



FRANÇOIS CARDINAL

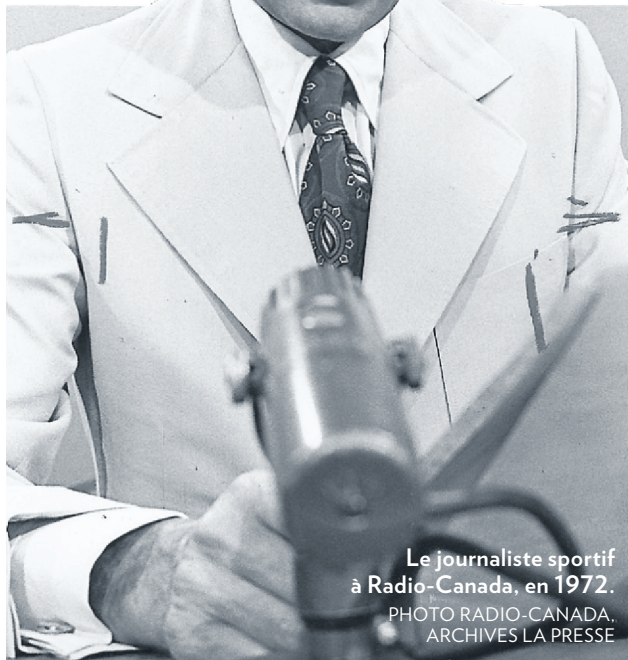
LES 12 TRAVAUX DE MICHAEL APPLEBAUM DÉBATS PAGE A13

EXCLUSIF



UN TRAIN LÉGER SUR LE NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

Le Bureau des partenaires du pont Champlain table sur la construction d'un système léger sur rail (SLR) qui coûterait entre 1,4 et 2 milliards. PAGES A2 ET A3



Le journaliste sportif à Radio-Canada, en 1972.
PHOTO RADIO-CANADA, ARCHIVES LA PRESSE

RICHARD GARNEAU 1930-2013

HOMMAGES À UN HOMME D'EXCEPTION

PHILIPPE CANTIN SPORTS
DÉBATS PAGE A14

ENTREPRENEURS- PAYEURS



Depuis le 1^{er} janvier, les entreprises doivent assumer la totalité des coûts du recyclage au Québec.

AFFAIRES

ILLUSTRATION MARIE LEVIEL, LA PRESSE

FERRARI FF FANTASIES SUR GLACE

LES PRIMEURS
DES SALONS
DE MONTRÉAL
ET DE DETROIT

AUTO

La Ferrari FF à quatre roues motrices.



PHOTO FRANÇOIS ROY, LA PRESSE



MARIE-CLAUDE
LORTIE
PERMIS, KLAXONS
ET EXPLICATIONS
PAGE A5

COMMISSION
CHARBONNEAU
MONTRÉAL
SOUS LES
PROJECTEURS
PAGES A6 ET A7

NOS EXCLUSIVITÉS

MATERNELLE À 4 ANS
DES EMBÛCHES
À L'HORIZON
PAGE A5

HÔPITAL
GÉNÉRAL JUIF
UNE
ENTREPRISE
RÉCLAME PRÈS
DE 1 MILLION
PAGE A9



Ray Lewis des Ravens.

PHOTO MIKE SEGAR, REUTERS

LEWIS AU SUPER BOWL

Le dernier match de Ray Lewis sera celui du Super Bowl. Le vétéran secondaire des Ravens de Baltimore, qui a annoncé sa retraite au terme de la saison, sera de l'affrontement ultime le 3 février, contre les 49ers de San Francisco. SPORTS

GRAVELAUTO.COM
Chevrolet Buick GMC

MON CLIND'ŒIL STÉPHANE LAPORTE
C'est le retour de la commission Charbonneau. Est-ce que le public présent aura droit à un hot-dog gratuit?

Venez voir mon blogue! www.lapresse.ca/laporte



L-V 621924 98765 1

Karine Vanasse
30 VIES



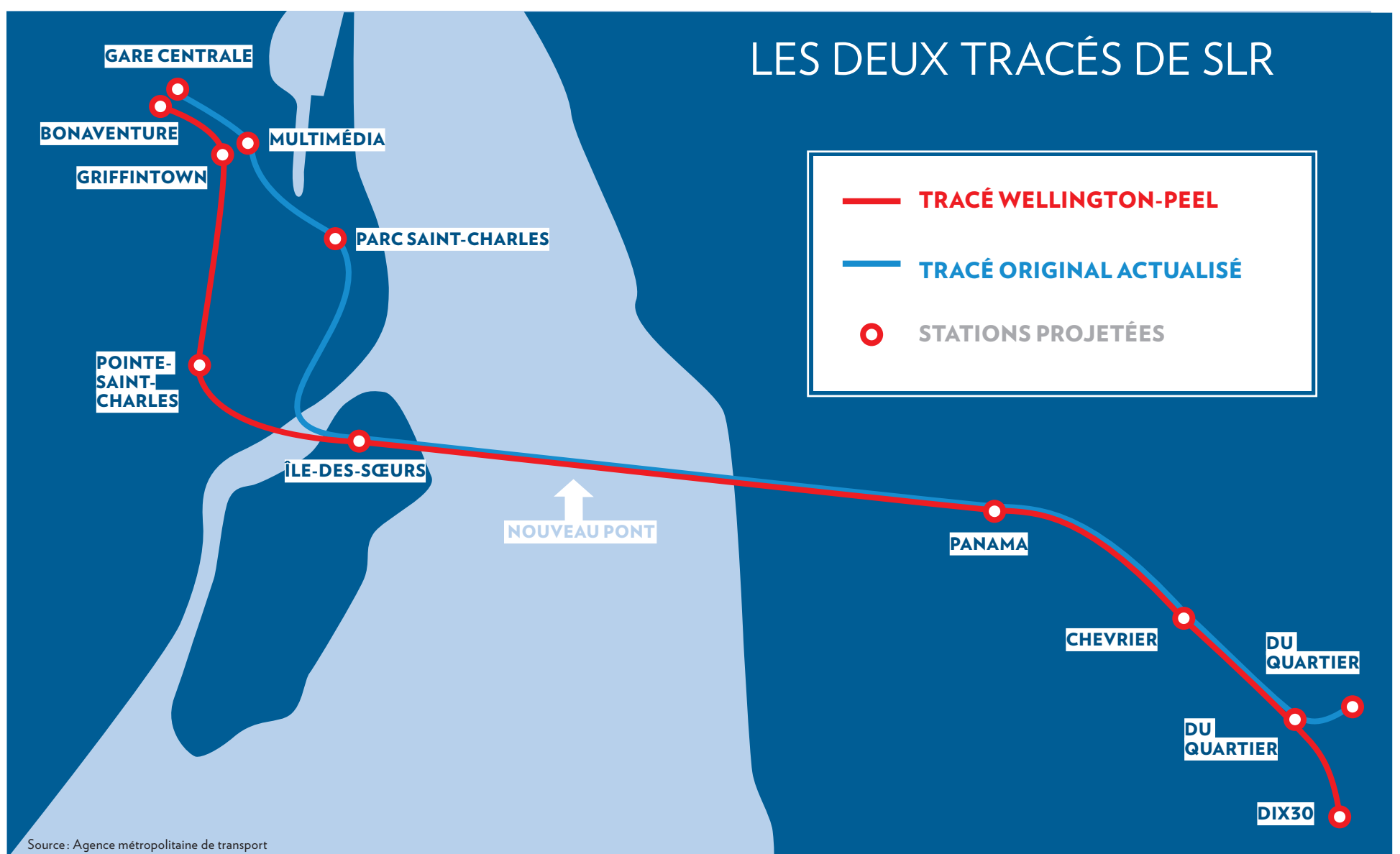
RÉALISATION-COORDINATION : FRANÇOIS BOUVIER



CE SOIR
19h

À revoir sur **TOUTV**

MONTRÉAL PLUS



La mise à jour des études du projet de système léger sur rail (SLR), qui datent de 2007, a donné naissance à un nouveau tracé (en rouge) plus long que l'original.

UN TRAIN LÉGER DE 2 MILLIARDS

Un ambitieux projet de transport collectif est dans l'air pour le nouveau pont Champlain

EXCLUSIF

BRUNO BISSON

L'aménagement d'un train léger sur le nouveau pont Champlain, entre la Rive-Sud et Montréal, pourrait coûter de 1,4 à 2 milliards, selon les données « mises à jour » de ce mégaprojet de transports en commun, attendu depuis plus de 10 ans dans la région métropolitaine.

Selon les documents obtenus par *La Presse*, la mise à jour des études du projet de système léger sur rail (SLR), qui datent de 2007, a donné naissance à un nouveau tracé beaucoup plus long que le tracé original: il s'étendrait des abords de la Gare centrale, au centre-ville de Montréal, jusqu'au secteur commercial du Quartier Dix/30, à Brossard.

Entre l'Île-des-Sœurs et le centre-ville de Montréal, le nouveau tracé passerait par le sud-ouest plutôt que par la Cité du Havre, et s'arrêterait dans les quartiers en revitalisation de Pointe-Saint-Charles, Griffintown et Bonaventure.

Dans une entrevue à *La Presse*, vendredi soir, le ministre des Transports, des Affaires municipales et de l'Occupation du

territoire, Sylvain Gaudreault, n'a pas voulu confirmer que son gouvernement optera pour l'implantation d'un SLR sur le nouveau pont qui remplacera l'actuel pont Champlain d'ici 2021.

Il a toutefois révélé que le choix d'un mode de transports en commun sur le futur pont est passé au premier rang des priorités du Bureau des partenaires du pont Champlain et qu'une annonce à ce sujet sera faite « très bientôt ».

jour, d'une rive à l'autre, mais offre peu de possibilités de croissance.

Le deuxième scénario propose des voies réservées « améliorées » qui incluraient un corridor de circulation réservé aux autobus jusqu'au centre-ville de Montréal. Avec la construction d'un nouveau terminus d'accueil, un tel service pourrait réduire à 17 minutes le temps de parcours entre les deux rives et permettrait

Selon le document préparé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le SLR pourrait transporter jusqu'à 32 000 personnes par période de pointe entre les deux rives du Saint-Laurent. Le temps de parcours serait de 17 à 19 minutes.

Selon le tracé retenu, le SLR compterait sept ou huit stations et son coût estimé varierait de 1,4 à 2 milliards. Les coûts des scénarios pour voies réservées aux autobus ne

Ce tracé a été « actualisé » lors d'une mise à jour des études de 2007. Il comprendrait deux stations supplémentaires sur la Rive-Sud, dans le secteur du boulevard du Quartier, à Brossard.

La nouveauté la plus étonnante du projet SLR est toutefois le tracé « Wellington-Peel », qui prévoit aussi deux stations de plus sur la Rive-Sud. Elles seraient situées au mégacentre commercial du Quartier Dix/30 et dans le secteur du boulevard du Quartier.

Mais c'est dans sa portion montréalaise que ce nouveau tracé diffère le plus du projet original. Après la station de l'Île-des-Sœurs, le SLR filerait tout droit vers le quartier de Pointe-Saint-Charles, au lieu de tourner à droite en direction de la Cité du Havre. Après un arrêt à une station « Pointe-Saint-Charles », le SLR poursuivrait sa route dans l'axe de la rue Wellington et s'arrêterait dans le quartier Griffintown, près de l'intersection de la rue Peel. Il remonterait ensuite la rue Peel vers un arrêt final dans le quartier en développement de Bonaventure, près de la Gare centrale.

Le SLR pourrait transporter jusqu'à 32 000 personnes par période de pointe entre les deux rives du Saint-Laurent. Le temps de parcours serait de 17 à 19 minutes.

Selon les documents obtenus, trois scénarios de desserte en transports en commun ont été étudiés et comparés lors de la mise à jour des études SLR.

Le premier représente le statu quo, soit la poursuite des activités de la voie réservée aux autobus pendant les heures de pointe sur l'actuel pont Champlain. À chaque période de pointe, ce service assure le passage de 450 autobus entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Il permet de transporter environ 22 000 passagers par

d'augmenter de 50% la clientèle quotidienne, soit environ 30 000 passagers par jour.

Un tracé « Wellington-Peel »

Le troisième scénario propose la construction d'un train de type système léger sur rail (SLR). La comparaison des trois scénarios favorise clairement cette option en matière de fiabilité, de confort, d'intégration urbaine, d'intégration au réseau de transport existant et, surtout, de capacité d'accueil des passagers.

sont pas mentionnés dans les documents obtenus.

Le tracé original du projet prévoyait deux gares dans les stationnements Chevrier et Panama à Brossard, sur la Rive-Sud, un arrêt à l'Île-des-Sœurs, ainsi que trois stations à la Cité du Havre, dans la Cité du multimédia et près de la Gare centrale, au centre-ville de Montréal. Le coût du projet original, qui aurait emprunté l'estacade du pont Champlain, était estimé à 1 milliard (en dollars de 2003).

Des autobus au SLR

1978

Implantation d'une voie « temporaire » réservée aux autobus circulant à contresens de la circulation.

1999

La Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain commande une

étude sur l'opportunité de construire un monorail dans l'axe du pont Champlain, entre Montréal et la Rive-Sud.

2000

L'Agence métropolitaine de transport propose l'aménagement d'un système léger sur rail (SLR) entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le centre-ville de Montréal.

2001

Les gouvernements du Canada et du Québec financent des études d'avant-projet de 14 millions pour la réalisation d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10.

Février 2007

L'étude SLR est publiée dans l'indifférence générale. Elle conclut à la faisabilité du projet, pour un coût de 1 milliard (en devises de 2003).

2009

La ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, confirme que le projet de SLR dans sa forme originale, qui aurait circulé sur l'estacade du pont Champlain, est mort et enterré.

5 octobre 2011

Le ministre fédéral des Transports annonce la construction d'un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain.

VOUS AVEZ UNE NOUVELLE À NOUS TRANSMETTRE?
nouvelles@lapresse.ca

UN COMMENTAIRE SUR NOTRE JOURNAL?
commentaires@lapresse.ca

SOMMAIRE

Amusez-vous!	AFFAIRES 9	Loteries	A 10
Astrologie du jour	AFFAIRES 8	Monde	A 10-11
Débats	A 12 à 14	Personnalité	AFFAIRES 10
Décès	AFFAIRES 8	Petites annonces	AFFAIRES 4 et 7
Horaires télévision	ARTS 4		

Météo

Ensoleillé avec quelques nuages, maximum -18, minimum -25. AFFAIRES 7

PRÉCISION

HOMICIDES PAR ARMES À FEU

Dans la carte des États-Unis publiée en page 7 du cahier Enjeux de samedi, les États ayant le taux d'homicide par armes à feu le plus élevé et le plus faible ont malencontreusement été inversés. Nous aurions aussi dû préciser que les notes A, B, C, D et F sur l'efficacité du contrôle des armes ont été décernées à chaque État par l'organisation Law Center to Prevent Gun Violence. Nos excuses.

Québec passe à la vitesse supérieure

Maître d'œuvre du nouveau pont, Ottawa impose un échéancier serré

BRUNO BISSON

Le ministre Sylvain Gaudreault affirme que les activités du Bureau des partenaires du pont Champlain passeront en vitesse supérieure au cours des prochains mois pour promouvoir les demandes du Québec et des villes de la région métropolitaine auprès du gouvernement fédéral, maître d'œuvre exclusif du nouveau pont enjambant le Saint-Laurent.

