International

Photo : Réjean Maloche

Le directeur général du Conseil provincial-International, Donald Fortin, a fait le commentaire suivant : « Contrairement à la FTQ-Construction, qui a démontré une attitude arrogante et antidémocratique dans le passé, l'Alliance a basé ses rapports sur des principes fondamentaux comme le respect, l'ouverture et la liberté syndicale. Ça nous a permis d'atteindre nos objectifs, dont la modernisation de l'organisation du travail. »

Le président de la CSD Construction, Michel Fournier, est lui aussi heureux du chemin parcouru depuis les premiers balbutiements de l'Alliance, dont les rapports sont passés de la méfiance à la complicité, « une alliance qui a trouvé des solutions aux préoccupations de tous les travailleurs ».

### L'avenir

Le président de la CSN-Construction, Alain Mailhot, est également très satisfait du travail syndical effectué. « Nous avons l'intention que l'Alliance soit de la prochaine négociation. Le véritable pluralisme syndical dans l'industrie n'est plus un principe : il s'est affirmé au grand jour. Ce sont tous les travailleurs qui en sortent gagnants », a-t-il déclaré.

Pour plus d'information :

[www.csnconstruction.qc.ca](http://www.csnconstruction.qc.ca)





Illustrations : Reno

*Nouveau paysage politique au Québec*

# La fin du monopole nationaliste ?

par Jean-Pierre Larche

**P**ascale Dufour et Jacques Beauchemin voient tous les deux dans les résultats des dernières élections l'émergence de courants politiques qui existent depuis longtemps dans la société québécoise, mais dont on entendait peu d'échos de l'Assemblée nationale. La question de l'avenir politique du Québec a longtemps eu pour effet

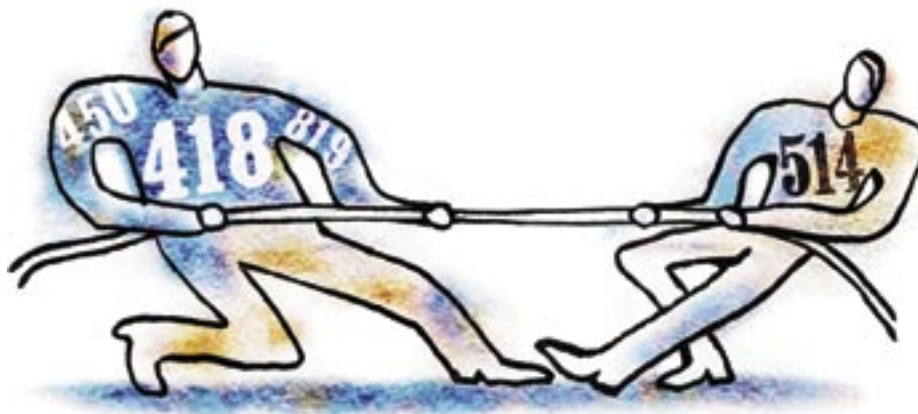
de contenir des élans plus conservateurs au nom d'un projet national stimulant, particulièrement au sein du Parti québécois. « Il y a beaucoup de ces gens, plus conservateurs, qui se sont dit : aujourd'hui, je n'ai ni le chef ni le parti pour faire la souveraineté, pourquoi je me gênerais de voter pour mes valeurs profondes », estime le sociologue Jacques Beauchemin. Pour le professeur de

**La montée de l'ADQ et l'émergence de nouveaux véhicules politiques ne sont pas des phénomènes isolés. Depuis le 26 mars, la scène politique québécoise subit une transformation majeure. Les forces progressistes de la société civile devront nécessairement s'adapter à cette nouvelle réalité si elles souhaitent continuer d'exercer une influence dans le débat démocratique. Deux chercheurs se prononcent pour nourrir le débat.**

l'UQAM, il faut parler d'une digue qui se serait fissurée plutôt que d'un prétendu tsunami adéquiste.

Politologue à l'Université de Montréal, Pascale Dufour explique les déboires du Parti québécois par son incapacité à rétablir des ponts avec les groupes sociaux, entre autres les syndicats. « Le parti n'a pas su renouveler son discours social-démocrate au moment où l'offre po-

litique se recomposait », dit-elle. Du coup, le PQ a perdu ses deux monopoles sur la question nationale et la question sociale et n'a pas su composer avec le nouvel environnement. Jacques Beauchemin croit que le PQ ne parle plus au « pays réel ». Le PQ a délaissé les aspects identitaires, l'histoire, la mémoire du Québec en tant que nation, au profit d'un discours n'ayant plus beaucoup ►



► de résonance. Mario Dumont a su en profiter et capter un électorat nationaliste qui a vu en lui, enfin, un homme politique capable de se tenir debout pour défendre la nation. Un peu comme dans le dossier des accommodements raisonnables où Mario Dumont a su se positionner, presque par défaut, comme le défenseur de l'identité québécoise. « Un siège à l'UNESCO, c'est bien, mais ce n'est pas aussi mobilisant. »

### Les idées de droite sont en vogue

Les deux analystes identifient une certaine montée du conservatisme, qui a aussi contribué à mousser la candidature de Mario Dumont. « Le programme de l'ADQ n'est pas très clair. Il y a sans doute des gens qui ont considéré que, ce que Mario Dumont défend, c'est d'abord le bon sens, une petite droite. Indéniablement, il y a une certaine fatigue de l'interventionnisme et de l'argent mal placé. Il y a beaucoup de gens aussi qui ont l'impression de ne pas être écoutés, et le discours de Mario Dumont peut les toucher », explique Jacques Beauchemin.

Pascale Dufour considère pour sa part que le programme de l'ADQ est tout autant néolibéral qu'en 2003, mais qu'il est mieux enrobé. Elle constate que les mouvements sociaux et les médias ont été moins virulents cette fois-ci à l'égard de l'ADQ qu'en 2003. « L'ADQ touche les gens en mettant l'accent sur des valeurs comme l'attachement à la famille,

mais la trame de fond reste la même : donner l'argent aux individus pour qu'ils aient la liberté de choisir et diminuer parallèlement les dépenses publiques, diminuer le rôle de l'État, diminuer les impôts, introduire un système de santé à deux vitesses, etc. Or, on en a beaucoup moins entendu parler, cette fois-ci. »

### Rejet des partis traditionnels

Pascale Dufour voit dans le soutien accru à l'ADQ un puissant message de contestation de la politique telle qu'elle est pratiquée par les partis traditionnels. Elle estime que l'ADQ aura beau jeu de convertir ces votes de protestation en votes d'adhésion lors d'une prochaine élection, parce que le parti sera plus fort, plus riche et qu'il présentera assurément de meilleurs candidats. À court terme, croit-elle, l'ADQ ne peut que se renforcer. Jacques Beauchemin constate aussi une désaffection envers la politique politicienne. Il considère que les citoyens sont beaucoup plus enclins à s'investir politiquement ailleurs, dans les organisations de la société civile et dans leurs choix de consommation, plutôt qu'en politique partisane. « Il y a beaucoup de gens qui pensent que la politique partisane ne peut pas vraiment changer les choses, que la machine tourne toute seule. Il y a même des gens qui ont voté pour l'ADQ tout en s'attendant, résignés, à ce qu'un éventuel gouvernement Dumont dirige au centre de l'échiquier politique. »

### Des clivages préoccupants

Les récentes élections ont également mis en lumière des clivages qui traversent toutes les sociétés occidentales développées, mais qui, ici, n'apparaissent pas au grand jour à cause de la polarisation des débats autour de la question nationale, ce qui en empêchait l'expression à l'Assemblée nationale. Un de ces clivages dont on a beaucoup entendu parler, c'est celui entre Montréal et les banlieues.

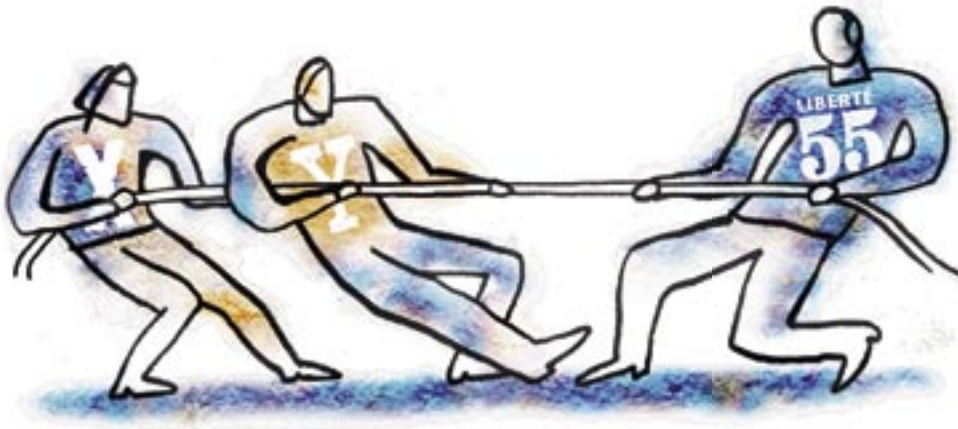
Mais Jacques Beauchemin en voit bien d'autres. Il parle de tribus. La tribu des familles de classe moyenne en banlieue, qui n'ont pas de place en garderie et qui sont prises dans le trafic tous les matins. La tribu des pure laine. La tribu des néo-Québécois. La tribu des *baby-boomers*, la tribu des X et celle des Y, etc. Les membres d'une tribu partagent des intérêts communs, un univers commun. Si ces tribus ne se construisent pas consciemment en opposition aux autres tribus, elles finissent nécessairement par s'entrechoquer. La mondialisation, par exemple, peut apporter certains bénéfices aux citoyens des grandes villes, alors que dans certaines régions, on n'en verra que les délocalisations. Cette tendance, nuance-t-il, est observable dans toutes les sociétés développées. Elle va à l'encontre d'un projet rassembleur, comme celui de créer un pays. Selon lui, il est donc nécessaire pour les forces nationalistes et progressistes de reconstruire leur discours de façon à défendre leurs idées dans un monde de plus en plus divisé.



