



Livres
Libérer
l'Amérique
de ses
chaînes
esclavagistes
Page F 1



Culture 78/52, généalogie
d'un crime Page E 1

Perspectives
Les
partisans
d'une
Catalogne
libre au pied
du mur Page B 1



www.ledevoir.com

LE DEVOIR

VOL. CVIII N° 228

LE DEVOIR, LES SAMEDI 7 ET DIMANCHE 8 OCTOBRE 2017

2,83 \$ + TAXES = 3,25 \$

ÉLECTIONS MUNICIPALES



Bus, métro, vélos, autopartage: la mobilité urbaine revue et corrigée s'invite dans la campagne électorale.

JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Proulx refuse d'assujettir l'école à la maison à la loi 101

JESSICA NADEAU

Le ministre de l'Éducation n'entend pas soumettre l'enseignement à la maison à la loi 101, ce qui fait bondir les membres des trois partis d'opposition, qui lui livrent bataille en commission parlementaire et l'accusent de contourner l'esprit de la loi.

Les parents qui souhaitent faire l'école à la maison seront plus encadrés, mais pourront choisir d'être accompagnés par la commission scolaire de leur choix, en anglais ou en français. C'est du moins ce que prévoit un amendement du projet de loi 144 sur la scolarisation à la maison, présentement à l'étude à l'Assemblée nationale.

Présentement, plusieurs parents qui font l'école à la maison le font en marge du système. Le ministre Sébastien Proulx souhaite les ramener dans le radar du ministère en les forçant à s'inscrire dans une commission scolaire et à lui présenter un plan de scolarisation. Les commissions scolaires seront chargées de faire un suivi auprès des parents, de leur offrir de l'accompagnement et de s'assurer de la progression de l'élève à travers une évaluation annuelle dont les conditions restent encore à déterminer.

Pour donner du lest aux parents, le ministre entend leur laisser le choix de la commission scolaire avec laquelle ils souhaitent travailler. De façon plus précise, selon l'amendement à l'article 2 déposé par le ministre jeudi, les parents devront s'inscrire à la commission scolaire qui dessert leur territoire et qui sera considérée comme un « port d'attache ». Mais par la suite, ils pourront décider de faire affaire avec n'importe quelle commission scolaire ou



Sébastien Proulx

VOIR PAGE A 10 : LOI 101

Promesses de mobilité pour tous

De Montréal à Québec en passant par Chandler, le thème du transport est récurrent

Aux quatre coins du Québec, le transport se profile comme un des enjeux majeurs des prochaines élections municipales. Des régions éloignées aux grandes villes, les promesses fusent et se ressemblent: mobilité pour tous et avant tout.

ISABELLE PARÉ

Mobilité. C'est le mot de l'heure. Celui qui trouve des échos autant chez les citadins des villes congestionnées que sont Montréal et Québec que pour les résidents de régions où l'accès au transport demeure hautement déficient.

«Le dossier des transports est la raison pour laquelle je me représente», affirme Louissette Lan-

glois, mairesse de Chandler, là où l'accès familial à un port est un frein au développement économique.

À Québec, le maire Régis Labeaume invite ses électeurs à lui «confier un mandat fort» pour que la Vieille Capitale se mette à l'heure de la mobilité urbaine et comble les lacunes de son réseau de transport en commun. Les débats acrimonieux sur l'ajout de voies réservées aux bus et d'un troisième lien vers Lévis ont déjà viré à la foire d'empoigne, mais le sujet clivant du transport collectif revient une fois de plus hanter la campagne.

La gratuité des transports s'est elle aussi invitée dans la course électorale à Montréal. Le maire Denis Coderre a brandi le bonbon de

VOIR PAGE A 10 : MOBILITÉ

Dossier

Demain, des transports adaptés aux besoins de chacun. Page A 4
La gratuité, est-ce un leurre ou une bonne idée? Page A 4
Séparer voitures et vélos pour protéger les cyclistes. Page A 5
En Gaspésie, un frein au développement économique. Page A 6
Que d'imagination pour en finir avec les bouchons. Page A 6

1939-2017

Dan Hanganu a renouvelé l'architecture au Québec

L'homme aura créé un pont entre les modernistes et les générations actuelles

JÉRÔME DELGADO

Un monument québécois, littéralement, s'est éteint le jeudi 5 octobre: l'architecte Dan Hanganu, impressionnant par sa stature et par son œuvre, est décédé à l'hôpital où il se trouvait depuis quelques semaines. Il avait 78 ans.

Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire, le Théâtre du Nouveau Monde (TNM), l'École des hautes études commerciales (HEC), le siège social du Cirque du Soleil: le visage de Montréal porte indiscutablement la signature Hanganu. Ce ne serait pas une image de dire que les quatre coins de la ville ont des raisons d'afficher leur deuil.

L'île des Sœurs, en premier lieu, le pleure. C'est là que l'homme né en 1939 en Moldavie roumaine s'est établi à son arrivée au Québec, dans les années 1970. C'est



L'École des hautes études commerciales n'a jamais fait l'unanimité, mais son architecture a ses ardents défenseurs.

JACQUES NADEAU LE DEVOIR

VOIR PAGE A 10 : ARCHITECTURE

AUJOURD'HUI

Économie › Washington poursuit sa charge contre Bombardier. Aux droits compensateurs de 220% dont seront taxés les appareils de la C Series s'ajouteront des droits antidumping de 80%. Page C 3

Action de grâce › Tout comme vous, Le Devoir prend congé lundi. Mais les nouvelles ne prenant pas de répit, notre site Web et notre application mobile continueront de vous informer.



Avis légaux.....C 6
Carrières.....C 3
Décès.....C 8
Mots croisés.....D 6
Petites annonces.....C 8
Sudoku.....D 6

ACTUALITÉS

NÉGOCIATIONS

Québec donne un milliard aux omnipraticiens

MARIE-MICHÈLE SIOUI
Correspondante parlementaire
à Québec

Québec a dévoilé vendredi les grandes lignes de l'entente secrète de plus d'un milliard de dollars qu'il a conclue avec les médecins omnipraticiens: il leur octroie des hausses salariales de 14,6% sur huit ans, en plus de sommes forfaitaires d'au moins 635 millions.

Au terme d'une conférence de presse confuse qui a duré plus d'une heure — et qui a été déplacée en raison du trop grand nombre de patients en attente dans la clinique médicale où elle a eu lieu —, le Conseil du trésor a admis que les «sommes cumulatives» qui seront remises aux médecins omnipraticiens «dépassent le milliard».

Le Trésor et la Fédération des médecins omnipraticiens du Québec (FMOQ) ont remis

des communiqués de presse qui ne contenaient aucun chiffre. Ils ont fourni, au compte-gouttes, des informations partielles et contradictoires.

Les deux parties ont conclu une entente qui restera secrète, comme l'ont été les précédentes.

«Ce n'est pas une convention collective, donc ce n'est pas un document public», a énoncé le président du Conseil du trésor, Pierre Moreau, en invoquant la présence d'informations relevant d'une «stratégie de négociation».

Selon les chiffres que le ministre a voulu fournir aux médias, les hausses annuelles moyennes consenties à ces médecins sont de 1,8% par année pour la durée de l'entente, qui court de 2015 à 2023.

Toujours en raison de sa stratégie de négociation, le Trésor a refusé de chiffrer le total des hausses salariales. Il prévoit cependant que celles-ci lui coûte-

ront 50 millions en 2015-2016 et 100 millions en 2016-2017.

À terme, les montants seront beaucoup plus élevés: Québec prévoit de décaisser 340 millions supplémentaires, chaque année, à partir de 2023.

Des montants non récurrents

En plus de ces augmentations de salaire, les médecins omnipraticiens toucheront des montants forfaitaires et non récurrents totalisant un minimum de 635 millions, selon les informations fournies par le Trésor.

Ces sommes visent notamment à conclure le rattrapage salarial réclamé par les médecins. En les allouant, Québec reconnaît les prétentions de la FMOQ, qui souhaite que les salaires de ses membres se rapprochent davantage de ceux des médecins spécialistes et de leurs homologues ontariens.

«On cesse de pelleter par en avant en matière de rémunéra-

L'opposition dénonce l'entente

L'opposition a dénoncé vendredi une entente conclue «sans conditions». «Comme l'entente est secrète, il est impossible de savoir à quels services supplémentaires le public aura droit en échange. En fait, on ne sait même pas s'il y aura quelque garantie de services supplémentaires que ce soit», a réagi la porte-parole du Parti québécois en santé, Diane Lamarre. Son parti a également dit estimer que le gouvernement libéral «a sabré les services directs aux pa-

tients, aux aînés et aux plus vulnérables» pour arriver à cette entente. La Coalition avenir Québec s'est indignée de l'absence de conditions pour la prise en charge de nouveaux patients dans l'accord. «Il est hors de question d'offrir de nouvelles augmentations aux médecins sans exiger en contrepartie une hausse de la prise en charge des patients orphelins et une amélioration des heures d'ouverture des GMF», a déclaré le député François Paradis.

tion des médecins», s'est félicité Pierre Moreau.

Sauf que Québec pourrait être appelé à déboursier encore davantage. Il s'est entendu avec la FMOQ afin de mandater l'Institut canadien d'infor-

mation sur la santé pour qu'il étudie l'écart salarial entre les médecins omnipraticiens du Québec et de l'Ontario.

Si l'organisme indépendant conclut que les médecins québécois sont défavorisés,

Québec s'engage à reprendre les négociations avec le syndicat de médecins. La démarche, s'est réjoui Pierre Moreau, est «symptomatique du fait qu'il y a une relation de confiance entre le gouvernement et les omnipraticiens».

Son gouvernement estime que le rattrapage salarial des médecins est terminé. La FMOQ n'est pas de cet avis. «L'écart est encore significatif. On parle probablement d'une quinzaine, d'une vingtaine de points de pourcentage», a estimé son président, Louis Blouin.

Selon les plus récentes données de la Régie de l'assurance maladie du Québec, les médecins omnipraticiens gagnent en moyenne 287 000\$ par année, sans tenir compte des frais de cabinet. L'an dernier, le budget alloué à leur rémunération a atteint les 2,5 milliards de dollars.

Le Devoir

AIRFRANCE

LA FRANCE EST DANS L'AIR



Paris

Londres

Lisbonne

Bucarest

Zagreb

Erevan

Rome

Athènes

Barcelone

Moscou

Malaga

Prague

Nice

RENDEZ-VOUS À PARIS

Jusqu'à 3 vols quotidiens et en connexion vers plus de 180 destinations en Europe.

ACTUALITÉS

LA «RAFLE DES ANNÉES 1960»

L'enfance et la culture volées de milliers d'autochtones

Ottawa verse 800 millions pour réparer les erreurs du passé et faciliter la guérison des victimes

HÉLÈNE BUZZETTI

Correspondante parlementaire à Ottawa

Ils ont été enlevés à leur famille autochtone alors qu'ils étaient bébés et placés dans des familles d'adoption non autochtones qui ne leur ont forcément pas enseigné la langue de leurs parents biologiques. On évalue entre 5000 et 30 000 le nombre de ces enfants aujourd'hui devenus des adultes. Pour s'excuser de cette acculturation, Ottawa versera 750 millions de dollars en dédommagement. Cela ne pourrait être qu'un début.

