

FORUM

Éditorial

Le décrochage



PIERRE BERGERON
pbergeron@le-droit.com

Il ne faut surtout pas prendre à la légère l'inquiétude manifestée par la Centrale des syndicats du Québec devant la hausse du décrochage scolaire au Québec. Et il n'y a pas que la CSQ qui sonne l'alarme. On sort pourtant d'une campagne électorale où, en aucun temps, il ne fut question de décrochage scolaire, une situation tout aussi dramatique que l'état de l'économie ou du système de santé.

De 2003 à 2006, le Québec s'est classé au neuvième rang des dix provinces canadiennes. En 2007, c'est un élève sur quatre qui ne finit pas son secondaire au Québec, 31,3 % des garçons et 19,5 % des filles.

En Outaouais, la situation n'est guère reluisante: selon l'Institut de la statistique du Québec, le taux de décrochage en formation générale des jeunes se situe à 34,2 %, une certaine détérioration par rapport aux deux dernières années. Mince consolation, ce taux était de 37 % en 2002. La situation des garçons est encore plus désolante puisque, en 2007, 40,1 % des étudiants ont quitté le secondaire sans qualification ni diplôme, par rapport à 27,9 % des filles.

Ainsi, on observe en Outaouais un taux de décrochage qui frôle la catastrophe et dont il ne faut pas minimiser les lourdes conséquences sur la qualité de l'emploi en particulier et la société en général. Il est vrai que les statistiques n'incluent pas le nombre d'élèves qui vont finir leurs études en Ontario. Il n'en demeure pas moins que l'Outaouais demeure à la traîne des grandes régions du Québec.

Même s'il n'existe aucune véritable concordance entre le faible taux de participation aux élections québécoises et le faible taux d'obtention d'un diplôme au secondaire, l'éducation demeure un facteur déterminant de la qualité d'une société et de l'implication des citoyens dans leurs institutions.

Ces statistiques alarmantes sont difficilement réconciliables avec le titre de «*smart city*», ville apprenante ou «*intelligente*», que Gatineau a mérité dans un récent palmarès du Conseil canadien sur l'apprentissage et de la revue *Maclean's*. On dit d'une ville qu'elle est «*intelligente*» quand elle offre

un environnement propice à l'apprentissage tout au long de la vie. Cela se traduit par des salaires plus élevés, des perspectives d'emploi plus stimulantes, une meilleure santé et une vie plus intéressante. Il est difficile d'expliquer que l'Outaouais soit aux prises avec un tel problème de décrochage quand le climat d'apprentissage y serait aussi favorable.

Même s'ils apparaissent contradictoires, les deux phénomènes ne sont pourtant pas inconciliables. Il se crée en effet un clivage de plus en plus marqué entre ceux qui poursuivent et complètent leurs études et les décrocheurs, ce qui ne fait qu'accroître les écarts entre riches et pauvres, entre les gagnants et les perdants à la loterie de la société.

Or, les gouvernements s'apprêtent à lancer de grands chantiers pour relancer leurs économies bancales. Le premier ministre Jean Charest a même affirmé en campagne électorale qu'il était temps d'investir massivement pour que le Québec soit prêt lorsque l'économie reprendra du tonus. La formation d'une main d'œuvre qualifiée fait partie de ces investissements nécessaires pour préparer le Québec à une éventuelle relance de l'économie.

Malheureusement, de tels investissements dans la formation ne se voient pas dans l'immédiat et leurs échecs ne constatent que beaucoup trop tard. Le décrochage scolaire, en particulier chez les garçons, est un véritable passif dont les effets sur notre société se feront sentir pendant des générations. C'est pourquoi il faut valoriser l'apprentissage des métiers auprès des jeunes pour qu'ils apprennent que l'éducation n'est pas qu'une affaire d'universitaires dans les hautes sphères du savoir.

