

ENTRETIENS JACQUES-CARTIER

Entente France-Québec sur la mobilité

«Il ne s'agit pas d'un traité international»

L'entente franco-québécoise ne modifiera en rien des procédures souvent longues et fastidieuses

La légende raconte que, en juillet 2007, le premier ministre québécois a demandé à Nicolas Sarkozy s'il accepterait de se faire soigner par un médecin québécois. «Pourquoi pas», aurait répondu le président français, qui venait d'être élu. L'idée d'un accord sur la mobilité de la main-d'œuvre entre le Québec et la France était donc née. Même si le courant n'a pas tardé à passer entre Québec et Paris, l'idée n'a pas été aussi bien reçue ailleurs dans le monde. De Lyon, Gil Rémillard raconte.

CHRISTIAN RIOUX

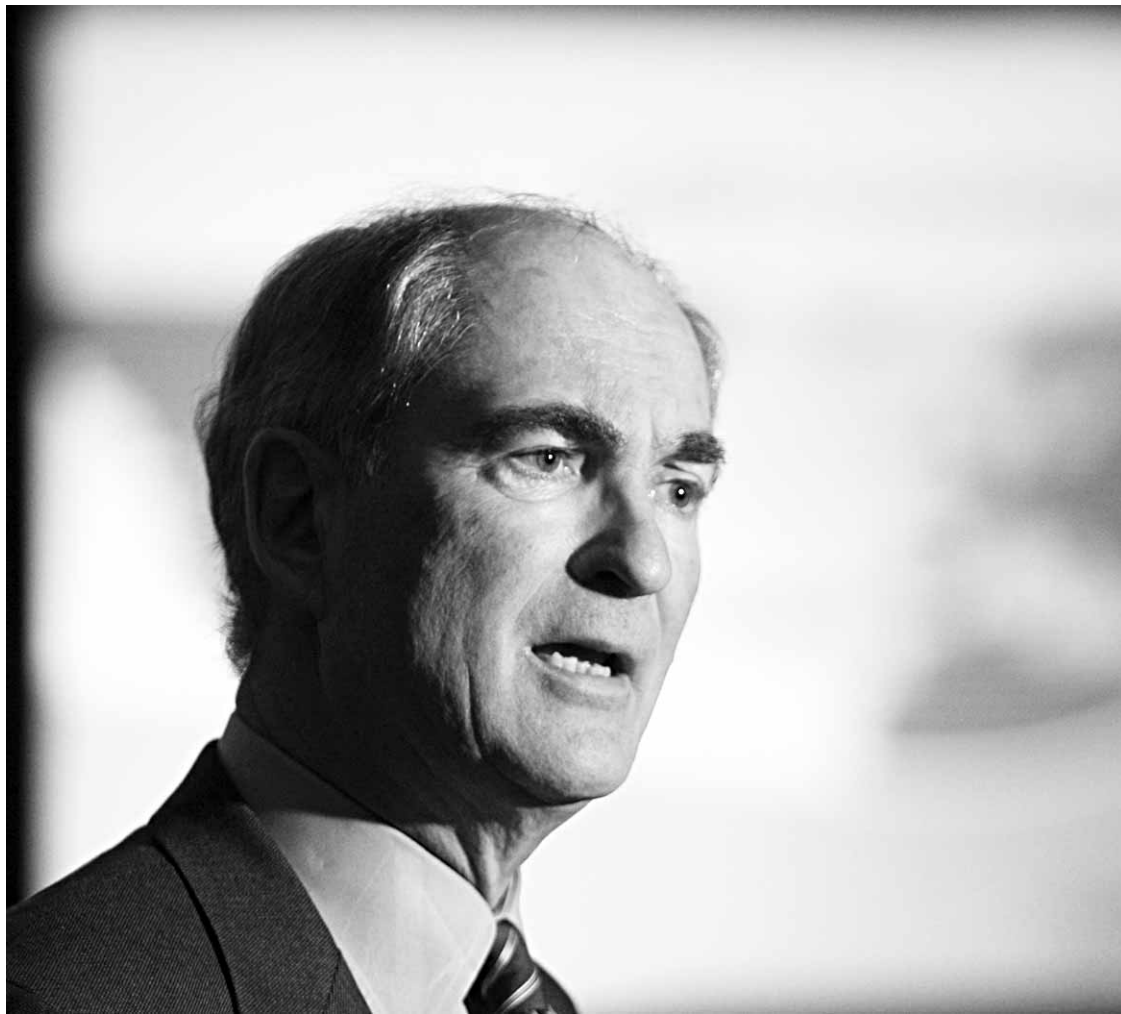
Dès son énonciation, l'idée d'un accord sur la mobilité de la main-d'œuvre entre le Québec et la France a été accueillie avec scepticisme à Bruxelles et à Ottawa, les deux capitales qui sont les véritables maîtres d'œuvre en matière de libre-échange.