«Les personnes affectées par la rafle des années 1960 indiquent que la perte de leur culture et celle de leur langue sont parmi les plus importants préjudices qu'elles ont subis. C'est pourquoi notre gouvernement répond directement pour remédier aux politiques passées mal avisées», a expliqué la ministre des Relations Couronne-Autochtones, Carolyn Bennett.

La ministre contenait à peine ses larmes pendant sa conférence de presse. «Leurs histoires brisent le cœur», a-t-elle dit en désignant les nombreux bénéficiaires de cette entente qui l'entouraient.

La compensation financière sera accordée à chaque autochtone ayant été déraciné dans son enfance, qu'il l'ait été pour une raison légitime (présence de violence ou d'abus de substances dans la famille biologique) ou pas (absence de lait dans le frigo). «C'est parce que l'enfant autochtone a été placé dans une famille non autochtone qu'on accorde un dédommagement», dit-on en coulisses.

Le montant que ces personnes recevront — le même pour tous — dépendra du nombre de réclamations, mais sera au minimum de 25 000\$ et au maximum de 50 000\$. Ottawa prévoit 50 millions additionnels pour établir une fondation qui aidera ces personnes à guérir et à apprendre leur langue d'origine.

«Il s'agit de guérir, a expliqué la chef Marcia Brown Martel. L'argent est l'outil que nous pouvons utiliser pour aider et encourager la guérison.» M^{me} Brown Martel a piloté la cause qui s'est soldée par une victoire en février dernier devant la Cour supérieure de l'Ontario, cause qui a rendu nécessaire l'action d'Ottawa.

De la protection excessive

Dans les années 1960, des milliers d'enfants autochtones ont été pris en charge par les services à l'enfance sous le moindre prétexte. «Dans beaucoup de cas, c'était simplement à cause d'un problème passager de santé ou de la pauvreté», relate Doug McArthur, professeur à l'Université Simon Fraser. Les actions ne respectaient pas les pratiques qui s'appliquaient aux



La chef Marcia Brown Martel chante à l'extérieur du parlement d'Ottawa après l'annonce d'une entente avec les enfants de la rafle des années 1960.

enfants non autochtones.»

Peter Van Name, par exemple, est né à Edmonton en 1971 et s'est retrouvé dans une famille de descendance néerlandaise du New Jersey. «[Ma mère] a été élevée dans un environnement très catholique. Alors, en tant que femme célibataire, elle a été regardée de haut. Ils ne pensaient pas qu'elle ferait une bonne mère. Ils l'ont convaincue de me donner [en adoption].»

Jessica Enzoe Riddle, elle, est née en 1983 à Fort Smith, dans les Territoires-du-Nord-Ouest, dans une famille comptant déjà 10 enfants. Sa mère et sa sœur aînée la plus rapprochée étaient très malades, M^{me} Riddle ne sait pas de quoi. «Ma mère a été forcée de me donner en adoption. On avait plein de tantes, d'oncles ou d'autres parents qui auraient pu me prendre, mais ce n'est pas arrivé.» Elle a été placée en Nouvelle-Écosse. Ses frères et sœurs sont restés avec sa famille biologique. Quand elle les a retrouvés, 20 ans plus tard, le fossé culturel était béant. «Ils ne parlaient pas anglais, seulement chipewyan. Ils ne me comprenaient pas et je ne les comprenais pas.»

Quant à Sarah Tanchak, elle a été retirée à sa mère à l'âge de six mois, en 1975. «Ma mère m'a amenée à l'hôpital parce que j'avais une infection à l'oreille. C'est à ce moment qu'ils

ont décidé de me prendre. Ils ont falsifié des documents pour dire que j'étais maltraitée physiquement par elle, que j'avais des marques sur mon corps. Ils m'ont placée dans des familles d'accueil jusqu'à l'âge de deux ans. À deux ans, ils m'ont séparée de ma mère de manière permanente et m'ont donnée en adoption.» Elle a vécu à Vancouver, loin de sa communauté de Bella Bella, sur la côte.

Le député néodémocrate Roméo Saganash raconte qu'il a lui-même trois nièces qui ont été prises par les autorités. «Ma sœur était jeune quand elle a eu son premier enfant. Le système a continué à ignorer la culture autochtone dans ce genre de situation, parce que lorsqu'un enfant naît chez nous, c'est la communauté qui s'en occupe. Ce n'est pas juste la mère. Dans ce cas-là, ils ont estimé que ma sœur était trop jeune, trop pauvre, pour s'occuper d'un enfant. Donc ils le lui ont enlevé.»

On ignore combien d'enfants du Québec ont vécu cette situation. Selon Ghislain Picard, le chef de l'Assemblée des Premières Nations du Québec et du Labrador, la situation a été particulièrement prononcée au

Manitoba, en Ontario, en Saskatchewan et aussi en Colombie-Britannique.

M. Picard se réjouit de l'entente, même s'il rappelle «qu'il n'y a pas de valeur pécuniaire associée à tout ce qui a été perdu au niveau du lien, non seulement familial, mais aussi avec la communauté, la culture, l'identité, etc.»

Toutefois, il n'est pas certain d'approuver que les enfants adoptés hors de leur culture à la suite d'une intervention légitime de l'État soient dédommagés de la même manière. «Selon moi, le fondement de la cause ou de l'action collective se fonde sur des cas où on a carrément enlevé des enfants à leur famille. [...] Il y a certainement une nette différence avec des situations où il y avait une volonté du ou des parents. [...] Ces cas-là ne devraient pas se retrouver sous le même parapluie, à mon sens.»

Ce n'est pas terminé

Cette entente ne ferme pas ce chapitre définitivement, a indiqué la ministre Bennett. «Il y a d'autres cas qui ne sont pas inclus dans cette entente et nous travaillerons avec eux aussi.»

Plusieurs poursuites visant à la fois Ottawa et les provinces suivent leur cours. Certaines d'entre elles accusent les provinces d'avoir failli à leur tâche en plaçant des enfants dans des familles où ils ont subi des sévices. L'avocat Tony Merchant, qui pilote une poursuite dans chacune des dix provinces, a indiqué par communiqué de presse qu'il ira de l'avant.

M. Saganash rappelle par ailleurs qu'Ottawa doit aussi agir sur d'autres fronts. Le gouvernement fédéral n'applique toujours pas la décision du Tribunal des droits de la personne concluant que les services à l'enfance autochtones sont sous-financés par rapport à leur équivalent hors des réserves. Et il n'a rien fait pour réparer les dommages de l'opération «Eskimos expérimentaux», par laquelle une poignée de jeunes Inuits du Québec ont été envoyés, au cours des années 1960, dans des familles du Sud pour tester leur capacité d'assimilation.

Avec Marie Vastel
Le Devoir

La mémoire effacée

Ottawa — La Cour suprême du Canada affirme que les documents détaillant les agressions subies par d'anciens élèves des pensionnats autochtones pourront être détruits. La décision unanime du plus haut tribunal du pays clarifie cet enjeu qui opposait le droit à la vie privée des victimes à l'importance de documenter ce chapitre sombre des relations entre le Canada et les peuples autochtones.

D'anciens élèves ont témoigné dans le cadre d'une évaluation indépendante visant à leur verser une indemnisation pour dire qu'ils avaient été victimes d'agressions physiques, sexuelles et psychologiques.

La Cour suprême a confirmé le jugement d'un tribunal inférieur indiquant que le matériel devrait être détruit après 15 ans. Des individus peuvent toutefois accepter de préserver leur histoire au Centre national pour la vérité et réconciliation à Winnipeg.

Le gouvernement fédéral n'a donc pas réussi à convaincre les juges que les documents devaient être entièrement préservés afin de s'assurer que ce qui s'est produit dans les pensionnats autochtones ne soit jamais oublié. Il affirmait que les lois fédérales gouvernant l'accès à l'information, le droit à la vie privée et les archives offraient l'équilibre nécessaire pour conserver les documents ayant une valeur historique tout en protégeant la vie privée et la confidentialité.

La Presse canadienne



la collecte

COLLECTE DE SANG DES MONTRÉALAIS

VENDREDI 13 OCTOBRE 2017
DE 9 H 30 À 19 H 30

Centre Pierre-Charbonneau
3000, rue Viau
Hall d'entrée

Le stationnement étant limité aux abords du Centre Pierre-Charbonneau, l'usage du transport en commun ou actif est recommandé lors de vos déplacements.

Station Viau
Stations BIXI et supports à vélo disponibles à proximité.

DONNEZ DU SANG. DONNEZ LA VIE.

Montréal

Dernière conférence au Québec!

MATTHIEU RICARD

18 OCTOBRE

17 h 30 — Échange entre Matthieu Ricard et Nicole Bordeleau animé par Jean-Marie Lapointe. Conférence et goûter végétarien inclus.

19 h 30 — Conférence

L'ART DE LA MÉDITATION

TOHU

Les profits seront remis à l'organisme Karma Canada pour venir en aide aux populations les plus démunies du Népal.

BILLETTS EN VENTE TOHU.CA/514-376-8648

Congédié?

Voyez
François Gendron
avocat
LL.L., M.A., Ph.D.

Vieux Montréal 514-845-5545

Papeterie
Casse - Noisette

Nous tenons en inventaire agendas, papiers Lalo, papier St-Gilles, cartes, plumes et stylos, albums de photos, articles de bureau, sceaux, cires à cacheter.

445, rue St-Sulpice, Vieux-Montréal Téléphone : 514 845-4980

Heures d'ouverture :
du lundi au vendredi de 10 h 00 à 18 h 00
les samedis et dimanches de 10 h 00 à 16 h 30

MOBILITÉ POUR TOUS

L'avenir: « cocktails » de transports sur demande

ISABELLE PARÉ

La formule « métro, boulot, dodo » pourrait bientôt être chose du passé. Portland et plusieurs autres villes du monde ont mis le pied dans l'ère de la nouvelle mobilité urbaine, où les technologies permettront bientôt aux usagers de choisir et de payer sur une plateforme unique « un cocktail de transports » adapté à leurs besoins. L'avenir sera multimodal ou pas du tout.

Grâce à une subvention du département du Transport américain (DOT), cette ville de l'État de l'Oregon vient de lancer Ubiquitous Mobile PDX, un vaste chantier visant à relier d'ici 2020 tous les modes de transport urbain à une seule et unique plateforme d'informations et de paiement pour les usagers.

« La technologie influence maintenant comment et où nous choisissons de vivre, comment nous nous déplaçons, et même le genre de travail que nous ferons », soutient au *Portland Tribune* en juillet dernier Kevin Martin, gestionnaire du programme Villes intelligentes, au département de planification et de développement durable de la Ville de Portland.