Pascale Dufour, politologue à l'Université de Montréal

Photo : Michel Giroux





Pascale Dufour pense que la gauche peut fort bien tirer son épingle du jeu dans ce contexte. Le défi est de faire les bons constats et d'accepter certaines remises en question.

### La gauche, hors jeu ?

Comment les progressistes peuvent-ils reprendre l'initiative ? Les deux professeurs croient que la gauche peut se relever, mais elle devra changer de cap. Pascale Dufour estime qu'il faudra davantage d'éducation politique. Elle souligne, par exemple, que les Québécoises et les Québécois se montrent favorables au maintien des services publics et s'opposent même à des baisses d'impôts dans les sondages. Alors, comment expliquer qu'ils votent pour des politiciens qui souhaitent le contraire : diminuer le rôle de l'État, les impôts et augmenter les taxes à la consommation ? « Peut-être que les électeurs n'ont pas tous compris les conséquences du programme adéquiste », avance-t-elle.

La politologue considère que la gauche doit poursuivre sa remise en question. « La gauche ne doit pas se demander si l'État doit intervenir. Elle doit se demander comment il doit le faire », explique-t-elle. Par exemple, elle croit que le dynamisme du secteur communautaire québécois constitue une richesse qui n'a que peu d'équivalents dans les sociétés industrialisées. Au Québec, il n'y a jamais eu que l'État. Est-ce qu'on pourrait financer adéquatement ce secteur afin de bénéficier davantage de leur expérience ? La gauche doit revoir

ses priorités en fonction de la réalité contemporaine. « Aujourd'hui, le chômage est moins un problème qu'il pouvait l'être dans le Québec de l'après-guerre. Aujourd'hui, il faut s'intéresser aux travailleurs pauvres et favoriser la formation et la recherche », croit-elle.

De son côté, Jacques Beauchemin croit que le défi de la gauche est important. Pour lui, elle devra accepter de soumettre ses idées aux arguments des autres. Elle doit présenter son argumentaire. Il ne suffit plus, par exemple, de refuser le privé en santé parce que cela est contraire au « dogme ». La gauche a maintenant le fardeau d'expliquer pourquoi le système de santé doit demeurer public, et pas seulement en termes comptables, prévient-il. C'est une question d'intérêt public, de défense du bien commun, et ce n'est qu'en occupant ce terrain que la gauche pourra convaincre, croit-il. Par-dessus tout, il souhaite que la gauche soit capable de mener le débat de façon ouverte et ordonnée. « Ce qui importe le plus, c'est de préserver un espace politique comme lieu de délibération. Si les Québécois devaient choisir de faire une plus grande place au secteur privé en santé, ce choix peut être acceptable, pourvu qu'il soit fait en toute connaissance de cause. » Il reviendrait à la gauche de convaincre les citoyennes et les citoyens du bien-fondé de ses positions.

Pour Pascale Dufour, le plus grave danger est celui d'un glissement encore plus prononcé vers le

nationalisme ethnique, mouvement amorcé avec la controverse sur les accommodements raisonnables. Elle craint qu'avec le temps, des réflexes aujourd'hui inadmissibles ne prennent des airs plus acceptables, à l'image du discours xénophobe de François Jean-Marie Le Pen, qui a su se donner un vernis de respectabilité aux yeux d'un nombre important d'électeurs. Elle estime que des organisations comme la CSN peuvent jouer un rôle important en montrant le visage de l'immigration, en faisant davantage d'espace aux communautés culturelles et en promouvant un nationalisme inclusif, contrairement au nationalisme ethnique sur lequel surfe Mario Dumont.

Pour sa part, Jacques Beauchemin convient que la gauche doit s'adresser aux néo-Québécois, mais il souligne que la majorité a parfaitement le droit de se comporter comme une majorité. Selon lui, la gauche souverainiste doit renouer avec un discours nationaliste davantage ancré dans l'héritage historique ; présenter la souveraineté comme l'achèvement d'un parcours historique. Il faut parler des ancêtres comme des générations à venir. La gauche nationaliste doit trouver le moyen de remobiliser les Québécoises et les Québécois de souche autour de l'idéal indépendantiste, mais le faire d'une façon moderne, en gardant la porte ouverte aux néo-Québécois.



Photo : Alain Chagnon

Jacques Beauchemin, sociologue à l'Université du Québec à Montréal

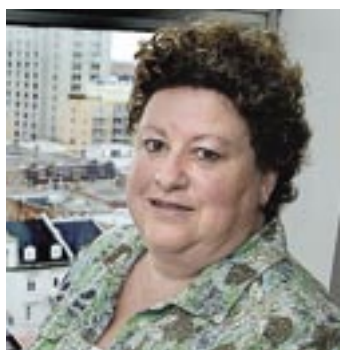


# S'intégrer, ma

par Ariane

**Le problème est connu, et n'est malheureusement toujours pas réglé, nous rappelait-on lors du colloque ayant pour thème *Naitre ailleurs, apprendre ici*, tenu le 28 mars dernier au Centre Saint-Pierre : les immigrantes et les immigrants peinent à trouver un emploi qui correspond à leur profil et à leurs compétences. Pour les femmes, l'expérience peut s'avérer plus pénible encore.**

**A**u Québec, les professionnelles qui arrivent de l'étranger se voient souvent dans l'obligation de renoncer à la carrière pour laquelle ils ont été formés dans leurs pays. Maryse Perrault, présidente de la Fondation pour l'alphabétisation, est plutôt découragée par cet état des choses. « On leur fait des procès d'intention. On leur dit que leur diplôme n'est pas valable, et on ne leur offre aucune souplesse dans la formation ; ils doivent tout reprendre au complet ! » Pour les femmes, la situation se complexifie. Plusieurs d'entre elles



Maryse Perrault,  
présidente de la Fondation  
pour l'alphabétisation

n'ont ni le temps ni les moyens financiers pour faire face à des politiques d'immigration laborieuses et épuisantes qui ne font aucun cas de leur situation particulière. Quand un ménage avec enfants s'installe ici, des choix économiques doivent être faits. Très souvent, le couple décide que le mari va travailler, et que la femme va s'occuper de la famille. Même si elles sont très formées, ces femmes ne peuvent mettre à profit leurs compétences pour s'intégrer au marché du travail. Alors que le mari et les enfants vont rapidement s'immerger dans la culture ambiante, elles éprouveront pour leur part du mal à se tisser un réseau social.

## Clara et Cecilia

Lorsqu'elle quitte le Salvador pour rejoindre son mari au Québec, Cecilia Escamilla amène avec elle un petit bébé de deux mois. Diplômée en droit, la jeune femme sait que la reconnaissance de son diplôme et de son expérience n'ira pas de soi. Elle croit toutefois parvenir à emprunter des chemins de traverse qui lui permettront de trouver un emploi qui l'intéresse. Après des efforts dépen- sés en vain, elle décide de reprendre une formation en technique judiciaire dans un collège privé. « Mon premier employeur me payait 100 \$ de moins par mois que ce que l'aide sociale pouvait me donner avec mon enfant. Il m'a dit : "Madame, je ne pense pas que vous allez accepter le travail, parce que vous aurez plus d'argent si vous restez à la maison." » Mais Cecilia décide d'y travailler, coûte que coûte. « J'avais besoin d'expérience canadienne ! » Car non seulement les immigrants se heurtent à la non-reconnaissance de leurs acquis, mais également au manque d'expérience de travail en sol canadien exigée par plusieurs employeurs.

