

Pour le maintien de la Station Gérard-Morisset sur le parcours de tramway prévu au projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec



Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques
en environnement du Québec sur le projet
de construction d'un tramway à Québec
par les citoyens et usagers du transport en commun
pour le maintien de la Station Gérard-Morisset

30 juillet 2020

Mise en contexte

En égrenant les stations de tramway qui vont jalonner le parcours du futur tramway de Québec, les usagers de la Station Gérard-Morisset, arrêt achalandé du réseau de Métrobus sur René-Lévesque, ont pu constater que celle-ci allait disparaître et que le tramway allait désormais passer droit à cette hauteur pour s'arrêter nettement plus loin à l'ouest à une éventuelle Station Maguire.

La seule suppression de la Station Gérard-Morisset causera des problèmes sur plusieurs plans, nous le verrons, mais la création d'une Station Maguire, présentée comme relevant d'une vision optimale, est d'emblée contestable à plus d'un égard.

La continuité de la Station Gérard-Morisset sur le parcours du futur tramway n'est pas souhaitable simplement parce qu'elle préserverait les habitudes des usagers de son bassin de desserte. Elle l'est parce que l'éventuelle Station Maguire est une « fausse bonne idée » comme en sont malheureusement affublés nombre de grands projets qui doivent composer avec la complexité et des méthodes prédictives imparfaites.

Il n'y aura pas d'amélioration ou « d'optimisation » du service par la création de la Station Maguire. Au contraire, si l'abolition de la Station Gérard-Morisset se concrétisait, il y aurait une dégradation de l'offre mesurable en usagers perdus ou moins enclins à prendre le transport en commun, et éventuellement, en citoyens dont le tramway ou le transport en commun en général ne susciteront jamais l'adhésion.

« [Une] étude physique menée sur 25 grandes villes dans le monde montre que le paramètre d'accessibilité au bus ou au métro — typiquement, la distance à la station la plus proche joue le rôle principal dans la diminution de l'usage de la voiture. »

Marc Barthélémy, chercheur à l'Institut de physique théorique, CEA, Les grands projets urbains n'ont aucune base scientifique, in *Science & Vie*, mai 2020

Les premiers heurtés : les résidents de La Champenoise, RPA et CHSLD

La Champenoise est principalement une résidence pour personnes âgées autonomes et semi-autonomes à faible et

moyen revenu. Elle dispose de 340 places dont 30 lits en CHSLD. 30 % de ses résidents en RPA ont des problèmes de mobilité. Les 250 m qui s'ajouteront aux 100 qui les séparent aujourd'hui de la Station Gérard-Morisset sonnent clairement la fin du transport en commun pour ces usagers. Une part de ceux qui ont une meilleure mobilité demeurera réticente à un usage fréquent du transport en commun, en particulier en hiver lorsque les trottoirs se chargent de neige ou se vernissent de glace pendant des heures et des jours.

Parallèlement, une distance à peu près équivalente à celle demandée en excès aux résidents de La Champenoise sépare la Station Belvédère de celle du Collège St-Charles-Garnier (268 m).

Les résidents de La Champenoise constituent une clientèle dépendante, voire captive, du transport en commun. Dès l'annonce de l'omission de la Station Gérard-Morisset sur le parcours du futur tramway, ils ont signé une pétition de 170 noms qui a trouvé son chemin vers les élus de la Ville. Cette pétition a été suivie par une autre regroupant les usagers de l'ensemble du bassin de desserte de la Station Gérard-Morisset et qui a été signée plus de 400 fois à ce jour.

C'est une question de qualité de vie, de liberté de mouvement et de santé. Reléguer plus de ces concitoyens au transport adapté avec ce que cela peut comporter de multiplication des petites misères, de diminution des opportunités et de coûts de toute sorte achève de peser sur les affres d'une mobilité réduite et sur le simple fait de vieillir.

Notons au passage que La Champenoise compte aussi une centaine d'employés qui s'ajoutent à une population active qui couvre l'ensemble du bassin de desserte de la Station de Métrobus Gérard-Morisset.

Des décennies de service Métrobus à la Station Gérard-Morisset

Au premier chef, l'épiphanie d'une éventuelle Station Maguire surprend. Depuis la mise en œuvre du service Métrobus dans les années 90, jamais l'intersection René-Lévesque n'a paru comme un choix supérieur ou optimal.

Pour les usagers du bassin de desserte actuel, il est clair que la Station Maguire n'est pas justifiée et que rien de ce qui

surviendra dans les prochaines années, ce qui, ironiquement, inclut le tramway, ne la rendra plus pertinente.