L'outil numérique offrira des trajets multimodaux en temps réel en fonction des choix et priorités de l'utilisateur: trajet sécuritaire, trajet santé, trajet rapide ou trajet minimisant l'empreinte carbone.

Tout cela grâce à un « cocktail multimodal » intégrant trains et bus publics, taxis, taxis sur demande (Uber), taxi collectif (Lyft), autopartage, vélos, vélos en libre-service ou marche. L'accès à des navettes autonomes — certaines seront bientôt testées sur des artères clés — viendra bientôt s'ajouter à ce bouquet multimodal.

La collecte des milliers de données générées par les usagers branchés sur UB Mobile PDX permettra d'ajuster finement la desserte aux besoins réels. Des incitatifs et des « points », cumulables sont même prévus pour ceux qui utiliseront les services de la façon la plus optimale, notamment hors des heures de pointe.

La donne a changé
À Helsinki, en Finlande, l'intégration est déjà chose faite. Le système MaaS, ou « Mobility as a service », permet aux résidents d'adhérer à un forfait mensuel et d'avoir accès à un « panier » de modes de transport en tout temps, selon leurs besoins. L'accès combiné aux transports collectifs et aux nouveaux modes de mobilité urbaine (Uber, Car2Go et cie) résout ainsi le casse-tête du fameux « premier et dernier mile » (sans service collectif), dont dissuade plusieurs navetteurs d'abandonner leur voiture pour prendre les transports collectifs.

« On est au tout début de l'agrégation des fournisseurs de services pour une même application », affirme Sam Vermette, président et cofondateur de Transit, la première application de transports intégrés, lancée à Montréal en 2012.



65%
Part des trajets effectués en voiture vers le travail
US Census Bureau

Portland, Oregon
L'agglomération de 2,2 millions d'habitants (2016) s'appête à embrasser le modèle de la mobilité sur demande.
US Census Bureau

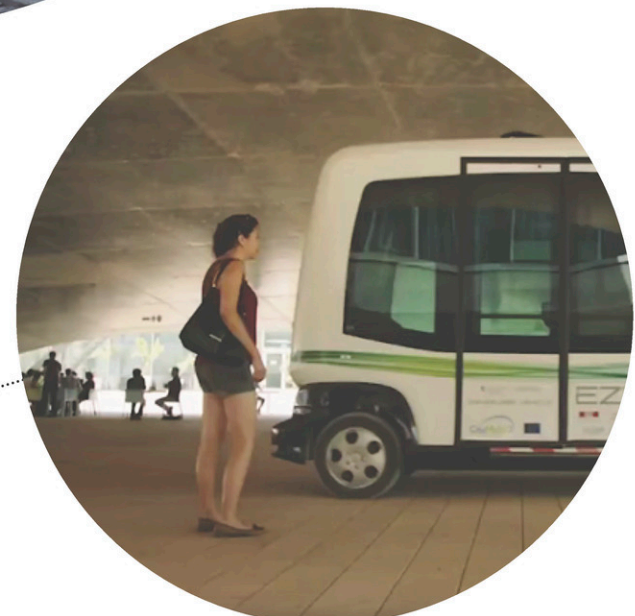


7%
Part des trajets effectués en vélo
US Census Bureau

6%
Part des trajets effectués à pied
US Census Bureau

13%
Part des trajets effectués en transport collectif
US Census Bureau

Helsinki
La capitale finlandaise a adopté en 2016 la première application de mobilité multimodale en Europe



La gratuité du transport collectif, leurre ou bonne idée ?

ISABELLE PARÉ

ANNABELLE CAILLOU

Plusieurs maires flirtent ces jours-ci avec l'idée d'offrir à tous leurs électeurs, sinon à certaines clientèles, l'accès gratuit au transport en commun. Une idée qui a fait son chemin ailleurs dans le monde, notamment à Tallinn, où les résidents de la capitale peuvent sauter dans les bus sans verser un sou.

Depuis 2013, la capitale lituanienne a fait le choix du bus gratuit pour rendre son réseau plus attractif et désengorger son centre-ville envahi par les voitures. Des voix réservées ont été ajoutées au même moment pour rendre le réseau plus performant. Résultat, l'achalandage a cru de 7 à 8 %, mais les recettes du transporteur ont chuté de 12 millions d'euros.

Rien d'étonnant aux yeux de la titulaire de la Chaire In.SITU à l'ESG, Florence Paulhiac Scherrer, qui estime que la gratuité creuse inévitablement la dette des sociétés de transport, déjà déficitaires habituellement. « Quand les gens paient leur titre, ça peut représenter jusqu'à 40 % des recettes. Si on leur enlève, difficile de maintenir la qualité du service », note-t-elle.

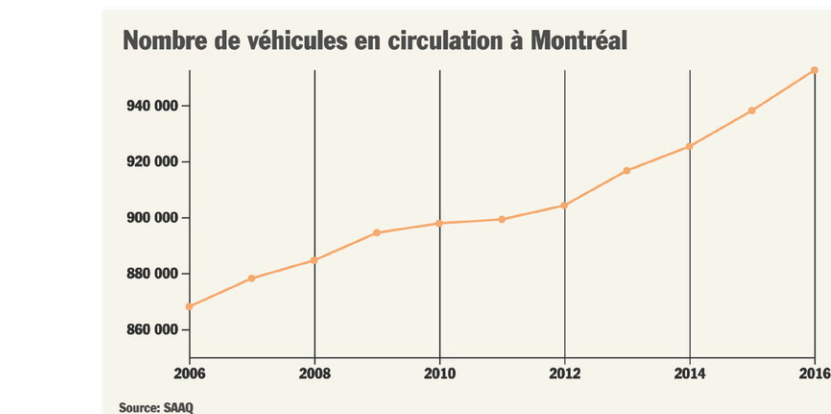
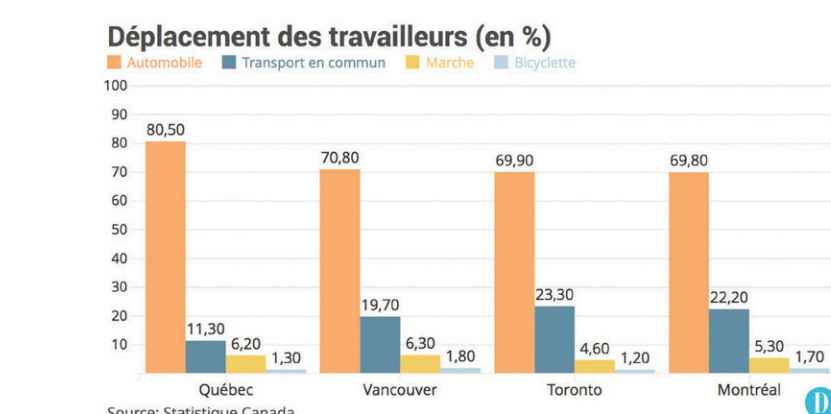
Alors, une idée folle ? Pas tant que cela, estiment les autorités de Tallinn. Près de 40 000 personnes ont déménagé dans les limites de la ville depuis 2013 pour profiter de la gratuité des transports. Bilan: la ville engrange désormais 38 millions d'euros de plus en taxes municipales!



La gratuité totale ou partielle du transport collectif, adoptée par plusieurs villes d'Europe, est au nombre des promesses faites par plusieurs candidats aux élections municipales.

Julie ou encore Beauharnois — entre autres — ont emboîté le pas et ont noté une hausse significative des usagers du transport en commun depuis. Mais l'idée est fréquemment critiquée par ceux qui craignent que cela ne « dévalorise » l'image du transport collectif. Le modèle serait surtout efficace pour les petites et moyennes villes, où les revenus de billetterie ne pèsent pas lourd dans le budget de fonctionnement des sociétés de transport.

Le tarif social, une meilleure solution ?
« L'iniquité sociale » engendrée par la gratuité pour tous — cadeau au plus nantis — est montrée du doigt dans d'autres villes, qui ont plutôt



À Copenhague, l'aménagement d'immenses stationnements de vélos près des gares est un puissant incitatif à l'usage du transport en commun.

Séparer vélos et voitures pour protéger les cyclistes

MARCO FORTIER

La mort du jeune cycliste Clément Oimet, dans une collision avec un véhicule utilitaire sport sur le mont Royal, a relancé cette semaine le débat sur la cohabitation entre cyclistes et automobilistes. Les meilleures villes de vélo dans le monde peuvent-elles inspirer Montréal? Tour d'horizon de mesures susceptibles d'améliorer la sécurité des déplacements sur deux roues — ou de faciliter la vie des cyclistes.

« La première chose à faire à Montréal, c'est agrandir le réseau actuel. Les pistes cyclables sont congestionnées aux heures de pointe », dit Jean-François Bruneau, conseiller en sécurité routière et membre de la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal.

Ce dernier a parcouru le monde à la recherche des aménagements cyclables les

vélos. Dans les meilleures villes de vélo d'Europe, les pistes cyclables sont souvent surélevées. Plus hautes que la chaussée et souvent marquées de peinture verte ou rouge aux intersections, ces pistes cyclables sont facilement repérables.

La prochaine étape, c'est d'éliminer les pistes bidirectionnelles (comme celle du boulevard De Maisonneuve, au centre-ville), où les vélos se croisent dans les deux sens, estime Jean-François Bruneau. Les pistes les plus sûres vont dans une seule direction, dans le même sens que la circulation automobile. L'important, c'est que les cyclistes les plus vulnérables, comme les enfants ou les personnes âgées, se sentent en sécurité.

Ponts, tunnels et autoroutes

À Copenhague, pas moins de 16 ponts pour cyclistes et piétons sont en construction. Oui, on parle ici de ponts uniquement pour les transports actifs. À côté des ponts pour voitures. À Amsterdam, un tunnel pour vélos traverse le Rijksmuseum, une institution phare de la ville. La Ville de Strasbourg, en France, planifie un réseau d'autoroutes de vélos reliant le centre et les banlieues. C'est comme dans le film américain *Field of Dreams*: « If you build it, they will come. » Pendant ce temps, le pont Jacques-Cartier, lien crucial entre

Montréal et la Rive-Sud, reste fermé aux vélos et aux piétons durant tout l'hiver.

Sécuriser les intersections

La majorité des accidents impliquant un vélo surviennent à une intersection, selon la Direction de la santé publique de Montréal. « Il faut aménager les intersections de façon à éviter que les cyclistes roulent à droite des voitures, ou encore s'assurer qu'ils ont la priorité aux coins des rues », dit le chercheur Jean-François Bruneau. Une mesure simple et qui ne coûte rien, en vigueur dans plusieurs villes européennes: la ligne d'arrêt des voitures, au feu rouge, se trouve loin derrière celle des vélos.

Stationnements pour vélos

À Tokyo, 20 millions de personnes se déplacent chaque jour en train ou en métro. Et 20 % de ces gens se rendent à la gare à vélo, souligne Mikael Colville-Andersen, de la firme de design Copenhagense. Ces cyclistes ne verrouillent pas leur monture à une clôture ou à un parcimètre, comme à Montréal, mais dans de véritables stationnements (parfois étagés) pour vélos. Même une plus petite ville comme Utrecht, aux Pays-Bas, s'appête à ajouter 33 000 places de stationnement pour vélos aux 12 000 existantes à la gare centrale.