Plusieurs l'ont compris. Ainsi, sur la rive ontarienne, La Cité collégiale et le Collège Algonquin planchent sur deux projets d'instituts des métiers en partenariat avec tous les intervenants de l'industrie de la construction. Ces projets visent non seulement à contrer les pénuries de main d'œuvre dans les métiers de la construction, mais également à former des travailleurs à la fine pointe des progrès de l'industrie. Pour attirer les futurs travailleurs de la construction, il faut être en mesure de leur offrir à la fois des équipements, des facilités, des programmes, des formateurs et un encadrement qui les incitent à y bâtir leur avenir.

LeDroit

DIRECTION GÉNÉRALE
Président et éditeur **Jacques Pronovost**
Adjointe admin. **Véronique Harrington**
Promo./ Communications
Thalé Tremblay

ADMINISTRATION ET FINANCES
Dir. finances et admin. **Patrice Bellehumeur**
Contrôleur financier **Sara Gaulin**
Coord. services admin. et paie
Maurice Piché/Lynne Bazinet

BUREAU D'
CASIER POS

RÉDACTEUR
Rédacteur en chef

aeroplan

Lorsque vous ouvrez un
Compte-chèques MaxiOpérations CIBC^{MB}

1 Des conditions s'appliquent.

2x

Ça vaut
la peine
d'en parler.

» Pour en savoir plus

cyberpresse.ca

Publié le 17 décembre 2008 à 07h10 | Mis à jour à 07h13

Le mini baby-boom se confirme



En cinq ans, le volume des naissances au Québec a augmenté de 16%, faisant passer l'indice de fécondité à 1,65 enfant par femme en 2007. Pendant cinq ans, entre 1998 et 2004, l'indice a été inférieur à 1,5 enfant par femme.

Photo: Martin Chamberland, La Presse



Katia Gagnon
La Presse

Pour la cinquième année consécutive, le nombre de naissances est en hausse au Québec. L'an dernier, il y a eu 84 200 naissances, une hausse de 3% par rapport à 2006, montrent les derniers chiffres de l'Institut de la statistique du Québec. Le mini baby-boom amorcé en 2003, et qui a connu un sommet en 2006, devient donc une tendance démographique solide.

En cinq ans, le volume des naissances au Québec aura augmenté de 16%. «C'est beaucoup. Mais ce n'est pas un record: à la fin des années 80, la hausse avait été de 17% en seulement trois ans», souligne Chantal Girard, démographe à l'ISQ. L'indice de fécondité atteint donc 1,65 enfant par femme en 2007. Pendant cinq ans, entre 1998

et 2004, l'indice a été inférieur à 1,5 enfant par femme.

Malgré ces chiffres, Chantal Girard hésite quand on lui demande si on peut qualifier la tendance des dernières années de baby-boom. «Je n'aime pas beaucoup utiliser ce terme, qui fait référence à une époque où on comptait quatre enfants par femme. Mais oui, c'est cinq années de hausse. Ce n'est pas encore des niveaux famoureux, mais c'est clairement un changement dans la tendance établie depuis la fin des années 80.»

En fait, cette hausse des naissances est le résultat d'un phénomène combiné, d'une «superposition de générations», dit la démographe.

Les femmes de plus de 30 ans font beaucoup plus d'enfants: c'est dans cette catégorie d'âge que le taux de fécondité a le plus augmenté. Globalement, entre 2000 et 2007, les femmes de 30 à 34 ans ont fait 30% plus d'enfants et les femmes de 35 à 44 ans, 60%. Ces femmes ont parfois un premier enfant, mais souvent un

second ou même un troisième: les naissances de troisième rang et plus on connu une hausse de 6% depuis l'an dernier.

Mais ce «rattrapage» chez les femmes un peu plus âgées se double, et c'est la grande nouveauté de 2007, à un inversement de la tendance à la baisse de la fécondité chez les femmes de 24 à 28 ans. «Ça fait 15 ans qu'on n'a pas vu ça», dit Mme Girard.

«C'est ce qui a conduit à l'effet de boom. Il y a deux générations à l'oeuvre en même temps. Mais la grande question c'est: est-ce que les femmes de la génération des 24-28 ans vont avoir plus d'enfants, ou elles vont simplement les avoir plus jeunes?»