«Nous étions sous surveillance de l'Union européenne et d'Ottawa, reconnaît le négociateur québécois, Gil Rémillard. On nous regardait avec étonnement. On nous demandait: "Comment pouvez-vous faire ça?" Pas question pour Bruxelles et Ottawa que le Québec et la France empiètent sur leurs champs de compétence. En Europe, c'est l'Union européenne qui garantit le marché unique et qui détient le pouvoir de négocier de telles ententes avec des pays étrangers. Même chose à Ottawa, qui est seul en mesure de signer des traités internationaux.

Il a donc fallu trouver une voie de contournement, dit Gil Rémillard. «Nous avons fait une entente administrative et ce sont les professionnels qui en ont été les premiers acteurs.» Même si les gouvernements québécois et français sont à l'origine du projet, ce sont d'abord les ordres professionnels français et québécois qui accepteront de reconnaître les qualifications de leurs membres respectifs. D'ici un an, 80 accords de reconnaissance mutuelle (ARM) devraient avoir été signés entre autant de corporations professionnelles et de corps de métier français et québécois.

Des procédures fastidieuses

«Il ne s'agit pas d'un traité international», précise Gil Rémillard, mais d'une simple reconnaissance des qualifications respectives permettant d'accélérer et de simplifier les démarches des professionnels et des ouvriers qualifiés désirant exercer à l'étranger. Les ARM établiront en effet si le candidat devra suivre une formation supplémentaire ou un stage, ou encore si ses diplômes seront automatiquement reconnus. Cela facilitera son admission dans l'ordre professionnel français ou québécois. Mais aucun candidat ne sera dispensé des démarches nécessaires et obligatoires pour l'obtention d'un visa, d'un permis de travail ou



Le négociateur québécois Gil Rémillard a travaillé pour la conclusion d'un accord sur la mobilité de la main-d'œuvre entre le Québec et la France.

de résidence, selon le cas. L'entente franco-québécoise ne modifiera en rien ces procédures, souvent longues et fastidieuses.

Une fois ces démarches accomplies, un Québécois reconnu par une corporation professionnelle française pourra exercer partout en Europe après un délai d'attente de trois ans, comme le stipulent les règles de l'Union européenne, qui s'appliquent par exemple à un architecte italien venant travailler en France. De même, un architecte français reconnu par la corporation québécoise pourra bientôt exercer au Canada grâce aux récents Accords sur le commerce intérieur (ACI).

«En France, pour accueillir un ressortissant non communautaire, il faut une autorisation du préfet et prouver que personne ne peut occuper cet emploi après le lancement d'un appel à candidatures», dit le négociateur français, Yves Doutriaux. Ce qui est un peu compliqué, reconnaît-il. Au Québec, le ministère de l'Immigration vient d'adopter un règlement qui offrira un traitement prioritaire aux candidats bénéficiant d'un ARM, précise Gil Rémillard.

Dans une entreprise comme Patriarche & Co, on se réjouit de cette entente sur la mobilité. Cette entreprise française d'architecture et d'ingénierie qui a un bureau à Montréal pourra plus facilement faire circuler ses architectes entre Paris et Montréal, explique le directeur général, Damien Patriarche. Jusqu'à maintenant, le bureau de Montréal n'était qu'une simple agence de dessin, faute de pouvoir faire reconnaître les qualifications des professionnels français qui y travaillaient.

Par contre, pour une entreprise comme PCO innovation, qui emploie 500 experts dans 30 pays, les choses ne changeront pas beaucoup. Comme le dit Alix Ly, conseillère en mobilité internationale, «notre problème, c'est surtout l'obtention des autorisations de travail». La reconnaissance professionnelle pourrait convaincre certains professionnels de s'expatrier, mais, pour aller au-delà, il faudrait avoir un véritable traité international.