Le Devoir



À Hong Kong, la sécurité des piétons passe par l'instauration de feux de signalisation intelligents.

Piétons, 63 décès au Québec en 2016

ANNABELLE CAILLOU

Chaque année, des dizaines de piétons meurent au Québec, heurtés par un véhicule. En 2016, 63 piétons sont décédés sur le territoire québécois après avoir été heurtés par un véhicule, selon le bilan

Si certaines villes ont décidé de s'attaquer à la limitation de vitesse des véhicules pour sauver des vies, d'autres misent davantage sur les nouvelles technologies. C'est le cas de Singapour, en Asie du Sud-Est, qui a installé des feux de signalisation qui s'adaptent à la vitesse des piétons. Les personnes âgées peuvent ainsi scanner l'équivalent de leur carte opus afin de bénéficier d'un plus long moment pour traverser une grande avenue.

La ville a aussi constaté que nombre d'accidents impliquaient des personnes qui n'avaient pas pris la peine de lever les yeux de leur



Le Devoir

Le Devoir

MOBILITÉ POUR TOUS



THIERRY HAROUN

Les trains de marchandises ne relient plus Gaspé, à cause de la désuétude du chemin de fer.

✕ ÉLECTIONS MUNICIPALES

Les ratés en transport freinent l'essor économique en Gaspésie

L'essor économique de la Gaspésie est freiné par des infrastructures de transport, désuètes ou inadaptées, qui n'arrivent pas à répondre aux besoins des industriels et autres acteurs concernés par ce problème, devenu un enjeu majeur de la campagne électorale qui bat son plein dans la péninsule.

THIERRY HAROUN
à Percé

Le marché européen du homard frais, un bassin potentiel de 500 millions de consommateurs, échappe toujours à l'industrie gaspésienne de la pêche aux homards. La Gaspésie ne dispose d'aucun aéroport «digne de ce nom» — pour reprendre l'expression de plusieurs politiciens —, ce qui met un frein à l'exportation du homard frais, qui doit être livré en 48 heures. Aucun des quatre aéroports de la région, dont Bonaventure ou Grande-Rivière, ne peut répondre aux exigences (piste trop courte, pas de desserte cargo ou de gros-porteur, etc.) de ce marché.

Résultat, seul le homard congelé s'exporte vers le Vieux Continent et l'Asie. «Le potentiel d'exportation du homard frais est d'autant plus gros maintenant avec l'accord de libre-échange Canada-Europe. Quel que soit l'endroit, ça va nous prendre un aéroport et un transporteur pour répondre à cette demande, c'est un dossier important pour toute la

Gaspésie», fait valoir Gino Cyr, candidat à la mairie de Grande-Rivière et directeur général de Gimxport, une firme qui se spécialise dans l'exportation de produits à travers le monde.

La préfète sortante de la MRC du Rocher-Percé, Nadia Minassian, est du même avis. «Le problème, en fait, c'est qu'on demande à l'industrie du homard de porter ce dossier. En d'autres mots, le gouvernement et d'autres disent que pour être en mesure de financer une telle infrastructure, on doit démontrer son utilité», fait-elle valoir, avant d'ajouter que la baisse démographique en Gaspésie est le plus gros obstacle à la mise à niveau des infrastructures de transport dans leur ensemble. «On nous demande de les rentabiliser, mais on ne pourra pas. Écoutez, les dossiers de transport en Gaspésie sont très complexes à analyser: nous avons beaucoup d'infrastructures à entretenir, sur un grand territoire, et peu de gens pour les utiliser. Par contre, on doit avoir un soutien gouvernemental dans l'optique de l'occupation dynamique du territoire!»

«C'est une question de vitalité économique pour nos entreprises», renchérit le maire sortant de Bonaventure, Roch Audet.

Trains vétustes

À 200 km de là, le maire sortant de Gaspé, Daniel Côté, prie tous les dieux pour que le train de marchandises relie à nouveau Gaspé, ce qui n'est plus le cas depuis des années en raison de la désuétude du rail. «Cela freine notre élan économique sur le plan de l'éolien. Il y a en moyenne six pales par jour qui quittent l'usine de LM Windpower de Gaspé par camion. Chaque pale est accompagnée par un convoi de cinq véhicules, dont deux de la Sûreté du Québec. Ça coûte de l'argent à la compagnie, ça joue sur sa compétitivité et ça nuit à la circulation routière.» Québec s'est engagé à investir 100 millions au cours des prochaines années pour la réfection du rail gaspésien qui, pour l'instant, est en fonction jusqu'à New Richmond, d'où repartent par train les pales en partance de Gaspé.

Autres défis

À Percé, Cathy Poirier, candidate à la mairie et copropriétaire d'une entreprise de saumon fumé bien en vue, explique que lorsqu'Orléans Express a réduit substantielle-

ment ses services en Gaspésie en 2015, elle s'est vue dans l'obligation d'investir dans une flotte de camions pour assurer la distribution de ses produits. «Ce n'est pas un service qui est rentable, loin de là. Mais j'ai dû trouver une solution.»

«Le dossier des infrastructures de transport est la raison pour laquelle je me représente», affirme d'emblée au Devoir la mairesse sortante de Chandler, Louisette Langlois. Elle a fait du transfert de son port de mer sa priorité. Il est la propriété du fédéral, mais elle souhaite qu'il devienne la propriété de la Ville pour que celle-ci ait les coudées franches. Les négociations en ce sens sont en cours. «On a des projets pour du transbordement industriel. On veut développer, alors mieux vaut être propriétaire.» Enfin, en Haute-Gaspésie, pas moins de 4 millions de dollars sont à investir pour mettre à niveau l'aéroport de Sainte-Anne-des-Monts. Le préfet sortant de la MRC Haute-Gaspésie, Allen Cormier, en fait une priorité. «C'est une infrastructure qui sert entre autres à l'évacuation d'urgence des patients par avion-ambulance», rappelle au bout du fil l'ancien journaliste.

Collaborateur
Le Devoir

Pour en finir avec les bouchons: des solutions?

ANNABELLE CAILLOU

D'avantage d'options de transport collectif, police anticongestion, taxe sur l'essence ou encore ajout de routes? Les aspirants maires du Québec redoublent d'imagination pour enrayer le problème des embouteillages routiers. Un fléau des temps modernes qui cause bien des maux de tête aux automobilistes de la province, mais aussi des grandes villes du monde entier.

Dans la course aux solutions testées à travers le monde, Stockholm, Singapour et Londres arrivent en tête avec leur tarification de l'usage du réseau routier. Depuis 2006, le système a eu le temps de faire ses preuves à Stockholm, en Suède, d'après Richard Shearmur, professeur au Département d'urbanisme de l'Université McGill.

Le centre-ville suédois est entouré de postes de péage dont les tarifs augmentent en fonction des heures d'achalandage. Cette taxe anticongestion s'applique à 20% de la surface de Stockholm, soit 47 km². Depuis sa mise en place, le nombre de véhicules roulant dans le centre-ville aurait diminué de 20 à 30%.

«Ça pousse les gens à réfléchir, à se demander s'ils ont vraiment besoin de leur voiture pour aller au centre-ville. On a besoin de ça pour Montréal.»

Mais Québec a déjà balayé l'idée d'instaurer un péage sur le nouveau pont Champlain pour entrer sur l'île.

Rappelons que la métropole

occupe la troisième place (derrière Vancouver et Toronto) dans le classement des villes les plus congestionnées au Canada, selon le dernier indice TomTom 2016. Plus encore, Montréal se hisse au 11^e rang du palmarès des villes aux prises avec le plus de bouchons en Amérique du Nord.

D'autres pistes

D'autres villes dans le monde tentent à leur manière de mettre des bâtons dans les roues des automobilistes: taxes sur les gros véhicules, sur les kilomètres parcourus ou tarifications systématiques du stationnement et des voies réservées.

«Ça crée du financement pour améliorer l'offre de services en transport en commun», note le professeur à HEC Montréal Pierre-Olivier Pineau, qui estime tout aussi nécessaire de proposer des solutions de rechange à la voiture. Il faut par exemple «augmenter la fréquence, la fiabilité, la rapidité et le confort» du transport collectif, d'après lui, pour le rendre plus attrayant aux yeux des citoyens.

«Pourquoi ne pas réduire les stationnements? Sans tous les fermer demain matin non plus. Quoique, parfois, les thérapies-chocs soient les bonnes», ajoute M. Pineau.

Une opinion partagée par Marie-Soleil Cloutier, du Centre d'urbanisation culture société de l'INRS. Elle donne comme exemple la ville de Portland, dans le Maine, qui ne construit plus de nouveau stationnement.

Le Devoir



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Le coût de la congestion est évalué à 2 milliards pour la métropole.

sunwing.ca
Vivez la différence^{MC}

N°1 dans le sud

10000
vacances

jusqu'à

50%
de rabais

Ces aubaines s'envolent rapidement.
Réservez dès maintenant!



Obtenez vos vacances d'hiver au meilleur prix qui soit.

C'est garanti!

GARANTIE DE PROTECTION DE PRIX
POUR LES DÉPARTS DU 21 DÉC. 2017 AU 30 AVR. 2018

Obtenez jusqu'à **800 \$ EN ARGENT** par couple

🕒 Réservez d'ici le 20 octobre



NCL NORWEGIAN
CRUISE LINE

Les forfaits croisière incluent le vol aller-retour vers Fort Lauderdale, les transferts aller-retour vers le port, l'hébergement en croisière et les repas

Croisières de 7 nuits au départ de Miami
Cabine intérieure
Norwegian Escape 6, 13 et 27 janvier 2018
Caraïbes de l'Est **1335\$**

Pour réserver vos vacances Sunwing, communiquez avec votre agent de voyages ou visitez **Sunwing.ca**

Nous restons à vos côtés à chaque étape de votre voyage

Téléchargez l'application Sunwing et téléphonez GRATUITEMENT à la maison.