Après quelques années à cumuler les emplois sous-payés et temporaires, Cecilia Escamilla décide finalement de fonder le Centre d'aide aux familles latino-américaines, où elle côtoie beaucoup de femmes aux prises avec de grandes difficultés d'intégration. L'un des problèmes qu'elle a clairement identifiés, c'est le parrainage des femmes. « La plupart du temps, l'homme immigré en premier, pour des raisons financières. La femme suit quelques années plus tard, et arrive ici parrainée par son mari, qui la prend complètement en charge. Cela dure trois ans. Pendant ce temps, elle n'a droit à aucune aide du gouvernement et n'a pas la chance d'aller étudier la langue. Croyez-moi, cette période est un véritable cauchemar. Et le pire, c'est qu'une fois disponibles, elles n'ont bien souvent plus accès aux services liés à l'immigration, à cause de la durée limitée pour s'en prévaloir. »

En matière de reconnaissance des acquis, Clara Faluja, dont le témoignage a été présenté dans une vidéo lors du colloque *Naitre ailleurs, apprendre ici*, n'est pas arrivée au bout





Photos : Michel Giroux

# ais comment ?

Gagné

de ses peines. Ayant travaillé six ans en Espagne comme infirmière dans la traumatologie et la maternité, Clara habite maintenant le Québec depuis 11 ans. Pour qu'elle puisse pratiquer son métier, on lui a demandé de refaire ses 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> secondaire, avant de s'inscrire à la technique infirmière, qui représente trois années d'études supplémentaires. Depuis huit ans, elle travaille comme préposée aux bénéficiaires le soir et étudie le jour. Il va sans dire qu'élever des enfants dans cette situation s'avère une tâche périlleuse. « Moi, je veux être infirmière et je ne trouve que des obstacles. Si je retournais en Espagne, tout serait plus facile. Je saurais où aller pour trouver un bon travail. J'aurais aussi l'appui de ma famille. Des fois, ça m'est passé par la tête. » Clara est mariée à un homme qui l'a encouragée dans ses démarches. Elle a été chanceuse, car la situation difficile qui peut prévaloir au sein d'un couple immigré, lorsque les deux conjoints doivent s'adapter dans un contexte rébarbatif, peut dégénérer facilement. « Moi, je viens d'un pays où les hommes donnent les ordres.

Mon mari a dû changer sa façon de fonctionner ici. J'avais mon caractère et un diplôme en droit ! », affirme pour sa part Cecilia en éclatant de rire. Elle ajoute : « On a divorcé, puis on est revenu ensemble ensuite, une fois qu'on a réussi à mieux s'intégrer lui et moi. »

Quoi qu'il en soit, les choses devront changer bientôt, croit fer-

mement Maryse Perrault. « Il faudra prévoir des aménagements plus accommodants pour permettre aux femmes, avec ou sans diplôme, de s'intégrer à leur nouvelle société. » Pour l'instant, la recherche d'emploi, les obligations familiales, le soutien au conjoint, qui est souvent plus désorienté par le choc culturel que sa conjointe, la difficile reconnaissance

des acquis et la situation précaire de la famille placent la nouvelle arrivante dans une situation parfois inextricable.



Cecilia Escamilla,  
du Centre d'aide aux familles latino-américaines

Olymel à Vallée-Jonction

# Temps durs pour les travailleurs

par Michel Rioux

**Omniprésente, la tension. Palpable, à couper... au couteau, littéralement. Déjà qu'en temps normal, il ne doit pas être facile de respirer, de vivre, de travailler à la journée, à la semaine, au mois, à l'année dans un milieu où la mort s'impose à tous les instants, où dominent les odeurs fortes qui prennent à la gorge, les cadences de la chaîne de découpe, inévitables et obsédantes. Et le sang, les viscères, le bruit et le reste qui, en dépit de règles d'hygiène absolument rigoureuses, sont les compagnons de tous les instants des quelque mille travailleurs d'Olymel à Vallée-Jonction. Mais à ce quotidien déjà suffisamment lourd à supporter s'est ajouté, depuis quelques mois, le poids de conditions de travail qu'on leur a littéralement enfoncées dans la gorge. Des reculs imposés par un employeur — une coopérative ! — et, surtout, avec la complicité de la plupart des médias, qui n'ont eu de cesse de taper sur ces travailleurs, présentés sans retenue aucune comme des gras dur surpayés.**

Photos : Michel Giroux



**D**e l'extérieur, on imagine un peu ce que ce doit être une journée dans la vie d'un travailleur dans une usine d'abattage et de découpe de porcs. Avant d'y arriver, on se demande de quoi cela peut bien avoir l'air, des centaines, des milliers de porcs arrivés au bout de leur route. On se demande ce qu'on ressentira quand on en verra des centaines de ces porcs, palantés par les jarrets, franchissant toutes les étapes avant que le filet ne soit mis en boîte, que les flancs ne soient prêts à devenir du bacon, en partance vers une destination inconnue, même jusqu'au Japon, dans des camions réfrigérés.

Aujourd'hui en effet, on ignore complètement ce qu'il faut d'efforts pour qu'au supermarché, sous celophane, propre et sans odeur, se présente le morceau choisi, qu'il soit de porc, de bœuf ou d'agneau.

C'est la vie qui se situe en amont que nous vous présentons dans ce



## JULES BOUCHER

« J'ai un nom prédestiné pour l'endroit... Boucher ! Depuis 1969 que je travaille ici. Les quinze premières années, c'était pour un salaire de misère. Imaginez ! Un dollar et 17 cents et demi de l'heure, des semaines de 55 à 60 heures. Et puis on s'est donné un vrai syndicat, en 1985, et on a amélioré nos conditions. Il a fallu une grève de quatre mois. Avec ce qui vient de nous être imposé, tout ce qu'on a gagné a fondu. Ma fierté est attaquée : c'est comme si on ne faisait plus l'affaire, après tout ce temps. Lucien Bouchard ? Il parlait de choses qu'il ne connaissait pas. Ils ont agi en sauvages. On a une job très sale à faire. Je pense que la compagnie s'est tirée dans le pied, parce que les jeunes, ils n'endureront pas ça longtemps. Il me reste un an à faire avant ma retraite et je sais que je vais partir très amer. »

reportage, avec le quotidien de ces hommes et de ces quelques femmes à qui nous devons de passer de bons moments autour d'un bon rôti.

## 6698

Avant d'entreprendre la tournée de l'usine, un chiffre s'impose sur un

tableau, dans la section réservée à l'administration : 6698. C'est le nombre de cochons qui seront abattus ce mardi 17 avril. 3508 par l'équipe de jour, 3190 par celle du soir. Le chiffre impressionne. Un calcul rapide nous dit qu'on abat, découpe et met en boîte pas moins de 420 porcs à ▶



► l'heure. Pas de temps à perdre. La chaîne roule sans arrêt et ne permet pas qu'on saute son tour, sinon la cadence sera brisée et plus rien n'ira. Pas étonnant, dans ces conditions, que les tendinites, les problèmes de tunnel carpien, les épicondylites, les coupures au couteau soient le lot de ces travailleurs. Parlant de la Commission des lésions professionnelles, le vice-président du syndicat responsable de la santé-sécurité, Vincent Grenier, nous dira sourire en coin : « On leur fait perdre la beauté de leurs statistiques... »

Les règles d'hygiène sont sévères. Il faut endosser un sarrau, blanc pour le secteur de la découpe, bleu pour celui de l'abattoir. Des bottes aussi. Et une résille pour recouvrir les cheveux et la barbe. Ainsi attifés, nous pouvons suivre le voyage qui



**Après plusieurs heures passées dans un camion-remorque, les cochons attendent dans l'antichambre de la mort.**

conduit le cochon du camion d'où on le sort à celui, réfrigéré, d'où il repart après être passé entre des centaines de mains.

### Une pièce d'homme

Le président du syndicat nous accompagne. Gino Provencher,

c'est une pièce d'homme qui dégage une force tranquille. Il en faut pour tenir ensemble tout ce monde, dont un grand nombre ne s'est pas encore remis du traumatisme par lequel ils sont passés cet hiver. À chaque pas, un travailleur s'approche pour lui parler. Il écoute avec patience. ►



**Le « saigneur » vient d'égorger un autre cochon. Il en égorge de sept à huit à la minute.**



### STÉPHANE ALAIN

« Je ne connais pas grand monde qui aime le genre de travail qui se fait ici. On est là parce que la paie est bonne, c'est clair. C'est pour ça que je suis venu ici, il y a huit ans. Mais là, avec les salaires qui vont baisser à 16 \$ de l'heure, je cherche ailleurs. Trouver une *job* à ce salaire à Trois-Rivières, ce doit être possible. Tout ce qu'on voulait, nous, c'est de se tenir debout. Mais les pressions ont été très fortes. Je connais une vingtaine de gars qui se sont séparés depuis cette négociation. À ma table, nous sommes six ; trois se sont séparés. Des femmes ont dit à leur mari : si tu votes pas OUI, je pars avec les enfants. Avec l'imprimerie L'Éclairer qui vient de fermer à Beauceville, on se faisait dire qu'on mettait l'avenir de la région en danger. On s'est fait écœurer parce que partout, il était dit qu'on gagnait 28 \$ de l'heure. Comme si on avait ce montant clair dans nos poches ! »



**Accroché par les jarrets, le cochon commence un long voyage dans l'usine.**

► Répond clairement, sans mots inutiles. Il nous confie que des travailleurs, qui œuvrent pourtant côte à côte dans un espace réduit, ignorent si leur voisin a voté pour ou contre les propositions d'Olymel.