Dans une entrevue accordée peu après sa sortie d'une réunion des partenaires de ce Bureau ad hoc créé en 2011, M. Gaudreault a déclaré « qu'il est hors de question de laisser le gouvernement fédéral imposer ses choix en matière de transport collectif, d'aménagement et de circulation des marchandises, qui relèvent de nos responsabilités ».

« On veut un pont qui va répondre aux besoins de la région de Montréal et du Québec, qui va être adapté à la réalité du milieu et aux choix qui sont faits ici en termes de transport collectif, de mobilité et de fluidité de la circulation. Il ne faut pas oublier que le pont joue un rôle essentiel pour l'industrie

du camionnage et le commerce extérieur avec les États-Unis. »

Le ministre a indiqué que le choix d'un mode de transport collectif sur le nouveau pont sera la priorité du Bureau à court terme, mais que des études d'envergure sont aussi en cours pour mettre au point une vision régionale et provinciale des besoins de mobilité pour les décennies à venir.

Une décision d'ici juin

Selon les informations obtenues par *La Presse*, l'empressement soudain du Bureau à fixer son choix sur un mode de transports en commun pour le futur pont a été dicté en grande partie par le maître d'œuvre du projet. En décembre, Transports Canada a en effet réclamé que Québec lui soumette d'ici le mois de juin, au plus tard, une décision quant au mode de transports collectifs à implanter sur le nouveau pont.

La mise à jour des études SLR était en cours depuis juillet 2011. Mais les membres du Bureau des partenaires ne s'étaient pas réunis depuis juin dernier, a souligné M. Gaudreault lors de son entretien avec *La Presse*.

En participant à la rencontre de travail de vendredi, le

ministre souhaitait « prendre le leadership » des travaux préparatoires à la réalisation de ce projet, dont le coût global est actuellement estimé entre 3 et 5 milliards.

« Je crois qu'il était pertinent de souligner l'importance que revêt le projet du pont Champlain pour le gouvernement du Québec en tant que lien régional entre la Rive-Sud et Montréal, mais aussi en tant que lien économique essentiel pour l'ensemble du Québec », a déclaré M. Gaudreault.

La construction d'un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain d'ici 2021 relève exclusivement des autorités fédérales. Le projet aura toutefois des conséquences importantes sur les plans local, régional et provincial, qui doivent être cernées et analysées par le Bureau des partenaires.

Des modifications majeures devront être apportées au réseau routier actuel aux approches du nouveau pont. Des mesures d'atténuation seront envisagées pour réduire les inconvénients des chantiers à venir pour les automobilistes, les camionneurs et les utilisateurs des transports en commun.



PHOTO STÉPHANE BÉGIN, LE QUOTIDIEN

Le ministre des Transports du Québec Sylvain Gaudreault promet une annonce imminente quant au choix d'un mode de transports en commun sur le futur pont Champlain.



PHOTOMONTAGE FOURNI PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Le projet de système léger sur rail (SLR) est l'un des scénarios envisagés pour le futur pont Champlain. Plus coûteux que les voies réservées aux autobus, il permettrait aussi de transporter le double de passagers que celles-ci.

Des revenus de péage partagés ?

BRUNO BISSON

Le Bureau des partenaires du pont Champlain songe à demander au gouvernement fédéral qu'une partie des revenus de péage perçus sur le nouveau pont soit partagée avec la région métropolitaine afin de financer ses besoins en infrastructures de transports.

Cette proposition a été formulée par Michel Veilleux, vice-président au développement de l'Agence métropolitaine de transport, lors de la réunion des partenaires du Bureau tenue vendredi – la première depuis l'été dernier.

En octobre 2011, lors de l'annonce de la construction d'une nouvelle structure pour remplacer le pont Champlain, le ministre des Transports du Canada, Denis Lebel, a été très clair sur le fait que ce nouveau pont sera

construit en partenariat public-privé et qu'il sera à péage.

La présence d'un péage sur le pont Champlain devrait inciter la Société fédérale des ponts à implanter également une tarification sur le pont

sur les ponts entre Montréal et la Rive-Sud.

Les intentions du gouvernement fédéral ont pris de court les partisans de l'instauration d'un péage routier sur les ponts de l'île de Montréal ou sur le réseau

La société fédérale et son partenaire privé accapareront près de la moitié des revenus potentiels de péage sur les ponts entre Montréal et la Rive-Sud.

Jacques-Cartier pour prévenir les effets de débordement provoqués par les milliers d'automobilistes qui choisiraient d'emprunter ce lien gratuit.

Ainsi, la société fédérale et son partenaire privé accapareront près de la moitié des revenus potentiels de péage

autoroutier métropolitain, dont la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal. Ceux-ci voient le péage comme un instrument efficace de gestion de la circulation, ainsi qu'une source de revenus importante pour financer des investissements de plusieurs

milliards de dollars prévus dans les réseaux de transports de la région d'ici 20 ans.

En plus des revenus englobés par Ottawa et son partenaire pour le nouveau pont, la tarification fédérale échappera à tout contrôle de Québec ou de la région métropolitaine. Elle pourrait même soulever des enjeux d'équité régionale si elle n'est pas harmonisée avec une éventuelle tarification des autres accès à l'île de Montréal.

Selon les sources de *La Presse*, le péage fera partie des enjeux soumis à la discussion par le Bureau des partenaires au comité de liaison stratégique créé par Transports Canada pour coordonner les efforts de toutes les parties concernées par la construction du nouveau pont.

COMPOSITION DU BUREAU DES PARTENAIRES (PONT CHAMPLAIN)

- > Ministère des Transports du Québec
- > Agence métropolitaine de transport
- > Communauté métropolitaine de Montréal
- > Villes de Montréal, Longueuil, Brossard et Saint-Lambert
- > Société de transport de Montréal
- > Réseau de transport de Longueuil
- > Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
- > Association du camionnage du Québec
- CAA-Québec



DÉCOUVRIR

L'INNOVATION PASSE AU SALON

18 AU 27 JANVIER – SALON DE L'AUTO DE MONTRÉAL



À partir de
ALTIMA 25 508\$*



À partir de
SENTRA 16 430\$*



À partir de
PATHFINDER 31 833\$*

Voici l'occasion de découvrir les modèles les plus novateurs jamais conçus par Nissan. Qu'il s'agisse de la toute nouvelle Altima, de la légendaire Z^{MC} ou de l'électrisante Nissan LEAF^{MC}, venez admirer notre gamme de véhicules débordants d'innovation. Sur place, montez à bord de votre Nissan préférée et laissez votre imagination s'emballer. nissan.ca

VISITEZ NOTRE STAND AU 2^e ÉTAGE DU PALAIS DES CONGRÈS POUR OBTENIR
500\$ de rabais supplémentaire
À L'ACHAT OU À LA LOCATION D'UN VÉHICULE NISSAN 2013**

* Prix à l'achat à partir de 16 430 \$ pour la Sentra 1.8 S 2013 (C4LG53 AA00), boîte manuelle / 24 680 \$ pour la Sentra 1.8 SL 2013 (C4RG13 SL00) avec boîte CVT, telle qu'illustrée / 25 508 \$ pour la berline Altima 2.5 2013 (T4LG13 AA00), boîte CVT / 34 408 \$ pour la berline Altima 3.5 SL 2013 (T4SG13 AA00) avec boîte CVT, telle qu'illustrée / 31 833 \$ pour le Pathfinder S 4x2 2013 (5CSG73 AA00), boîte automatique / 47 033 \$ pour le Pathfinder édition platine avec ensemble privilège 4x4 2013 (5CPH73 NP00) avec boîte automatique, tel qu'illustré. Les offres sont en vigueur jusqu'au 31 janvier 2013 et peuvent faire l'objet de changements sans préavis. Tous les prix comprennent les frais de transport et de prélivraison, la taxe sur le climatiseur (si applicable) et la taxe écologique sur les pneus neufs. Taxes, immatriculation et assurance en sus. Les modèles illustrés sont à titre indicatif seulement. Offres disponibles seulement chez les concessionnaires participants. ** Pour bénéficier du rabais de 500 \$, un individu doit s'enregistrer avec une tablette électronique disponible à cet effet au stand de Nissan et choisir de recevoir des communications de Nissan. Si vous vous enregistrez et choisissez de recevoir des communications, vous recevrez par courriel un coupon pour un rabais de 500 \$. Le coupon original doit être présenté à votre concessionnaire participant Nissan pour un rabais de 500 \$ à l'achat ou à la location d'un véhicule neuf 2013 (à l'exception de la GTR), du 18 janvier au 28 février 2013. Le rabais est déduit du prix négocié avant les taxes et peut être combiné aux autres offres en vigueur. Le coupon électronique ne peut être transféré ou cédé et peut-être utilisé seulement par le destinataire original du courriel de Nissan. La reproduction non autorisée du coupon est illégale. Un seul coupon par ménage. Un seul coupon par véhicule. Le coupon n'a aucune valeur monétaire. Le coupon est valide seulement chez votre concessionnaire Nissan participant du Québec. Voyez votre concessionnaire Nissan pour tous les détails. Les noms, logos, slogans, noms de produits et noms des caractéristiques de Nissan sont des marques de commerce utilisées sous licence ou appartenant à Nissan Motor Co. Ltd. ou à ses filiales nord-américaines.



Permis, klaxons et explications



MARIE-CLAUDE LORTIE
CHRONIQUE

Est-ce normal qu'on ait statistiquement de bien meilleures chances de réussir l'examen de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour l'obtention d'un permis de conduire en allant à Val-d'Or ou à Victoriaville? Est-ce normal qu'on mine ses perspectives de succès en allant volontairement à Longueuil, où le taux d'échec est de 50%?

J'avoue que je suis restée pensive en lisant samedi en ces pages le dossier de ma collègue Gabrielle Duchaine, où on apprenait que les taux d'échec et de réussite de ces évaluations officielles varient énormément d'une région à l'autre. Au point où on s'échange les trucs sur l'internet. Allez à Sorel! Oubliez Lachute...

J'ai cherché à m'expliquer le tout en me disant que les grands centres comptaient peut-être plus d'adultes demandeurs de permis, de personnes qui ont attendu tard dans la vie pour apprendre à conduire et sont demeurées plus craintives, moins assurées

au volant. Je me suis dit que peut-être que les grands centres comptaient plus d'immigrants, dont possiblement plus d'adultes moins à l'aise avec la langue française, ce qui peut

Si j'étais patronne de la SAAQ, j'intégrerais aux examens pour le permis une série de questions sur la politesse. Sur la tolérance.

expliquer certaines difficultés à comprendre l'examen. Je me suis dit un tas de choses, mais finalement, rien ne semble vraiment tenir la route. Lachute n'est pas un grand centre urbain et pourtant, selon les statistiques, c'est un des lieux «difficile». En revanche, Lévis, une des villes où il est «facile» d'obtenir son permis, fait partie de l'agglomération québécoise comme Laval fait partie de la région métropolitaine montréalaise.

Bref, ce phénomène ne s'explique pas par une opposition entre les grandes villes et les

plus petites. Entre les réseaux routiers plus compliqués et les autres, explication suggérée à Gabrielle par un porte-parole de la SAAQ.

D'où viennent alors ces différences si grandes? Y a-t-il des évaluateurs trop gentils? Ou au contraire, certains sont-ils trop stricts? Et pourquoi?

Y aurait-il des anomalies dans certains centres de la Société de l'assurance automobile du Québec?

En ce lundi de reprise des travaux de la commission

Charbonneau, avouons qu'il est difficile, actuellement au Québec, de ne pas être cynique, dubitatif, sceptique.

Je crois que la SAAQ nous doit de vraies explications...

■■■

La bonne nouvelle de ce dossier, c'est qu'on y apprenait que le retour des cours de conduite obligatoires augmente les taux de réussite à l'examen.

Mais pourquoi faut-il toujours attendre que les statistiques confirment le gros bon sens?

Aller à l'école nous permet d'apprendre plus de choses. Deuh... La question est plutôt comment le gouvernement a-t-il pu retirer cette obligation pendant plusieurs années?

Au Québec, surtout, avec notre climat hivernal de fou!

Conduire au Québec demande un savoir-faire immense. Il faut des années d'expérience pour savoir comment différencier les types de neige, les surfaces, où ça glisse beaucoup, où c'est moins grave, où on va s'enfoncer, quoi faire quand ça dérape... Conduire ici n'a rien à voir avec conduire en Floride ou sur les bords de la Méditerranée. Certes, chaque région a ses difficultés. (Connaissez-vous la Corse, avec ses routes hyper étroites, hyper sinueuses, toutes en hauteur, sans garde-fou?) Mais l'hiver, ici, disons-le, est dingue. Il nous oblige à apprendre des tas de données complexes. Il est crucial de se les faire expliquer au moins par un professeur dans une école de conduite, avant de les apprendre soi-même, sur la route, année après année, frousse après frousse.

Ne devrait-il pas y avoir un examen pratique obligatoire d'hiver?

■■■

L'autre chose que j'intégrerais aux examens pour le permis, si j'étais patronne de la SAAQ, ce

serait une série de questions sur la politesse. Sur la tolérance. Sur l'à-propos de l'utilisation du klaxon. Sur le calme.

Ne trouvez-vous pas que, depuis quelques années, la politesse au volant est en train de se perdre et que le klaxon est devenu un moyen d'expression?

Certes, un nombre incalculable de personnes – dont moi, je vous l'ai déjà dit, et je n'en suis pas du tout fière – profitent des feux rouges pour lire leurs courriels ou envoyer des textos. Ceci fait que lorsque le feu devient vert, les voitures ne repartent pas toujours aussi rapidement que l'aimeraient ceux qui attendent, en arrière. D'où les coups de klaxon soutenus.

Mais vit-on à deux ou trois secondes près?

Et est-ce nécessaire de taper sur le klaxon chaque fois qu'on est un peu contrarié?

On dirait que le klaxon ne sert plus à signaler des dangers ou alerter les autres à une situation anormale.

C'est devenu un langage. Au lieu de dire «attention, madame, de ne pas faire ceci ou cela, cela pourrait avoir des conséquences fâcheuses», le klaxon dit «pourquoi tu viens de faire ça, espèce d'imbécile?» Lassant.

Le casse-tête de la maternelle à 4 ans

L'implantation du programme rencontre de nombreuses difficultés

EXCLUSIF

PASCALE BRETON

Manque de locaux, de personnel et surtout de temps pour tout mettre en place. L'implantation progressive de la maternelle à 4 ans à temps plein dès septembre prochain se bute à de nombreux écueils.

Un groupe de travail avec des intervenants du milieu a été mis sur pied pour discuter des défis, a appris *La Presse*. La première rencontre de travail est prévue demain.

Plusieurs questions demeurent sans réponse. Les inscriptions à la maternelle pour la prochaine rentrée se tiennent ces jours-ci; il est donc minuit moins une pour la maternelle à 4 ans, souligne Josée Bouchard, présidente de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ).

«On est à la limite, précise-t-elle. Nous avons réalisé qu'il y a plusieurs embûches, ne serait-ce que l'emplacement physique pour accueillir les élèves.»