Collaborateur du Devoir

Une nouvelle ville

Que la cohabitation soit

Les automobiles ne sont plus propriétaires de la rue

Avez-vous remarqué que sont apparus dans plus d'une rue québécoise ces panneaux où s'inscrivent ces mots: «Corridor scolaire»? Et ils ne seraient que les premiers signes d'une reconquête en cours. Assistons-nous à la fin d'un règne? Celui de l'automobile-reine?

NORMAND THÉRIAULT

C'était en banlieue lyonnaise, là où la ligne C3, celle du trolley qui va de la gare Saint-Paul à Vaulx-en-Velin, d'ouest en est, conduit à l'École nationale des travaux publics de l'État, une sorte d'École polytechnique consacrée au génie appliqué à la construction et à l'urbanisme. Et dans l'amphithéâtre, ils étaient venus de la Suisse, de la France, de la Grande-Bretagne et du Québec pour discuter et présenter des expériences où le mot d'ordre était «Sécurité avant tout».

Si un Marc Blanchet, de la Ville de Montréal, allait élaborer sur les raisons qui font que sa ville est en voie d'implanter une réglementation pour réduire en zone urbaine les limites de vitesse, le tout étant assisté par ces radars que craignent déjà les conducteurs trop véloces, il a été précédé par d'autres qui ont fait état d'une nouvelle démarche en planification urbaine.

Corridors, corridors

Ainsi, Diane-Michèle Potvin, du ministère des Transports du Québec, et Hélène Bourdeau, une ingénieure coordonnatrice en transport et circulation de la Ville de Laval, s'étaient déplacées aux Entretiens Jacques-Cartier pour expliquer le programme québécois qui a permis la mise en place de corridors scolaires. Et plus d'un Québécois qui se serait trouvé dans la salle aurait été surpris d'apprendre que cette initiative lie tout autant transport et éducation que remise en forme des jeunes élèves. Et le ministère de la Santé et des Services sociaux subventionne les aménagements nécessaires à l'implantation de ces corridors, car ils ont pour objet de faire en sorte que les enfants rejoignent l'école à pied ou en vélo, formule souhaitée pour promouvoir l'activité physique.

Si la réalisation d'un tel programme paraît simple, qu'on se détrompe: il faut près d'une année pour évaluer un quartier, consulter parents, enfants et autorités diverses, mettre en place signalisations et autres trottoirs, tout en limitant à l'occasion vitesse et accès. Et dire que chaque enfant aura aussi à tracer son parcours idéal.

Zones multiples

En fait, tout cela n'est qu'un début dans le monde du nouvel urbanisme. Si la Table québécoise de la sécurité routière a accouché de résolutions qui font que vitesse, alcool au volant ou usage du téléphone en voiture sont maintenant plus lourdement pénalisés, ailleurs on repense la relation entre voiture et piéton.

Ainsi, en France, 45 villes ont déjà tracé des secteurs dits «zones de rencontre», des lieux où la vitesse est réduite à 30 km/h, car piétons, automobiles, vélos et autres modes de locomotion ont le droit de partager le même bitume.

Et en Angleterre, comme l'a rapporté Anne Jaluzot, de la Mission interministérielle architecture, urbanisme et cadre de vie, le Cabe, on annule les réalisations antérieures en démolissant les ouvrages qui avaient permis d'ériger des barrières entre les zones piétonne et automobile: le nouvel Oxford Circus à Londres a vu ainsi ses murs de béton «sauter», et l'espace se traverse tant en diagonale qu'en croisé: que le piéton circule en toute liberté! Et ailleurs, les nouveaux aménagements de Kensington High ont permis une chute drastique du nombre des accidents, un souhait du maire «rouge» que fut Ken Livingstone.

Nouveau code

Mais ailleurs, on va encore plus loin. La Belgique, flamande ou wallonne, a ainsi mis à mal son code de la route qui est devenu le Code de la rue. Et c'est plus qu'un jeu de mots, car, comme le disait Isabelle Janssens, de l'Institut belge de sécurité routière, il est là écrit que «chaque usager doit pouvoir se déplacer en toute sécurité». Que les Fongio se le tiennent donc pour dit: la route ne leur appartient plus, car le principe du respect du plus faible prévaut et «Prudence» est le mot d'ordre.

Si tous alors s'entendaient pour dire que convivialité, courtoisie et prudence vont de pair, cela n'est pas encore une réalité québécoise, car ici la route se conquiert plus qu'elle ne se partage et c'est souvent la loi du plus gros et du plus fort qui établit le calendrier des priorités. De lourdes amendes transforment toutefois les habitudes, dirait Marc Blanchet.