Incidemment, en réponse à une question du BAPE, les documents du BPRSTC démontrent graphiquement qu'on ne prévoit rigoureusement aucun changement dans la densité de l'activité humaine de ce secteur de la ville entre ce qu'elle était en 2016 et 2036. (Voir *PR5.11 Complément à la réponse 147 - Densité de l'activité humaine - 2016, et idem pour 2036*)

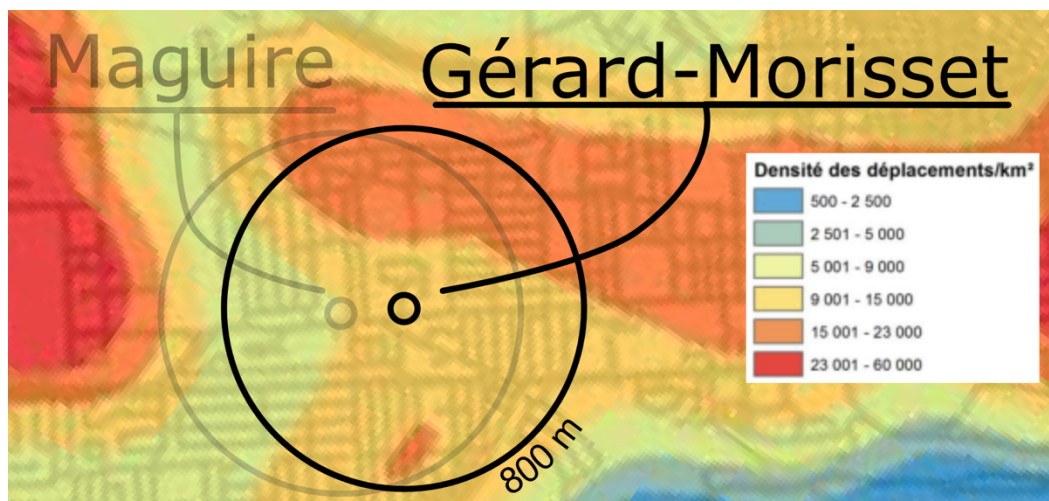
Un clair objectif de desservir les commerces de la rue Maguire en priorité dès le début

Nom de station	Connexion réseau*	Principaux générateurs	Distance de la prochaine station (m)	Temps moyen de déplacement du tramway
Terminus Le Gendre		POB Le Gendre	1 790	02:59
De la Chaudière		Commerces		
	11-004-800	Pole d'échanges	167	00:58
Campus UL – Desjardins		Université Laval	838	02:20
Myrand		Résidences	454	01:11
Maguire		Commerces	843	01:50
Holland		Résidences / Bureaux	730	01:38
St-Charles-Garnier		École St-C.-Garnier	268	00:52

Graphique 1, Extrait du tableau 8, Stations du tramway, Rapport d'Achalandage (2019), p. 24 [Annoté]

Le bassin de desserte de la Station Gérard-Morisset est dense et actif

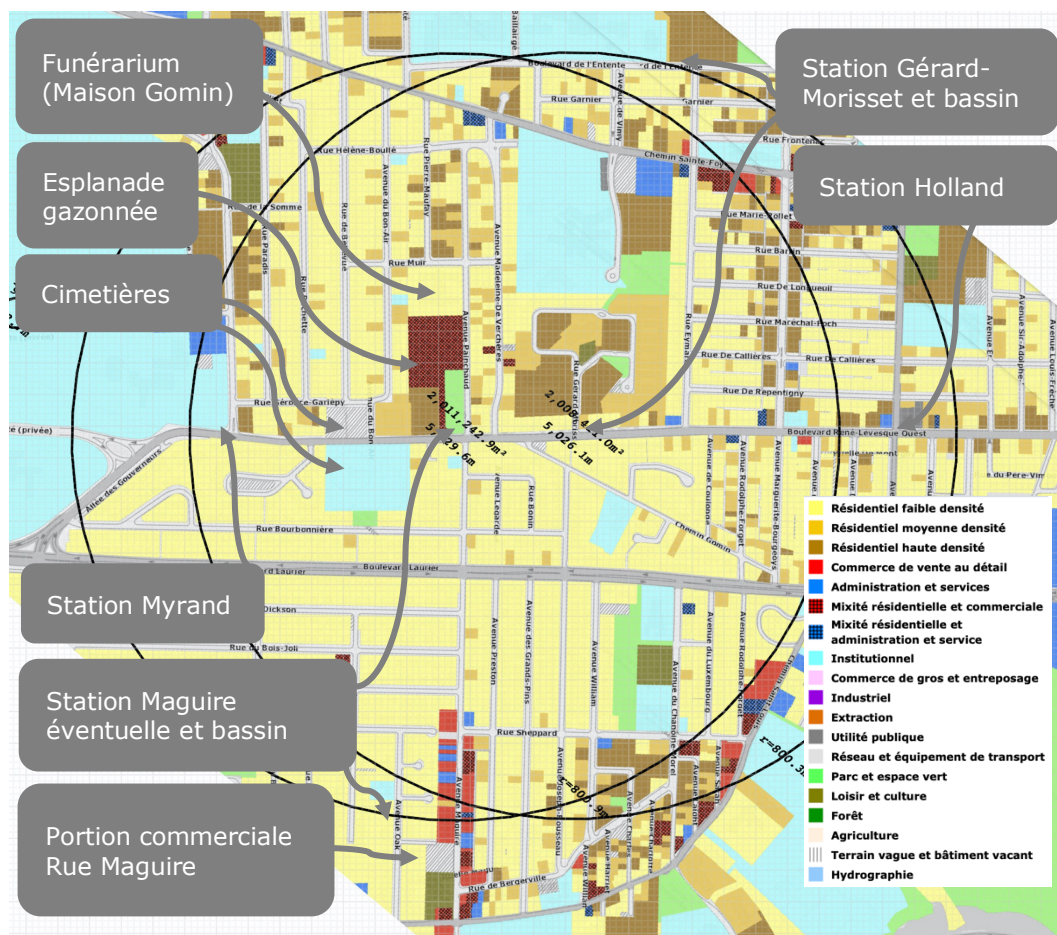
La densité d'habitation est plus marquée et les déplacements sont plus nombreux dans le bassin de desserte actuel de la Station de Métrobus Gérard-Morisset.