«En 2002, au Québec, on était vraiment sur une tendance de 1,5 enfant par femme et on se demandait bien ce qui pourrait faire bouger ça», dit Mme Girard. Et qu'est-ce qui a fait «bouger ça?» Difficile à dire. Les programmes gouvernementaux - garderies à tarif réduit et assurance parentale - qui ont vu le jour dans les 10 dernières années, ont pu avoir un impact. De même, souligne Mme Girard, que la situation de l'emploi, qui était excellente dans ces années de prospérité économique.

Il faut cependant noter qu'avec ces chiffres, le Québec est encore très loin de la plupart des pays européens, comme la France ou les pays scandinaves, qui affichent tous un taux de natalité de plus de 1,8. Dans le monde occidental, seuls nos voisins américains atteignent le taux officiel de renouvellement de la population, qui se situe à 2,1 enfants par femme.

ABC de la démographie québécoise 2007

> La population du Québec est estimée à 7 716 500 personnes au 1er janvier 2008, soit 59 300 habitants de plus qu'en 2007.

> Il y a eu 84 200 naissances et 56 100 décès en 2007. Il y a aussi 39 000 immigrants de plus qu'en 2006, mais 13 000 Québécois sont partis pour les autres provinces canadiennes. Au net, le bilan migratoire s'établit donc à 26 000 personnes de plus sur le territoire québécois. Le Maroc, la France et l'Algérie sont les trois principaux pays d'origine des nouveaux arrivants au Québec.

> L'espérance de vie à la naissance passe à 78,3 ans chez les hommes et à 83,2 ans chez les femmes. Depuis 7 ans, l'espérance de vie a augmenté de 24 mois chez les hommes et de 16 mois chez les femmes.

> Il y a eu 22 000 mariages en 2007, le même nombre que les deux années précédentes, dont 500 chez les conjoints de même sexe, par rapport à 600 en 2006.

HAUSSE DES NAISSANCES AU QUÉBEC

Année / Nombre de naissances / Indice de fécondité

2007 / 84 200 / 1,65

2006 / 82 100 / 1,62

2005 / 76 341 / 1,52

2004 / 74 068 / 1,48

2003 / 73 916 / 1,49

2002 / 72 478 / 1,47

2001 / 73 699 / 1,49

2000 / 72 010 / 1,45

Copyright © 2000-2008 Cyberpresse Inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.



cyberpresse.ca

Publié le 17 décembre 2008 à 08h10 | Mis à jour à 08h15

Relation trouble avec la nourriture chez les ados



Les adolescents ayant un surplus de poids, sans être obèses, n'éprouvent aucun sentiment particulier face à la nourriture, révèle une étude française.
Photo: Reuters



Stéphanie Bérubé
La Presse

Les jeunes obèses éprouvent déjà des sentiments de culpabilité face à la nourriture. Nettement plus que ceux qui ont un poids dans la norme et même que ceux qui ont un surplus de poids.

C'est ce que démontre une étude française qui a évalué les sentiments éprouvés par des jeunes, de différents poids, face à la nourriture. Les participants qui étaient dans la norme ressentait plus de sentiments positifs lorsqu'on les interrogeait après leur avoir montré des images d'aliments. À l'inverse, les plus gros se sentaient mal lorsqu'on leur présentait des aliments gras et sucrés.

La grande surprise est venue des jeunes qui, sans être obèses,

avaient un surplus de poids. Ceux-ci n'éprouvaient aucun sentiment particulier. «Les ados en surpoids ressentent moins d'émotions positives et négatives que les ados obèses et normo-pondéraux, explique l'une des chercheuses, Laetitia Barthomeuf, du département de psychologie sociale et cognitive de l'Université de Clermont-Ferrand. On peut alors penser que les ados en surpoids contrôlent, inhibent leur ressenti émotionnel afin de protéger leur image et leur estime de soi et de se différencier du groupe des obèses, qui a une image plus que négative. Ainsi, je pense que les ados en surpoids sont bien conscients de leur condition mais qu'ils ne sont pas prêts à l'accepter, alors que les obèses n'ont pas le choix du fait de leur sigma trop visible - obésité bien établie.»

Copyright © 2000-2008 Cyberpresse Inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.