Le coup de force, visiblement, n'est pas près d'être oublié. Ce n'est, on s'en souvient, qu'à la quatrième tentative que la compagnie a finalement réussi à faire plier les genoux aux travailleurs, imposant des reculs de taille dans leurs conditions de travail. La blessure collective est toujours ouverte. La fierté de ces travailleurs, leur dignité même, a été atteinte. « On a perdu en une journée les gains qu'on avait arrachés depuis 20 ans », confie un travailleur.

Cela remonte en effet à l'année 1985, quand ils se sont donné un syndicat affilié à la CSN, rejetant par la même occasion un syndicat

affilié aux TUAC qui réglait avec l'employeur au-dessus de leurs têtes. Modèle classique : dès la première

négociation avec leur syndicat CSN, une grève éclate. Elle allait durer quatre mois. D'importants gains en

ont résulté. Depuis, à chaque négociation, la convention collective a été améliorée.

C'est un syndicat qu'on sent bien structuré. Le comité exécutif est jeune et bien à son affaire. Mais à compter du 1<sup>er</sup> octobre, c'est sous l'empire de la nouvelle convention que l'activité se poursuivra. Les travailleurs subiront alors des coupes salariales massives, de l'ordre de 30 %. La contribution de l'employeur à la caisse de retraite, qui représente 3,5 % du salaire, prendra fin de même que le régime de pré-retraite. On verra le nombre de jours de libération pour activités syndicales divisés par 12. On devine les conséquences de cette réduction.



**Une fois ébouillanté, puis passé l'épreuve du feu pour brûler les poils restants, un ouvrier gratte la peau du porc pour terminer le nettoyage.**

### Les gérants d'estrade

Ce conflit, qui s'est pourtant déroulé dans une petite municipalité, loin des grands centres, a monopolisé ►



### VINCENT GRENIER

« Ce qui m'inquiète en tant que vice-président responsable de la santé-sécurité, c'est qu'il ne sera plus possible de bien défendre le monde. On n'aura à peu près plus de libérations syndicales pour monter les dossiers des travailleurs blessés et les défendre. Les travailleurs vont en payer le prix. Comment soutenir les quelque 1000 déclarations d'accident qui sont déposées chaque année si on n'a pas de temps pour les traiter ? »



## MARIO BELLAVANCE

« En 31 ans, j'ai à peu près tout fait dans cette usine. J'ai désossé durant plusieurs années. Toutes ces années dans un abattoir, la carcasse en mange un coup. Ça magane les épaules, les coudes, les poignets, le dos. C'est ça notre vie à l'abattoir. Avec ce qui s'en vient le 1<sup>er</sup> octobre, on a pris une *crisse* de débarque. À l'œil, c'est plus de 100 \$ net par semaine que j'aurai en moins sur ma paye. C'est un gros impact, surtout pour les jeunes qui viennent de commencer en ménage. D'un autre côté, faut pas s'en faire avec ceux qui disent que c'est la faute de la CSN. C'est toujours pareil. La CSN, elle a fait tout ce qu'elle a pu, comme nous autres. Mais la pression sociale était très forte. Lucien Bouchard a fait brailler le monde sur notre dos. On se faisait descendre dans les médias. Même dans ma famille, ça a été dur. En dedans, il y a une fracture. Cela prendra beaucoup de temps avant que ça soit oublié. »



**Le cochon est éventré. Il passera 2 h 30 dans une pièce à moins 32 degrés et sera ensuite conduit dans une autre pièce où il demeurera 24 heures à une température se situant entre 1 et 4 degrés.**



**Une des rares travailleuses chez Olymel nettoie l'intérieur d'un cochon qui vient d'être scié en deux parties. Prêt pour la découpe.**

► l'attention durant plusieurs semaines. L'ensemble des médias nationaux y a fait écho, les tribunes téléphoniques n'ont pas dérogé et quantité de gérants d'estrade se sont prononcés du haut de leur ignorance. Gilles Proulx s'est surpassé dans la démagogie et le mépris des travailleurs. Jusqu'au chroniqueur économique du *Téléjournal* de Radio-Canada qui y est allé de son commentaire : sont trop payés par rapport au marché ! Et que dire de la station radio CHOI à Québec. Pestilentiel !

Ces interventions aussi nombreuses qu'intempestives ont eu comme résultat d'augmenter de plusieurs crans une pression sociale extrêmement forte. Les travailleurs d'Olymel vivent en effet dans pas moins de 63 petites villes et villages des alentours. Nombreux ont témoigné du fait que leurs proches, leurs amis, le dépanneur du coin ne comprenaient toujours pas pourquoi ils résistaient à ce point.

« Le seul choix que les travailleurs avaient devant eux, c'était de garder ou non leur emploi. Dans une région où c'est déjà difficile de travailler, il fallait y penser », constate le président du syndicat. D'autant plus qu'il semble que les travailleurs d'Olymel soient sur une espèce de liste noire en raison de l'entêtement dont ils ont fait preuve. Certains se sont carrément refusés à un emploi pour cette raison.

Un autre qui ne gagnera pas de concours de popularité auprès des employés d'Olymel est Lucien Bouchard, engagé par la coopérative pour faire une *job* de bras. Le monsieur n'était pas là pour négocier, mais pour imposer. Ce sont des travailleurs aigris et meurtris qu'il a laissés derrière lui. ►



**L'opération découpe passe par plusieurs étapes. L'espace de travail est restreint, les couteaux tranchants comme des rasoirs et la chaîne ne se repose jamais. 8,7 cochons passent sur la chaîne à la minute.**



Le président du syndicat, Gino Provencher.

► **« On est les seuls »**

Les travailleurs se rendent compte aujourd'hui qu'ils sont les seuls à passer à la caisse, victimes d'un *hold-up* de 11 millions de dollars qui va se répéter chaque année durant sept ans. De retour du Japon quelques jours après le vote, le président de l'entreprise disait en conférence de presse que sa priorité consistait désormais à augmenter le salaire de ses cadres ! Gino Provencher en a gros sur le cœur. « Les producteurs

de porcs rient de nous aujourd'hui parce qu'on s'est fait rentrer dedans. Pourtant, leur problème n'est pas davantage réglé aujourd'hui qu'il ne l'était il y a quelques mois », dit-il. Les travailleurs en ont aussi contre le gouvernement du Québec, qui, peut-être de connivence avec Olymel, s'était dit prêt à subventionner le transport des porcs si le travail d'abattage cessait en Beauce. Plongé dans ses pensées, il se demande s'ils n'ont pas été floués. Mais pour l'ins-

tant, personne, à part quelques dirigeants de l'entreprise, n'a de réponse à cette interrogation lancinante.

## La transparence, c'est possible

**T**out au long de sa campagne publique — puisqu'il s'agissait bien de cela — visant à obtenir des concessions majeures de la part de ses employé-es, Olymel a soigneusement évité de répondre de sa gestion passée dans le secteur porcin, de ses erreurs et de certaines de ses interventions malheureuses auprès des fournisseurs. Selon l'entreprise, la productivité ne pouvait être redressée que sur le dos des autres. La restructuration du secteur exigeait des interventions en amont (les producteurs) et des ponctions sur la masse salariale des employés. Les gestionnaires d'Olymel ont toujours refusé, malgré les appels du syndicat et de la CSN, de présenter un véritable plan de redressement. C'est encore vrai à ce jour.

Pourtant, les vertus d'une gestion ouverte ne sont pas considérées aussi négativement partout. C'est ce que nous apprend le rapport d'une délégation de la Fédération du commerce de la CSN qui s'est rendue en Bretagne et au Danemark en mars dernier, précisément pour y examiner la réalité de l'industrie porcine. Normand Faubert, vice-président de la fédération, qui était du voyage, a constaté la grande transparence qui ressort des échanges avec les entreprises concernées. « On y travaille de façon paritaire avec les syndicats. Ces derniers obtiennent tous les chiffres dont ils ont besoin pour connaître la situation des entreprises. Je pensais à Olymel, de laquelle on n'a jamais pu obtenir de réponses claires aux questions que nous posions au moment des négociations », indique-t-il.



# Conciliation famille-travail

## Sortir de l'indifférence !

par Denise Proulx

**Pas un mot, ou presque ! La dernière campagne électorale québécoise a montré que la conciliation famille-travail est loin d'être gagnée au Québec. Les trois chefs de parti ont manifesté leur attachement à la famille tout en se gardant bien de présenter les conditions minimales à offrir aux parents afin qu'elles puissent s'épanouir à la hauteur d'un Québec fou de ses enfants !**

« **L**e bât blesse dans l'aménagement du temps de travail au sein des entreprises. On oublie que c'est une responsabilité qui touche tout le monde, les employeurs, les syndicats et le gouvernement », rappelle Josée Lamoureux, chercheuse au Service des relations du travail de la CSN, à l'occasion d'un colloque sur la conciliation famille-travail organisé par le Conseil central de la Montérégie. « Les jeunes veulent plus de temps pour la famille, pour diminuer leur stress et éviter de capoter sans s'appauvrir », enchaîne-t-elle.