Graphique 2, Fond de carte extrait d'En route vers la modernité, p. 5

Il en va différemment de la Station Maguire qui se retrouvera sur un côté dans un parc urbain infréquenté, devant une esplanade gazonnée qui sépare René-Lévesque d'un funérarium aménagé dans un bâtiment classé (autrefois la Maison Gomin) et qui se doit d'offrir sa vue depuis le boulevard René-Lévesque. Le voisinage à l'ouest de l'éventuelle station n'offre guère plus de densité et, par extension, d'usagers à proximité, les plus susceptibles d'utiliser le transport en commun. Bien que deux bâtiments d'habitation se retrouvent entre la Station Maguire projetée et la Station Myrand, ils se perdent dans un enchaînement de résidences unifamiliales qui constituent les façades de grandes zones d'habitation du même type et ils sont joutés par deux cimetières de part et d'autre de René-Lévesque.

L'ensemble est bien visible sur la carte interactive de la Ville de Québec.



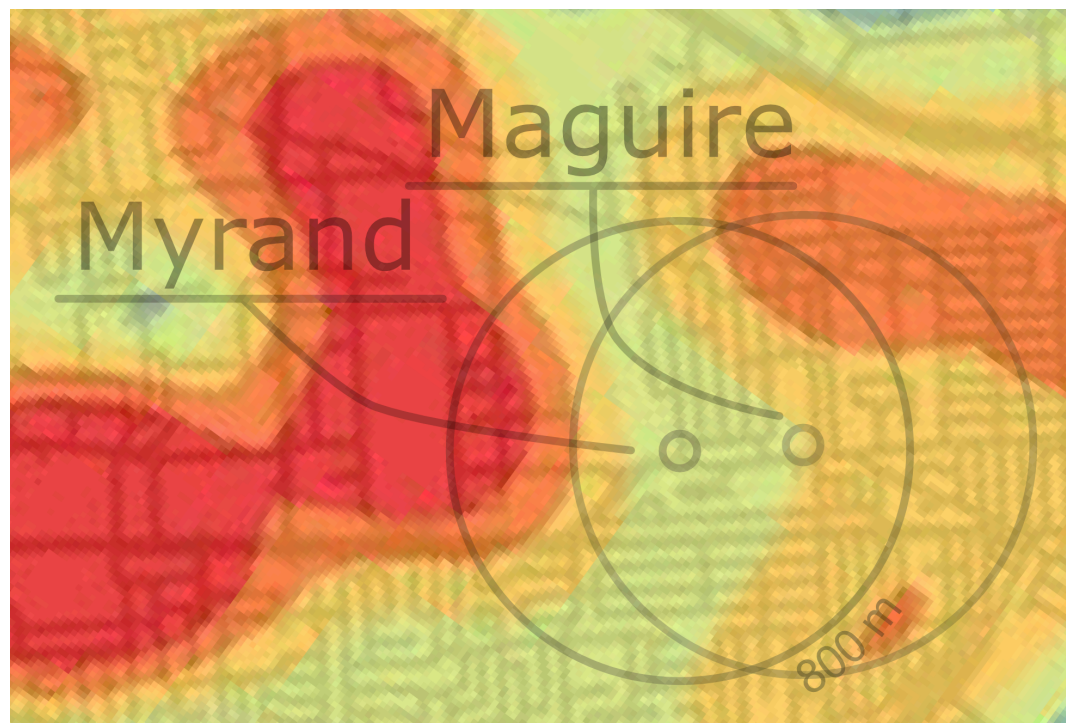
Graphique 3, Extrait de la Carte interactive de la Ville de Québec (Utilisation du sol) [Annoté]

Déséquilibre et suroffre

Il ne s'agit pas de demander aux usagers actuels du Métrobus voulant devenir usagers du tramway de marcher un quart de kilomètre de plus, il est aussi question de voir l'ingénierie du projet manquer à son devoir de compréhension et d'invention comme en feront foi les expériences des usagers des trois bassins de desserte adjacents, Holland, Maguire et Myrand.