Publié le 16 décembre 2008 à 22h45 | Mis à jour le 16 décembre 2008 à 22h48

Un francophone de la région dénonce l'unilinguisme des douaniers à l'aéroport

Accueil en anglais seulement à Ottawa



Pierre Lauzière
Patrick Woodbury, LeDroit



Paul Gaboury
Le Droit

Un groupe de cinq voyageurs francophones de la région de la capitale nationale estime avoir été traité comme des citoyens de deuxième classe lorsqu'ils ont été accueillis par des douaniers de l'Agence des services frontaliers du Canada incapables de les servir dans leur langue maternelle à leur retour au pays.

Pierre Lauzière de Gatineau est arrivé à l'aéroport d'Ottawa, le 1er décembre dernier, après un séjour à Las Vegas avec son épouse et son fils, ainsi qu'un couple d'amis.

Mais à leur grande surprise, aucun des douaniers présents aux trois postes d'accueil des services douaniers travaillant vers midi ce

jour-là ne pouvait les servir en français.

« Les douaniers en poste étaient tous des unilingues anglophones. Pour ma part, on m'a demandé s'il y avait un problème à me servir en anglais. Nous avons répondu que ce n'était pas l'idéal, mais que nous n'étions pas intéressés à attendre pour le service » a raconté M. Lauzière.

Un autre membre du groupe s'est retrouvé devant le guichet au-dessus duquel il était pourtant bien écrit que les services bilingues étaient disponibles.

Après avoir été accueilli par un préposé qui lui a souhaité la « Bienvenue au Canada », il a eu la surprise de constater que le préposé ne comprenait rien de ce qu'il disait en français. Il n'était certainement pas bilingue comme pouvait le laisser croire l'écriteau.

Jugeant cette situation « absurde, irrespectueuse et méprisante », M. Lauzière a décidé de porter plainte au bureau du Commissariat aux langues officielles, où dit-il, celle-ci ne deviendra sans doute qu'une autre statistique. Il a aussi préféré ne pas en rester là. Et c'est pour cette raison qu'il a décidé de faire connaître sa mésaventure au public.

« Pourquoi les autres citoyens canadiens anglophones, qui étaient sur le même vol que nous, ont été reçus dans leur langue maternelle et pas nous. Je me suis senti comme un citoyen de deuxième classe. Pourquoi ce n'est pas naturel de nous recevoir dans notre langue maternelle. Il me semble que nous sommes un pays bilingue et en plus dans l'aéroport de notre capitale nationale. C'est une situation très gênante et très dégradante » souligne-t-il.

« C'est extrêmement désagréable de rentrer au pays et de se faire recevoir de la sorte. Je me suis senti moins dépaycé lorsque je suis arrivé aux États-Unis. Nous avons été mieux traités en tant que touristes ».

Plainte surprenante

À l'Agence des services frontaliers du Canada, responsable des services douaniers dans les aéroports, la plainte a surpris dans la mesure où beaucoup de francophones et de personnes bilingues travaillent à l'aéroport d'Ottawa.

« C'est très rare que cela arrive à l'aéroport d'Ottawa car il y a beaucoup de francophones et de personnes bilingues qui y travaillent. C'est rare qu'aucun membre bilingue se retrouve sur place », a indiqué Chris Kelly, porte-parole de l'Agence des services frontaliers.

L'Agence des services frontaliers était citée au sixième rang des dix institutions visées par le plus grand nombre de plaintes recevables par le bureau du Commissariat aux langues officielles en 2007-2008, avec 25 plaintes recevables, derrière Air Canada, Postes Canada, Service Canada, Agence du revenu du Canada, et la Défense nationale. La majorité des plaintes contre ces institutions fédérales ont été déposées par des francophones et plus de la moitié se sont produites dans la région de la Capitale nationale.