De nombreuses écoles sont pleines. Il est donc difficile de trouver des locaux pour former de nouvelles classes. L'ajout d'enfants au service de garde de l'école cause aussi



PHOTO ARCHIVES LA TRIBUNE

De nombreuses écoles sont pleines. Il est donc difficile de trouver des locaux pour former de nouvelles classes.

des casse-têtes en raison du manque d'espace.

Manque de financement

«Il va falloir que le financement soit au rendez-vous», affirme M^{me} Bouchard. Les commissions scolaires

doivent toutefois composer avec d'importantes compressions.

Selon des informations qui circulent, le financement ne serait pas au rendez-vous. Les écoles qui ont déjà la maternelle à 4 ans à demi temps

auront le même budget pour les administrer à temps plein.

Le temps presse

La Fédération québécoise des directions d'établissements d'enseignement (FDQE) souligne pour sa part qu'il y a beaucoup à faire avant le mois de septembre.

«Les enseignants vont avoir besoin de formation, il faut revoir les cadres de références, modifier le programme», note Lorraine Normand-Charbonneau, présidente de la FDQE.

Les écoles qui ont déjà la maternelle à 4 ans à demi temps auront le même budget pour l'administrer à temps plein.

À Montréal, une soixantaine d'écoles situées dans des quartiers défavorisés offrent déjà la maternelle à 4 ans, mais seulement la moitié de la journée. Pendant l'autre portion de la journée, les enfants bénéficient d'un bloc éducatif avec une éducatrice en service de garde.

Il existe quelques projets-pilotes de maternelle à 4 ans

à temps plein. Ailleurs au Québec, c'est principalement le programme Passe-Partout qui est implanté.

Tous s'entendent sur l'importance d'offrir en priorité des services dans les milieux défavorisés afin que les enfants partent tous sur le même pied lors de leur entrée à la maternelle à 5 ans.

Les moyens d'y parvenir ne font pas l'unanimité. Faut-il favoriser les centres de la petite enfance ou la maternelle à 4 ans? Est-il nécessaire qu'elle soit à temps plein?

«Affirmer que tout est parfait et que ça doit être à temps plein, non, nous ne sommes pas d'accord. Il faut prendre acte, faire un état des lieux avant», affirme Manon Bernard, présidente de la Fédération des enseignants du Québec (FSE).

Denise Boucher, vice-présidente de la Confédération des syndicats nationaux (CSN), émet aussi des doutes sur la nécessité d'offrir la maternelle à temps plein dès l'âge de 4 ans. «Attention à la scolarisation précoce», dit-elle.

Mathieu Le Blanc, attaché de presse de la ministre de l'Éducation, Marie Malavoy, indique que les engagements de la ministre n'ont pas changé. «Des annonces plus précises seront faites dans les prochaines semaines», confirme-t-il.

DOSSIER SPÉCIAL

Les pensionnats de la honte

Radio-Canada.ca/tj

LE TÉLÉJOURNAL

Alors que la Commission de vérité et réconciliation sur les pensionnats autochtones amorce ses travaux au Québec, le Téléjournal relate une période sombre de notre histoire.

DÈS CE SOIR 22h

Réal.-coord.: Eric Le Reste

COMMISSION CHARBONNEAU



Après une pause de sept semaines, les audiences de la Commission d'enquête sur l'octroi des contrats publics dans l'industrie de la construction (CEIC) reprennent aujourd'hui. Malgré l'avalanche de révélations l'automne dernier, il reste beaucoup à faire avant de terminer l'enquête publique. Mais le temps commence à manquer.

PHOTO GRAHAM HUGHES, ARCHIVES LA PRESSE CANADIENNE

Montréal encore sous la loupe

PIERRE-ANDRÉ NORMANDIN

Les projecteurs de la commission Charbonneau, qui reprend ses audiences aujourd'hui, resteront tournés sur Montréal au cours des prochaines semaines. La démonstration du lien entre le truquage des contrats et le financement des partis reste à faire, de sorte que le programme des cinq prochains mois s'annonce chargé même si le temps, lui, est compté.

En novembre, les audiences publiques ont causé un certain émoi en prenant fin abruptement par la présentation d'une liste de «rencontres d'intérêt» tenues au club privé 357c. Plusieurs ont déploré le fait qu'on laisse planer un doute sur la probité d'une dizaine d'élus qui y ont rencontré l'entrepreneur Paolo Catania, actuellement accusé de corruption.

Mais avant de poursuivre sur cette lancée, la Commission doit d'abord tenter de dissiper un autre malaise qui a

surgi par rapport à l'un des témoignages marquants de l'automne. L'ex-organisateur politique Martin Dumont, qui avait établi un lien direct entre un cartel de la construction et le financement du parti Union Montréal, devra revenir devant les commissaires pour s'expliquer.

Un prolongement du mandat de la Commission semble inévitable pour faire le tour de la question de la collusion et de la corruption.

Le tout premier témoin prévu est d'ailleurs Alexandra Pion, réceptionniste d'Union Montréal qui, selon le témoignage de Dumont, se serait plainte d'avoir à compter d'importantes quantités d'argent liquide. Si, comme plusieurs sources l'avancent, elle contredit l'ex-organisateur, celui-ci devra fournir de bonnes

explications pour éviter d'être accusé de parjure.

Plusieurs sources indiquent que les audiences continueront à s'intéresser à la région de Montréal au cours des prochaines semaines. D'ailleurs, l'ex-maire Gérald Tremblay a été interrogé pour une deuxième fois par les enquêteurs à la

Saint-Jean-Baptiste. Le décret gouvernemental donne jusqu'au 19 octobre pour remettre le rapport, ce qui laisserait un maximum de 64 jours pour entendre des témoins. Rappelons que la Commission siège quatre jours par semaine, trois semaines sur quatre.

Or, depuis le début de la Commission, 31 témoins ont été entendus en 48 jours d'audience. À ce rythme, une quarantaine de témoignages supplémentaires pourront être entendus. Comme les audiences publiques ont à peine effleuré le financement politique, le rôle des syndicats et les contrats du ministère des Transports, plusieurs jugent le délai trop serré pour faire complètement le tour de la question de la collusion et de la corruption d'ici l'été. Un prolongement du mandat leur semble donc inévitable.

Du pain sur la planche

Le rapport de la Commission est attendu d'ici l'automne, de sorte que plusieurs personnes constatent que le temps commence à manquer. Les audiences publiques doivent en effet prendre fin d'ici la

Saint-Jean-Baptiste. Le décret gouvernemental donne jusqu'au 19 octobre pour remettre le rapport, ce qui laisserait un maximum de 64 jours pour entendre des témoins. Rappelons que la Commission siège quatre jours par semaine, trois semaines sur quatre.

Or, depuis le début de la Commission, 31 témoins ont été entendus en 48 jours d'audience. À ce rythme, une quarantaine de témoignages supplémentaires pourront être entendus. Comme les audiences publiques ont à peine effleuré le financement politique, le rôle des syndicats et les contrats du ministère des Transports, plusieurs jugent le délai trop serré pour faire complètement le tour de la question de la collusion et de la corruption d'ici l'été. Un prolongement du mandat leur semble donc inévitable.

Voir aussi *Les vedettes fantômes de la commission Charbonneau* à www.lapresse.ca/fantomes

Des offres qui vous transporteront.

Profitez sans tarder de ces offres à durée limitée du Salon de l'Auto.



LE TOUT NOUVEAU GLK 350 4MATIC™ 2013. PRIX TOTAL* : 44 815 \$**

FINANCEMENT À L'ACHAT	TAUX À LA LOCATION	PAIEMENTS MENSUELS
3 MENSUALITÉS GRATUITES*	1,9 %* DURÉE DE 60 MOIS	3,9 %* BAIL DE 39 MOIS
		498 \$* VERSEMENT INITIAL 5 970 \$**

* Taxes en sus. Inclut un rabais de 2 300 \$.



LA TOUTE NOUVELLE B 250 2013. PRIX TOTAL* : 32 115 \$**

FINANCEMENT À L'ACHAT	TAUX À LA LOCATION	PAIEMENTS MENSUELS
3 MENSUALITÉS GRATUITES*	3,4 %* DURÉE DE 60 MOIS	5,4 %* BAIL DE 36 MOIS
		438 \$* VERSEMENT INITIAL 1 995 \$**

* Taxes en sus.



LE MODÈLE C 300 4MATIC™ 2013 ÉQUIPÉ DES ENSEMBLES HAUT DE GAMME ET SPORT. PRIX TOTAL* : 43 555 \$**

FINANCEMENT À L'ACHAT	TAUX À LA LOCATION	PAIEMENTS MENSUELS
3 MENSUALITÉS GRATUITES*	1,9 %* DURÉE DE 60 MOIS	3,9 %* BAIL DE 48 MOIS
		488 \$* VERSEMENT INITIAL 3 940 \$**

* Taxes en sus. Inclut un rabais de 2 200 \$.

Pour en savoir plus, visitez votre concessionnaire Mercedes-Benz ou mercedes-benz.ca



Montréal
Automobiles Silver Star Inc.
7800, boul. Décarie
Montréal
514 344-7678

Laval
Mercedes-Benz Laval
3131, Autoroute 440 Ouest
Laval
450 681-2500

Rive-Sud
Mercedes-Benz Rive-Sud
4844, boul. Taschereau
Greenfield Park
450 672-2720

West Island
Mercedes-Benz West Island
4525, boul. Saint-Jean
Dollard-des-Ormeaux
514 620-5900

Boucherville
Duval Mercedes-Benz
1530, rue Ampère
Boucherville
450 449-0222

Blainville
Mercedes-Benz Blainville
10000, chemin du Plein Air
Mirabel (Blainville)
450 435-1313

© Mercedes-Benz Canada Inc., 2013. Véhicules illustrés : Berline C 350 2013 avec roues AMG de 18 po à 7 bras en option/GLK 350 4MATIC™ 2013/B 250 2013. PDSF national : 44 750 \$/44 900 \$/29 900 \$**. ** Le prix total de 43 555 \$/44 815 \$/32 115 \$ et le versement initial incluent les frais de transport et de préparation de 2 045 \$, les frais du RDPRM pouvant atteindre 55,49 \$, la taxe de 100 \$ sur le climatiseur et les droits de 15 \$ sur les pneus, ainsi qu'un rabais de 2 200 \$ sur la berline C 300 4MATIC™ 2013 équipée des ensembles Haut de gamme (2 350 \$) et Sport (1 200 \$) et de 2 300 \$ sur le GLK 350 4MATIC™ 2013. * Les trois premières mensualités sont supprimées pour les modèles C 300 4MATIC™ 2013 (berline)/GLK 350 4MATIC™ 2013 et les modèles GLK 350 4MATIC™ 2013/B 250 2013 jusqu'à concurrence de 1 350 \$/1 650 \$/1 200 \$ (incluant les taxes) dans le cadre des programmes de location et jusqu'à concurrence de 1 950 \$/2 250 \$/1 800 \$ (incluant les taxes) dans le cadre des programmes de financement. Les mensualités gratuites s'appliquent uniquement aux nouveaux modèles 2013 de Classes B, C (berline et coupé), GLK et E. Ne s'applique pas aux modèles AMG. * Offres de location et de financement basées sur la berline C 300 4MATIC™ 2013 équipée des ensembles Haut de gamme (2 350 \$) et Sport (1 200 \$) et les modèles GLK 350 4MATIC™ 2013 et B 250 2013 proposés uniquement par l'intermédiaire des Services financiers Mercedes-Benz sur approbation du crédit, pendant une durée limitée. Exemple basé sur une location de 488 \$/498 \$/438 \$ par mois pendant 48/39/36 mois. Versement initial ou reprise équivalente de 3 940 \$/5 970 \$/1 995 \$ plus dépôt de sécurité de 500 \$/500 \$/450 \$ et taxes applicables payables à la date d'entrée en vigueur du bail. PDSF à partir de 39 990 \$/44 900 \$/29 900 \$. Taux annuel de location de 3,9%/3,9%/5,4%. Obligation totale : 27 864 \$/25 892 \$/18 213 \$. Kilométrage limité à 18 000 km par an (0,20 \$/km supplémentaire). Exemple de financement basé sur un terme de 60 mois au taux annuel de 1,9%/1,9%/3,4 % et un prix de 43 555 \$/44 815 \$/29 900 \$. Le paiement mensuel est de 762 \$/780 \$/488 \$ (avant taxes) avec un versement initial de 0 \$/0 \$/1 500 \$. Le coût de l'emprunt est de 2 136 \$/2 188 \$/2 390 \$, pour une obligation totale de 47 850 \$/48 962 \$/34 450 \$. Frais d'immatriculation, d'enregistrement et d'assurance en sus. Le concessionnaire peut louer ou offrir du financement à prix moindre. Les offres peuvent changer sans préavis et ne peuvent être jumelées à d'autres offres. Pour connaître les détails, voyez votre concessionnaire Mercedes-Benz autorisé ou communiquez avec le Service à la clientèle de Mercedes-Benz au 1 800 387-0100. L'offre se termine le 31 janvier 2013.

COMMISSION CHARBONNEAU

Les cinq témoins marquants



Lino Zambito

Véritable vedette de la commission Charbonneau, Lino Zambito a témoigné pendant huit jours sur l'existence d'un cartel de la construction dans la région de Montréal. L'ex-entrepreneur a établi des liens entre l'attribution des contrats et le financement politique, tant au municipal qu'au provincial.

« Je n'ai pas été un ange, j'ai truqué des contrats, j'ai financé des partis politiques, j'ai corrompu des fonctionnaires, mais le système était fait de telle façon que si je voulais travailler, je n'avais pas le choix d'agir ainsi », a-t-il dit pour se justifier, le 15 octobre.



Gilles Surprenant

Le fonctionnaire à la retraite de la Ville de Montréal a rapidement corroboré une importante partie du témoignage de Lino Zambito en reconnaissant avoir empoché des pots-de-vin d'une valeur de 600 000\$. Il a admis avoir gonflé artificiellement le coût des contrats attribués aux entrepreneurs en construction.

« Je n'aurais jamais dû accepter ces montants. Mes amis, mes parents, mes enfants m'ont pardonné, mais moi, je pense que je ne me pardonnerai jamais d'avoir fait ça », a-t-il affirmé le 25 octobre.



Luc Leclerc

Deuxième fonctionnaire à reconnaître avoir empoché plus de 500 000\$ en pots-de-vin, Luc Leclerc a choqué par la désinvolture avec laquelle il a détaillé sa participation au système de collusion et de corruption à Montréal. C'est seulement à la fin de son témoignage qu'il a brièvement fait preuve de remords pour avoir gonflé les extras touchés par certains entrepreneurs.

« On va vous donner 500 000\$, puis essayez de le dépenser sans vous faire remarquer. Vous allez voir que c'est plus dur qu'on peut penser. C'est un cadeau empoisonné », a-t-il commenté le 31 octobre.



Martin Dumont

Ex-organisateur politique pour Union Montréal, Martin Dumont a livré un témoignage percutant ponctué d'anecdotes sur le lien entre l'attribution des contrats de construction et le financement du parti de l'ex-maire Gérald Tremblay. Toutefois, depuis la fin de son témoignage, sa crédibilité a été durement mise à l'épreuve, si bien qu'il devra revenir cette semaine devant les commissaires pour s'expliquer.

« Regarde, Bernard, [le coffre] ne ferme pas parce qu'il y a trop d'argent dedans », a-t-il raconté le 29 octobre, au sujet de l'argent comptant qui circulait chez Union Montréal.