Qualité de vie, qualité de ville

Saint-Étienne rencontre Montréal

«Les villes ont leur singularité et leur individualité à sauvegarder»

Le XXI^e siècle sera le siècle des villes. Pour réinventer le site urbain, le colloque intitulé Les Villes laboratoires du design, à Saint-Étienne, a présenté des stratégies pigées un peu partout autour du globe. Rencontre rian- te, la veille du colloque, avec trois membres du comité scientifique, fous de design.

CATHERINE LALONDE

T assés en demi-cercle, ils sont trois, se coupant la parole pour terminer l'idée de l'autre, visiblement complices. Philippe Poullaouec-Gonidec, titulaire de la chaire Unesco en paysage et environnement de l'Université de Montréal. Josyane Franc, manager des relations internationales à la Cité du design et de l'École supérieure d'art et design de Saint-Étienne. Et Marie-Josée Lacroix, qu'on nomme en coulisses Madame Design Montréal, directrice du Bureau Design Montréal de la Ville de Montréal.

Après le précédent colloque, Nouvelles Villes de design, à Montréal en 2004, l'équipe «a identifié des régions avec des politiques qui mettent de l'avant la création en design», explique Marie-Josée Lacroix. Le nouveau colloque, précise Josyane Franc, présente des microprojets comme des réalisations monumentales, d'Eindhoven. Séoul ou Copenhague, et rassemble plus de pays que ce qu'on voit habituellement aux Entretiens.

Philippe Poullaouec-Gonidec indique que «les enjeux urbains sont les mêmes partout, mais on veut démontrer la grande diversité des façons de faire. Les villes ont leur singularité et leur individualité à sauvegarder.» Et un souffle à retrouver.

«Avant l'ère industrielle, poursuit M. Poullaouec-Gonidec, les villes étaient des lieux de production. C'est la campagne et la nature qu'on appréciait. Le XXI^e siècle sera le siècle des villes. Il est devenu en 2007 quand la population mondiale a chaviré pour une majorité urbaine. Maintenant, on voit les villes comme des objets à découvrir et des lieux d'expérience. L'idée, c'est de mieux faire vivre les gens dans les villes, mais aussi de solliciter leurs sens, de générer des impressions, des expressions.»

De Montréal à Saint-Étienne

C'est autour de l'engagement que le colloque Les Villes laboratoires du design se déploie. En-



Marie-Josée Lacroix, directrice du Bureau Design Montréal de la Ville de Montréal et Philippe Poullaouec-Gonidec, titulaire de la chaire Unesco en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

gagement des dirigeants à réenchanter la ville, mais aussi engagement citoyen et professionnel.

Selon Marie-Josée Lacroix, «le design s'appuie encore sur des politiques volontaristes instaurées par des gens qui se battent pour un mieux-être. Il est vu comme luxueux, élitiste. L'architecture, le paysage, l'urbanisme, les gens ne comprennent pas que ça aussi, c'est du design. On doit tous un peu militer.» Mais un lien mystérieux semble réunir, côté design, Saint-Étienne et Montréal.

Saint-Étienne a été la première à reprendre le concours Commerce Design, né à Montréal pour encourager la qualité de l'aménagement des commerces et vitrines. «Montréal n'est pas à l'échelle de Paris ou de Londres, rappelle Mme Lacroix. Il nous est plus facile de dialoguer et d'apprendre avec des villes plus petites, parce qu'on n'a pas les enjeux des mégapoles.»

Et les deux villes se retrouvent dans leur passé industriel, comme dans le fait qu'elles ne sont pas charmantes, «pas comme Québec, par exemple», dit M. Poullaouec-Gonidec en riant, mais «belles dans ce qu'elles ont d'humain».

Et Josyane Franc renchérit: «À Saint-Étienne, on a cet adage qui dit qu'on pleure en arrivant... et qu'on pleure en repartant.» Ce à quoi Marie-Josée Lacroix rajoute: «Une enquête de Tourisme Montréal a dévoilé que ce que les touristes aiment le plus



Josyane Franc, manager des relations internationales à la Cité du design et de l'École supérieure d'art et design de Saint-Étienne

de Montréal, ce sont les Montréalais!» Et Philippe Poullaouec-Gonidec de rajouter, tout sourire: «... contrairement à Paris, dont on dirait que c'est une belle ville, mais que les Parisiens sont chiants!»

Collaboratrice du Devoir

Le Devoir