Copyright © 2000-2008 Cyberpresse Inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.



cyberpresse.ca

Publié le 16 décembre 2008 à 21h05 | Mis à jour le 16 décembre 2008 à 21h07

Entente sur le point d'être conclue avec 150 travailleurs d'OC Transpo

Pas de piquetage pour les superviseurs et agents de sécurité



Archives, LeDroit



Dominique La Haye
Le Droit

Pendant que la Ville d'Ottawa est à couteaux tirés avec le principal syndicat d'OC Transpo, le ton est plus conciliant avec l'autre syndicat de la société de transport en commun.

Une entente serait sur le point d'être conclue avec les membres de la section 5500 du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP). Le président du syndicat, Wayne Watts, écarte pour le moment l'idée d'aller en grève à compter du 23 décembre.

Les 150 syndiqués superviseurs et agents de sécurité d'OC Transpo ne devraient ainsi pas aller rejoindre sur les piquets de grève leurs 2300

confrères de la section 279 du Syndicat uni des transports (SUT).

Le SCFP a conclu un projet de règlement en vue du renouvellement de la convention collective échu depuis le mois d'avril et recommandera à ses membres, lundi, d'accepter l'offre.

Horaires et sécurité

Le maire d'Ottawa, Larry O'Brien, a aussi mis l'accent sur le principe de sécurité, hier, pour justifier la raison pour laquelle la Ville tient absolument à reprendre le contrôle de l'organisation des horaires de travail de ses employés de la section 279.

Depuis le début de la grève il y a une semaine, le maire avait surtout focalisé sur l'argument économique, puisque ce changement permettrait à la Ville d'économiser 3,4 millions \$ par année et de réaliser des économies permanentes de l'ordre de 12 millions \$ en réduisant de 20 autobus les nouvelles exigences liées au parc automobile.

« Actuellement, un chauffeur peut travailler deux quarts de 11 heures, dit le maire, travaillant 22 h sur 24. Il y a aussi des cas, où les conducteurs ayant moins d'ancienneté sont forcés de prendre un quart de travail tard un jour et un quart de travail tôt le lendemain, ce qui leur laisse trois heures pris à dormir sur un banc avant de reprendre la route le lendemain. »

Le directeur municipal, Kent Kirkpatrick, n'était cependant pas en mesure de dire si des accidents sur la route étaient survenus avec des chauffeurs d'autobus en raison de leur manque de sommeil.

La Ville veut dorénavant s'assurer que tous les chauffeurs aient une période de repos de huit heures entre deux journées de travail.

Le maire O'Brien a aussi réagi aux propos du conseiller municipal Clive Doucet qui a brisé la loi du silence, lundi, en déclarant dans les médias souhaiter que la Ville et le syndicat

d'OC Transpo se rendent en arbitrage.

« Si le conseiller veut parler, il doit le faire en son nom personnel, dit-il. Moi, Kent Kirkpatrick et Alain Mercier, le directeur d'OC Transpo prenons la parole au nom de la Ville sur cette

question. »

Copyright © 2000-2008 Cyberpresse Inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.

Publié le 16 décembre 2008 à 22h50 | Mis à jour le 16 décembre 2008 à 22h54

Cinq stations souterraines pour le futur train léger



Archives, LeDroit



Dominique La Haye
Le Droit

La Ville d'Ottawa a dévoilé, hier, l'emplacement à l'étude de cinq stations souterraines du futur tunnel au centre-ville qui accueilleront le train léger sur rail électrique.

Les fonctionnaires municipaux ont présenté les avancées de l'étude environnementale et de planification concernant cet ambitieux projet de transport comprenant les futures stations et tracés du projet de train léger.

Selon les plans préliminaires, les stations seraient situées dans les cinq secteurs suivants : aux plaines LeBreton près de la rue Booth, puis au coeur du centre-ville sur les rues Lyon et O'Connor, ainsi qu'au

centre Rideau et à la station actuelle Campus près de l'Université d'Ottawa.

« Puisque les stations souterraines Lyon et O'Connor seront profondes, chacune d'elles aura deux points d'accès séparés qui auront à leur tour deux entrées, de sorte que ces deux stations auront en réalité quatre entrées chacune. De cette façon, nous serons en mesure de desservir la plupart du centre-ville », indique le consultant embauché par la Ville et gestionnaire de projet chez Delcan, David Hopper.