Départs de Montréal. «10 000 vacances jusqu'à 50% de rabais» est une offre d'une durée limitée applicable aux nouvelles réservations faites entre le 6 et le 20 oct. 2017. Les économies maximales de 50% s'appliquent aux tarifs de la brochure pour l'hôtel Be Live Collection Marien à Puerto Plata en République dominicaine, pour le départ du 14, 21, 28 nov., 5 et 12 déc. 2017. La «Garantie de protection de prix» s'applique aux nouvelles réservations effectuées entre le 22 septembre et le 20 octobre 2017 pour des départs du 21 décembre 2017 au 30 avril 2018. L'offre n'est pas applicable aux réservations de vols seulement et d'hôtels seulement, aux réservations de groupes ou aux forfaits vacances dont les vols sont opérés par d'autres compagnies aériennes que Sunwing Airlines. Veuillez noter que des frais d'administration de 50 \$ par personne seront appliqués à toute demande soumise. Pour être admissible à la «Garantie de protection de prix», chaque client sur la réservation doit s'inscrire dans les 7 jours suivant sa réservation de voyage. Le montant total de la réservation doit être payé pour qu'une réclamation soit admissible. D'autres modalités et conditions s'appliquent. Pour les modalités et conditions complètes, veuillez visiter Sunwing.ca. L'offre ne peut être jumelée à aucune autre promotion et la capacité est contrôlée. Les prix n'incluent pas la contribution des clients au Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages de 1,00 \$ par tranche de 1 000 \$ de services achetés. Pour les modalités et conditions complètes, veuillez vous référer à la brochure de Vacances Sunwing 2017-18. Titulaire d'un permis du Québec #702928. | 07102017

ACTUALITÉS

ÉLECTIONS MUNICIPALES

Revue de presse

Le combat des livres

Rarement les livres ont-ils autant soulevé les passions que dans cette campagne municipale. À Gatineau, on reproche au maire sortant, Maxime Pedneault-Jobin, de préférer les livres aux routes.

« On demande d'investir un autre montant de 37 millions pour des bibliothèques alors que les citoyens nous disent clairement que leurs priorités, c'est de réparer les rues, les nids de poule et de faire du déneigement », a déclaré le candidat Denis Tassé cette semaine.

M. Pedneault-Jobin propose d'investir massivement dans les bibliothèques municipales et prétend que « l'avenir est dans la matière grise du monde, pas juste dans la qualité de l'asphalte en avant de la rue ».

Son modèle? La ville de Québec, où l'administration Labeau en a fait beaucoup. Une stratégie qu'a d'ailleurs critiquée cette semaine le candidat à la mairie Jean-François Gosselin, qui souhaite interrompre la modernisation de la bibliothèque Gabrielle-Roy, un investissement de 40 millions. Il juge en effet le projet « insensé » et préconise plutôt des réparations mineures.

Rimouski : la promesse du maire intérimaire

Pendant ce temps, à Rimouski, la succession à Eric Forest se révèle plus conflictuelle qu'on aurait pu le croire.

Le conseiller Marc Parent, qui avait assuré l'intérim après le départ de M. Forest pour le Sénat l'an dernier, s'était alors engagé à ne pas se présenter aux élections par la suite. Or l'ancien policier a changé d'idée.

« Je n'aurais jamais pensé, si les choses s'étaient déroulées normalement, à me présenter à la mairie », disait-il cette semaine.

Au grand dam de l'un des conseillers, qui convoitait le poste pour 2017. « Je n'ai plus de raison de faire confiance à Marc Parent », a déclaré le candidat Pierre Chassé en entrevue au journal local L'Avantage cette semaine.

L'élection à Rimouski suscite par ailleurs beaucoup d'intérêt, avec pas moins de six candidats à la mairie.

Isabelle Porter

LONGUEUIL

L'héritage de Caroline St-Hilaire en jeu

Après huit ans de règne, Caroline St-Hilaire cède son siège de mairesse de Longueuil en laissant derrière elle plusieurs réalisations, mais également un parti politique déchiré et un ambitieux projet inachevé. En se rendant aux urnes le 5 novembre prochain, les citoyens de la cinquième ville du Québec devront décider s'ils veulent suivre la voie qu'elle a tracée ou changer de direction.

KARL RETTINO-PARAZELLI

La place Charles-Lemoyne est presque déserte en ce début d'après-midi du mois d'octobre. Mis à part les quelques étudiants qui y passent à toute vitesse pour s'en aller dans la station de métro qui se trouve juste à côté, c'est le calme plat.

C'est autour de cette place aménagée il y a quelques années que Caroline St-Hilaire espère voir se développer d'ici 2035 un nouveau centre-ville, comprenant notamment une nouvelle salle de spectacle et 8500 logements. Mais Christiane Martin, qui lit son journal sur un des bancs publics, n'est pas convaincue du tout du bien-fondé de ce projet.

« Ça ne "pogne" pas, affirme cette dame qui habite Longueuil depuis plus de 20 ans, en regardant autour d'elle. Ils disent qu'ils veulent un centre-ville, mais il y en a déjà un, rue Saint-Charles. »

La mairesse St-Hilaire, elle l'aimait bien, mais ce projet, M^{me} Martin ne le comprend pas. « C'est mort ici, ils perdent leur argent. »

Course mouvementée

« Ici, ça va devenir un centre-ville digne d'une ville comme Longueuil, avec des hôtels, des tours à condos, des résidences pour personnes âgées, un complexe culturel, des restaurants », prédit malgré tout la candidate à la mairie Sylvie Parent, qui défend l'initiative. Cette conseillère municipale entrée en poste en 2009 a succédé à M^{me} St-Hilaire à la tête d'Action Longueuil à la suite d'une course à la direction pour le moins houleuse.

En avril, elle a remporté l'investiture du parti avec 53% des voix. La candidate défaite, José Latendresse, a aussitôt quitté le navire en dénonçant des jeux de coulisse disgracieux, et ses partisans l'ont

suiwie. Aujourd'hui, 9 des 15 conseillers municipaux appuient M^{me} Latendresse, qui se présente aux élections municipales à la tête de son propre parti, Longueuil Citoyen.

A son avis, le projet de centre-ville dévoilé en février dernier est « démesuré » et n'a servi qu'à mettre en valeur la mairesse sortante. « C'est une œuvre inachevée qui ne ressemble pas à qui nous sommes », dit-elle. Elle promet donc de retourner à la table à dessin et de miser plutôt sur le développement de quartiers décentralisés, ce qu'elle appelle des « centres-quartiers ».

La « même famille »

Pendant que Sylvie Parent promet de concrétiser la vision de Caroline St-Hilaire et que José Latendresse clame la fin du leadership « autocratique » de la mairesse sortante, Sadia Groguhé tente de se démarquer en demeurant aux abords du ring.

« Les citoyens veulent du changement. Ils sont déçus de l'administration de Caroline St-Hilaire et les deux autres candidates dans cette course sont issues de la même famille », fait valoir l'ancienne députée néodémocrate de la circonscription de Saint-Lambert.

En campagne électorale, elle adopte une approche pragmatique. Le projet de centre-ville près du métro? Il ne faut pas « faire table rase » de ce projet, mais plutôt voir s'il peut être amélioré. Et l'impôt foncier? Il faut le garder « le plus bas possible », sans faire de promesses irréalistes.

À ce sujet, Sylvie Parent promet de plafonner la hausse de l'impôt foncier moyen à 1% par année pour les quatre prochaines années, tandis que José Latendresse s'engage à le geler jusqu'en 2020 pour « donner un répit aux citoyens ».

Deuxième mairesse

Pour la première fois de l'histoire de Longueuil, trois



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

L'administration de la maire sortante, Caroline St-Hilaire, proposait de développer d'ici 2035 un nouveau centre-ville autour de la station de métro Longueuil-Université de Sherbrooke.

Les villes liées réclament une réforme

Un des principaux enjeux de la campagne électorale longueilloise dépasse les frontières de la ville. Les maires de trois villes liées — Saint-Bruno, Brossard et Saint-Lambert — réclament une réforme de la gestion de l'agglomération, qui administre certains services municipaux mis en commun.

Et les candidates à la mairie offrent des réponses bien différentes. Les trois villes liées ont lancé la campagne « On paie trop » en soutenant qu'elles assument une part démesurée de la facture pour les services municipaux qu'elles reçoivent et que la transparence fait défaut. « Je vous défie, en regardant les états financiers produits par Longueuil, de trouver combien ça coûte exactement pour administrer cette patente-là qui s'appelle l'agglomération de Longueuil. C'est kafkaïen », affirme le maire sortant de Saint-Bruno, Martin Murray. Les trois maires de la Rive-Sud réclament notamment la création

d'une entité indépendante pour gérer l'agglomération, au sein de laquelle ils seraient mieux représentés, et l'application du principe de l'utilisateur-payeur. Sylvie Parent, d'Action Longueuil, se dit ouverte à des changements, mais pas à ceux actuellement réclamés. « Ce n'est pas vrai que la population de Longueuil va payer 15 millions de plus par année. Parce qu'on paye déjà 48% de la facture », tranche-t-elle. La candidate de Longueuil Citoyen, José Latendresse, ne s'avance pas sur des modifications à apporter, mais elle promet de créer une commission sur la gouvernance de l'agglomération pour éliminer les irritants.

« Pour réussir, il va falloir qu'on se parle », résume-t-elle. Sadia Groguhé, d'Option Longueuil, souhaite elle aussi ouvrir la discussion. « Je ne veux pas dicter aux collègues des autres villes la façon avec laquelle cette agglomération doit fonctionner. »

Le Devoir



RÉSERVEZ VOS VACANCES D'HIVER À LA BARBADE

Achetez 1 forfait et obtenez le 2^e à ½ prix sur des forfaits de janvier à la Barbade

Jusqu'au 15 octobre seulement!

VACANCES AIR CANADA

vacancesaircanada.com/barbade

*Nouvelles réservations seulement pour des départs entre le 3 et le 31 janvier 2018. Départs et forfaits sélectionnés seulement. Les offres s'appliquent à des forfaits avec vols sans escale en classe économique, sont sous réserve de disponibilité au moment de la réservation et expirent à 23 h 59 (HE) à la date indiquée. Vols exploités par Air Canada ou Air Canada Rouge. Pour connaître les conditions générales, consultez le site vacancesaircanada.com. Titulaire d'un permis du Québec n° 702566. MD Vacances Air Canada est une marque déposée d'Air Canada, utilisée sous licence par la société en commandite Touram, 1440, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 600, Montréal (QC), H3G 1R8.

Visit Barbados @Barbados @visitbarbados www.visitbarbados.org

ADIB ALKHALIDEY



En tournée avec son 2e spectacle

ingénu

Tes billets au ALKLD.com

ACTUALITÉS

Le Nobel de la paix à l'ICAN pour conjurer la menace nucléaire

PIERRE-HENRY DESHAYES
à Oslo

Le prix Nobel de la paix a récompensé vendredi la Campagne internationale pour l'abolition des armes nucléaires (ICAN), qui voit dans la présidence de Donald Trump une preuve de la dangerosité de l'arme atomique.

Le comité Nobel norvégien a choisi de mettre la lutte contre ces armes de destruction massive à l'honneur au moment où le président américain menace de remettre en cause l'accord sur le nucléaire iranien et échange des propos belliqueux avec Kim Jong-un sur le programme nucléaire nord-coréen.

«L'élection du président Donald Trump a mis beaucoup de gens très mal à l'aise, à l'idée qu'il peut, à lui seul, autoriser l'utilisation des armes nucléaires», a fait valoir la directrice de l'ICAN, Beatrice Fihn, déplorant que le nouvel occupant de la Maison-Blanche «n'écoute pas» toujours les experts.

Soixante-douze ans après Hiroshima et Nagasaki, l'ICAN, coalition regroupant des centaines d'ONG, s'est vu attribuer la prestigieuse récompense pour avoir contribué à l'adoption cette année d'un traité historique d'interdiction de l'arme atomique.