Il tombe sous le sens que l'essentiel des usagers de la Station Maguire proviendront de l'est du bassin de desserte après avoir marché plus longuement. Nous reviendrons sur les promesses liées au « potentiel d'interconnectivité » de l'axe Maguire-Painchaud reliant la portion commerciale de Maguire au Cégep Garneau.

Les 480 m qui sépareraient la Station Maguire de la Station Myrand offriront aux usagers qui se retrouveront entre les stations une proximité au transport en commun que seuls des bassins de desserte qui se chevauchent de manière importante peuvent offrir. C'est une situation comparable à celle que l'on retrouvera dans la partie la plus dense de la ville. Seulement, la densité résidentielle et commerciale entre les deux stations est très faible. Il s'agit, encore une fois, essentiellement de maisons unifamiliales.



Graphique 5, Fond de carte extrait d'En route vers la modernité, p. 5 [Annoté]

Pommes, oranges et facteurs décisionnels

Nous avons pu savoir de manière non officielle par le bureau de M. Yvon Bussières que le BPRSTC arguait que l'achalandage de la Station de Métrobus Gérard-Morisset était de l'ordre de 1 471 passagers par 24 heures. Cette donnée brute et sans détails était opposée à la prévision d coiffante pour une éventuelle Station Maguire de 3 960 mouvements en 2026 et de 4340 en 2041.

Comme nous l'avons souligné plus tôt, cet exercice prévisionnel n'a jamais été fait pour une éventuelle Station de tramway Gérard-Morisset. Nous nous garderons de savoir s'il y a là un vice méthodologique ou une intention décomplexée de défaire quelque chose qui fonctionne pour offrir quelque chose qui devrait briller intensément aux yeux des commerçants de la rue Maguire. Pour l'anecdote, il aurait été dit dans les corridors du BPRSTC ou de l'hôtel de ville que la Station Maguire tr nerait au centre du plus important bassin de desserte qui se trouvât entre l'Université Laval et la colline parlementaire.

Le premier problème qui surgit de ces prévisions est qu'elles reposent sur la comparaison fallacieuse des proverbiales pommes et oranges. Les chiffres de la Station Gérard-Morisset valent pour maintenant, pour un moyen de transport existant et pour un emplacement donné. Les chiffres de l'éventuelle Station Maguire sont dans l'éther des algorithmes prédictifs qui, pour indéniablement utiles qu'ils puissent être, n'en sont pas moins suffisamment spéculatifs pour qu'on se garde de parier sur eux. Insérez ici un cort ge interminable de stations de métro abandonnées et de bretelles d'autoroute qui entrent dans le roc en pure perte. Le moyen de transport qui vaut ces chiffres impressionnants est plus rapide et transporte plus de gens. Il ne sera pas au même endroit non plus.

Nous avons demandé des chiffres sur l'achalandage de certaines stations d'autobus et de Métrobus avoisinantes au BPRSTC, mais celui-ci n'a pas accusé réception de notre requête. Ceci se combine à cela.   ce jour, les gens du BPRSTC composent mal avec la population qu'il sert avant toute chose. Si on peut s'épargner un procès d'intention et un scénario de complot, on peut néanmoins facilement voir l'étanchéité de l'organisation à certains signes. Personne du BPRSTC ne nous parle nommément. Les messages sont signés cordialement par le « bureau ». Il faut passer par un intercesseur politique ou le

personnel en charge des conseils de quartier pour obtenir, sans se presser on l'aura compris, des réponses.