PHOTOS LA PRESSE

Michel Cadotte

Michel Cadotte, directeur des ventes du fabricant de tuyaux d'égout d'IPEX, a fait état des difficultés de son entreprise à vendre ses produits à Montréal pendant 20 ans. Il a ensuite expliqué comment l'intervention de l'entrepreneur Nicolo Milioto a réglé ses problèmes par magie. Son refus de payer un pot-de-vin à trois fonctionnaires a toutefois mis fin à ses espoirs de vendre des conduites dans la métropole.

« J'ai aimé ça dire non. Je me suis fait plaisir un peu », a dit Michel Cadotte le 22 novembre, en racontant avoir refusé de payer un pot-de-vin à Nicolo Milioto.



PHOTO MARTIN CHAMBERLAND, ARCHIVES LA PRESSE

M^e Sonia Label doit annoncer la nomination de nouveaux procureurs à la commission Charbonneau.

Le point sur le commissaire Macdonald

Le troisième commissaire de la commission Charbonneau, Roderick Macdonald, sera de nouveau absent ce matin lors de la reprise des audiences publiques. La juge France Charbonneau profitera de son allocution d'ouverture pour faire une mise au point sur la participation du professeur de droit à l'enquête publique. Selon nos sources, il serait étonnant que la juge Charbonneau annonce le remplacement du professeur de 64 ans par un nouveau commissaire à une étape aussi avancée des travaux. Les audiences publiques pourraient donc se poursuivre avec seulement deux de ses trois commissaires. Parallèlement à l'annonce concernant le troisième commissaire, la procureure en chef de la Commission, M^e Sonia Label, doit quant à elle confirmer l'embauche de nouveaux procureurs.

— Pierre-André Normandin

31

témoins entendus jusqu'à maintenant.

64

jours potentiels d'audience d'ici les vacances d'été.

48

jours d'audiences depuis le début de la Commission.

19 octobre

Date prévue pour la remise du rapport de la commission Charbonneau.

Des notes de frais controversées

L'ampleur des notes de frais de Martin Dumont, témoin-vedette de la commission Charbonneau, lorsqu'il travaillait à Ottawa aurait fait froncer des sourcils dans les cabinets fédéraux.

Selon le réseau TVA, M. Dumont, qui a été chef de cabinet de trois ministres conservateurs, s'est fait rembourser des factures salées par le Trésor public, et

plusieurs irrégularités auraient été décelées dans ses comptes.

En 2009, en seulement 10 mois, alors qu'il était lieutenant de la ministre Josée Verner, M. Dumont a accumulé des dépenses de plus de 40 000\$, soit deux fois plus que celles de sa patronne ou de l'attaché de presse de Stephen Harper à l'époque.

— Philippe Teisceira-Lessard

RÉVÉLATIONS. EXPLICATIONS.



Les meilleurs experts pour comprendre toute l'ampleur des déclarations.

LA COMMISSION CHARBONNEAU DE RETOUR DÈS AUJOURD'HUI.



POLITIQUE

PLC Premier débat

Une alliance avec le NPD écartée

HUGO DE GRANDPRÉ

VANCOUVER — Huit des neuf candidats de la course à la direction du Parti libéral du Canada (PLC) écartent formellement la possibilité d'une collaboration avec le Nouveau Parti démocratique (NPD) pour tenter de battre Stephen Harper lors des prochaines élections.

Au cours d'un premier débat aux affrontements limités, hier à Vancouver, une seule candidate a prôné une telle coopération: Joyce Murray, qui est aussi la seule à provenir de l'Ouest canadien.

Mais cette proposition a été rejetée par ses adversaires, dont Martha Hall Findlay. «Où est passée votre confiance?», a-t-elle lancé à l'endroit des libéraux qui croient qu'une victoire électorale passe par une alliance avec l'ennemi.

Justin Trudeau a tenu un discours semblable. Il a toutefois ajouté qu'il souhaitait instaurer un mode de scrutin préférentiel une fois au pouvoir. Cette proposition de M. Trudeau a donné lieu à l'une des rares attaques directes de la rencontre. «Vous voulez remplacer Stephen Harper. Où est votre plan?», a demandé Joyce Murray. J'ai un plan: une collaboration d'une

quelque 1000 militants réunis dans un hôtel du centre-ville de Vancouver. Les trois candidats appelés à se prononcer sur le sujet se disent pour l'établissement d'un prix pour le carbone. La manière d'y arriver reste toutefois imprécise. «J'ai dit très clairement, comme les conservateurs, comme le NPD, que nous devons établir un prix pour le carbone», a indi-

«Vous voulez remplacer Stephen Harper. Où est votre plan?» — Joyce Murray, qui s'adressait à Justin Trudeau

seule fois dans les circonscriptions où il a gagné moins de 50% du vote.»

Les changements climatiques ont aussi fait partie des autres thèmes abordés devant les

quel le candidat de tête, Justin Trudeau, en point de presse après l'événement.

«Maintenant, il y a plusieurs mécanismes pour le faire. [...] Je ne m'engage pas



PHOTO JONATHAN HAYWARD, LA PRESSE CANADIENNE
Justin Trudeau et Martin Cauchon font partie des candidats qui croient que le Parti libéral du Canada peut remporter les prochaines élections sans la collaboration du NPD.

par rapport à aucun de ces mécanismes pour l'instant.»

Plus que tout autre candidat de la course, c'est Stephen Harper qui a été la cible de la majorité des attaques. «L'un des problèmes avec le bilan de Harper est qu'il est un faux économiste», a par exemple lancé le candidat et avocat torontois George Takach.

À défaut d'être le théâtre de réels affrontements, l'événement aura été l'occasion pour plusieurs candidats moins connus de se présenter aux membres et sympathisants qui seront appelés à voter pour le

prochain chef, qui sera élu le 14 avril. Au terme de l'exercice, les participants se sont dits heureux de l'expérience.

Seul Martin Cauchon a reconnu ouvertement les difficultés posées par la tenue d'un débat de deux heures avec autant de participants. «Je vous concède qu'à neuf candidats, le format était plutôt lourd, a-t-il dit. C'était difficile d'entrer dans le détail des politiques qu'on a discutées. Mais quand même, je pense qu'un auditeur ce soir est en meilleure position pour commencer à juger.»

Couillard se distancie de Charest

Le PLQ a trop tardé à déclencher la commission Charbonneau, dit-il

DENIS LESSARD

QUÉBEC — Une commission Charbonneau «permanente» pour déjouer les stratagèmes des entrepreneurs corrompus, l'abandon de la règle du plus bas soumissionnaire, des inspecteurs municipaux forcés de changer périodiquement de secteur pour éviter le copinage:

les idées ne manquaient pas, hier, lors du deuxième débat opposant les trois candidats à la direction du Parti libéral du Québec (PLQ) pour assurer l'intégrité du processus d'attribution des contrats publics.

Un seul candidat a clairement pris ses distances du gouvernement Charest. Philippe Couillard estime que

la commission Charbonneau aurait dû être déclenchée plus tôt et que les tergiversations de Québec ont aggravé le problème.

Pas de collisions frontales lors du deuxième des cinq débats prévus, mais quelques piques bien senties. Raymond Bachand a critiqué Philippe Couillard pour ses positions «théoriques» favorables au

capitalisme international. Pierre Moreau a pris à partie Raymond Bachand, qui s'attribuait seul la réussite des négociations avec Ottawa sur la TPS.

Il a aussi visé ses deux adversaires, enclins à faire vibrer la corde nationaliste. «On fait fausse route si on pense attirer des francophones en ne

déclarant pas clairement qu'on est fédéralistes.»

Avec un parti ébloué par des révélations de la commission Charbonneau, les candidats marchaient sur des œufs en matière d'intégrité. Raymond Bachand a proposé que les permanents et les bénévoles du PLQ soient soumis à un code d'éthique. Pour Pierre Moreau, un code d'éthique «n'est pas suffisant»; les nominations de présidents de sociétés d'État et de candidats aux délégations du Québec à l'étranger «devraient être soumises à un examen». Hormis les sous-ministres, toutes les nominations devraient être indépendantes, croit pour sa part Philippe Couillard.

Ce dernier a affirmé que, sans renier le «modèle québécois», il faut reconnaître que l'État «s'est hypertrophié» et qu'il faut en réduire la taille. Pour Raymond Bachand, il faudrait indiquer aux contribuables, une fois l'an, la valeur des services et des soins dont ils ont profité.

Une commission permanente

Pierre Moreau s'est démarqué en proposant de rendre la commission Charbonneau permanente. La police aurait ainsi deux avenues pour faire avancer ses dossiers: la voie normale des mises en accusation, mais, dans les cas où la Couronne ne peut avancer, les dossiers pourraient être soumis à cette instance permanente.

Pour Raymond Bachand, il serait «prématuré» de rendre la commission Charbonneau permanente. Il rappelle que ces exercices risquent d'écorcher inutilement des réputations.

Pour sa part, Philippe Couillard indique que cette idée de permanence de la Commission peut être intéressante, mais demeure «précoce».

Plus de 300 militants ont assisté au débat.

La ruée vers l'or!

NOUS ACHETONS VOTRE OR ET ARGENT!

LES PLUS HAUTS PRIX DEPUIS DES ANNÉES

Aucun rendez-vous nécessaire

Bijoux, pièces de monnaie, lingots
Apportez-les aujourd'hui.

ACHAT SUR PLACE - PAS D'ATTENTE

EMPIRE

Lundi-vendredi, 10 h à 17 h

5500, rue Paré 514-737-6586

LE DOMAINE DE L'AVIATION VOUS INTÉRESSE?

RÉGULATION DE VOL

Le seul programme public au Québec pour former des **RÉGULATRICES / RÉGULATEURS DE VOL «FLIGHT DISPATCHERS»**

Gratuit et d'une durée de 9 mois, ce programme mène à un diplôme d'études professionnelles (DEP)

DÉBUT DES COURS : 28 AOÛT 2013

SÉANCES D'INFORMATION (Places limitées)
LE JEUDI 24 JANVIER 2013 À 19 H
LE SAMEDI 26 JANVIER 2013 À 10 H

Skyservice BAS
Aéroport de Dorval
9785, avenue Ryan
Dorval H9P 1A2

Pour informations
1 866 849-5580 poste 3491
418 634-5580 poste 3491
cftc.info@cfdps.qc.ca

CENTRE DE FORMATION EN TRANSPORT DE CHARLESBOURG
Commission scolaire des Premières-Séigneuries

www.cftc.qc.ca

LE FLEURDELISÉ FÊTE SON 65^e ANNIVERSAIRE

Le 21 janvier 1948, le fleurdelisé a été hissé pour la première fois. Depuis, il nous accompagne dans notre histoire. Il symbolise notre identité, il suscite notre fierté et nous donne espoir en l'avenir, un avenir où le Québec sera plus libre que jamais.

Célébrons le 65^e anniversaire du drapeau officiel du Québec,
Un drapeau pour tous.

Un entrepreneur réclame près de 1 million à l'Hôpital juif

EXCLUSIF

PASCALE BRETON

L'Hôpital général juif devra se défendre devant les tribunaux. Une entreprise exige près d'un million de dollars pour des factures impayées et des dépenses supplémentaires encourues à la suite de travaux réalisés pour la construction d'un nouveau pavillon de l'hôpital.

Une poursuite a été déposée à la Cour supérieure du Québec le 27 décembre dernier, a appris *La Presse*.

Un avis d'hypothèque légale d'une valeur de 840 081,39 \$ a aussi été publié sur les différents bâtiments de l'hôpital.

La partie demanderesse au dossier est le Groupe Vespo. L'entreprise a été mandatée pour réaliser les travaux d'excavation et de soutènement nécessaires à la construction d'un tunnel et à la réfection d'un stationnement aux abords du nouveau pavillon de soins critiques actuellement en construction, le Pavillon K.

Neuf mois de retard

Les travaux devaient s'échelonner du 4 juillet au 4 novembre 2011, peut-on lire dans la requête. Or, ils ont finalement été achevés le 10 août 2012,



PHOTO MARTIN CHAMBERLAND, LA PRESSE

Le Groupe Vespo, mandaté pour réaliser des travaux d'excavation et de soutènement aux abords du nouveau pavillon de soins critiques, réclame notamment à l'Hôpital général juif pour 403 000 \$ de factures impayées.

affirme la partie demanderesse. C'est neuf mois plus tard que la date prévue.

Le Groupe Vespo allègue que les retards dans la réalisation des travaux ont entraîné des dépenses supplémentaires de l'ordre de 330 000 \$. Ces retards sont imputables à l'Hôpital

général juif, qui n'a pas fourni en temps opportun les informations requises pour la réalisation des travaux, affirme l'entreprise dans le document de cour.

La partie demanderesse explique ainsi qu'elle n'a pas obtenu les plans nécessaires au démarrage des

travaux à la date prévue. Il en est de même pour le plan d'implantation (arpentage) et divers renseignements comme l'emplacement, le diamètre et l'âge d'une conduite d'eau sous pression qui devait être soutenue pendant l'exécution des travaux d'excavation.

La découverte d'une dalle de béton sous la conduite d'eau a aussi retardé les travaux. L'hôpital a en effet tardé à fournir de nouvelles instructions concernant la suite des choses, selon le Groupe Vespo.

« Tous les délais susdits étaient causés uniquement par l'inaction de la défenderesse [Hôpital général juif], par son refus ou sa négligence de prendre des décisions et de donner des instructions », peut-on lire dans le document.

En outre, le Groupe Vespo affirme que l'hôpital n'a pas respecté ses obligations de paiement. L'entreprise réclame pour 403 000 \$ de factures impayées.

Interrogé à ce sujet par *La Presse*, Glenn J. Nashen, directeur des affaires publiques et communications de l'Hôpital général juif, a fait savoir que des retards sont normaux dans ce type de projet.

« Avec un projet d'une telle envergure, près de 400 millions, nous ne nous attendons pas à ce que tout se déroule sans imprévu. Cependant, notre objectif principal continue d'être de livrer le projet à temps en respectant le budget, ce que nous sommes en voie de réaliser », a-t-il indiqué.

Plus tôt cette semaine, *La Presse* a révélé que l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a mandaté un comité de vérificateurs externes pour faire la lumière sur la gestion financière de l'Hôpital général juif. Le déficit atteint 24 millions, soit 18 millions de plus que la cible autorisée. Le rapport sera rendu public plus tard cet hiver.

CIGARETTE

Un Québécois sur cinq fume encore

VALÉRIE SIMARD

Un Québécois sur cinq fume encore la cigarette, selon des données de Statistique Canada. C'est beaucoup trop, déplore le Conseil québécois sur le tabac et la santé (CQTS), alors que s'ouvre la Semaine québécoise pour un avenir sans tabac.

Bien que le taux de tabagisme ait diminué de près de 10 % depuis 2000, il demeure trop élevé selon le CQTS, qui souhaite le faire passer de 21 % à 10 % d'ici 12 ans.

Selon un rapport de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) dévoilé hier, 113 800 Québécois ont cessé de fumer en 2010. Or, cette année-là, 736 400 fumeurs avaient exprimé le désir d'écraser dans les six prochains mois suivant l'enquête.