«Nous vivons dans un monde où le risque que les armes nucléaires soient utilisées est plus élevé qu'il ne l'a été depuis longtemps», a souligné la présidente du comité Nobel norvégien, Berit Reiss-Andersen, qui s'est inquiétée du risque de prolifération «comme le montre la Corée du Nord».

Traité adopté à l'ONU

Le 7 juillet à l'ONU, 122 pays ont adopté un traité qui pose pour la première fois le principe de l'interdiction de mettre au point, de stocker ou de menacer d'utiliser l'arme atomique.

Sa portée reste essentiellement symbolique, car les puissances nucléaires ont toutes refusé d'y adhérer, de même que les pays de l'OTAN.

«Ce traité ne rendra pas le monde plus pacifique, n'aboutira pas à la destruction de la moindre arme nucléaire et ne renfor-

cera la sécurité d'aucun État», a déclaré vendredi à l'AFP un porte-parole du département d'État, soulignant que les États-Unis ne le signeront pas.

Le Nobel de la paix est «un encouragement» aux pays non signataires pour qu'ils œuvrent aussi à débarrasser la planète des armes nucléaires, a souligné M^{me} Reiss-Andersen.

L'Alliance atlantique «partage cet objectif avec l'ICAN», a réagi son secrétaire général, Jens Stoltenberg, mais «regrette que les conditions pour aboutir à un désarmement nucléaire ne soient aujourd'hui pas favorables». Le Kremlin a dit «respecter» le choix du comité Nobel.

Programme iranien

Donald Trump doit certifier avant le 15 octobre auprès du Congrès que Téhéran respecte ses engagements pris dans le cadre de l'accord de 2015 qui impose de strictes restrictions au programme nucléaire iranien en échange d'une levée des sanctions.

Selon des responsables américains interrogés par l'AFP, il doit annoncer «dans les prochains jours» son refus de le certifier, ouvrant la voie à une réintroduction de sanctions, ce qui pourrait faire dérailler l'accord.

«Nous ne taillons personne avec ce prix», a répondu M^{me} Reiss-Andersen, à la question de savoir si le Nobel visait le président Trump. Le 4 octobre, M^{me} Fihn avait été moins diplomate lorsqu'elle avait tweeté: «Donald Trump est un débile». Un message qu'elle dit aujourd'hui regretter.

«C'est un moment de grandes tensions dans le monde, quand les déclarations enflammées pourraient tous nous conduire très facilement, inexorablement, vers une horreur sans nom», a-t-elle déclaré vendredi.

Les diplomates s'inquiètent des répercussions négatives d'une volte-face américaine sur le dossier iranien alors que la communauté internationale espère encore faire revenir la Corée du Nord à la table des négociations pour lui faire renoncer à ses propres ambitions nucléaires.

Agence France-Presse



Au péril de leur vie, les membres de la Défense civile syrienne, surnommés les Casques blancs, volent chaque jour au secours des victimes de la guerre dans leur pays.

Les Casques blancs: ambassadeurs de paix dans une guerre sans fin

Ils étaient professeurs, ouvriers ou boulangers. Maintenant, ce sont des Casques blancs. Ils éteignent des feux, libèrent des survivants des décombres et désamorcent des bombes dans une Syrie à feu et à sang. Portrait de ces hommes ordinaires, qui ont des vies extraordinaires.

MIRIANE DEMERS-LEMAÏ

Dans une ville syrienne, une bombe tombe du ciel sur un immeuble qui s'écroule. Quelques minutes plus tard, des secouristes s'engouffrent dans une camionnette et font cent sur le lieu du drame. Dans les grabats, ils creusent à la recherche de survivants. Sous un toit effondré, ils libèrent un nourrisson âgé d'une semaine à peine. Cris de joie: l'enfant est vivant. Un secouriste le serre dans ses bras alors que les larmes coulent sans s'arrêter sur ses joues.

Cette scène bien réelle est tirée du documentaire *Les Casques blancs*, primé aux Oscars en février dernier. Mais pour les membres de la Défense civile syrienne, mieux connus sous le nom de Casques blancs, cette scène fait partie d'une routine presque quotidienne. Qui sont ces hommes qui risquent leur vie chaque jour pour en sauver d'autres? *Le Devoir* a joint deux d'entre eux en Syrie. Voici leur histoire.

Tayseer

Tayseer Al Haraki a 36 ans. Avant la guerre, il installait des planchers de céramique et de marbre. Après avoir assisté aux ravages des bombardements, il a décidé de rejoindre les Casques blancs il y a trois ans. Une adhésion qui a été un moment décisif dans sa vie.

«Je suis devenu le témoin d'un grand nombre de crimes», déplore-t-il. Les horreurs de la guerre le hantent: des corps déçiquetés pas les bombardements, des bébés qui donnent leur dernier souffle dans ses bras. Des atrocités qui l'ont empêché de manger pendant des jours. Et qu'il ne pourra jamais oublier.

Mais Tayseer n'est pas seulement un témoin de la guerre. Il est aussi une cible et une victime potentielle. Il y a quelques mois, un missile a atterri dans un poteau électrique, à quelques mètres du véhicule de

son équipe. «Quelques mètres de plus et la mort était inévitable», raconte-t-il. Blessé pendant l'accident, il a été transféré à l'hôpital, où il a subi une chirurgie afin d'extraire un fragment issu de l'explosion de son crâne.

En mai dernier, une mine posée sur la route a réduit à néant une ambulance et quatre de ses collègues. «Il y a de plus en plus de mines sur les routes... C'est un cauchemar pour moi», confie-t-il. «Je ne survivrai pas à ces bombes meurtrières; elles sont plus dangereuses que les roquettes et les missiles.»

Tayseer vit avec sa femme et ses deux enfants dans la maison de ses parents dans la province de Daraa, au sud de la Syrie. La zone est contrôlée par les rebelles. De fait, la Défense civile syrienne n'a pas accès aux régions contrôlées par le

régime de Bachar al-Assad. Ce dernier considère les secouristes comme des terroristes. «On documente les crimes du régime», explique Tayseer.

Le Casque blanc fait maintenant partie d'une équipe formée d'experts britanniques qui désactivent des bombes à sous-munitions n'ayant pas explosé à l'impact.

Ce type de bombe est constitué d'un conteneur transportant plusieurs projectiles explosifs, lesquels font généralement beaucoup de victimes parmi la population civile. L'utilisation de ces bombes est condamnée par l'ONU depuis 2008.

«Je me sens fier lorsque je réussis à désactiver des bombes, lorsque je sauve des vies», témoigne le Syrien. Mais celui-ci est fatigué: «Je pense à quitter le pays quand on aura tourné la page de cette tragédie. Peu importe où, pourvu qu'il y règne la paix.»

Hamid

Hamid Kutini avait 20 ans et étudiait en ingénierie lorsqu'il

a rejoint les Casques blancs. Quatre ans plus tard, sa vie a complètement changé. Mais il ne changerait son métier pour rien au monde.

«J'aime mon travail, cela me rend heureux de sauver des gens, cela me donne la force de continuer», explique-t-il en anglais en vidéoconférence sur son cellulaire. «C'est le métier le plus utile qu'il est possible de faire en Syrie actuellement.»

Il est minuit chez lui, à Idleb, une ville voisine d'Alep dans le nord-ouest du pays. La ville est contrôlée par al-Qaïda depuis le mois d'août et est régulièrement attaquée par le régime syrien et la Russie. L'air fatigué et les yeux humides, Hamid parle de son quotidien, assis sur le divan de la maison de ses parents.

«Parfois, quand je rentre à la maison après le travail, ma femme pleure d'inquiétude», confie Hamid.

Au cours du dernier mois, il y a eu plus de 40 attaques aériennes sur la ville. Six ont visé des hôpitaux.

Le jeune homme explique que les frappes visent directement les Casques blancs: les avions tirent des bombes, puis reviennent après 30 à 40 minutes pour tirer d'autres bombes au même endroit... à l'intention des secouristes.

L'an dernier, il a perdu trois collègues dans ces doubles attaques. «On regarde toujours le ciel», soupire-t-il.

Malgré les horreurs de la guerre, la vie continue. L'an dernier, il s'est marié. Après sa journée de travail, il rentre à la maison ou va chez des amis. Ils se racontent leur journée en fumant des cigarettes et en buvant du maté. Ils se racontent des histoires de sauvetage. Des histoires de héros.

«Tu veux voir mon fils?» demande-t-il en se dirigeant vers une chambre à coucher. La caméra plonge dans un berceau, où un poupon de huit mois dort à poings fermés au cœur d'une montagne de peluches. Le rêve d'Hamid: que son fils Omar suive ses pas et devienne secouriste, comme lui.

Les Et si la guerre finit un jour? Il veut rester en Syrie, à tout prix. Et reconstruire.

Le Devoir

« Nous vivons dans un monde où le risque que les armes nucléaires soient utilisées est plus élevé qu'il ne l'a été depuis longtemps »

Berit Reiss-Andersen, présidente du comité Nobel norvégien



BRITTA PEDERSEN ASSOCIATED PRESS

Déguisés avec des masques de Donald Trump et de Kim Jong-un, des militants de l'ICAN ont manifesté contre le conflit entre les États-Unis et la Corée du Nord, en septembre dernier, devant l'ambassade américaine à Berlin.



TAYSEER AL HARAKI

Tayseer Al Haraki (à gauche) serre son collègue Abdullah Abu Amin lors d'une formation sur la désactivation des bombes en Jordanie. Abdullah est décédé en mai dernier, lors d'une ambulance dans laquelle il prenait place a explosé sur une mine.

Qui sont les Casques blancs?

Les Casques blancs sont des secouristes volontaires membres de la Défense civile syrienne, une organisation humanitaire créée en 2013 qui cherche à protéger la population civile de la guerre en Syrie. Ils sont à présent plus de 3000 volontaires, dont 140 femmes. Plus de 200 de ces secouristes ont été tués en fonction. Au cours des dernières années, les Casques blancs ont sauvé plus de 100 000 personnes. En 2016, ils sont récompensés par le Right Livelihood Award, un «prix Nobel alternatif». En 2017, ils sont nommés pour la deuxième année consécutive comme candidats au prix Nobel de la paix.

TOUJOURS AUSSI JEUNES!

20^e SEMAINE DES MAISONS DES JEUNES

9 au 15 octobre 2017

RMJQ.ORG/SEMAINE

Ceux qui ont fréquenté les MDJ, les intervenants comme les ados, vous le direz, après 2 mois, 2 ans ou 20 ans en MDJ, on reste toujours aussi jeune! >>>

#TJRSAUSSIJEUENS

Regroupement des MAISONS DES JEUNES du Québec

proposé par rmjq.org

Co-Porte-Parole de la SMDJ2017

Étienne Dano

Pascal Morrissette

ACTUALITÉS

Décès de l'écrivain
Jean-Yves Soucy

AMÉLI PINEDA

L'écrivain québécois Jean-Yves Soucy, auteur du roman *Un dieu chasseur*, est décédé vendredi à Montréal, à l'âge de 72 ans.