Bien des familles s'organisent toutes seules. Elles choisissent qu'un des parents prenne un emploi à temps partiel, sur appel, avec des horaires concentrés de 12 heures. Ce qui souvent change le cauchemar du départ pour un autre. Dans la réalité, la flexibilité au sein des entreprises augmente les contraintes sur les travailleuses et les travailleurs.

Une enquête menée par la CSN a montré que les employeurs sont plutôt fermés à la question de la conciliation famille-travail, insensibles et enclins à divers préjugés. Par exemple, certains associent la demande

de temps personnel à un manque d'implication de la part de l'employé. « Il y a un mur à traverser. Beaucoup de travailleurs aimeraient en faire la demande, mais n'osent pas, car cela entre en contradiction avec l'aménagement du travail de leur entreprise », complète Josée Lamoureux. « Ces questions dépassent le simple fait de s'occuper de ses enfants, c'est toute une réflexion sur la relation avec la vie », croit Luc Martel, employé chez Les Produits Neptune inc. de Saint-Hyacinthe. « Favoriser la retraite progressive, c'est une autre façon de faire de la conciliation famille-travail. Ces travailleurs âgés s'occupent de leurs petits-enfants et ils aident leurs enfants qui manquent de temps », ajoute Pierre Leduc de General Dynamics de Valleyfield.

### Des points communs

Pour aider le gouvernement à définir une législation pour encadrer la

conciliation famille-travail, le ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille procédait, en 2004, à une enquête qualitative sur le sujet dans 16 petites et moyennes entreprises au Québec. Quelque 140 travailleurs et une vingtaine d'employeurs de PME de 100 employés et moins se sont rejoints sur plusieurs constats.

En effet, le stress et la fatigue constituent des états presque permanents chez tous les travailleurs, souvent accompagnés d'un lourd sentiment de culpabilité. Un enfant malade, la présence de préadolescents et d'adolescents engendre des périodes de grandes inquiétudes pour les parents. « Certains choisissent de se retirer du marché du travail pour préserver leur santé. Des milieux ont cherché ensemble des solutions, d'autres ont formé des équipes de relève », dit Maude

Rochette, responsable de l'analyse et de la rédaction du rapport.

Mais, si la plupart des employeurs connaissent les difficultés de leur personnel, peu sont disposés à négocier des conditions favorables aux employés. Des accommodements ponctuels sont donc décidés à la pièce et généralement sans rémunération.

### Une loi cadre

Une loi cadre serait-elle nécessaire ? Comment l'appliquer : par ancienneté, par évaluation des secteurs en pénurie de personnel ? L'aménagement du temps de travail serait-il plus efficace ? « Nous avons des débats dérangeants à tenir au sein de nos syndicats. D'ores et déjà, on peut prévoir d'éventuels conflits intergénérationnels, qu'il faudra résoudre collectivement », conclut Josée Lamoureux.

**« Les jeunes veulent plus de temps pour la famille, pour diminuer leur stress et éviter de capoter sans s'appauvrir. »**



Photo: Michel Giroux

# BIENVENUE

## 355 nouveaux syndiqué-es à la CSN

Entre le 12 février et le 24 avril, 9 syndicats ou unités syndicales regroupant 355 employé-es ont eu la confirmation qu'ils se joignaient à la CSN. La centrale syndicale rassemble plus de 300 000 travailleuses et travailleurs parmi ses syndicats affiliés.

Voici la liste des lieux de travail où de nouveaux syndiqué-es ont choisi la CSN :

- Centre de la petite enfance (CPE) Peluche et aventure, Laurentides ;
- Carrefour familial Hochelaga, Montréal métropolitain ;

- SPCA-Laval, Montréal métropolitain ;
- Station de ski Stoneham, Québec-Chaudière-Appalaches ;
- CPE Le Palais des bouts de choux, Québec-Chaudière-Appalaches ;
- CPE, Le Nombriil vert, Québec-Chaudière-Appalaches ;

- Section adjointe administrative UPA, Montérégie ;
- Waste Management, Montérégie ;
- Centre de réadaptation MAB-MacKay (loi 30), Montréal métropolitain.

Michel Crête  
et Madeleine Gignac

## Salaire minimum Pour faire le point

À combien devrait-on fixer le salaire minimum au Québec, en 2007 ? Pour avoir une réponse à cette question, vous pouvez consulter le document *Le salaire minimum, la pauvreté et l'emploi : des arguments en faveur d'une hausse du salaire minimum*, publié par Au bas de l'échelle, un groupe populaire pour la défense des droits des non-syndiqué-es. Cet ouvrage d'une soixantaine de pages est le fruit d'un travail collectif entrepris au printemps 2004 pour « faire le point sur la politique du salaire minimum et pour mettre à jour un argumentaire en faveur d'un ajustement significatif du salaire minimum ». Économiste et retraité de la CSN, François Aubry s'est vu confier, par le comité de recherche et de rédaction, la responsabilité de rédiger le document. Josée Lamoureux, économiste au Service des relations du travail de la CSN, a aussi collaboré à l'ouvrage. Au bas de l'échelle a été fondé en 1975.

Pour l'obtenir gratuitement : **514 270-7878**.

Michel Crête



## Rectificatif Concours d'affiches FSSS-Estrie

Dans notre dernier numéro, nous avons attribué à Y. L. Morneau l'œuvre gagnante du concours *Les lois sous le bâillon et la démocratie québécoise* dans la catégorie population. L'affiche gagnante est plutôt le fruit du travail de Serge Mercier à qui nous adressons à la fois nos excuses et nos félicitations.



NDLR

### DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

À l'heure où la question du développement régional est beaucoup discutée, il est intéressant d'examiner certains indicateurs économiques. Ainsi, l'examen du produit intérieur brut (PIB) nous permet de constater que des réalités bien différentes peuvent exister. Selon les dernières données, sur les 17 régions administratives du Québec, 8 ont connu un taux de croissance de leur PIB inférieur de 4 % à la moyenne québécoise, alors que 9 régions ont connu une performance supérieure à celle-ci. Parmi les régions dont la croissance est la plus élevée, on compte la Côte-Nord, avec un taux de croissance de 9,2 %, suivent les régions du Nord-du-Québec, de l'Abitibi-Témiscamingue, de Lanaudière et des Laurentides, qui ont toutes une croissance de plus de 6 % de leur PIB. Parmi les régions ayant le taux de croissance le plus faible, on retrouve la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine avec une croissance de 1,1 %, suivent le Bas-Saint-Laurent et le Saguenay-Lac-Saint-Jean avec une croissance de leur PIB légèrement supérieure à 2 %.

Source : Institut de la statistique du Québec

### RÉPARTITION DE LA RICHESSE

Dans sa dernière édition de sa revue *L'emploi et le revenu en perspective*, Statistique Canada publie un article sur l'inégalité de la richesse. On y apprend qu'en 2005, 10 % des familles et des personnes seules détenaient 58 % de la richesse des ménages (en excluant la valeur des régimes de pension), alors qu'en 1984, elles en détenaient 52 %. Par ailleurs, les données longitudinales ne montrent aucune amélioration de la proportion des familles qui ne possèdent aucun actif net. En effet, en 1984, 11 % des familles se retrouvaient dans cette situation, comparativement à 14 % en 2005, soit une augmentation de 27 %.

Judith Carroll



## Alcan à Shawinigan

# La population n'entend pas baisser les bras

Sous l'impulsion du Syndicat des travailleurs de l'aluminerie Alcan de Shawinigan (CSN), toute la région est appelée à déployer ses énergies pour que l'entreprise y poursuive ses activités et investisse significativement afin de consolider plus de 800 emplois. Sinon, un coup fatal pourrait être porté à l'économie régionale.

### Rappel des faits

En 1901, la ville de Shawinigan a été le théâtre de la première coulée d'aluminium au Canada. Toute la région s'en enorgueillit. Une centaine d'années plus tard, Alcan y exploite encore une aluminerie et une tréfilerie. Tout devrait donc aller pour le mieux dans cette région qui est le berceau de l'industrie de l'aluminium. Les quelque 500 travailleuses et travailleurs de l'aluminerie devraient pouvoir dormir sur leurs deux oreilles. Ce n'est pas le cas. Pour se conformer aux nouvelles normes environnementales, Alcan doit abandonner le procédé Soderberg, au plus tard en 2015, et opter pour une technologie produisant moins de gaz à effet de serre.

En décembre dernier, la compagnie et le gouvernement ont annoncé un investissement de deux milliards de dollars pour développer une nouvelle technologie et créer des centaines d'emplois dans les alumineries du Saguenay-Lac-Saint-Jean, au grand bonheur des travailleurs et de la population de cette région. Une telle annonce n'a pas été faite pour l'usine de Shawinigan. Alcan a pris un seul engagement envers les travailleurs et la région : l'aluminerie y poursuivra

ses activités jusqu'en 2013, à moins que des contraintes économiques, comme une chute du prix du métal, ne l'obligent à cesser sa production.