En s'inspirant du design des stations de métro d'autres grandes villes, celles du tunnel devront ajouter un caractère esthétique à la Ville, explique la gestionnaire municipale du transport, Vivi Chi.

Financement

« Le point central pour ce projet est le financement, indique-t-elle. Le produit final est important, car c'est un projet que nous voulons réussir du premier coup. Pour ce faire, nous avons besoin du financement approprié faisant en sorte que les gens pourront apprécier leurs déplacements sans que le tunnel ne soit qu'un lieu de transport en commun. »

La première phase du projet comprend un corridor est-ouest de train léger, des stations Blair à Pré Tunney, avec un tunnel au centre-ville. La mise en oeuvre du projet est évaluée à 1,7 milliard \$, dont 600 millions \$ pour le passage sous-terrain au centre-ville. La Ville attend une réponse d'ici le mois de mars des gouvernements fédéral et provincial devant financer le projet à parts égales avec la municipalité.

Les études environnementales et de planification de cette première phase porteront en plus sur 10 segments qui sont Bayview, LeBreton, centre-ville, Laurier, Hurdman, Via Rail, Pré Tunney, Saint-Laurent, Cyrville et Blair.

La Ville a aussi lancé un site Internet (ottawa.ca/tunnel) sur lequel les résidents peuvent obtenir de l'information générale sur le projet de tunnel.

La première réunion de portes ouvertes sur l'étude visant le tunnel aura lieu en janvier prochain et le public aura alors l'occasion d'examiner les tracés préliminaires du tunnel et l'emplacement prévu des stations.

À la lumière de ces rencontres, les fonctionnaires municipaux présenteront, en mars prochain au conseil municipal, leurs recommandations plus précises sur l'emplacement des stations du tunnel. Le rapport final sera présenté au mois de juin.

Copyright © 2000-2008 Cyberpresse Inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.

Students struggle to cope with effects on schooling

December 17, 2008



Letter-writer Sophie Fidler is walking for an hour to get to classes at Lisgar Collegiate and almost the same time to her part-time retail job at night. The bus strike has been hard for students as well as other members of the community.

Photograph by : Pat McGrath, The Ottawa Citizen

As an Ontario high school student in my senior year, I believe that unions play an important role in representing employees on working conditions and better wages.

However, I am questioning the right of the Amalgamated Transit Union which represents 2,300 bus

drivers, mechanics and dispatchers to strike in what is an essential service, OC Transpo.

On a personal level, my high school, Lisgar Collegiate Institute, draws students from all around Ottawa. As a result of the bus strike, teachers, out of boundary students, and many students living within our school boundaries who rely on our city's bus service, are unable to attend school. I normally would have taken an OC Transpo bus to school but now I walk for two hours it takes me to get to school and back home.

This is a very important time of year, with final projects for the semester looming around the corner and exams fast approaching. This is a fairly selfish argument, but one I feel is important. The much-needed extra help, that is normally provided by teachers at this critical time, is not available since many of them cannot make it to school or have longer commutes, impacting many students.

In my graduating year, these last few weeks of the first semester will play a significant role in my plans for next year, and, to a certain extent, my future.

After school, I work part-time two nights a week for an independent retail store and have to walk there. It, along with other small businesses, will suffer the consequences of lost sales to people who cannot access the store by any other means than public transportation. This problem is worsened because of the financial importance of the holiday season for retail stores.

During a time of financial stress, I am worried if our economy can afford to have the bus strike last much longer.

Sophie Fidler,

Ottawa

© Copyright (c) The Ottawa Citizen

Fewer excuses, more parking spaces

By Kelly Egan December 17, 2008

It's Day 8 of the transit strike. Time to get creative.

To begin with, the City of Ottawa should consider a whole new set of temporary rules for on-street parking downtown. As in, lighter and looser.

First, stop enforcing limits at parking meters. No tickets, period.

Look. Everybody's in a jam here. About 100,000 people come downtown on a typical weekday, half of them via transit.

Minus 900 buses on the road, that's a lot of extra cars.