« C'est signe que les gens comprennent le message, affirme le directeur général du CQTS, Mario Bujold. En même temps, fumer, c'est une dépendance qui est importante. C'est difficile de s'en défaire. Donc, les gens vont mettre plus de temps avant d'y parvenir. »

La comédienne Brigitte Lafleur, porte-parole de la Semaine québécoise pour un avenir sans tabac, admet avoir eu de la difficulté à cesser de fumer. « Des campagnes sont nécessaires pour attirer l'attention sur le problème du tabagisme et faire connaître les ressources, fait-elle valoir. Pour moi, ça a pris plusieurs tentatives avant que je réussisse à arrêter de fumer. Pourtant, j'étais asthmatique et le tabac m'a conduite plusieurs fois à l'urgence. »

Pour aider ces fumeurs, il faudrait, selon Mario Bujold, améliorer l'accessibilité aux services offerts et les adapter en fonction des différents besoins. Mais, puisque quelqu'un qui n'a jamais fumé n'aura pas à arrêter, le CQTS mise sur la prévention. « Quatre-vingt-cinq pour cent des fumeurs adultes d'aujourd'hui ont commencé avant l'âge de 18 ans, note M. Bujold. C'est une dépendance qui s'installe très jeune. »

Pour s'attaquer au tabagisme, le CQTS milite également pour l'interdiction de fumer à l'intérieur d'une voiture en présence d'un enfant, l'adoption de paquets de cigarettes génériques et la hausse des taxes sur le tabac, une mesure que son directeur général qualifie d'« extrêmement efficace ».

DOMINEZ LES ÉLÉMENTS

LA ROUTE. AUTREMENT.



IMPREZA 2.0i 4 portes 2013

Location à partir de **219\$*** /mois taxes en sus **24 MOIS**

- Comptant exigé : 2 251,79\$ (taxes en sus) ou échange équivalent
- Montant total exigé avant le début de location : 2 858,06\$ (taxes incluses)

À LA LOCATION

0\$ dépôt de sécurité
km alloués 20 000 km/année
km excédentaires 0,10 \$/km

CARACTÉRISTIQUES OFFERTES SUR LA IMPREZA 2013

- DE SÉRIE** Système de traction intégrale symétrique à prise constante Subaru
- DE SÉRIE** Moteur BOXER SUBARU à 4 cylindres opposés horizontalement de 2,0 litres
- DE SÉRIE** Connectivité pour téléphones mobiles Bluetooth® à activation vocale avec commandes intégrées au volant
- EN OPTION** Transmission CVT Lineartronic® (boîte à variation continue) pour un rendement énergétique remarquable

IMPREZA 2.0i 5 portes 2013

Location à partir de **229\$*** /mois taxes en sus **24 MOIS**

- Comptant exigé : 2 507,50\$ (taxes en sus) ou échange équivalent
- Montant total exigé avant le début de location : 3 163,55\$ (taxes incluses)



MEILLEURE VOITURE COMPACTE IMPREZA 2012



IMPREZA 2013



Économie d'essence (l/100 km)^Δ
CVT Lineartronic® | Ville 7,5 / Route 5,5
SMT | Ville 8,3 / Route 5,9
Indice d'octane recommandé : 87
Données estimatives



Japonais et plus encore! | www.quebec.concessionsubaru.ca

SUBARU DE LAVAL
LAVAL

SUBARU BROSSARD
BROSSARD

SUBARU SAINT-AGATHE
SAINT-AGATHE-DES-MONTS

SUBARU SAINT-HYACINTHE
SAINT-HYACINTHE

SUBARU REPENTIGNY
REPENTIGNY

SUBARU DES SOURCES
DOLLARD-DES-ORMEAUX

SUBARU RIVE-NORD
BOISBRIAND

JOLIETTE SUBARU
JOLIETTE

SUBARU SAINT-JULIE
SAINT-JULIE

LACHUTE SUBARU
BROWNSBURG

CONCEPT AUTOMOBILES
GRANBY

JOHN SCOTTI SUBARU
ANJOU

SUBARU-MONTRÉAL
MONTRÉAL

* À la location, les frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers sont inclus. Transport et préparation inclus. Immatriculation (prix varie selon le client) et assurances en sus. Recyclage Québec, droit sur les pneus neufs inclus. Le concessionnaire peut offrir un prix ou taux moindre. Offres applicables sur approbation de crédit des Services Financiers Subaru par TD. Δ Cote de consommation d'essence établie par Ressources Naturelles Canada de 5,5/100 km (route) pour la Subaru Impreza 2013 équipée de la transmission automatique à variation continue et dotée d'un réservoir d'essence d'une capacité de 55 litres. Les données de consommation de carburant devraient être utilisées à seule fin de comparer des véhicules. La consommation de carburant réelle variera selon les conditions routières, les habitudes de conduite et la charge du véhicule. † Prix valeurs résiduelles 2012 ALG Canada pour la Subaru Impreza, segment voiture compacte. † Mention « Meilleur choix sécurité » pour la Impreza 2013. Une cote « Bonne » constitue la meilleure cote possible à l'essai de résistance de toit (test de capotage) ainsi que dans les essais de collision frontale déportée à 40 mi/h (64,3 km/h), de collision latérale à 31 mi/h (50 km/h) et de collision arrière à 20 mi/h (32 km/h) réalisés par l'Institut des assureurs américains (IHS) (www.ihs.org). Un véhicule doit avoir obtenu la cote « Bonne » aux quatre essais de collision et doit offrir un programme de stabilité électronique (ESC) (Contrôle de la dynamique du véhicule) pour mériter la distinction « Meilleur choix sécurité ». Pour plus d'information sur ces offres, voyez votre concessionnaire Subaru participant. (Photos) à titre indicatif seulement. Les spécifications techniques sont sujettes à changement sans préavis. Offres valables jusqu'au 31 janvier 2013.

MONDE

CONFLIT AU MALI

Mission: « Chasser les terroristes »

L'armée française a consolidé hier ses positions au Mali, dans le but de mener « la reconquête totale » du pays en partie occupé par des islamistes armés. Notre collaborateur est au front.

MARC-ANDRÉ BOISVERT
COLLABORATION SPÉCIALE

MARKALA — « Nous sommes contents de l'intervent... », Ladj Traoré n'a pas le temps de finir sa phrase. Deux avions Mirage français passent à basse altitude. La dizaine d'hommes qui l'entourent se lèvent, excités. « Tu as vu ça? », lance le camionneur Ousmane Diarra, renversant son thé.

Markala avait déjà une base militaire malienne. Depuis mardi dernier, la petite ville du centre du Mali a aussi une base militaire française.

« L'objectif, c'est la reconquête totale du Mali. On ne va pas laisser des poches » de résistance, a déclaré hier le ministre français Jean-Yves Le Drian. Il a dit espérer que la force régionale africaine en cours de déploiement prenne rapidement le relais de l'intervention française.

Lundi dernier, une coalition djihadiste liée à Al-Qaïda a lancé un assaut contre Diabaly, à une centaine de kilomètres de Markala. Rapidement, les forces françaises ont envoyé du renfort à l'armée malienne, lançant une opération à la fois aérienne et terrestre.

Nettoyer les pièges

« La situation dans la zone est calme depuis notre arrivée. Nous avons stoppé l'avancée de l'ennemi », explique Frédéric, colonel de l'armée française – qui refuse de donner le nom complet de ses militaires.

Les Maliens ont eu chaud, la semaine dernière. Markala est une des premières villes qu'auraient prises les islamistes s'ils avaient réussi leur avancée à Diabaly. Les armées française et malienne ont réussi à les chasser. Les soldats doivent maintenant nettoyer la



PHOTO ISSOUF SANOGO, AGENCE FRANCE-PRESSE

Un soldat français débarqué à Niono, au Mali, porte un masque pour symboliser sa détermination à déloger les islamistes du pays.

ville des pièges laissés par les groupes affiliés à Al-Qaïda. Des maisons seraient minées et plusieurs caches d'armes sont dissimulées en ville.

Markala, c'est aussi un point stratégique sur le fleuve

près d'un pont. Deux vigiles scrutent l'horizon avec leurs mitrailleuses. À côté, des Maliens, armes en joue, surveillent la route venant du nord.

Depuis que l'armée malienne a perdu le nord du

uniformes et bottes neuves, rations de rillettes de canard, armes bien entretenues.

Une présence bienvenue

« L'intervention de l'armée française nous a emmené des gens bien armés et bien entraînés pour nous aider dans notre mission. Quand y a des problèmes, on appelle la France. Mais quand y en a pas, on dit, la France, dégage! Il faut être équilibré. Je suis fier et pressé de libérer ma nation », explique le colonel Keba Sangaré.

À Markala, on se réjouit de la présence française. Les drapeaux français et malien flottent côte à côte. Sur un commerce, un écriteau proclame: « La population de Markala soutient les militaires français-es et malien-nes ».

« On a eu très peur lundi quand on a entendu que les

terroristes étaient rentrés dans Diabaly. Quand on a vu l'armée française débarquer avec l'armée malienne, ça nous a soulagés », explique Alassane Maïga, un agent des eaux et forêts, dans son boubou indigo.

« L'important, c'est de chasser ces terroristes. Peu importe par qui et comment », ajoute son ami, le camionneur Ousmane Diarra, drapeau malien et français sur sa moto.

Calmement, les habitants attendent la suite. L'armée malienne, elle, est toujours déterminée à combattre. Et les soldats français se préparent. « Soit on reste ici pour bloquer l'avancée des islamistes, soit on va les chercher. On attend les ordres pour une deuxième phase avec l'armée malienne », conclut le colonel Frédéric.

— Avec l'Agence France-Press

Rude épreuve pour les réfugiés

MARC-ANDRÉ BOISVERT
COLLABORATION SPÉCIALE

NIONO — Diabaly a été le théâtre de violents combats contre les islamistes. C'est maintenant une ville fantôme piégée, entourée de rizières.

Aminata Sambé a marché six jours, un bébé à califourchon sur le dos et deux enfants de 4 et 7 ans, pieds nus, à la main. Dès qu'elle a entendu les tirs, elle a quitté Diabaly. « J'ai eu peur », dit-elle, épuisée, couverte de poussière. Elle doit encore marcher quelques kilomètres pour rejoindre la maison de son père. Un bon samaritain paie pour faire monter la famille à bord d'un bus bondé.

Les réfugiés défilent au poste de contrôle à la sortie du pont de Niono. Ils arrivent d'une route défraîchie en provenance de Diabaly, à une soixantaine de kilomètres au nord. Un minibus rempli de gens effrayés suit Aminata. « Il n'y plus personne là-bas. Tous ont fui », raconte un des occupants.

Lundi dernier, la coalition de mouvements djihadistes qui contrôle le nord du Mali a tenté de faire une percée dans le sud du pays. Ils arrivaient de la frontière de la Mauritanie. Un mouvement de panique a gagné la région. Au centre de santé de Niono, le D^r Moussa Modibo Diarra reçoit les blessés de Diabaly. Les quelques bâtiments vétustes traitent



PHOTO JOE PENNEY, REUTERS

Maxwell Owura, victime d'une balle perdue à Diabaly.

les blessés légers, surtout des réfugiés et des soldats hospitalisés pour déshydratation et paludisme. Dans les dernières 24 heures, il a envoyé au centre de santé régional, à 120 km de là, un garçon à la jambe déchiquetée et un homme blessé par balle au ventre. Il est mort avant d'atteindre l'ancienne capitale coloniale.

Une balle a transpercé la jambe de Maxwell Owura, en plein cœur de Diabaly. « Je suis sorti pour aller acheter à manger. J'ai vu des gens courir. Puis on m'a tiré dessus. Je me suis réfugié chez moi et j'ai appelé un ami. » Le coiffeur a finalement atteint Niono cinq heures plus tard, sur la motocyclette chinoise de son ami.

25 CORPS TROUVÉS EN ALGÉRIE

Vingt-cinq corps d'otages ont été retrouvés et cinq assaillants arrêtés hier, au lendemain de la conclusion sanglante d'une prise d'otages de quatre jours sur un site gazier algérien qualifiée d'« acte de guerre » par Paris et dont le bilan risque d'être revu à la hausse. Samedi soir, le ministère de l'Intérieur avait aussi fait état de 32 assaillants tués par l'armée. L'attaque a été menée par 40 djihadistes de pays musulmans et « même » européens, a affirmé Mokhtar Belmokhtar, chef du groupe Signataires par le sang, qui a planifié l'opération, dans une vidéo mise en ligne hier par le site mauritanien Sahara Media. Washington a mis en garde ses ressortissants contre les « fortes menaces de terrorisme et d'enlèvements » en Algérie, autorisant les familles de ses diplomates à quitter le pays.

— Agence France-Press

Résultats des tirages du :
2013-01-20

Sprinto
16 28 29 33 43

Power
2 3 4 8 R

Astro
Jour - Mois - Année - Signe
13 JUIN 59 TAUREAU

Quotidien 3 813 4 0121

Extra | **Triplex** 17 26
4546935 35 38 41

banco
02 05 07 16 18 23 28 38 40 42
46 48 50 51 57 60 64 66 67 68

En cas de disparité entre cette liste et la liste officielle de Loto-Québec, cette dernière a priorité.

PROMOTION

Un cahier spécial à ne pas manquer ce mercredi dans LA PRESSE.

Opération 1er MARS

SOYEZ PRÊTS POUR LE 1^{ER} MARS

COMMENT S'ORIENTER VERS UN CHOIX DE CARRIÈRE JUDICIEUX

États-Unis Adolescent arrêté pour cinq meurtres

Un adolescent a été arrêté pour le meurtre de deux adultes et trois enfants tués samedi au Nouveau-Mexique, dans le sud-ouest des États-Unis. Les corps ont été trouvés à l'intérieur d'une maison où les policiers avaient été appelés. Toutes les victimes ont été touchées par plusieurs balles, selon la police.

— Agence France-Press

Colombie Les FARC rompent la trêve

La guérilla des FARC a annoncé hier la fin de la trêve unilatérale de deux mois qu'elle avait décrétée en novembre à La Havane au début des négociations de paix avec le gouvernement colombien, et a demandé à ce dernier d'étudier la possibilité d'un cessez-le-feu bilatéral. Le dirigeant de la guérilla marxiste a souligné que le cessez-le-feu unilatéral a été respecté par les FARC en dépit « d'une offensive militaire insensée ».

— Agence France-Press

Le nouveau Barack Obama



RICHARD HÉTU
COLLABORATION SPÉCIALE

WASHINGTON — Le nouveau Barack Obama ne tient plus pour acquis la bonne foi ou le bon sens des républicains du Congrès. Pour renforcer sa position auprès du public, il est même prêt à assimiler ses adversaires à des rançonneurs. Écoutons-le les mettre en garde contre la tentation d'utiliser le relèvement du plafond de la dette pour obtenir une réduction des dépenses.

« Ils peuvent agir de façon responsable et payer les factures (de l'État fédéral) ou ils peuvent agir de façon irresponsable et faire plonger l'Amérique dans une nouvelle crise. Mais ils n'obtiendront pas une rançon pour ne pas provoquer l'effondrement de l'économie américaine », a déclaré le président lors d'une conférence de presse à la Maison-Blanche, lundi dernier.

Cette fermeté a produit le résultat escompté. Quatre jours plus tard, les républicains de la Chambre des représentants ont plié, promettant de voter cette semaine pour relever le plafond de la dette pour trois mois. Leur vote évitera aux États-Unis de se retrouver en défaut de paiement à la mi-février, une échéance redoutée par les marchés.