### Mettons-y de l'énergie !

« 2013, 2015, ça vient vite ! Il faut agir rapidement. Si rien n'est fait, on se dirige tout droit vers une catastrophe », a déclaré le président du syndicat des travailleurs, Louis-Gérard Dallaire, en conférence de presse à Shawinigan, le 16 avril. Ce jour-là, Louis-Gérard Dallaire, Michel Angers, vice-président du Conseil central du Cœur du Québec (CSN), et la mairesse de Shawinigan, Lise Landry, avaient convoqué les médias sur le site même de la première coulée d'aluminium pour lancer la campagne de mobilisation et amener Alcan à poursuivre ses activités et à investir dans son aluminerie de Shawinigan. La région sera appelée à se regrouper autour du thème *Alcan en Mauricie - Mettons-y de l'énergie!* Pour mener cette campagne, on utilisera différents outils et moyens :



Photos : Shawn Mayer

### L'IMPACT D'ALCAN À SHAWINIGAN

- 500 emplois directs à temps plein ;
- 325 emplois indirects à temps plein ;
- 42 M\$ en masse salariale à l'aluminerie ;
- 500 000 \$ en taxes municipales ;
- 31,1 M\$ de dépenses en approvisionnement au Québec ;
- 7,9 M\$ en impôts provinciaux ;
- 6,1 M\$ en impôts fédéraux.

Méthodologie : *Modèle intersectoriel du Québec* de l'Institut de la statistique du Québec, 2003.

affichage, distribution de dépliants, érection de panneaux, port d'une épinglette, rencontres avec les député-es, résolutions d'appui, signature d'une pétition, etc.

### C'est bien parti !

Fait révélateur, en plus de la mairesse, le comité de concertation régionale s'était déjà prononcé, avant la

rencontre de presse, en faveur d'un plan d'action. Il n'y a pas de doute que la population emboîtera le pas à cette campagne capitale qui vise à obtenir un engagement d'Alcan. Un engagement qu'on souhaiterait bien obtenir avant la fin de l'année.

Michel Crête



Louis-Gérard Dallaire, président du syndicat, Lise Landry, mairesse de Shawinigan, et Michel Angers, vice-président du Conseil central du Cœur du Québec

La Charte de la langue française aura 30 ans le 26 août prochain.

Notre collaboratrice, Emmanuelle Tassé, rappelle ici l'importance de cette loi linguistique pour la préservation de la langue française au Québec.

Un second article paraîtra dans le numéro de septembre de *Perspectives CSN* :

« L'étonnante influence de la loi 101 ailleurs dans le monde ».

## Langue française

# Le bouclier québécois

**Les Québécoises et les Québécois n'ont jamais manqué d'imagination pour protéger leur langue. Une impressionnante succession d'initiatives, dont la Charte de la langue française de 1977 demeure le pilier, a permis au Québec de fonctionner en français dans tous les aspects de la vie quotidienne. Des efforts dignes des douze travaux d'Astérix.**

Une première loi, en 1969, qui prétendait répondre à l'inquiétude des Québécois devant le recul de leur langue dans de nombreux aspects de la vie, puis une deuxième, en 1974, qui affirmait davantage la place du français, témoignaient de la volonté de franciser le Québec. « Une volonté doublée d'un sentiment d'urgence face à une identité de plus en plus menacée », résume Claire Martin, chargée de projet en coopération internationale à l'Office québécois de la langue française (OQLF), créé en 1961 par le gouvernement libéral de Jean Lesage.

C'est aussi en 1974 que le premier ministre du Québec et le président français passaient les accords Bourassa-Chirac qui convenaient du soutien de la France dans les efforts de francisation des entreprises québécoises. Une étape déterminante. « Le plus difficile fut peut-être de convaincre les grands patrons d'entreprises de travailler en français : ils n'y croyaient pas », raconte Claire Martin. Ils sont donc partis, divisés en délégations, rendre visite à leurs vis-à-vis français dans tous les secteurs possibles : l'alimentation, l'électricité, la foresterie, le papier, les mines ou encore la mise en bouteille, souvent accompagnés d'un terminologue qui avait pour tâche de rapporter au Québec tous les mots inconnus jusque-là en français. « Ces grands chantiers ont largement contribué à la naissance du concept québécois de terminologie. Un travail phénoménal a été abattu : entre 1972 et 1990, on dénombre quelque 300 déplacements, dont une centaine ont été réalisés dans le cadre des accords Bourassa-Chirac », explique Claire Martin.

### Le bras de fer

Pendant cette période d'effervescence linguistique, l'arrivée de la Charte de la langue française, la fameuse loi 101, vient tout simplifier en faisant du français, il y a 30 ans, la langue du travail, de l'éducation, du commerce et des affaires. Décision alors fort mal prise par les anglophones qui estimaient que la majorité francophone du Québec n'avait qu'à le faire vivre sans légiférer. « Nous représentions après tout une minorité continentale. L'époque où le Québec se refermait sur lui-même en faisant beaucoup d'enfants pour protéger sa langue était révolue. Pour s'ouvrir au monde et à la modernité, d'autres modes de protection s'imposaient », raconte Gérald Paquette directeur des communications de l'OQLF.

Il a également fallu, pour appliquer la Charte, mettre les entreprises étrangères au diapason des entreprises canadiennes. Dans les années 80, l'OQLF a fait plier quelques géants. Il a entre autres convaincu Microsoft de produire des logiciels en français nord-américain pour s'adapter au marché québécois. Il est même parvenu à

persuader le roi du commerce de détail, Wal-Mart, de se franciser. Gérald Paquette rencontre, encore aujourd'hui, 30 à 40 fois par année,



Photo : Michel Giroux

Gérald Paquette, directeur des communications de l'OQLF

des investisseurs étrangers, en majorité américains, pour leur exposer les règles fixées par la loi. Beaucoup de travail de francisation reste à accomplir dans les industries technologiques, pharmaceutiques et aéronautiques.

### En français moderne, s'il vous plaît

« Certains de nos cousins français peuvent trouver ringard de protéger la langue de nos ancêtres, mais ils comprennent mieux qu'on tienne à assurer l'avenir de celle que nous léguons à nos enfants », estime Gérald Paquette. Alors pour donner à la langue de Molière un carac-



Photo : Alain Ponthin

Claire Martin, chargée de projet en coopération internationale à l'OQLF





Photo : Guy Turcot Archives CSN

Le projet de loi (*bill*) 63, qui allait s'intituler Loi pour promouvoir l'enseignement du français, donnait en fait le libre choix aux parents de la langue dans laquelle l'enseignement serait donné à leurs enfants. Il consacrait l'égalité implicite de l'anglais et du français au Québec. Plutôt que d'apaiser les tensions autour de la question linguistique, l'Union nationale de Jean-Jacques Bertrand va, par cette intervention législative, mettre le feu aux poudres. Le 31 octobre 1969, une des manifestations anti-*bill* 63 rassemble plus de 50 000 personnes en colère à Québec.

tère moderne, on francise ici les réalités de la vie contemporaine en évitant, si possible, les emprunts à l'anglais. À l'OQLF, une équipe de terminologues tente de définir chacune des nouvelles notions repérées à la télévision, à la radio, dans Internet ou dans les magazines américains, européens ou québécois, et de proposer rapidement un terme français pertinent, avant que l'anglais ne soit impossible à déloger. « En néologie, notre principal défi, c'est de réussir à bien cerner le concept, de bien le définir, de trouver le terme français, accrocheur et facilement implantable, qui convient le mieux, et de le diffuser rapidement pour influencer l'usage », explique Yolande Perron, terminologue spécialisée dans les technologies de l'information. C'est elle qui, après avoir favorisé l'emploi de *courriel*, a proposé *pourriel* (*spam*),

*clavardage* (*chat*), *hameçonnage* (*phishing*) et *baladodiffusion* (*podcasting*). « Google nous permet par la suite de vérifier si nos propositions terminologiques ou néologiques sont adoptées ou non. Malheureusement, les Français ne sont pas toujours très réceptifs aux néologismes de langue française venant d'ailleurs : plusieurs d'entre eux, c'est bien connu, ont un attrait



Photo : André Collin

Yolande Perron  
terminologue à l'OQLF –  
technologies de l'information

spontané pour l'anglais, notamment en informatique », ajoute-t-elle.

L'OQLF veille toujours scrupuleusement au respect de l'affichage en français dans tous les commerces du Québec, surtout à Montréal, où presque la moitié des habitants n'a pas le français comme langue maternelle. « Contrairement à ce que certains affirment, nous ne harcelons pas les anglophones ; 80 % des plaintes concernent des commerces tenus par des francophones et se règlent dès notre première intervention », dit Gérald Paquette.

Le bilan en éducation est encourageant. En 2001, 80 % des Québécoises et des Québécois possédaient le français comme langue maternelle ; 78 % des allophones complétaient leurs cours primaire et secondaire en français.

Avant la Charte, à peine un anglophone sur cinq parlait français ; trente ans plus tard, la proportion est de sept sur dix.