The great argument in favour of parking meters is that they're a great incentive for short-term use and moving cars along. In retail areas, the great horror of horrors is that employees will park there, thus robbing a customer of a spot.

Know it, though. Retail and service industry workers are among the lowest paid in the workforce. Where are they supposed to park? In \$18 daily lots, nine blocks from the store?

Everybody's fighting for space out there. And everybody counts.

Gerry LePage is the head of Bank Street Promenade, which has about 600 members in a 15-block area of upper Bank, ending at Wellington.

He agrees that some softer enforcement on parking meters might go a long way at the moment.

Why not, he wondered, give the one-hour parking spots an extra hour of grace, or give the two-hour spots a three-hour limit, with only warnings issued?

Excellent idea. It would require a short, sharp advertising campaign, but so be it.

We should go further.

Why not relax the side-street parking rules, the parking prohibitions in no-stopping zones and even at bus stops? It's not like the bus is using that piece of asphalt any time soon.

Seriously, unless a vehicle is impeding something important -- a fire hydrant, a private driveway, an actual driving lane -- why can't we suspend most of the street-parking restrictions in the core? Many of them were put there for buses, anyway.

Go European. If the parked car isn't in the way, leave it alone.

The city won't miss the revenue. It's saving \$3 million a week on the idle transit system. Retool the parking enforcement officers. Give them white hats and let them help people for a week or two instead of issuing a zillion tickets.

Give them walkie-talkies and let them direct drivers to private lots with empty spots.

Here's another idea. Want to get serious about winter cycling?

The National Capital Commission should seriously consider opening its bike paths leading to important destinations, like downtown or Tunney's Pasture.

Among other concerns, it claims to lack the budget and equipment, points to risks of liability, the environmental impact of grit and salt.

You know, Ottawa is the greatest city in the world when it comes to making excuses.

The NCC, in fact, used to plow its paths in the winter, prior to about 1986.

Why doesn't the City of Ottawa do it for free? With a nearly clear path -- and there are 200 kilometres out there -- many more cyclists could safely pedal to work, away from the traffic.

Something else.

With a little grunt work and creativity, the city and NCC could probably open up a lot more parking in the empty land around LeBreton Flats. They did it for Bluesfest. Why not let people park for free? It's public land, sitting there useless.

Another thing.

This is probably illegal, but the day may soon come when we're desperate enough to try.

Recall that students at the University of Ottawa and Carleton hired a small number of buses to shuttle students in from suburban locales. Might we see a lot more of this?

Could the city hire 50 or 100 yellow buses on a temporary basis? Put half of them on the Transitway -- east-west, like the 95 -- and half going north-south, maybe on Bank.

Let them run up and down all day picking up passengers. For a buck or for free.

Failing that, I was speaking to Peggy DuCharme, the executive-director of the Downtown Rideau Business Improvement Association, who blue-skyed an interesting idea.

At one time, she said, the BIA ran a free shuttle from the old Ottawa city hall on Sussex to Lowertown, the ByWard and Rideau Street. It looped around, taking workers from their offices to shops and restaurants.

There are an estimated 15 BIAs in Ottawa, like those on Rideau and Bank, but including places like Westboro and Manotick.

What happens if they all run shuttles, or co-ordinate intra-neighbourhood shuttles?

The people of Ottawa have adapted quite remarkably during this first week. A little imagination might take us a lot further.

Contact Kelly Egan at 613-726-5896 or by e-mail, kegan@thecitizen.canwest.com

© Copyright (c) The Ottawa Citizen



December 17, 2008

Demand a safety matter City vows to curb short turnarounds

By **SUSAN SHERRING**, CITY HALL BUREAU

The safety of both the public and the city's bus drivers is paramount, Mayor Larry O'Brien said yesterday.

And that's why the issue of scheduling for bus drivers is non-negotiable, he explained at a news conference.

"There is some very clear examples where the junior drivers are forced to a short turnaround leaving them two or three hours to sleep on a bench," O'Brien said.

"Some of them have just four hours from their last shift to their first one in the morning."

Questioned why the safety of residents and drivers has never been raised before, O'Brien and city manager Kent Kirkpatrick said it's always been an issue in the labour negotiations.