Le nouveau Barack Obama remportait ainsi une deuxième victoire importante sur les républicains depuis sa réélection. À la fin de l'année, il avait réussi à éviter aux États-Unis la cure d'austérité du « mur budgétaire » en forçant ses adversaires à accepter ce qu'ils s'étaient promis de refuser: une hausse du taux d'imposition des contribuables les plus riches sans aucune réduction des dépenses en contrepartie.

Ce nouveau Barack Obama, qui arrache aux républicains des concessions plutôt que l'inverse, restera discret aujourd'hui à l'occasion de la cérémonie d'investiture qui commencera à 11h30 devant le Capitole, siège du Congrès américain. Même si la capitale des États-Unis ne vibre pas de la même émotion qu'il y a quatre ans, le président voudra revenir sur ses thèmes chers, dont l'espoir et l'unité.

Autres batailles en vue

Mais le nouveau Barack Obama ne tardera pas à être mis à l'épreuve. Les républicains projettent en effet de prendre leur revanche sur le président à l'occasion des nouvelles batailles budgétaires qui se profilent à l'horizon. Ils retrouveront sur leur chemin un président qui cherche moins à trouver des compromis bipartites qu'à se battre pour défendre les priorités démocrates.

Le dossier des armes à feu présente l'illustration la plus éloquente de la stratégie du nouveau Barack Obama. La tuerie de Newtown lui a sans doute forcé la main, mais le président a endossé plusieurs mesures, dont l'interdiction des armes d'assaut et des chargeurs de grande capacité, qui étaient destinées à soulever l'hostilité de la National Rifle Association (NRA), le



PHOTO DOUG MILLS. AGENCE FRANCE-PRESSE

Barack Obama a prêté serment hier, à la Maison-Blanche, sous l'œil de sa femme Michele et de sa fille Malia.

de jeunes, de Noirs, de Latino-Américains et de femmes, a permis au 44^e président de devenir le premier candidat de son parti

républicain ne semble pas avoir accepté ou compris le verdict de l'élection du 6 novembre.

Combativité inédite

Le nouveau Barack Obama entend également se battre pour réaliser une réforme de l'immigration dont il pourrait dévoiler les grandes lignes à l'occasion de son discours sur l'état de l'Union, prévu le 12 février. Cette fois-ci, il pourrait obtenir la coopération de certains républicains, qui veulent mettre fin au sentiment d'aliénation éprouvé par plusieurs électeurs latino-américains envers leur parti.

Mais le nouveau Barack Obama n'attendra pas le bon vouloir des républicains. Pour défendre et promouvoir ses projets, il a donné le feu vert à la création d'une nouvelle organisation,

Organizing for Action, qui aura pour mission de mobiliser les citoyens ordinaires. « La NRA a une liste, nous aussi », a déclaré l'ancien porte-parole présidentiel, Robert Gibbs.

La nouvelle combativité de Barack Obama n'est pas limitée aux questions de politique intérieure. En choisissant l'ancien sénateur du Nebraska Chuck Hagel comme secrétaire à la Défense, le président a provoqué une réaction furieuse des tenants du mouvement néo-conservateur qui ont imposé au Parti républicain leur vision en matière de politique étrangère.

Si le Sénat approuve la nomination de Chuck Hagel, comme on s'y attend, le nouveau Barack Obama pourra revendiquer une autre victoire. Il finira peut-être par y prendre goût.

Le président et ses alliés démocrates rêvent de reconquérir la majorité à la Chambre des représentants, où la frange radicale du Parti républicain ne semble pas avoir accepté ou compris le verdict de l'élection du 6 novembre.

puissant lobby des armes à feu, et de ses alliés républicains.

Le nouveau Barack Obama subira peut-être la défaite sur les armes à feu. Mais cette bataille pourrait très bien servir à mobiliser l'électorat démocrate en vue des élections de mi-mandat de 2014. Cet électorat composé

depuis Franklin Roosevelt à remporter plus de 50% des voix lors de deux élections présidentielles consécutives.

Car il ne faut pas en douter: le président et ses alliés démocrates rêvent de reconquérir la majorité à la Chambre des représentants, où la frange radicale du Parti

Audi
Vorsprung durch Technik



Pays du quattro^{MD}

Avec la traction intégrale quattro offerte à si petit taux, vous profiterez de l'hiver comme jamais.



Audi A4 2.0 TFSI quattro 2013

LOCATION À PARTIR DE
388 \$
par mois avec acompte de 5 000 \$

TAUX DE LOCATION DE
2,4 %
pendant 48 mois

Vivez l'expérience quattro^{MD} à taux avantageux.

Rien ne permet autant à Audi de se distinguer que sa légendaire traction intégrale quattro. En déplaçant au besoin sa puissance d'une roue à l'autre, le système quattro vous offre une traction et une maîtrise inégalées dans les conditions routières extrêmes de l'hiver. Et avec un taux aussi incroyable, vous rouhitez que l'hiver ne se termine jamais. **Visitez audi.ca dès aujourd'hui.**

L'OFFRE PREND FIN LE 31 JANVIER.

AUDI LAUZON

2400, boul. Chomedey
Laval
T : 450.688.1120
audi.ca/lauzon

AUDI PRESTIGE

5905, route
Transcanadienne
Saint-Laurent
T : 514.364.7777
audi.ca/prestige

AUDI PRESTIGE DDO

4600A, boul. Saint-Jean
Dollard-des-Ormeaux
T : 514.426.7777
audi.ca/prestige-west

AUDI NIQUET

1917, boul. Sir-Wilfrid-
Laurier, route 116
Saint-Bruno
T : 450.653.7553
audi.ca/niquet

PARK AVENUE AUDI

9800, boul. Taschereau
Brossard
T : 450.445.4811
audi.ca/park-qc

AUDI POPULAR

5442, rue Saint-Hubert
Montréal
T : 514.270.3566
audi.ca/popular

DÉBATS

LA PRESSE

André Desmarais > Président du conseil d'administration
 Guy Crevier > Président et éditeur
 Éric Trottier > Vice-président à l'information et éditeur adjoint
 Mario Girard > Directeur principal de l'information André Pratte > Éditorialiste en chef

ÉDITORIAL

Avertissement



ANDRÉ PRATTE
 apratte@lapresse.ca

La commission Charbonneau sur la corruption et la collusion dans l'industrie de la construction reprend ses audiences ce matin. Avec ce qu'on a appris pendant la pause des Fêtes, c'est à se demander s'il ne faudrait pas placer un avertissement en surimpression pendant la diffusion de ses travaux: «Attention! Un seul témoignage ne suffit pas à établir les faits.»

Blague à part, tous, à commencer par la Commission elle-même et par les médias, doivent tirer un enseignement des récents développements.

L'un des témoignages les plus spectaculaires de l'automne dernier a été celui de l'organisateur politique Martin Dumont. Ses propos-chocs ont fait déborder le vase et mené le gouvernement Marois à exiger la démission du maire Tremblay. Or, il semble que les procureurs de la Commission ont maintenant des doutes sur la véracité de certaines révélations faites par M. Dumont. Il y a là une leçon à retenir: ce n'est pas parce qu'un témoin raconte des anecdotes savoureuses ou parce que ce qu'il dit correspond à notre vision des choses qu'il faut le croire sur parole.

La vérité n'est jamais blanche ou noire. Chaque personne se souvient des choses à sa manière. Consciemment ou non, chacun défend ses intérêts. Les règles d'une enquête publique ont beau être moins exigeantes que celles d'un procès criminel, il reste que la vérité ne peut pas être établie avant que toutes les informations aient été recueillies, que toutes les personnes concernées aient été entendues.

Il est difficile de porter un jugement sur le travail de la

Commission; nous ne savons pas ce que les procureurs savent. Néanmoins, il nous a semblé que, jusqu'à maintenant, elle n'a pas accordé suffisamment d'attention à la protection des réputations. Les procureurs ont semblé tenir pour acquis que les témoins délateurs disent toute la vérité, rien que la vérité. La commissaire Charbonneau s'est montrée agressive à l'endroit des avocats qui, en contre-interrogatoire, voulaient mettre les témoins à l'épreuve, comme c'est leur devoir de le faire. Elle a notamment semoncé l'avocat d'Union Montréal parce que celui-ci s'attaquait à la crédibi-

Ce n'est pas parce qu'un témoin raconte des anecdotes savoureuses qu'il faut le croire sur parole.

lité de Martin Dumont. Nous avons fait de même dans cette colonne. Finalement, M^e Michel Dorval avait peut-être raison.

Une enquête publique n'a pas pour mandat de déterrer le plus gros scandale possible mais d'établir la vérité. Si la corruption est encore plus étendue qu'on le croyait, la commissaire Charbonneau devra le dire, preuve à l'appui. Si le phénomène est moins grave qu'on le craignait, les commissaires devront le faire savoir aussi, même si cela leur attirera certainement les foudres des commentateurs et du public (voir le rapport du juge Hutton au Royaume-Uni en 2004).

D'ici là, la Commission devra faire preuve de davantage de prudence dans ses travaux, consciente de l'impact dévastateur que ceux-ci peuvent avoir sur la réputation des personnes et sur la confiance de la population dans notre système démocratique.

RÉPLIQUE

Les pieds sur terre

LUCIE DÉSILETS
 ET RAYNALD THIBEAULT

Respectivement présidente et directeur général de la Commission scolaire Marie-Victorin, les auteurs réagissent à l'opinion de Mélanie Dugré intitulée «À vol d'oiseau», qui a été publiée mardi dernier.

La réalité de la surpopulation à l'école primaire Charles-Bruneau est celle d'une grande proportion d'écoles au Québec. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui ont amené la Commission scolaire Marie-Victorin à réévaluer dès 2008 la capacité d'accueil et le territoire de ses écoles par un plan d'organisation scolaire de cinq ans basé sur les données démographiques, les prévisions d'élèves du ministère de l'Éducation et les nouveaux développements résidentiels, dont ceux de la ville de Brossard.

La commission scolaire est consciente depuis longtemps du développement de Brossard et de la nécessité d'y aménager une école. Nous avons de bonnes raisons de croire que nous atteindrons bientôt notre but puisque le dossier d'une nouvelle école a été bien compris par ministère. Nous sommes en attente d'une réponse qui permettra ensuite de conclure les démarches avec la Ville de Brossard quant à sa localisation.

En 2010, la décision des commissaires d'ouvrir une annexe à l'école Charles-Bruneau qui accueillerait des élèves du préscolaire des écoles de Brossard s'est prise de concert avec les conseils d'établissement. Bien qu'elle soit située dans la ville voisine, cette annexe se trouve à six kilomètres de l'école Charles-Bruneau. Il était donc naturel d'accepter la demande des parents d'offrir le transport

scolaire, entre l'école et la maison, matin et soir.

Afin d'éviter que les parents aient à faire des arrêts à deux écoles différentes, les commissaires ont, encore une fois, écouté le conseil d'établissement et convenu que les enfants d'une même famille fréquenteraient une seule école. Nous avons ainsi dérogé à notre politique en vigueur pour répondre favorablement à cette demande, en prévoyant toutefois une mise en application d'un an pour l'évaluer. Rien ne laisse croire, pour l'instant, que celle-ci ne pourra pas être appliquée dans les années à venir... en attendant une nouvelle école!

Une commission scolaire ne possède pas le droit de déplacer un enfant de son école de quartier selon un calcul «à vol d'oiseau».

Une commission scolaire ne possède pas le droit de déplacer un enfant de son école de quartier selon un calcul «à vol d'oiseau». Lorsqu'une situation telle que vécue à Brossard se produit, le transfert des élèves est basé sur un calcul précis et équitable des distances, en tenant compte d'un temps de déplacement raisonnable.

Enfin, nos décisions doivent tenir compte de plusieurs impondérables (par exemple, une baisse des ratios), aussi sont-elles toujours prises avec rigueur et vision, en considérant le point de vue des milieux et, surtout, le meilleur intérêt de l'enfant.

CE N'EST PAS BEAUCOUP
 UN AVION AU MALI...
 MAIS JE PRÉFÈRE
 GARDER MES TROUPES
 DISPONIBLES
 AU CANADA!



DROITS RÉSERVÉS / apcote@lesoleil.ca

LE BLOGUE QUEL AVENIR POUR MONTRÉAL?



LE BESOIN D'UNE RÉGION

Malgré l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le Grand Montréal continue d'exister sur papier plus que dans «les tripes» de ses habitants, constate Joël Thibert, coordonnateur de «Marcher la région». Il faut vendre l'urbanité montréalaise, mais pas seulement à Montréal.

Lisez le billet de Joël Thibert
 et réagissez à lapresse.ca/avenirmtl

OPINION

Le lobby le plus craint

La NRA dépense 20 millions chaque élection pour faire battre des candidats trop «mous»



GAÉTAN FRIGON
 Ex-PDG de la SAQ et de Loto-Québec, l'auteur est président exécutif de Publimage inc.

Dire que la politique aux États-Unis est contrôlée par l'argent et par les lobbys est certes une vérité de La Palice. Nul n'oserait contester cette affirmation. Ce qui est plus surprenant toutefois, c'est que le lobby le plus puissant aujourd'hui n'est plus celui des personnes retraitées, ni celui du pétrole, ni même celui des armements. C'est, et de loin, celui des armes à feu, sous l'égide de la fameuse National Rifle Association. Ce lobby fait trembler tous les politiciens aux États-Unis.

Pourtant, rien ne destinait la NRA à devenir ce qu'elle est aujourd'hui. Au cours de son premier siècle d'existence, cette organisation bipartisane faisait la promotion de l'aspect sportif des armes à feu. Elle enseignait même aux scouts l'art de tirer en toute sécurité.

Puis, tout a chaviré en mai 1977. Lors d'une assemblée annuelle, qu'on a plus tard appelée «La révolte de Cincinnati», un groupe de radicaux d'extrême droite a tout simplement pris le contrôle de l'assemblée et remplacé le conseil d'administration au complet. La vieille garde, prise par surprise, a dû se rendre à l'évidence: un coup d'État bien planifié l'avait tout simplement évincé.

Les nouveaux administrateurs ne faisaient pas

dans la dentelle. Pour eux, la NRA se devait de devenir le rempart ultime pour définir le 2^e amendement de la Constitution américaine, celui qui protège le droit des Américains de posséder des armes à feu. Dès lors, leur position a été la suivante: «No compromise. No gun legislation» (Aucun compromis. Aucune loi sur les armes à feu). À partir de cette date, il n'y aurait plus de gris. Tout serait noir ou blanc. En d'autres termes, les politiciens se devaient de choisir, à savoir être pour la NRA ou contre la NRA.

Aujourd'hui, la NRA compte plus de quatre millions de membres, a des revenus dépassant les 200 millions de dollars par

qui voteraient pour sa prolongation. Les politiciens, en grande majorité, ont eu peur de se faire battre et la loi n'a pas été reconduite.

On peut même aller jusqu'à dire que c'est la NRA qui a fait battre Al Gore à l'élection présidentielle de 2000 contre George Bush. La NRA a visé surtout trois États, l'Arkansas, la Virginie occidentale et le Tennessee. Les républicains ont remporté ces trois États et Al Gore a perdu les élections. S'il avait remporté un ou deux de ces trois États, il serait devenu président même en perdant la Floride. Ça démontre la force de la NRA.