Mais avec un faible taux de fécondité (1,6 en janvier 2006), le Québec doit s'appuyer sur la francisation des immigrantes et des immigrants pour conserver ses acquis. « Or, pour beaucoup d'entre eux, l'école française n'a en soi pas d'intérêt », estime le linguiste québécois Jean Forest. « Ils sont surtout venus en Amérique et font partie de ses 2 % de francophones, parfois malgré eux. Si un jour le gouvernement devait, par démagogie, assouplir ou carrément modifier la loi encadrant l'accès à l'école anglaise, alors, soyons lucides, ce serait le début de la fin. »

**Emmanuelle Tassé**

# Gros plan... sur la convergence des médias

Quand vous entendez convergence des médias, qu'est-ce qui vous vient en tête ?

Depuis quelques années, on assiste à un phénomène de plus en plus envahissant, celui de la concentration des médias entre les mains de quelques joueurs. On pourrait penser qu'à l'ère d'Internet et avec la multiplication des sources d'information la diversité et la qualité sont au rendez-vous. Paradoxe, dans bien des cas, puisqu'un seul journaliste procure du matériel à plusieurs médias sur le même sujet ; la diversité des points de vue fait cruellement défaut !

Pour alimenter plusieurs médias à la fois, sans coûts supplémentaires, les entreprises de presse négligent parfois la rigueur, l'un des aspects fondamentaux du travail journalistique, qui nécessite du temps. Par exemple, dans la presse écrite, un journaliste doit produire à la fois un texte pour un quotidien et une autre version pour le Web, mais dans le même délai et avec les mêmes ressources. Et dans la presse électronique, on y ajoute des versions pour la radio, la télé, sans oublier le Web ! On demande aux journalistes d'en faire plus, en moins de temps, ce qui limite grandement leur capacité à analyser les situations et augmente le risque d'erreurs. L'expression de divers points de vue est limitée et cela restreint d'autant notre droit à l'information, puisque c'est la pluralité des voix qui assure l'accessibilité du public à l'information permettant de se faire une opinion juste et éclairée sur les enjeux importants. La qualité de l'information passe par une recherche adéquate, par



Illustration : René

la vérification des sources et par l'indépendance journalistique face à des intérêts particuliers ou des contraintes publicitaires.

## Les syndicats veillent

Les entreprises profitent souvent des périodes de révolution technologique pour revoir à la baisse les

conditions de travail, prétextant des coûts de démarrage exorbitants, une instabilité des revenus, etc. Bref, c'est aux travailleuses et aux travailleurs que les employeurs refilent les risques à même le recul de leurs conditions de travail. Par exemple, Quebecor Média profite de l'arrivée d'Internet pour redéfinir les conditions d'exercice de la profession de journaliste. On veut pouvoir demander à un même journaliste d'écrire et de faire la captation pour des capsules vidéos à insérer sur le Web.

Devant cela, les syndicats sont des acteurs importants dans le maintien de la qualité de l'information. De bonnes conditions de travail favorisent le respect de l'éthique journalistique, d'où l'importance des clauses qui garantissent l'autonomie professionnelle. Les syndicats sont ouverts aux discussions concernant le Web et les nouvelles technologies, mais la limite à ne pas dépasser, c'est l'atteinte au professionnalisme.

Le droit du public à l'information, reconnu par les chartes des droits et libertés du Québec et du Canada ainsi que par la Déclaration universelle des droits de l'homme, ne doit pas passer dans la moulinette des grands monopoles. Pas plus ici qu'ailleurs. Il est tout aussi fondamental que les journalistes, qui, jour après jour, se portent à la défense d'une information indépendante et de qualité, aient les ressources pour assurer la pérennité de ce qui est un pilier de la démocratie : l'information libre.

**France Désaulniers**

Il existe au Québec six grandes entreprises de communications : BCE, Transcontinental, AstralMedia, Cogéco, Power Corporation et Quebecor. Ces deux dernières contrôlent les principaux médias. Quebecor possède imprimeries, maisons d'édition, le réseau de télé TVA — le plus regardé au Québec —, le canal de nouvelles continues LCN, le quotidien le plus lu au Québec, soit la *Journal de Montréal*, le *Journal de Québec*, de nombreux magazines et hebdomadaires, le groupe Archambault, Videotron, Canoë. Quant à Power Corporation, il détient sept des grands quotidiens du Québec (*La Presse*, *Le Soleil*, *Le Droit*, *Le Nouvelliste*, *La Tribune*, *Le Quotidien*, *La Voix de l'Est*), des intérêts dans les domaines financiers (Investors, la Lyonnaise des Eaux, etc.) et des assurances (la Great West et la London Life).



# Grèves et lock-out du 1<sup>er</sup> juin 2006 au 1<sup>er</sup> mai 2007

La CSN regroupe plus de 300 000 membres. Chaque année, ce sont des centaines de conventions collectives qui sont négociées sans conflit. Par contre, certains syndiqué-es doivent mener des luttes pour faire reconnaître leurs droits. Voici la liste des employeurs où des syndiqué-es ont eu recours à la grève ou ont subi un lock-out ou une fermeture au cours de la dernière année :

## Cœur-du-Québec

- Municipalité de Saint-Paulin : 4 employés en grève depuis le 29 janvier ;
- Services alimentaires Compass du Cégep de Trois-Rivières : 15 employé-es en grève depuis le 25 avril.

## Québec-Chaudière-Appalaches

- Centre de la petite enfance du CHUL : 26 employé-es en grève du 10 au 18 avril ;
- Université Laval : 637 chargé-es de cours en grève du 14 mars au 11 avril ;
- Produits moulures précisions : 68 employé-es, début de la grève le 25 septembre, fermeture le 9 mars ;
- Université Laval : 18 maîtres de français de langue seconde en lock-out du 5 mai au 3 juillet.

## Estrie

- Résidences Portland : 11 travailleuses et travailleurs en grève du 27 novembre au 11 mars ;

- Transport adapté de Sherbrooke : 2 jours de grève ont été exercés depuis le 12 janvier par les 23 employé-es.

## Montréal métropolitain

- Université Concordia : 450 employé-es de soutien ont exercé la grève les 15 mars et 19 avril.
- Charcuterie Bens : 24 salariés début de la grève au 20 juillet, fermeture le 2 mars ;
- 22 centres de la petite enfance de Montréal et de Laval : 295 employé-es en grève lors de 6 journées ;
- CPE Le Petit Talon : 22 employées, grève perlée ;
- Lallemand : 69 syndiqué-es en lock-out du 14 février au 25 juillet 2006 ;

- Groupe NFO inc.-Centre de Montréal : 120 employé-es en lock-out du 21 au 23 juin 2006.

## Bas-Saint-Laurent

- CPE de Matane : 35 travailleuses en grève du 23 janvier au 26 février.

## Montérégie

- Métro Varennes : 70 salarié-es, début de la grève le 31 mars 2006, fermeture le 26 janvier.

## Côte-Nord

- CPE Les Ritournâiles : 18 salariés en grève du 6 novembre au 11 janvier.

Jacqueline Rodrigue

## Fête des travailleuses et des travailleurs

C'est sur le thème *Nos pas, nos cris, unis pour la démocratie* que se sont déroulées cette année les activités de la Fête internationale des travailleuses et des travailleurs, partout au Québec. Elles furent une occasion pour les militants et les militantes de la CSN de démontrer leur opposition aux politiques néolibérales adoptées ces dernières années, qui, sans conteste, ont fait reculer nos droits et nos acquis.



Photo : Alain Chagnon

Photo : Clément Allard





## Mission Guatemala

# De la charité à la solidarité

**Le commerce équitable, tout le monde en a déjà entendu parler.**

**Mais à part l'idée d'« acte charitable » qu'on s'en fait, qu'en est-il vraiment ? Qui, au bout du compte, en tire les plus grands bénéfices ? C'est ce que nous sommes allés vérifier sur le terrain, en février dernier.**

**Résumé d'une expérience qui nous a convaincus.**

**D'**abord, plaçons la mission dans son contexte. C'est dans le cadre de la vaste campagne CSN sur le commerce équitable et la consommation responsable que la mission a été créée. En collaboration avec Équiterre et Uniterre-CECI, la CSN a envoyé au Guatemala trois militantes et un militant intéressés par la question. Notre objectif était d'aller constater les impacts de ce type de commerce et de revenir chez nous en témoigner. Accompagnés d'une représentante de la CSN et d'une autre d'Équiterre, nous avons traversé le pays pour aller à la rencontre de celles et de ceux qui se trouvent à la source même des produits de consommation équitables parmi les plus populaires : le café et l'artisanat.

Notre périple nous a menés de Guatemala Ciudad jusqu'à Barillas, au nord-ouest du pays. En 12 jours, soit du 26 février au 9 mars, nous avons rencontré plus d'une dizaine de groupes de caféiculteurs et d'artisans, sans compter les représentants des ministères et des organismes impliqués dans le réseau équitable guatémaltèque. Partout, nous avons été reçus avec chaleur et, partout, on avait beaucoup à nous dire...