Né en 1945 à Causapsal, dans la vallée de la Matapédia, Jean-Yves Soucy a exercé plusieurs métiers avant de vivre de sa plume. Travailleur forestier, vendeur itinérant, comptable dans une banque, rédacteur-scénariste pour la radio et la télévision, l'écrivain était un autodidacte.

Son premier roman, *Un dieu chasseur*, a été publié en 1976. Ce livre, qui a rappelé à certains le lyrisme de M^{sr} Savard et la violence d'Yves Thériault, recevra le Prix de la revue *Études françaises*, une des plus

prestigieuses récompenses de l'époque, ainsi que le Prix de *La Presse*.

Le romancier a également collaboré avec l'auteur d'origine arménienne Agop Hacıkyan pour *Un été sans aube*, qui a connu plusieurs éditions dans les années 1990.

Jean-Yves Soucy a également écrit *Les secrets de famille des sœurs Dionne*, la biographie autorisée des quintuplées, considérées comme une attraction touristique durant leur enfance.

L'homme auquel on doit une douzaine de romans a également œuvré dans l'univers du livre comme éditeur, directeur de production et directeur littéraire.

Le Devoir

Hausse des décès liés à l'aide
médicale à mourir au CanadaMÉLANIE MARQUIS
à Ottawa

Le nombre de patients qui se sont prévalus de l'aide médicale à mourir au Canada a bondi de près de 50% au cours des derniers mois. Et selon des données fragmentaires, près du quart des personnes qui l'avaient réclamée sont décédées avant d'y avoir accès.

Selon un bilan du gouvernement fédéral publié vendredi, 1179 Canadiens dont la mort naturelle était devenue prévisible ont obtenu légalement l'aide d'un médecin pour abrégier leurs souffrances entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 2017. Il s'agit d'une augmentation de

46,8% par rapport aux six premiers mois de l'entrée en vigueur de la législation fédérale — on avait alors recensé 803 cas entre le 17 juin et le 31 décembre 2016.

Dans les faits, le nombre de cas pourrait être plus élevé. Il ne faut « pas considérer que les chiffres présentés ici représentent l'ensemble des cas d'aide à mourir au Québec », note-t-on dans le rapport.

Le bilan national pourrait être revu à la hausse lorsque la Commission sur les soins de fin de vie du Québec fera le sien. On devrait avoir les données québécoises très bientôt.

La Presse canadienne



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Hommage au cycliste Clément Ouimet

Des centaines de cyclistes ont gravi en silence la voie Camillien-Houde vendredi à la mémoire de Clément Ouimet, 18 ans, décédé mercredi. Alors qu'il roulait à vélo vers l'est, le jeune homme a heurté de plein fouet un véhicule qui effectuait un virage en U illégal dans la côte. A la demande de Denis Coderre, un comité de travail examinera la possibilité d'éliminer la circulation de transit sur les chemins Camillien-Houde et Remembrance. En campagne électorale, la chef de Projet Montréal, Valérie Plante, a reproché au maire sortant son inaction, alors que l'idée de bannir la circulation de transit sur la voie Camillien-Houde est discutée depuis 10 ans. La p.-d.g. de Vélo Québec, Suzanne Lareau, estime que des gestes devront être faits rapidement et que les tergiversations n'ont plus lieu d'être.

STAN
BROOKE

STANBROOKE PRÉSENTE
UN NOUVEAU CONCEPT
D'APPARTEMENTS-BOUTIQUE
INTELLIGENTS ET ÉVOLUÉS
AU CENTRE-VILLE
DE MONTRÉAL.

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT
SUR NOTRE SITE WEB POUR
ÊTRE PARMIS LES PREMIERS
LOCATAIRES.

EN LOCATION MAINTENANT.

stanbrooke.ca



STANBROOKE
2061 STANLEY, MONTRÉAL 1 514 835 6868

ARCHITECTURE

SUITE DE LA PAGE 1

là aussi qu'il a posé la première pierre de son édifice, les Habitations de Gaspé (1980), une série de maisons en rangée qui se démarquaient par leurs espaces ouverts. Son propre domicile, jusqu'à sa mort, se trouvait parmi elles.

« C'est un tout nouveau mode de vie qu'il propose aux Québécois avec ces habitations, dit sans hésiter Odile Hénault, critique d'architecture senior. C'est lui qui a développé les grandes aires ouvertes. À l'époque, on était encore avec des triplex fermés, et lui est arrivé avec ces espaces joyeux, tournés vers l'extérieur. »

Ce premier projet, et tous ceux des années 1980, souvent résidentiels, le placent sur la scène internationale. Il construit non seulement à sa manière, ose, mais le fait aussi là où personne ne se pointe. Les Habitations Crémazie (1986), terrain triangulaire à un jet de pierre de l'autoroute surélevée, en sont un exemple.

« Le grand critique Kenneth Frampton a reconnu son travail. Quand lui donnait son appui à un architecte, il l'établissait dans un réseau international », estime Odile Hénault.

Jacques Lachapelle, directeur de l'École d'architecture de l'Université de Montréal, est d'avis que Dan Hanganu a redéfini l'architecture de son temps. Il rompt avec ce qui fait norme, s'éloigne des chapelles. « Il a fait preuve d'une approche de la composition unique. Son architecture a une signature personnelle. En soi, c'était important », juge le professeur.

En fait, précise-t-il, s'il faut l'associer à un mouvement, ce serait au « régionalisme critique », l'approche défendue par Kenneth Frampton. Le passé n'est pas rejeté, même pas le modernisme; il est réévalué. « L'architecture de Hanganu le revisite de manière critique sur au moins un aspect. Il cherche à établir des liens forts avec le contexte urbain ou paysager des sites, voire avec leur histoire. »

Prix Borduas 1992

Jongler avec ce qui existe et lui donner une touche contemporaine et locale, là se situe Hanganu. C'est ce qu'il fera notamment avec le TNM (1997), le centre d'archives de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (2000) ou deux bibliothèques inaugurées en 2013, Marc-Favreau et Monique-Corriveau, cette dernière érigée dans une ancienne église à Québec.

C'est le musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (1992), connu simplement comme Pointe-à-Callière, qui donne la célébrité à Dan Hanganu. Et le prix Borduas, une récompense attribuée une seule autre fois à un architecte (Melvin Charney, 1996). Hanganu obtient le Borduas en 1992, année d'inauguration de Pointe-à-Callière.

« C'était tout un défi. Il fallait préserver des vestiges sans tomber dans une forme d'asservissement, reconnaît Francine Lelièvre, directrice et fondatrice de Pointe-à-Callière. C'était un architecte avec une véritable philosophie d'intégration. Quand je me promène, je sens son âme partout, dans chaque boulon ou presque. »

La dame de l'archéologie se sait privilégiée: Hanganu a accompagné pendant 25 ans Pointe-à-Callière et conçu deux autres bâtiments (la Maison des marins, en 2013, et le tout nouveau Fort de Ville-Marie) qui ont contribué à rebaptiser le musée en « cité ».



Le musée Pointe-à-Callière, signé Dan Hanganu

Respect et intelligence, audace et créativité, ce sont des qualificatifs que les personnes interrogées ont souvent utilisés. Dinu Bumbaru ne s'entendait pas toujours avec l'architecte, mais il estime qu'il a eu un don pour faire évoluer l'idée du legs, y compris le sien, notamment Pointe-à-Callière.

Le directeur des programmes à Héritage Montréal voit dans les détails la capacité Hanganu à interagir avec un site et son identité. « Il savait utiliser les matériaux bruts de manière juste, sans que ce soient des choses imposées, comme la grille au plancher de Pointe-à-Callière, donne-t-il en exemple. La première chose que font les archéologues, c'est de placer une grille pour marquer le terrain. »

« Il était un génie des espaces intérieurs, intégrait la lumière naturelle, avait beaucoup de fantaisie. Ses bâtiments ont des choses inattendues, des surprises », relate Sophie Girronnay, l'ancienne critique aujourd'hui directrice de la Maison de l'architecture du Québec. C'est ce qui fait sa force, sa singularité. Dans les années 1990, au Québec, on est timide. Lui, note-t-elle, s'impose avec des volumes, des matériaux, des courbes.

Baroque et charmeur

L'éclectique et énorme bâtiment des HEC (1996), dont certains espaces donnent l'impression de se trouver en forêt, n'a pas toujours fait parler de lui en bien. Philémon Gravel, architecte diplômé en 2015 de l'école voisine, dans Côte-des-Neiges, assure pourtant que c'est ce

choc visuel qui fait sa richesse.

« J'ai appris à apprécier les HEC. Ce n'est pas beau, mais j'ai plus appris sur mon métier en les visitant qu'en classe, où on n'étudie que la forme, admet-il. Chaque morceau est un discours sur l'industrie. C'est intéressant, presque baroque, avec des gestes inutiles, mais qui ajoutent à l'ensemble. »

Philémon Gravel apprécie la grande liberté chez Dan Hanganu. Une liberté pas si farfelue quand il pense aux formes rondes de Pointe-à-Callière — « on dirait des silos », dit-il — ou à d'autres éléments de l'édifice de la BANQ ou du Centre de design de l'UQAM (1995).

Homme d'idées, mais sensible et charmant — « charmeur », dira Francine Lelièvre —, Dan Hanganu laisse un impressionnant catalogue en héritage, qui comprend aussi des bijoux en région (l'église abbatiale de Saint-Benoît-du-Lac, 1994) et à l'étranger. Et en Roumanie, il est considéré comme une immense figure.

Tout n'est pas fini. Selon son principal associé, Gilles Prudhomme, le bureau continuera d'opérer, comme il le faisait déjà presque sans lui depuis quelques mois. Si Dan Hanganu Architectes vient de perdre le concours pour l'agrandissement de la bibliothèque Gabrielle-Roy, à Québec, il est en lice pour un édifice de la même envergure, la bibliothèque Maison-neuve, pour laquelle les projets finalistes seront présentés au public au début de la semaine.

Collaborateur
Le Devoir

MOBILITÉ

SUITE DE LA PAGE 1

quatre fins de semaine gratuites dans les transports collectifs et remis à l'ordre du jour l'idée d'une tarification sociale.

Son adversaire de Projet Montréal, Valérie Plante, fait quant à elle miroiter la gratuité pour les enfants jusqu'à 12 ans et les usagers de plus de 65 ans, ainsi qu'un tarif réduit de 40% aux Montréalais à faibles revenus. Un cadeau électoral estimé à 110 millions dont bénéficierait « un demi-million » de personnes, affirme la candidate. Les votes se gagnent à coups de kilomètres de métro proposés: ligne bleue pour Coderre, ligne rose pour Plante, et même « ligne du savoir » pour Jean Fortier de Coalition Montréal!