Both O'Brien and Kirkpatrick conceded they couldn't detail any accidents relating to bus drivers being overworked or overtired.

But Kirkpatrick said the new contract was designed to improve the situation, not just maintain the status quo.

SCHEDULE COMPLAINTS

In fact, O'Brien said bus drivers have complained about the hours to management.

"Scheduling changes will also improve the operators' quality of life. Under the current union-controlled scheduling system, drivers could choose to work up to 22 hours in a 24-hour period without rest.

"That's why management wants the ability to set schedules that are safe for our drivers, our passengers and the general public. In a 24-hour period, we want to see a minimum rest period of eight consecutive hours to ensure all drivers are well-rested and guarantee rest and recovery times at the end of each run," O'Brien said in a memo.

With a more than 7% pay hike over three years and increased sick leave, scheduling is the only stumbling block between the union and the city.

Yesterday, O'Brien made it clear he doesn't believe anything will happen until the union is willing to negotiate that item. He's calling for the union to put the offer directly to the members -- something to date they've been unwilling to do.

CAPITAL COSTS

Currently, the union handles the scheduling of its drivers. The city believes it can save at least \$3 million a year if it takes over that role, along with reducing its capital budget through a reduction in the purchase of city buses.

While the city has said they will honour seniority and have a union official onboard with them during the 1 1/2 years of any new practice, the union is still not interested.

Andre Cornellier, the president of the Amalgamated Transit Union, couldn't be reached for comment.

O'Brien also made it clear he wasn't happy with Capital Coun. Clive Doucet, who broke ranks and spoke out

about the strike -- calling for an arbitrator to resolve the deadlock.

Council is supposed to leave all comment about the negotiations to O'Brien, Kirkpatrick or Alain Mercier, the head of OC Transpo.



December 17, 2008

Long and short of rush hour

Drivers leaving early to beat traffic

By **SUSAN SHERRING**

The mission?

Leave my Barrhaven home around 8:30 in the morning and head to City Hall.

See how bad the traffic gets, how long the drive is.

As someone with flexible hours, it wasn't an appealing assignment.

With the luxury of leaving Barrhaven after rush hour, 8:30 a.m. during a transit strike seemed like cruel and unusual punishment.

Turns out it was much ado about nothing.

While traffic slowed to a crawl on Hwy. 417 just before Maitland, it was only a momentary blip.

In fact, I was at City Hall -- door-to-door in 30 minutes.

I've hit more gridlock leaving at 9:30 a.m., an hour later than yesterday.

Phil Landry, the city's manager of safety and traffic services, wasn't surprised to hear that.

Seems Ottawans, plagued by a week-old bus strike, are adjusting to their new reality on the roads.

"I think the city is getting the message," said Landry. "People are carpooling, some are able to telework, staggering their work hours. It's all those kinds of things.

"As a result, it's not gridlock everyday."

Landry said rush hour is starting earlier in the day, and lasting longer in the afternoon -- which is spreading the traffic out.

Traffic is monitored with the help of the Traffic Control Centre on Loretta Ave., which includes more than 90 cameras which can watch 300-400 intersections in the city.

"Traffic is leaving earlier, with the peak starting at 6:30 a.m., where it would normally be around 7:15 a.m., 7:30 a.m, and go until 8:30 a.m. So the peak time period has gone earlier by an hour, half an hour.

"Not everyone is leaving at the same time, but the duration (of the peak) is a lot longer.

"This morning, for example, it was bumper to bumper (on Hwy. 417) from Maitland to Pinecrest, and then it became free flow," Landry said, adding volume has increased by 10%-20%.

DOUBLE THE TIME

That makes sense. While it was just a half-hour yesterday morning leaving at about 8:40 a.m., it was almost 60 minutes yesterday afternoon when I left at 3:30 p.m. -- twice as long.

The congestion out of City Hall was thick, and Laurier toward Hwy. 417 west was heavy with traffic. It appeared that everyone else thought leaving a bit early was the right thing to do.

"For the most part, we're finding the traffic volumes, heavier, but everyone is getting to where they need to go," Landry said.