La tragédie de Newtown semble donner des ailes à ceux qui veulent un meilleur

La tragédie de Newtown semble donner des ailes à ceux qui veulent un meilleur contrôle des armes à feu. Mais la partie est loin d'être gagnée.

année et dépense plus de 20 millions chaque élection, soit pour faire battre certains candidats trop «mous» ou pour faire élire les candidats qui supportent leur idéologie.

Et les résultats sont probants pour eux: en 1994, le Congrès américain a voté une loi bannissant les fusils d'assaut. Cette loi se devait d'être renouvelée en 2004. Elle ne l'a pas été simplement parce que la NRA a fait savoir aux politiciens qu'elle ferait battre aux élections tous ceux

contrôle des armes à feu. Mais la partie est loin d'être gagnée. Fidèle à ses habitudes, la NRA ne cédera pas un pouce et fera tout pour empêcher toute nouvelle loi ou mesure restrictive.

L'avenir nous dira si Newtown aura changé suffisamment l'opinion des Américains pour que leurs politiciens prennent le risque d'affronter la colère de la NRA. Rien n'est moins sûr, mais, pour une fois, il y a une réelle possibilité que ça arrive.

Les 12 travaux d'Applebaum



FRANÇOIS CARDINAL
francois.cardinal@lapresse.ca

Le temps de Michael Applebaum est compté, et cela n'a rien à voir avec les enquêtes de la commission Charbonneau. Élu maire le 16 novembre dernier, son mandat intérimaire se terminera le 3 novembre, ce qui lui donne à peine un an pour faire sa marque. Trop peu? C'est ce que François Cardinal a tenté de cerner en demandant à une quinzaine de personnalités montréalaises de dresser une liste des travaux les plus urgents qu'il pourrait accomplir à plus ou moins court terme. Les voici résumés en 12 travaux...



PHOTO JARDINS SUR LES TOITS



PHOTO FRANÇOIS ROY, LA PRESSE



PHOTO PATRICK SANFAÇON, LA PRESSE

1. ÉLABORER UNE POLITIQUE FAMILIALE AUDACIEUSE

Le Plan d'action famille 2008-2012 est un échec. Il n'a pas réduit le déficit migratoire de l'île de 25 % et ne semble même pas avoir ralenti l'exode des jeunes familles vers la banlieue. Un nouveau plan s'impose donc, selon Christian Savard, de Vivre en ville.

«Montréal doit se montrer audacieuse pour garder et attirer les familles, croit-il. Les idées ne manquent pas: règles favorisant la densité à échelle humaine, transport en commun gratuit pour les plus jeunes, apaisement de la circulation, etc.»

«Il faut aussi faire appel à la réglementation et aux mesures fiscales pour que les jeunes familles profitent d'une offre plus importante de logements abordables et spacieux», renchérit Steven Guilbeault, d'Équiterre.

2. OBTENIR UNE DIVERSIFICATION DES REVENUS

Le Canada étant une ancienne colonie britannique, il a conservé un certain nombre de traditions de l'empire, dont l'immense dépendance à l'impôt foncier des municipalités. Ce à quoi n'échappe pas la métropole, qui tire les deux tiers de ses revenus du foncier, sans accès à une taxation qui croît avec l'économie.

«Québec doit absolument permettre à Montréal de diversifier davantage ses revenus, croit Yves Bellavance, de la Coalition montréalaise des Tables de quartier. Il s'agit d'une nécessité si Montréal veut se développer sans écraser ses citoyens sous le poids de l'augmentation sans fin de l'impôt foncier.»

3. RÉORIENTER LE PROJET DE L'HIPPODROME

Sur les cendres de Blue Bonnets, Montréal souhaite édifier un village urbain du XXI^e siècle, c'est-à-dire un quartier développé autour du transport collectif.

«Or, on s'apprête à créer près de 10 000 nouveaux logements sur un site... mal desservi par le transport en commun, déplore André Bourassa, de l'Ordre des architectes du Québec. Le maire doit clarifier l'orientation de ce projet s'il veut en faire un quartier exemplaire, comme BedZED et Bo01, cités en exemple.»

Florence Junca-Adenot, de l'UQAM, abonde dans le même sens. «Il faut utiliser ce projet pour mettre en place un processus modèle de développement urbain correspondant aux critères les plus exigeants d'innovation, de principes durables, de concertation et de planification.»

4. REDONNER AU MONT ROYAL LA PRIORITÉ

Bien qu'il ait eu droit à une attention à intensité variable durant les mandats de Gérald Tremblay, le mont Royal s'est imposé comme priorité sur le tard. Mais aujourd'hui, avec le sort incertain du 1750 Cedar, l'abandon imminent des propriétés hospitalières et l'ombre grandissante des tours à condos, il faut réaffirmer l'importance de la montagne.

«Le maire doit défendre la place identitaire qu'occupe le mont Royal dans le paysage et dans la qualité de vie des citoyens, estime Sylvie Guilbault, des Amis de la montagne. Il doit par exemple garantir que la transformation à venir des propriétés institutionnelles se fera au bénéfice de la communauté.»

Autre idée, évoquée par Gérard Beaudet de l'Université de Montréal: faire du chalet de la montagne «un incontournable, aussi bien pour les Montréalais que pour les visiteurs, notamment du point de vue alimentaire».

5. AUGMENTER LA TAXE SUR L'ESSENCE DE 5¢ EN 10 ANS

Le financement du transport collectif est à un moment charnière. La Politique sur le financement du transport collectif est à renouveler au moment où Québec affiche un préjugé favorable à cet enjeu, note Christian Savard, de Vivre en ville. «Le maire doit donc mettre tout son poids politique pour faire avancer ce dossier», ajoute-t-il.

Plus concrètement, le maire Applebaum doit convaincre Québec d'augmenter progressivement la taxe sur l'essence de 5¢ en 10 ans dans la région afin de financer le transport en commun, précise Michel Leblanc, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

6. ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT

Le Plan de transport a été encensé lors de sa publication en 2008 en raison des mesures de mobilité durable proposées. Mais les réalisations n'ont pas été à la hauteur des promesses, se désole Dominique Sorel, du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

«Le maire doit s'assurer que la Ville fasse sa part en investissant des ressources pour la mise en œuvre rapide du plan, en particulier pour les cinq projets de quartiers verts en cours», précise-t-elle.

Même son de cloche de la part de Paul Lewis, de l'Université de Montréal. «Un coup de barre doit être donné,

notamment pour mettre en place des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes ainsi que des corridors de transport rapide.»

7. COMPLÉTER LE RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable a connu des avancées importantes au cours des cinq dernières années. «Cependant, tempère Suzanne Lareau, de Vélo Québec, certains liens sont toujours manquants, ce à quoi le maire Applebaum devrait s'attaquer rapidement. La popularité des déplacements à vélo à Montréal est telle qu'une augmentation du budget d'aménagements cyclables, qui oscille actuellement autour de 10 millions par année, s'impose.»

En terme de priorités, Vélo Québec suggère deux importants parachèvements. L'axe sud-nord à proximité du boulevard Saint-Laurent et l'axe est-ouest, aux extrémités du boulevard de Maisonneuve.

8. REDONNER CONFIANCE AUX CITOYENS

Sur le plan politique, la priorité du maire est de redonner confiance aux Montréalais. «Pour ce faire, croit Paul Lewis, de l'Université de Montréal, il doit s'assurer qu'ils sont bien informés des enjeux urbains et des processus décisionnels, condition sine qua non au rétablissement d'une démocratie saine.»

Il propose la révision du mandat de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin que tous les grands projets soient soumis à une consultation publique menée en bonne et due forme.

Dans le même sens, Dominique Sorel, du Centre d'écologie urbaine, croit que le maire doit mettre l'Office à profit afin d'expérimenter le budget participatif dès le prochain exercice budgétaire.

9. FIXER DES OBJECTIFS D'AGRICULTURE URBAINE ET DE VERDISSEMENT

À la suite d'une pétition de près de 30 000 noms, la Ville n'a eu d'autre choix que de tenir une consultation publique sur l'agriculture urbaine, l'an dernier. «Elle a donc une obligation de résultat, selon Dominique Sorel, du Centre d'écologie urbaine. Le maire doit veiller à répondre rapidement aux recommandations émises par l'Office de consultation publique en mettant en place un comité de suivi composé des principaux acteurs de l'agriculture urbaine.»

Et qui dit agriculture, dit aussi verdissement. Ce qui incite Coralie Deny, du Conseil régional de l'environnement de Montréal, à rappeler l'existence du Plan d'action canopée et de son objectif: la plantation de 30 000 arbres de plus en 10 ans sur les terrains publics et privés.

10. RELANCER L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET ÉCONOMIQUE

Les manifestations du printemps dernier, le lock-out dans la LNH et l'engouement que suscitent de nouvelles options comme le Quartier DIX30 menacent le dynamisme commercial du centre-ville, selon Michel Leblanc, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. «Le maire doit donc prendre le leadership et lancer une offensive majeure pour améliorer l'expérience de commerce sur rue au centre-ville», à son avis.

Toujours pour éviter l'exode, mais cette fois vers l'étranger, Alexandre Raymond, de la Jeune Chambre de commerce de Montréal, demande au maire et aux autres élus de «tout mettre en œuvre pour maintenir les sièges sociaux établis à Montréal afin de retenir nos diplômés et attirer des jeunes immigrants qui possèdent des compétences clés».

11. DÉVELOPPER DES MÉCANISMES TRANSPARENTS ET ÉQUITABLES

En terme de développement, le maire Applebaum doit jouer à l'équilibriste, resserrant les mécanismes de contrôle... sans ralentir la machine, note Florence Junca-Adenot, de l'UQAM.

«Les mécanismes de contrôle mis en place depuis 2009 ont beaucoup ralenti les travaux. À peine 30 % des projets du budget triennal sont entamés. D'où le travail à entreprendre d'alléger les processus tout en conservant les contrôles les plus efficaces et pertinents, en rendant les responsables imputables, et en développant un esprit de collaboration dans la fonction publique. Mais parallèlement, la Ville doit mettre en place des mécanismes d'octroi de contrat transparents et équitables.»

12. DÉVELOPPER LES QUARTIERS CULTURELS

L'une des priorités du Plan d'action culturel 2007-2017 est d'«enrichir la qualité du cadre de vie» en développant des quartiers culturels, en mettant en valeur leurs spécificités artistiques, leur patrimoine, leur architecture, etc.

«Il faut donc assurer la présence d'espaces de création et de rencontres pour les artistes ainsi que pour l'ensemble des citoyens dans nos quartiers», lance Charles Neamtan, du Chantier de l'économie sociale.

Cela passe notamment par une hausse des budgets des arrondissements afin d'accroître le nombre et la proximité des lieux de création et de diffusion, mais aussi par une amélioration de la signalisation dans le métro, pour mieux identifier les sites culturels, selon Charles Lapointe, du Conseil des arts de Montréal.

DÉBATS

À BIEN Y PENSER

Je n'éprouve aucune compassion pour les pensionnaires de Bordeaux. Ma compassion, je la réserve pour les patients des urgences engorgées des hôpitaux qui n'ont rien fait pour s'y retrouver et qui goûtent aux infrastructures insuffisantes et à l'épuisement du personnel médical, infirmier et de soutien qui tient le système de santé à bout de bras. Avant d'investir dans l'amélioration des services pénitenciers, la priorité revient aux soins de santé. Je ne dois pas être le seul à le voir ainsi.

— Gaétan D'Amours, Saint-Jérôme

Le Québec et le médicament



ALAIN DUBUC
COLLABORATION SPÉCIALE
adubuc@lapresse.ca

Peut-être avez-vous vu, dans les journaux de la semaine dernière, une pleine page publicitaire toute verte de l'Ordre des pharmaciens annonçant le fait qu'une longue liste de médicaments de marque, comme le Crestor, ne seraient dorénavant plus remboursés à leur plein prix par l'assurance médicaments.

Ce changement résulte d'une mesure du budget Marceau qui annonçait l'abolition de la «règle des 15 ans», qui consistait à garantir aux médicaments brevetés 15 ans d'exclusivité avant de permettre la vente d'un équivalent générique, soit deux ou trois ans de plus que dans les autres provinces. Cette politique avait pour but d'encourager les investissements pharmaceutiques, surtout ceux des multinationales.

Le ministre des Finances a eu tout à fait raison. La politique a donné d'excellents résultats, et le Québec a profité d'importants investissements, notamment en recherche. Mais depuis quelques années, cette industrie en crise s'est profondément transformée. Plusieurs multinationales ont fermé leurs centres de recherche ou fait des mises à pied. Difficile de justifier des subventions pour des emplois qui disparaissent.

Mais il y a un risque de jeter le bébé avec l'eau du bain. L'industrie pharmaceutique n'est pas morte, elle s'est transformée. Il est normal et souhaitable que les politiques se transforment elles aussi. Toutefois, il faut prendre garde de ne pas négliger cette filière des sciences de la vie, qui reste l'un des trois grands secteurs de pointe où le Québec distingue, avec l'aérospatiale et les NTI.

Il faut prendre garde de ne pas négliger cette filière des sciences de la vie.

Après avoir connu une période très faste, les grandes multinationales pharmaceutiques sont en crise, essentiellement parce que leurs médicaments-vedettes, extrêmement payants, arrivent au moment où s'achève la protection de leurs brevets, tandis qu'ils n'ont pas d'autres découvertes pour prendre le relais. D'où des mises à pied massives à travers le monde, y compris au Québec. D'où aussi un changement du modèle d'affaires, notamment avec un déplacement de la recherche vers l'impartition ou les partenariats.

Les formes de soutien devraient tenir compte de ce nouveau contexte. Mais on semble plutôt déceler un désengagement. La règle des 15 ans coûtait 175 millions par année. On réserve 125 millions sur cinq ans pour les nouvelles mesures de remplacement, une bonification des crédits pour la création d'emplois aux entreprises de recherche.

Le risque de négliger le secteur des sciences de la vie est d'autant plus grand que les rapports entre les gouvernements et l'industrie pharmaceutique sont toujours difficiles. Parce que le monde de la santé, essentiellement public, a du mal à composer avec une industrie du monde privé. Parce qu'il associera l'industrie pharmaceutique à une dépense, plutôt qu'à un secteur d'activité créateur de richesse, parce qu'il lui reprochera de faire des profits sur le dos des malades.

Et même, au plan purement médical, le réseau de la santé a du mal à faire une évaluation lucide du médicament, de mettre dans la balance son coût, parfois excessif, mais aussi sa contribution à la santé et les économies qu'il permet ailleurs dans le système.

Ces rapports sont plus difficiles au Canada qu'ailleurs en raison des dogmes sur lesquels repose notre système de santé. Un gouvernement n'aurait jamais l'idée d'acheter des logiciels taïwanais piratés parce que ça coûtera moins cher aux contribuables. Mais c'est un peu ce qu'on fait, au Canada, avec les médicaments.

La période pour laquelle on respecte les brevets des compagnies innovatrices avant de recourir à des copies génériques est plus courte de deux ou trois ans au Canada qu'aux États-Unis ou en Europe. Le Québec, avec sa règle des 15 ans, s'ajustait en fait aux normes internationales.

C'est d'ailleurs un enjeu qui va revenir sur le tapis, parce que la Communauté européenne, dans les négociations sur le libre-échange, conteste les politiques canadiennes sur la propriété intellectuelle.