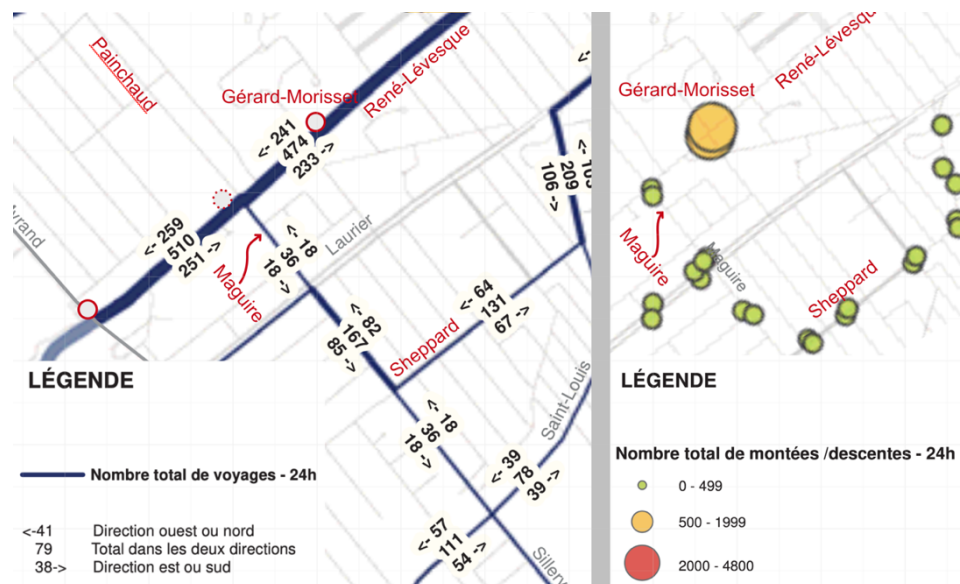
On peut concevoir que l'organisation n'ait pas pour vocation les relations publiques, mais une mécanique reste à mettre en place tout de même. Il faudra voir si les comités de bon voisinage permettront un meilleur contact, mais il y a et il risque de rester une déficience sérieuse à ce chapitre.

Pour le moment, le BPRSTC est pour le citoyen lambda un laboratoire quelque part sous terre. On nous y veut du bien. C'est du reste un des messages positivistes et enthousiastes de l'organisme *J'ai ma passe*, jusqu'à maintenant relégué au menage de claque, à l'orchestration sans finesse d'appuis ponctuels au projet et au saupoudrage de points d'exclamation.

Le nouveau bassin de desserte et l'axe Maguire-Painchaud

Il est difficile de voir comment la rue Maguire fournira un nombre contribuant significativement aux prédictions mentionnées plus haut.

Pour l'heure, l'arrêt du parcours 16 à l'intersection de René-Lévesque et Maguire ne voit monter et descendre qu'un nombre famélique de passagers. La très grande part des usagers du transport en commun de ce voisinage transite par la Station de Métrobus Gérard-Morisset.



Graphique 6, Juxtaposition d'extraits des cartes Nombre de voyages d'autobus, situation actuelle(A5-2), et Achalandage RTC actuel (A11-2) [Annotés]

En rencontre par vidéoconférence, les gens du BPRSTC ont réitéré leur foi dans un bassin de desserte enrichi et propice à la survenue des chiffres attendus pour la Station Maguire. Au moment de cet échange, la modélisation de ce bassin de desserte littéralement fabriqué de toute pièce n'était pas complétée. Il y avait là une omission, là une extension notable du domaine de la chose. Bref, c'était en devenir et compte tenu de la phase dans laquelle se trouve le projet, rien de condamnable sur ce plan.

Ce qui est discutable et qui sera, éventuellement et selon toute attente, contesté par les faits mêmes, c'est la volonté patente d'inclure des « générateurs de déplacements » qui débordent du 800 m de référence et qui, historiquement, ont eu une contribution inégale, voire à peu près nulle dans le cas de la portion commerciale de Maguire.

Ce « super bassin de desserte » est un fantasme. S'il est vrai que nous voyons des étudiants du Cégep Garneau utiliser la Station de Métrobus Gérard-Morisset quotidiennement et, intuitivement, en nombre, nous voyons bien peu d'usagers arriver sur René-Lévesque depuis la portion commerciale de la rue Maguire, que ce soit à pied ou en autobus comme nous l'indique le tableau produit par le BPRSTC dont nous incluons un extrait dans ce mémoire.

La portion commerciale de la rue Maguire se trouvera à 610 mètres de là au plus près. Ironiquement, la Station Maguire sur René-Lévesque sera donc plus loin de la portion commerciale de la rue Maguire que de la station Myrand qui se trouvera à 480 mètres à l'ouest.

La fin de la portion commerciale à l'intersection du chemin Saint-Louis est au-delà du 800 m de la station prescrit. À l'heure actuelle, ce segment de la rue Maguire est bien desservi. Plusieurs parcours y aboutissent par le chemin Saint-Louis ou la rue Sheppard.

Se rendre sur René-Lévesque représente une bonne distance, mais celle-ci est dans les normes prévues au projet, du moins depuis la rue Sheppard. Toutefois, pour atteindre l'éventuelle Station Maguire, il faudra traverser le boulevard Laurier qui sera emprunté par plus de 30 000 véhicules quotidiennement au moment de la mise en service du tramway en 2026. L'utilisateur déterminé qu'il

faudra être pour prendre le tramway en marchant depuis la portion commerciale de la rue Maguire n'a que peu de congénères aujourd'hui. Peut-être que l'abolition du service sur les rues Sheppard et Maguire comme le laisse voir



Graphique 7, Extrait de l'Annexe C3-2, Nombre de voyages d'autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - avec tramway

l'Annexe C3-2 de l'Étude d'impact sur les déplacements du BPRSTC aura un effet incitatif suffisant.