Nous partions avec une conception sommaire du commerce équitable, à savoir qu'il offre aux petits producteurs un prix juste pour leur production, permettant ainsi d'améliorer leurs conditions de vie et de mettre sur pied des projets dynamisant dans et pour leur communauté.

De fait, nous avons constaté que, s'il est évident que le réseau équitable apporte à ses participants un prix plus juste pour les produits offerts, la dignité et le respect que leur vaut leur implication constituent, avant tout le reste, des leviers de développement impressionnants. Tous soutiennent les mêmes valeurs : l'autonomie dans le travail et dans le revenu ; le regroupement en associations ou en coopératives ; la reconnaissance pleine et entière du travail des femmes ; l'engagement dans le développement communautaire porteur d'une construction globale durable ; le respect de l'environnement et de la culture traditionnelle dans la production.

En appuyant ces valeurs intrinsèques, le réseau équitable contribue à rendre possibles les ambitions des travailleuses, des travailleurs et de leurs familles, ambitions qui, comme les montagnes qui les entourent, n'ont pas de limites. Partout, nous avons vu et ressenti la fierté des producteurs et des artisanes à construire, par eux-mêmes, un réseau commercial qui les reconnaît enfin comme participants actifs et respectables de la grande chaîne de la consommation. Par-delà le juste prix, c'est la dignité humaine qui

est ici revendiquée, et de plus en plus respectée.

Nous avons donc quitté le Guatemala, pays de volcans fumants et de montagnes infinies, avec l'impression qu'il nous avait offert le plus beau : son cœur, son âme, ses gens. Ce qui nous en reste surtout, c'est la volonté de participer à cette grande roue du changement et d'aider les peuples comme celui du Guatemala à tenir serrés les rennes de leur développement culturel et économique. Le premier pas pour y arriver, c'est celui de la solidarité que chacun de nous, tous autant que nous sommes, peut poser au quotidien pour qu'enfin s'opère un vrai échange entre le Sud et le Nord.

Soyez vous aussi un consommateur solidaire : conscient du poids de son geste d'achat, adhérent à un système de valeurs qui reconnaît la dignité humaine des travailleuses et des travailleurs, peu importe d'où ils viennent.

**Catherine Ladouceur,  
au nom de toute l'équipe  
de la mission Guatemala**

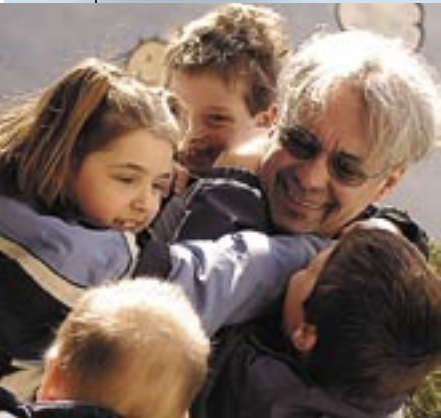
Caroline Joly, Steve Bouchard,  
Karine Durocher, Marie-Claire  
Lussier, Murielle Vrins.

**Pour plus d'information :**

**<http://www.csn.qc.ca/Campagnes/equiterre-2005.html>**





**GILLES JULIEN**

**Le docteur Gilles Julien pratique la pédiatrie depuis près de trente ans. Son parcours professionnel l'a amené à occuper différentes fonctions en santé communautaire et en santé publique au Québec. Il œuvre au centre de pédiatrie sociale Assistance d'enfants en difficulté de Hochelaga Maisonneuve, dont il est cofondateur. Il travaille également comme pédiatre social au Centre de services préventifs de Côte-des-Neiges.**

[fondation@pediatriesociale.org](mailto:fondation@pediatriesociale.org)

**J**e suis confronté chaque jour dans ma pratique de pédiatre social dans les quartiers défavorisés à des enfants et à des familles vulnérables, victimes des « violations » flagrantes des droits de l'enfant quant au respect de son identité, de son droit au bien-être physique et spirituel, de son droit à l'éducation, de son droit d'accès à des services sociaux et de santé complets.

Les centres de pédiatrie sociale que je dirige, Assistance d'enfants en difficulté (AED) dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et le Centre de services préventifs à l'enfance (CSPE) dans le quartier Côte-des-Neiges, travaillent en étroite concertation avec le milieu pour assurer la promotion et la défense de ces droits afin « d'assurer le plein potentiel des enfants, leur bien-être, leur développement, leur sécurité, leur santé globale et leur plénitude de vie ».

La tâche à accomplir est immense. La mission de la pédiatrie sociale vise justement à rendre accessibles des soins globaux à l'enfant dans sa communauté, à développer des services intégrés et adaptés, à susciter un effet préventif en santé, à diminuer les effets des inégalités sociales et à soutenir le capital social de la communauté en se basant

sur le principe que « ça prend un village pour élever un enfant ».

Cette approche du bas vers le haut est centrée sur les besoins exprimés par les enfants et leurs familles et a démontré son efficacité. La voie est donc tracée et on peut envisager avec confiance l'avenir de cette approche au Québec, où plusieurs groupes souhaitent créer leurs propres centres afin de répondre aux besoins de leurs enfants. Des projets sont en gestation à Trois-Rivières, à Gatineau, à Saguenay et à Québec. C'est également le cas à Vancouver où on se prépare à mettre en place un projet similaire.

Mais cela ne saurait suffire et il faut également que l'ensemble de la société se mobilise pour s'assurer que les droits des enfants soient respectés. Le Canada a encore beaucoup à faire. En 1989, la Chambre des communes du Canada s'engageait unanimement à « ... éliminer la pauvreté infantile au Canada d'ici l'an 2000 ». Or cette pauvreté a augmenté depuis de 21 %. Un enfant sur six, soit 1 139 000 enfants, vit toujours dans la pauvreté au Canada. Ce même Parlement du Canada ratifiait, également en 1989, la Convention relative aux droits de l'enfant des Nations unies et prenait l'engagement de la mettre

en application en l'inscrivant dans chacune de nos lois et dans chacune de nos politiques publiques. Malheureusement, force est de constater que c'est demeuré un vœu pieux.

Je vois comme un pas dans la bonne direction la récente proposition du Comité sénatorial permanent des droits de la personne (« Les enfants : des citoyens sans voix ») de créer un Commissariat aux enfants comme il en existe notamment en Angleterre, en Nouvelle-Zélande et en Suède. Le Québec pourrait compter le sien.

Le commissaire aux enfants aurait pour mandat de veiller au respect de la Convention relative aux droits de l'enfant. Il faudrait évidemment que ce commissaire soit indépendant et réponde de son mandat directement à l'Assemblée nationale et aussi qu'il dispose des moyens nécessaires pour remplir adéquatement sa mission, soit de soumettre à un examen continu les lois, les services et le financement des programmes québécois ayant une incidence sur les enfants et sur leurs droits.

Il ne faut pas baisser les bras devant l'ampleur de la tâche, mais la détresse de chacun de ces enfants à la recherche d'approvisionnement, de partage, de compréhension et d'action nous rappelle l'urgence d'agir.



Perspectives CSN est l'organe officiel de la Confédération des syndicats nationaux  
514 598-2131  
Publié quatre fois par année, il est tiré à 28 500 exemplaires et distribué gratuitement à tous les syndicats de la CSN.

**Coordination**

Roger Deslauriers  
roger.deslauriers@csn.qc.ca

**Adjointe à la coordination**

Lyne Beaulieu

**Rédaction**

Judith Carroll, Michel Crête, France Désaulniers, Ariane Gagné, Madeleine Gignac, Catherine Ladouceur, Jean-Pierre Larche, Jean-Sébastien Marsan, Denise Proulx, Michel Rioux, Jacqueline Rodrigue, Emmanuelle Tassé

**Correction d'épreuves**

Lyne Beaulieu, Constance Roussy

**Conception graphique**

Jean Gladu et Sophie Marcoux

**Soutien technique**

Carole Archambault

**Photographie**

Clément Allard, Bernard Brault (PC), Alain Chagnon, André Collin, Michel Giroux, Sylvain Mayer, Réjean Meloche, Alain Pronkin, Guy Turcot

**Illustrations**

Alain Reno

**Caricature**

Boris

**Impression**

Les syndiqué-es CSN de l'imprimerie Impart-Litho

**Distribution**

Module de distribution de la CSN

**Pour modifier le nombre d'exemplaires reçus**

514 598-2233

ISSN : 1705-6527

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2007

Dépôt légal - Bibliothèque et archives Canada, 2007

Envoi de poste publication n° de convention : 40064900

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada à :

CSN, 1601, avenue De Lorimier  
Montréal (Québec) H2K 4M5



FORUM SOCIAL QUÉBÉCOIS

**UN AUTRE QUÉBEC**  
**est en marche**

**23-26 AOÛT 07 MONTRÉAL**  
**PARC ÉMILIE-GAMELIN**  
**UQAM**

[www.forumsocialquebécois.org](http://www.forumsocialquebécois.org)  
514 982-0533

**ATELIERS - CONFÉRENCES - MANIFESTATIONS ARTISTIQUES**