

## "À soir", on vend notre salade

Dubuc, Alain

Collaboration spéciale

Une tragédie comme l'effondrement du viaduc de la Concorde, à Laval, provoque d'abord un élan de solidarité. Mais ce moment de grâce ne dure pas longtemps.

La rapidité avec laquelle les groupes d'intérêts se sont précipités pour récupérer le drame, pour l'interpréter en fonction de leur propre grille et profiter de l'émoi et du doute pour faire avancer leur propre cause a été proprement stupéfiante. Comme des mouettes qui se précipitent sur un casseau de patates frites abandonné près d'un McDo.

Cela a commencé par les politiciens. Le gouvernement libéral était bien sûr dans une situation difficile. Quelles que soient les causes du drame, c'est le gouvernement qui est le responsable ultime et qui en paie le prix politique. Il doit agir, pour la sécurité, pour rassurer, en sachant que s'il ne fait rien, on lui reprochera son inaction, et s'il fait quelque chose, on l'accusera de vouloir faire de la récupération.

Mais les libéraux sont entrés sur le terrain de la partisanerie quand ils se sont mis à sortir des chiffres pour montrer qu'ils avaient plus dépensé que leurs prédécesseurs. Une guerre de chiffres qui n'avait rien à voir avec le drame, puisque ces dépenses ne l'ont pas empêché, et puisque les causes de l'accident remontent à loin dans le temps.

L'opposition n'a pas fait preuve de la retenue essentielle en telle circonstance. La charge contre le choix de Pierre Marc Johnson pour présider l'enquête était indécente. Peut-on sérieusement affirmer que le fait d'avoir fait de la politique, il y a vingt ans, prive un homme du recul et de la probité nécessaires. À la rigueur, venant du chef de l'ADQ, Mario Dumont, cette critique pouvait être vue comme une façon de dénoncer les partis traditionnels, mais venant du chef péquiste André Boisclair, elle pouvait difficilement s'expliquer autrement que par le calcul politique.

Mais les politiciens ne sont pas les seuls. Le CAA-Québec, qui est souvent intervenu pour dénoncer l'état des routes du Québec, a profité de l'occasion pour remettre sur le tapis sa thèse voulant que les automobilistes paient plus en taxes, droits et permis que ce que les gouvernements remettent dans le réseau routier. Le CAA, dans ce dossier, est un lobby qui défend les automobilistes. Et sa thèse, qui a pu sembler attrayante dans le débat sur le sous-financement routier, repose sur un principe indéfendable voulant que les taxes doivent retourner en dépenses d'où elles viennent. Avec une telle logique, les réseaux de la santé, de l'éducation et de l'aide sociale s'effondreraient.

Et que dire du président de l'Association des ingénieurs du gouvernement du Québec qui a déploré le fait que trop d'argent aille aux nouveaux ouvrages plutôt qu'à la réparation? N'y avait-il pas une défense des intérêts de ses membres, entre autres parce que les nouveaux ouvrages sont confiés à des concepteurs privés tandis que l'entretien relève du ministère des Transports?

Les partisans du transport en commun s'en sont eux aussi donnés à cœur joie, dont le maire de Montréal, Gérald Tremblay. Il est vrai qu'il faut développer beaucoup plus le transport en commun. Mais quel est le rapport avec le drame? Est-ce qu'il a été provoqué par le trop grand nombre d'automobiles? Non. Est-ce que le transport en commun aurait permis de l'éviter? Non plus. Imaginons une seconde que ce soit un autobus qui ait été écrasé par les blocs de béton. L'importance du transport en commun ne nous libère pas de l'obligation de maintenir des infrastructures de qualité. Dans ce cas, le drame a servi de prétexte pour faire jouer la cassette.

C'est à la même tentation que n'ont pas résisté les lobbies qui s'opposent au prolongement de l'autoroute 30 et au pont de l'autoroute 25. Essayez de trouver un lien logique et rationnel entre ces dossiers et l'accident. Le seul, c'est que ces nouveaux travaux réduisent les fonds disponibles pour la restauration du réseau. Mais ceux qui sont intervenus n'étaient absolument pas intéressés dans la réparation de nos ponts et de nos chaussées. Ils profitaient de l'occasion pour dénoncer l'étalement urbain ou la destruction de terres agricoles. De la même façon, le lobby de l'acier a dénoncé le béton. Les ennemis des camions se sont eux aussi mis de la partie, jusqu'à ce qu'on découvre que les poids lourds ne passent ni sur le viaduc de la Concorde ni sur l'autoroute 19.

En fait, il n'y a qu'un angle qui n'a pas été exploré, et c'est l'effet qu'a pu avoir la loi 101 sur l'état de notre réseau routier, parce que notre collègue Jan Wong n'était pas sur les lieux.

**Adubuc@lapresse.ca**

**© 2006 La Presse. Tous droits réservés.**

Numéro de document : news-20061006-LA-0062

**PUBLI-©** news-20061006-LA-0062

Ce certificat est émis à **Michel Gagnon** à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

Date d'émission : **2008-08-06**

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.