L'histoire récente nous démontre que l'automobile est un élément important du modèle d'affaires de la rue Maguire et que l'offre de transport en commun actuelle, si bien structurée et adaptée qu'elle puisse être aujourd'hui, ne compense pas les pertes entraînées par des restrictions au trafic automobile sur la rue. L'expérience rapidement abandonnée dernièrement d'une rue Maguire piétonne nous l'a montré.

Le Cégep Garneau, à l'autre extrémité du bassin de desserte étendu de l'éventuelle Station Maguire est desservi directement par de nombreux parcours. Le service

Métrobus est aussi tout près sur le chemin Sainte-Foy. Le tramway intéressera sûrement les étudiants et le personnel de l'établissement qui franchiront les 850 ou 900 mètres qui les sépareront indifféremment d'une Station de tramway Gérard-Morisset ou Maguire, car la distance depuis l'institution à l'une ou l'autre des stations serait pratiquement la même. Vouloir réduire la durée du trajet entre l'institution et le tramway est louable dans l'absolu, mais néanmoins inutile dans les faits lorsque les distances sont prises en compte.

Vélostation

Nous apprenions lors d'une période de questions de la première phase de ce BAPE sur le tramway de Québec que la Station Maguire serait dotée d'une vélostation. Cet argument vient renchérir sur la pertinence de la Station Maguire parce qu'on y trouvera l'espace nécessaire.

Dans un monde confronté aux changements climatiques et à divers enjeux sanitaires collectifs ou individuels, le vélo réussit à concentrer suffisamment de vertus pour s'inscrire sur la liste des choses auxquelles on ne peut s'opposer, la maternité et la tarte aux pommes en étant les exemples les plus cités.

Nous réitérons qu'une vélostation Maguire est le début d'une bonne idée dans ce qui en est globalement une mauvaise. Mais plus encore, dans ce cas précis, nous nous trouvons devant ce qui se résumera à cultiver les formes de ses vertus. La localisation de la Station Maguire justifie difficilement que beaucoup d'usagers des deux modes de transport y laissent leur vélo pour sauter dans le tramway.

Plusieurs scénarios nous menant à cyclistes qui passent à la Station Maguire du vélo au tramway et vice versa procèdent d'une logistique personnelle singulière ou peu répandue. Ce petit nombre d'usagers cyclistes supplémentaires ajouté à celui de ceux qui descendront la rue Maguire depuis son segment commercial ne constitueront pas une foule, même à l'horizon 2041 (qui, pour railler sans malice, nous donne le temps de voir naître dans les années qui viennent des candidats additionnels).

Encore une fois, il y a fort à parier qu'une éventuelle Station Maguire serait fréquentée majoritairement depuis l'est par des

usagers qui seraient mieux servis par la proximité d'une Station de tramway Gérard-Morisset.

Pertinence du maintien de la Station Gérard-Morisset sur le parcours du futur tramway

Au fil des décennies, la Station de Métrobus Gérard-Morisset a eu un effet structurant à la mesure de l'offre en transport en commun prévalant pendant cette période.

La station est très utilisée et, il faut le redire, ce serait ce succès qui constituerait la masse critique réelle d'usagers d'une éventuelle Station Maguire.

Plusieurs résidents ont choisi de s'installer dans les limites de son bassin de desserte à cause de sa proximité. On peut compter les résidents de La Champenoise dans ce nombre, mais aussi une quantité largement plus importante de familles et de gens actifs.

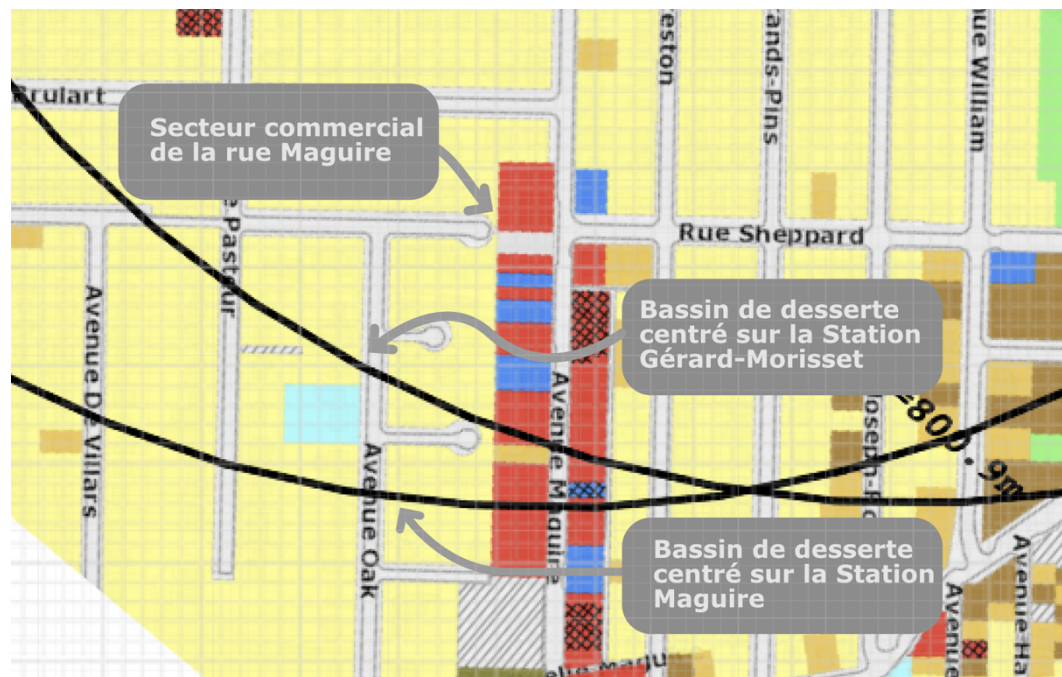
Sur un axe nord-sud qui passe précisément au centre du bassin de desserte de la station, on retrouve des institutions