La banlieue s'y met

Même en banlieue, là où la voiture règne toujours en maître, les partis se mettent à l'heure du nécessaire transport collectif. Sonia Baudelet, chef d'Avenir Laval, promet un tarif réduit « pour tous les citoyens » et des navettes entre l'île Jésus et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Son adversaire, Michel Trottier, renchérit en proposant le bus gratuit pour les étudiants.

En région aussi, les mots « bus » et « vélos » n'auront jamais autant résonné dans la bouche d'aspirants maires. À Saguenay, qui remporte la palme de l'adhésion à la voiture au Québec (90% des trajets), le successeur du coloré maire Jean Tremblay, Dominic Gagnon, titille l'électorat avec la gratuité du transport collectif pour les personnes âgées. Ne faisant ni une ni deux, son rival, l'indépendant Jean-Pierre Blackburn, haussait quelques jours plus tard les enchères en prônant plutôt « la gratuité pour tous. »

Le maire sortant de Gatineau, Maxime Pedneault-Jobin, rêve quant à lui de faire de sa ville rien de moins que « la capitale du vélo » au Qué-

bec, et promet de faciliter le transit entre Ottawa et sa ville, tributaire de deux entités de transport.

À Sherbrooke, ville universitaire où les étudiants ont déjà droit aux bus gratuits, le maire sortant Bernard Sévigny veut aller plus loin encore et offrir « d'autres modes de transport que l'autobus ». Le magistrat flirte même avec l'idée d'un « transport sur demande » dans les zones moins bien desservies. Sa rivale Hélène Pigot y va d'un projet de « voie de bus express ».

De vraies solutions?

Jamais autant d'élus n'auront promis autant de lendemains dorés au transport collectif, au vélo et aux autres façons d'alléger l'irritant quotidien rencontré par de plus en plus de citoyens dans leurs déplacements.

Mais ces promesses sont-elles vraiment réalistes? Dans la majorité des grandes villes, les élus n'ont pas le dernier mot sur les décisions liées au transport collectif, et encore moins sur les budgets, insiste Gérard Beaudet, professeur à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal.

« C'est étrange d'entendre les candidats parler de métro, de prolongement de la ligne bleue, de ligne rose, alors que ces décisions relèvent de Québec », soulève ce dernier, étonné de voir autant d'engagements pris par des maires qui, somme toute, n'ont que peu d'emprise sur les investissements en transport.

Florence Paulhjac Scherrer, titulaire de la Chaire In.SITU à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM, se montre quant à elle perplexe quant aux promesses de « tarification sociale ». « Ils n'ont pas le pouvoir de décider comme maires. Dans le nouveau dispositif dans lequel on est, seule l'ARTM peut décider des tarifs. » En effet, depuis le 1^{er} juin, à Montréal, c'est l'Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM) qui organise et finance les transports collectifs offerts par les sociétés de transport de Montréal, de Laval et de Lon-

gueuil. Les tarifs ont été gelés jusqu'en 2018, et de nouveaux prix unifiés seront adoptés pour la région métropolitaine.

« C'est sûr qu'en terme de leadership, d'image volontariste, les gros projets de prolongement sont vendeurs, et [le coût] du transport, c'est ce qui touche directement les gens. Mais ces projets leurrent le lectorat », pense-t-elle.

Transports en mutation

Alors que se dessine une petite révolution dans le monde de la mobilité urbaine, plusieurs s'interrogent aussi sur la pertinence de « vendre » aux citoyens des modèles de transport en voie d'être complètement chambardés et repensés. Dans plusieurs villes, l'heure n'est plus au déploiement de réseaux collectifs « lourds », mais à l'intégration des divers modes des transports, tant publics que privés.

« Ce qui permet de bien vivre en ville, c'est la diversité des modes de transport disponibles. Si le métro est en panne, ou que l'autobus tarde à arriver, vous pouvez maintenant prendre un Uber, un service d'autopartage ou un vélo en libre-service », insiste Sam Vermette, président et cofondateur de Transit, start-up montréalaise qui a lancé en 2012 la première application mobile dans le monde offrant l'accès en temps réel à toutes les données sur la disponibilité des divers modes de transport à proximité.

La « mobilité sur demande » est devenue « le mot-clé », et les villes sont forcées de changer leur façon de planifier les transports par la montée en flèche de l'autopartage, la présence massive des Uber de ce monde et la popularité des vélos en libre-service, dit-il.

« On fait des promesses, mais y aura-t-il encore des bus partout demain? La clé de la mobilité urbaine sera de varier l'offre de services. Plusieurs sociétés de transport ont déjà remplacé leurs lignes moins rentables par des partenariats avec Uber. On est rendu là. »

Le Devoir

LOI 101

SUITE DE LA PAGE 1

établissement privé autorisé par le ministère de l'échelle du Québec, en fonction de leurs intérêts, de leurs besoins ou de la qualité des services offerts dans l'une ou l'autre de ces commissions scolaires.

« On va leur permettre [de choisir la commission scolaire] parce qu'on veut améliorer la relation [entre le parent et celle-ci], parce qu'on veut avoir une expérience positive en matière d'encadrement, parce qu'on veut que ça fonctionne, parce qu'on a des parents qui sont dans une situation où ils ont besoin de soutien », expliquait le ministre en commission parlementaire jeudi soir.

Cet amendement, pas encore adopté et vivement discuté en commission parlementaire, prévoit que la langue du suivi sera laissée au choix du parent. Le ministre soutient que le parent qui ne parle pas français et qui doit faire la classe à son enfant peut le faire dans la langue qu'il souhaite et qu'il a le droit d'obtenir des services d'aide et d'encadrement dans la langue de son choix, puisque les services ne sont pas donnés à l'enfant, mais au parent.

Ainsi, un parent immigrant pourrait décider d'avoir des services en anglais s'il fait l'école à la maison, alors que celui qui s'inscrit à l'école doit le faire en français en fonction de la loi 101, confirme le ministre, qui assure que l'école à la maison n'est pas soumise à la loi 101.

« Les services d'accompagnement ne sont pas des services éducatifs donnés en classe et ne sont pas soumis à la Charte de la langue française, a-t-il répété. La preuve en est que c'est que lorsqu'on a débattu cette question de la Charte, on n'a pas inclus l'éducation à la maison parce que c'est dans la maison que ça se passe et qu'on ne légifère pas dans ce qui se passe à la maison. »

Matériel et programmes

En ce moment, les parents qui font l'école à la maison ont le choix de se reporter à une des deux commissions scolaires francophone ou anglophone qui desservent leur territoire. Le ministre propose donc le statu quo. Mais les parlementaires des partis d'opposition souhaitent profiter de l'occasion, avec ce nouveau projet de loi qui vient encadrer l'école à la maison, pour réclamer que l'accompagnement de l'enseignement à la maison se fasse en français, sauf pour les parents qui ont été à l'école en anglais, comme c'est prévu dans la loi 101.

« Donc, si une famille qui en vertu de la loi 101 devrait être liée à une commission scolaire francophone décide de faire un suivi avec une commission scolaire anglophone, ça lui permet d'avoir accès à du matériel en anglais, a plaidé Gabriel Nadeau-Dubois, de Québec solidaire. C'est quand même dur de ne pas voir ici une forme de contournement de l'obligation de fréquenter l'école en français et un contournement de l'esprit de la loi. »

Cela va encore plus loin, plaide à son tour Jean-François Roberge, de la CAQ. « On va même jouer dans les programmes avec ça, c'est insidieux. Une famille censée être scolarisée en français qui choisit d'être accompagnée dans le réseau anglophone risque d'avoir un projet d'apprentissage en concordance avec le programme de cette commission scolaire, donc au lieu de faire du français langue d'enseignement et de l'anglais langue seconde [...] suivra le programme avec l'anglais comme langue d'enseignement et le français en langue seconde. Et ça, c'est une fort mauvaise idée, c'est une brèche importante dans l'esprit de la loi 101. Le ministre dira: "Oui, mais ce n'était pas prévu dans la loi 101", mais je dirais que non, on ne prévoyait pas ça, de la même façon qu'on ne prévoyait pas à l'époque l'arrivée du iPhone. »

Point de rupture

Le ministre soutient que le fait de faire l'école à la maison en anglais ne donnerait pas un passe-droit à l'enfant au moment où celui-ci souhaiterait retourner sur les bancs d'école.

Mais pour Alexandre Cloutier, du Parti québécois, cela n'est pas réaliste. « La réalité, c'est que si les enfants reçoivent un suivi en anglais, jamais ils ne vont retourner dans le réseau en français, ça va être impossible pour eux parce qu'ils n'auront pas les acquis linguistiques nécessaires. Ce n'est pas pour rien qu'on veut que le suivi se fasse dans le respect des dispositions de la loi 101. Ce n'est pas un caprice, c'est parce que la langue commune au Québec, c'est le français. On va mener un combat là-dessus. »

Les trois partis d'opposition ont effectivement uni leurs forces jeudi soir et promis de revenir à la charge à la reprise des travaux, mardi prochain, proposant amendements et sous-amendements chacun à leur tour dans l'espoir d'arriver à un compromis acceptable. Mais le ministre Proulx, qui a fait plusieurs compromis sur d'autres points lors de l'étude détaillée du P144 ces derniers jours, n'a pas donné l'impression de vouloir bouger sur celui-ci, parlant de « point de rupture » dans la discussion avec ses collègues. « Nous sommes dans une situation où on respecte la loi 101, peut-être pas de la façon que souhaitent les collègues, mais j'ai l'assurance des juristes qui ont étudié cette question, alors, en ce qui me concerne, je pense qu'on a fait un bon bout de chemin sur l'article 2, et je suis prêt à passer à autre chose [...] Ça se peut qu'on ne s'entende pas, mais dans ce contexte, j'ai dit ce que j'avais à dire: l'enseignement à la maison n'est pas soumis à la Charte. »

Le Devoir

LE DEVOIR

Les bureaux du Devoir sont situés au 1265, rue Berri, 8^e étage, Montréal (Québec), H2L 4X4 ☎ Berri-UQAM Ils sont ouverts du lundi au vendredi de 8h30 à 16h30 Renseignements et administration : 514 985-3333



Le Devoir sur ledevoir.com



sur Facebook et sur Twitter

La rédaction

Au téléphone 514 985-3333
Par courriel redaction@ledevoir.com
Par télécopieur 514 985-3360

Abonnements (lundi à vendredi, 7 h 30 à 16 h 30)

Au téléphone 514 985-3355
Extérieur de Montréal (sans frais) 1 800 463-7559
Par courriel abonnements@ledevoir.com
Par télécopieur 514 985-5967

Publicité

Au téléphone 514 985-3399
Extérieur de Montréal (sans frais) 1 800 363-0305
Par courriel publicite@ledevoir.com
Par télécopieur 514 985-3340

Avis publics et appels d'offres

Au téléphone 514 985-3452
Par courriel avisdev@ledevoir.com
Par télécopieur 514 985-3340

Petites annonces et publicité par regroupement

Au téléphone 514 985-3322
Par télécopieur 514 985-3340
Par courriel petitesannonces@ledevoir.com