

**Québec:
la «souveraineté-
association»**

Dans ce contexte, il est irréaliste de s'attendre que la séparation politique du Québec permettra aussi d'atteindre les objectifs économiques du parti québécois. Le reste du Canada aurait de bonnes raisons économiques de se montrer très peu enclin aux concessions dans le négociation d'une union douanière avec le Québec, surtout si l'on tient compte de la longue liste d'exceptions prévue dans le programme du parti québécois.

Le commerce entre le Québec et le reste du Canada serait maintenu, mais à une échelle et à des conditions qui seraient très différentes de celles qui existent actuellement. On assisterait presque certainement à de sérieux bouleversements qui toucheraient tout particulièrement le Québec. Nombre de localités qui vivent d'industries comme le textile en seraient sans doute très ébranlées.

Outre qu'ils doivent songer à la façon de faire face à la désorganisation globale qu'entraînerait la séparation, les partisans de la souveraineté-association doivent réfléchir à la manière de partager les actifs de certains organismes comme Air Canada et le Canadien National, ainsi que les importants équipements collectifs (immeubles, ports, etc.) du gouvernement fédéral. Le problème est énorme, et les négociations seraient très complexes.

L'avenir de la souveraineté-association semble très sombre. Il contraste vivement avec la réalité de la fédération canadienne. Le gouvernement du Québec jouit d'une très grande liberté d'action, et il a le pouvoir, au sein de la fédération, de mettre en œuvre la majeure partie du programme économique du parti québécois. La structure fédérale permet même au Québec de prendre des mesures qui lui seraient interdites s'il faisait partie d'une association économique telle que le Marché commun européen ou l'Union belgo-luxembourgeoise.

Quand l'art est dans le métro

Nouvelles stations à Montréal et à Toronto.



En deux ans, les métros de Montréal et de Toronto se sont agrandis et modernisés : une ligne prolongée, avec huit nouvelles stations, à Montréal; la nouvelle ligne de Spadina, avec huit stations aussi, à Toronto (1). Ce qui est remarquable dans l'un et l'autre cas, c'est qu'on ne s'est pas seulement attaché au caractère fonctionnel du voyage souterrain, mais à sa qualité, à son attrait. Un environnement total a été créé, intégrant l'art à l'architecture. Pour ce faire, on a eu recours, dans l'une et l'autre ville, à des architectes différents, libres de concevoir à leur guise la station qu'ils avaient à aménager, et à des artistes inventifs. Si cela manque d'unité - c'est une critique que l'on peut faire - cela gagne en originalité. Un métro «nouveau style» est né, qui achemine confortablement l'«usager» vers l'imprévu et le promène, étonné et heureux, dans un monde qui donne à voir. Le voyageur expérimente que, dans le métro, on a autre chose et mieux à faire qu'à rouler dans un tunnel et il découvre l'art dans la vie la plus quotidienne.

Montréal

Angrignon (architecte : J.L. Beaulieu). Terminus de la ligne 1, à vingt-cinq kilomètres environ du cœur de Montréal, dans le parc Angrignon. La station est en elle-même une œuvre d'art, extérieur et intérieur. Une structure d'acier peint en rouge, des voûtes en berceau transparentes, des supports de béton et des vitres partout. Une serre? Une grande volière? Dans laquelle, en tout cas, on a la sensation que les poumons s'emplissent d'air et tout le corps de lumière et de verdure. Une station de métro qui vous met de plain-pied avec la nature et qui libère. Paradoxal, mais vrai. Elle donne envie de vivre, un peu follement.

Monk (architectes : Blais et Bélanger). La station se développe sur trois niveaux. Les quais sont à dix-huit

1. Le métro de Toronto est entré en service en 1954, celui de Montréal en 1966.



Angrignon