Graphique 8, Extrait de l'Annexe A2 de l'Étude d'impact sur les déplacements, figure A2-2

d'enseignement qui vont du primaire à l'université : l'école de L'Excellence sur le chemin Gomin, le Collège Stanislas, l'école Montessori de la Colline et le Centre universitaire de Québec de l'UQTR sur l'avenue de Vimy, le Cégep Garneau à l'intersection de l'avenue de Vimy et du boulevard de l'Entente. En restant dans les limites normées d'un bassin de desserte de 800 m et en faisant ici aussi abstraction de services d'autobus ou de Métrobus à proximité, on pourra ajouter l'école primaire Saint-Michel sur l'avenue Chanoine-Morel et l'école internationale de Saint-Sacrement sur le chemin Sainte-Foy.

La même métrique permet d'englober une partie du secteur commercial du chemin Sainte-Foy près de l'avenue Holland, et, étonnamment, une partie à quelques mètres près équivalente à celle du bassin de desserte de l'éventuelle Station Maguire de la section commerciale de cette même rue. Le rare usager du



Graphique 9, Extrait de la Carte interactive de la Ville de Québec (Utilisation du sol) [Annoté]

transport en commun provenant de ce secteur que l'on retrouve sur René-Lévesque risque d'être le même qui hésitera à marcher jusqu'à la Station Maguire, d'autant plus qu'il y aura toujours un service d'autobus sur le chemin Saint-Louis.

On peut prendre une mesure concrète de l'usage de la station et de son adoption sur une longue durée par les usagers en voyant les signes inscrits à même le sol. Deux passages piétonniers connectent le chemin Gomin et l'avenue du Parc de la Chesnaye à René-Lévesque (directement à la station dans le premier cas).

Un passage pavé qui longe le 995 rue Gérard-Morisset à l'est et qui n'est pas dans l'inventaire des voies piétonnières dressé par le BPRSTC voit des dizaines d'usagers l'emprunter quotidiennement parce qu'il mène plus rapidement à la station de Métrobus. Au bout de l'avenue de Vimy, la terre est battue sur ce que les urbanistes appellent en anglais un *desired path* qui rejoint le chemin pavé traversant le parc Bellevue à proximité de son entrée depuis la rue Gérard-Morisset.

En se posant comme le nouveau centre d'un bassin de desserte issu d'une modélisation distante et déconnectée, la Station Maguire, excentrée *de facto*, aura fort à faire pour susciter l'adhésion d'une quantité probablement plus importante qu'on le croit d'usagers qui devraient passer à proximité de l'actuelle Station Gérard-Morisset pour aller y prendre le tramway.

Pétition

À l'annonce de la suppression de la Station de Métrobus Gérard-Morisset et de la création un quart de kilomètre à l'ouest de la Station de tramway Maguire, les résidents et employés de La Champenoise ont réagi promptement par la signature d'une pétition qui a récolté 173 noms et trouvé son chemin vers les élus.

À l'instar de l'initiative de ces citoyens particulièrement touchés par cette décision malencontreuse, nous avons mis en ligne une pétition demandant le maintien de la Station Gérard-Morisset sur le parcours du futur tramway pour l'ensemble des usagers de son bassin de desserte.

Cette pétition a récolté 413 noms à ce jour, portant le total de citoyens ouvertement insatisfaits de cette décision somme toute arbitraire à 584.

Sur le plan méthodologique, cette seconde pétition se voulait dès le départ réaliste, représentative et branchée sur le milieu. Elle a été menée hyperlocalement, de proche en proche, de personne à personne, d'édifice en édifice, d'organisme du milieu en organisme du milieu. En conséquence, chaque signature qu'on y retrouve est celle d'une personne préoccupée et touchée directement ou indirectement.

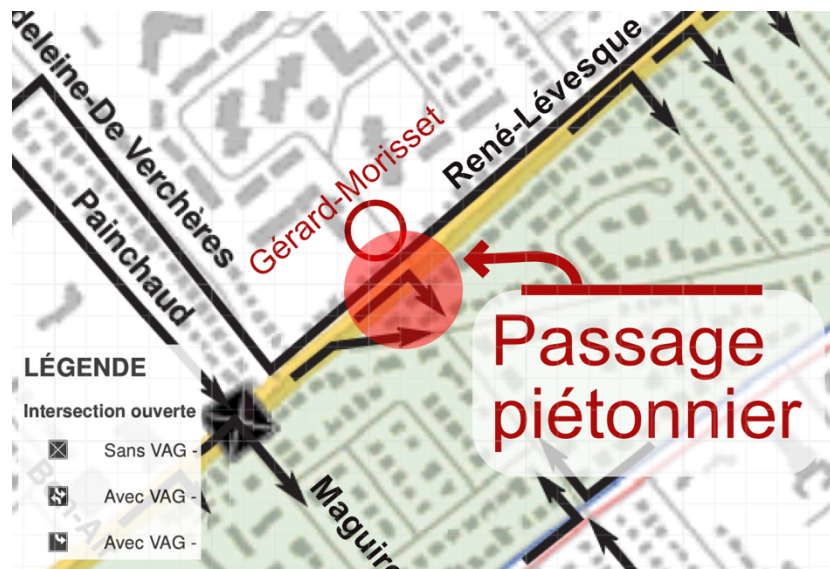
Ces presque six centaines de noms sont à mettre en parallèle avec les 1 471 usagers du transport en commun recensés par le RTC pour la Station de Métrobus Gérard-Morisset. On pourrait présumer sans être excessivement naïfs que le modèle prédictif justifiant une éventuelle Station Maguire pourrait bien voir ce nombre aussi augmenter, tout aussi attrayant que promet d’être le tramway.

La carte et le territoire (conclusion)

Il est plus que souhaitable que la conversation promise par les gens du BPRSTC lors de la première phase de ce BAPE et, dans les faits, amorcée lors d’une rencontre en vidéoconférence, se poursuive.

Ce contact avec les usagers est d’autant plus important qu’il est parfois difficile de voir où l’humain de la rue est véritablement pris en compte dans l’élaboration complexe du projet de réseau structurant de la ville de Québec. Une éventuelle Station Maguire construite avec les ruines de la pourtant très saine Station de Métrobus Gérard-Morisset en est selon nous un bon exemple.

Il est pertinent ici de rappeler que nous risquons toujours de confondre la carte et le territoire, et de croire que la première est toujours une représentation suffisamment juste du second.



Graphique 10, Annexe C de l'Étude d'impact sur les déplacements, figure C10-8 [Annoté]

La carte parfaite, celle qui ne pourrait pas mentir, serait une copie exacte du territoire lui-même.

Le territoire n'est jamais mieux connu que lorsqu'on le marche et qu'on y croise ses habitants, lesquels ont une perspective qu'il est impossible d'avoir autrement.

Un exemple concret de ceci dans le cas qui nous occupe serait la banale méprise illustrée ici. On a prévu un virage à droite pour les véhicules automobiles sur le passage piétonnier qui sépare René-Lévesque du chemin Gomin. Si vous ne vous êtes jamais placés devant l'escalier de béton qui amorce ce passage depuis René-Lévesque, vous pourrez croire depuis votre bureau de Djakarta ou de Baie-Comeau que c'est une voie carrossable.

Nous ne croyons pas le projet à l'image d'une erreur de la sorte, aisément corrigible, bien entendu.

Au contraire, nous pouvons reconnaître le projet de réseau structurant pour la prouesse politique et économique qu'il est véritablement, et pour la réponse de gens responsables et conscients qu'il donne, non sans courage, aux enjeux planétaires qui se rattachent à toute initiative de ce type et de cette ampleur. Ce projet est nécessaire et, dans le contexte, urgent.

Nous travaillons localement, dans la mesure de nos moyens, pour nos voisins, nos enfants et tous ceux qui peuvent ou doivent être mobile de la manière qu'ils jugent efficace et utile immédiatement comme à une échelle qui nous dépasse largement. Pour nous, le changement commence ici au coin de notre rue. Il n'est pas moins important.

Maintenir et convertir la Station Gérard-Morisset en station de tramway s'impose parce c'est tout simplement une meilleure solution et que l'alternative proposée est contreproductive, clairement technocratique et mal adaptée aux besoins réels des usagers. À terme, cette fulgurance des premières heures nuira au projet à tous les titres en opposant à l'adhésion au tramway des usagers actuels et futurs des contraintes souvent lourdes et majeures, mais aussi, plus simplement et dans les meilleurs cas, les raisons d'une perplexité qui ne s'éteindra pas.

Rédaction : Marc Fafard