RICHARD GARNEAU 1930-2013

Salut Richard, mon ami

Toujours élégant, précis, et surtout enthousiaste et passionné

PIERRE NADEAU*

C'est une longue amitié qui vient d'arriver à son terme. Je connaissais Richard Garneau depuis près de 60 ans. Nous sommes entrés à Radio-Canada presque au même moment, en 1957. Il arrivait de Québec et moi de Rimouski, où j'avais passé un an à faire mes gammes d'annonceur.

«Annonceur»: c'est le terme générique par lequel on nous désignait, nous les voix de Radio-Canada. Richard Garneau était l'incarnation même de cette espèce aujourd'hui disparue. Il avait tout ce que le métier requérait: la voix, la diction impeccable, la capacité d'improviser, et un intérêt réel pour le théâtre et la musique.

À la radio comme à la télévision, l'annonceur devait lire les nouvelles, entonner solennellement «Ici Radio-Canada», présenter des émissions animées par d'autres, en animer lui-même — dans tous les registres, les sports comme la musique classique.

C'est ainsi que Richard et moi, vite devenus complices, nous sommes retrouvés à animer une émission quotidienne sur le jazz, puis une émission d'été sur la chanson française, *La Gambille* (où mon ami, il ne m'en voudra plus de trahir son secret, a révélé son côté fleur bleue et son affection pour les chanteuses romantiques comme Lucienne Boyer). Preuve qu'il fallait vraiment tout faire dans ce métier: dans une émission pour enfants, il a joué le rôle de Tintin, et moi celui du capitaine Haddock.

Au début des années 60, nos voies professionnelles se sont séparées pour de bon, mais notre amitié et notre complicité sont demeurées. Nous avons habité la même rue, nos enfants ont fréquenté les mêmes écoles, nous avons passé des vacances en famille élargie sur les plages du Maine, et même en France.

Pendant que je prenais ma place en informations et en affaires publiques, Richard s'affirmait dans le monde du sport. La caméra de télévision aimait bien ce beau grand gars qui donnait



Pierre Nadeau, à gauche, en compagnie de son ami et collègue Richard Garneau, sur une photo remontant à 1969.

les nouvelles du sport, le soir après le *Téléjournal*.

Le monde du sport, il en a vécu tous les changements au fil de cinq décennies. Il vu le hockey où triomphaient des fils du peuple devenir une business où on a parfois du mal à distinguer les joueurs des hommes d'affaires. Il a vu le sport amateur, dont il a été un des prophètes avec sa couverture des Jeux olympiques, devenir à son tour une machine à créer des vedettes, gangrenée par l'argent et la dope.

On l'aurait excusé d'être devenu cynique et blasé comme tant d'autres. Mais Richard a vécu et décrit tous ces changements à sa manière, la manière Garneau. Toujours élégant, toujours précis, et surtout enthousiaste et passionné, des qualités qui ne lui ont jamais fait défaut. À un âge où ses anciens collègues profitaient de retraites bien méritées, il était

toujours partant pour un 100 mètres, il aurait pu sauter encore sur la patinoire avec enthousiasme, comme une recrue qui veut faire le grand club tout de suite.

Difficile d'imaginer qu'il ne sera pas de la prochaine grande course cycliste, des grandes compétitions en patinage artistique, de la description des Jeux olympiques, des rencontres hebdomadaires avec Joël et son équipe. Difficile d'admettre qu'il ne viendra plus à nos lunches chez Gauthier, où il me régalaient d'anecdotes sur le métier qu'il continuait de pratiquer.

Il a fait le grand saut à la perche et il est disparu quelque part dans le ciel, entre deux nuages nimbés de lumière. Bon vol, Richard, mon ami. Tu vas me manquer énormément.

* L'auteur est un ancien journaliste.

DÉBATS@LAPRESSE.CA

Merci, M. Garneau!

Toute petite, sa voix me donnait le signal que j'allais passer une superbe soirée en pyjama en famille à écouter le hockey. Et depuis, c'est à tous les Jeux olympiques la voix qui me permet de dire: wow, tout est possible avec de la détermination! Merci, M. Garneau, d'avoir rendu magiques des souvenirs mémorables. Sans votre voix, cela aurait été comme un film sans trame sonore.

Lorraine Desroches

Deux grands moments

Deux des moments sportifs qui ont marqué mon enfance: la course de Ben Johnson aux Jeux olympiques d'été de Séoul en 1988 et la conquête de la Coupe Stanley du Canadien en 1986, ont été immortalisés grâce à la voix de Richard Garneau. Je ne crois pas que tout autre journaliste parviendra à le surclasser quant aux descriptions sportives au Québec. Merci de nous avoir fait vivre tous ces grands moments avec passion, M. Garneau.

Thierry Dominique

Irremplaçable

J'ai beaucoup de peine, Richard Garneau est parti. Cette grande voix que j'entends depuis que je suis toute petite, qui nous accompagnait lors des Jeux olympiques, avec sa grande intelligence, cette voix, cette humanité, cette humilité. Irremplaçable Richard Garneau, tout comme René Lecavalier.

Ces hommes d'une grande culture, si brillants, avec, surtout, un français impeccable, chose devenue rarissime maintenant. Merci, Richard.

Isabelle Dupont

Humble

Je me souviens, à mes débuts dans ce monde de la télé et de la radio sportives, de mes nombreuses rencontres avec Richard à la salle de presse du Forum lors des matchs du Canadien. Ses conseils judicieux, son sourire, sa prestance, sa bonne humeur, son absence totale de prétention! Combien de fois lui ai-je avoué mon admiration et combien de fois lui ai-je dit que sa biographie m'avait fait rire aux larmes. Il semblait d'ailleurs toujours un peu mal à l'aise quand je le lui disais. Un grand, mais surtout un vrai nous quitte. Salut, Richard. Merci pour ces bons moments au Forum, et bon repos!

Christian Gauthier

Comme Jean Béliveau

Richard Garneau, avec sa grande classe, était le Jean Béliveau des commentateurs sportifs.

Yves Roy

De nombreux souvenirs

Il était grand physiquement et dans sa façon de travailler, toujours agréable à entendre. Des souvenirs de lui, j'en ai de nombreux: *La soirée du*

hockey, les Jeux olympiques, le Tour de France, toujours décrit avec une grande classe qu'il a gardée jusqu'à la fin.

André Dugas

Une voix éloquente

Lillehammer, 1994. J'ai 14 ans. Je ne m'étais pas encore intéressée aux Jeux olympiques, j'ouvre la télévision à TVA... et cette voix. C'était Richard Garneau, avec Alain Goldberg, qui commentait le programme court de patinage artistique. Sa verve, sa culture et sa pertinence m'ont tout de suite accrochée. J'ai suivi les Jeux de Lillehammer tous les jours à partir de ce jour-là, j'écoutais en cachette les résumés de fin de soirée qu'il animait. Et j'ai suivi tous les autres Jeux aussi d'ailleurs, qu'il y soit impliqué ou non. Pour moi, Richard Garneau, c'est l'éloquence et la passion du sport. Ce monde vient de perdre un grand. Bon voyage, M. Garneau.

Vanessa Girard

Une culture infinie

Ce dont je me souviendrai le plus de M. Garneau, c'est de son infinie culture du monde sportif: il connaissait tous les noms, les résultats, de n'importe quelle discipline ou presque. J'admiraais aussi sa passion pour les sports. Tout dans le sport le captivait.

Karl Létourneau

LISEZ TOUS LES COMMENTAIRES À LAPRESSE.CA

POUR NOUS JOINDRE La Presse, 7, rue Saint-Jacques, Montréal (Québec) H2Y 1K9

VOUS AVEZ UNE NOUVELLE À NOUS TRANSMETTRE? Écrivez-nous à nouvelles@lapresse.ca

RÉDACTION 514.285.7070
commentaires@lapresse.ca

ABONNEMENT 514.285.6911 ou 1.800.361.7453
www.lapresse.ca/abonnement

PETITES ANNONCES 514.987.8363 ou 1.866.987.8363
petitesannonces@lapresse.ca

VOUS VOULEZ EXPRIMER VOTRE OPINION? forum@lapresse.ca

DÉCÈS 514.285.6816
deces@lapresse.ca

CARRIÈRES 514.285.7320
carrieres@lapresse.ca

PUBLICITÉ 514.285.6931

Seule La Presse Canadienne est autorisée à diffuser les informations de La Presse et celles des services de la Presse Associée et de Reuters. Tous les droits de reproduction des informations particulières à La Presse sont également réservés. ISSN 0317-9249. Le quotidien La Presse est publié et édité par La Presse. Bénédictine dont le siège social est sis au 7, rue Saint-Jacques, Montréal (Québec) H2Y 1K9 et il est imprimé à Transcontinental Métropolitain, situé au 12 300, boulevard Métropolitain Est, Pointe-aux-Trembles, division de Imprimeries Transcontinental G.T. inc. Guy Crevier, Président et éditeur.

MASCOCHE

Enquête de l'escouade Marteau sur l'aéroport

EXCLUSIF

PHILIPPE
TEISCEIRA-LESSARD

Malgré la démission du maire Richard Marcotte, il y a bientôt deux mois, le bras policier de l'Unité permanente anticorruption (UPAC) continue de s'intéresser à la Ville de Mascouche.

L'escouade Marteau tente de faire la lumière sur la gestion des terrains du petit aéroport municipal, a appris *La Presse*. Les forces policières auraient notamment posé de multiples questions à au moins une personne qui connaît ce dossier de fond en comble.

En effet, l'avenir de l'aéroport est incertain. L'été dernier, la Cour d'appel a jugé que le ministère des Transports du Québec, qui a cédé les terrains de l'aéroport dans les années 70, n'avait pas le droit de les reprendre si Mascouche décidait de les privatiser complètement.

En octobre dernier, le maire Marcotte a affirmé à Radio-Canada que Mascouche «avait l'intention de privatiser l'aéroport».

Satisfaction et réserve

La municipalité a déjà tenté de vendre une partie de ces terrains à un détaillant d'automobiles, il y a une dizaine d'années. Le projet a échoué, notamment à cause de la saga juridique entre Québec et l'hôtel de ville.

Un premier candidat en lice pour succéder à Khadir

EXCLUSIF

PAUL JOURNET

QUÉBEC — Un premier candidat se lance pour succéder à Amir Khadir à titre de co-porte-parole de Québec solidaire. Il s'agit d'Alexandre Leduc, recruteur en syndicalisation à l'Alliance de la fonction publique du Canada.

M. Leduc, 28 ans, annoncera officiellement sa candidature aux membres ce matin. Il dira qu'il souhaite montrer que les jeunes ont leur place à Québec solidaire, et pas seulement dans les ailes jeunesse. Il proposera aussi de faire renaître la campagne Projet de pays — qui vise à promouvoir la souveraineté auprès des communautés culturelles — et de mettre davantage de l'avant le Plan vert du parti.

Ex-candidat, M. Leduc a récolté 27,3% des votes dans Hochelaga-Maisonneuve aux dernières élections, derrière la péquiste Carole Poirier. Il compte déjà sur l'appui officiel de 18 candidats solidaires. François Saillant, militant solidaire et porte-parole du FRAPRU, avait déjà indiqué, il y a quelques mois, qu'il souhaitait qu'un jeune remplace M. Khadir, sans toutefois parler de M. Leduc en particulier.

Le nouveau co-porte-parole sera choisi en congrès le 4 mai. Selon les statuts de Québec solidaire, le parti doit compter deux porte-parole: un homme et une femme. L'un d'eux ne doit pas siéger à l'Assemblée nationale et s'occuper surtout de l'organisation du parti. Il s'agit d'un poste à temps plein et rémunéré.

Après l'élection de Françoise David, M. Khadir a démissionné de son poste l'automne dernier afin de respecter ces statuts. André Frappier l'a remplacé par intérim, en attendant que le nouveau porte-parole soit choisi au terme d'une course interne.

L'Association des pilotes et propriétaires de l'aéroport de Mascouche (APPAM) se réjouit que l'UPAC s'intéresse à ce dossier. Ses membres considèrent que la volonté de privatisation exprimée par Mascouche cache des intentions plus sombres.

«On est dans le doute sur plein de choses», a affirmé Yvan Albert, vice-président de l'association. Selon lui, des liens douteux unissent la firme d'urbanisme Plania, filiale de l'entreprise Dessau, à des élus de Mascouche, dont l'ex-maire Marcotte.

L'APPAM s'est donnée pour mission de tenter de sauver l'aéroport.

Du côté de l'hôtel de ville, on a refusé de commenter les informations de *La Presse*.

«La Ville de Mascouche ne commente pas les suppositions,

a simplement répliqué Monique Muzzarelli, responsable des communications et porte-parole. Si l'UPAC enquête, nous les renseignerons comme nous l'avons toujours fait.»

Le torchon brûle depuis plusieurs mois entre la Ville et les partisans de l'aéroport quant à l'avenir des installations.

Terrains cédés

L'aéroport de Mascouche est construit sur des terrains cédés à la municipalité par le ministère des Transports du Québec pour la somme d'un dollar au milieu des années 70. En acquérant l'endroit, situé en bordure de l'autoroute 640, Mascouche s'engageait à l'utiliser seulement «pour des fins municipales».

De complexes négociations ont eu lieu entre le gouvernement et la Ville au fil des



PHOTO ALAIN ROBERGE, ARCHIVES LA PRESSE

Les terrains de l'aéroport municipal de Mascouche semblent convoités par des intérêts privés. L'escouade Marteau fait enquête dans ce dossier.

années. Celles-ci se sont conclues par le jugement de l'été dernier, dans lequel la Cour d'appel interdit au gouvernement du Québec de reprendre possession des terrains si Mascouche les utilise à d'autres fins. L'avenir de

l'aéroport fera l'objet d'une discussion au conseil municipal ce soir. Les élus seront alors invités à s'exprimer sur «l'approche et la démarche de la Ville dans le dossier de l'aéroport», selon l'ordre du jour rendu public par Mascouche.

Démarrez 2013 en grand.



Civic DX 2013

En location

198\$* 48 mois

995\$ comptant
24 000 km/année
Transport et préparation inclus

À l'achat

**AUCUN
PAIEMENT
AVANT
90 JOURS****

Commandez la vôtre dès maintenant.

Remise additionnelle disponible
avec le programmeFAITES
DE VOTRE
UNIR!

L'Association des concessionnaires Honda du Québec



HONDA

hondaquebec.ca

* Offres faites par Services Financiers Honda Inc. (SFHI), sur approbation de crédit. L'offre de location-bail porte sur la Civic berline DX manuelle 2013 neuve (modèle F2E2DEX). Franchise de kilométrage de 96 000 km; frais de 0,12 \$ le kilomètre excédentaire. Transport et préparation de 1 495 \$ inclus. Prix à l'achat pour ce véhicule (PDSF): 16 935 \$ incluant les frais de transport et de préparation. Les taxes, droits, assurances et immatriculation sont en sus. ** L'offre de «Gel des paiements d'hiver Honda» s'applique à tous les nouveaux contrats de financement conclus pour l'achat d'un véhicule Honda neuf entre le 3 et le 31 janvier 2013. Le premier paiement mensuel sera différé pendant 60 jours (jusqu'au 90^e jour du contrat) et le contrat de financement sera prolongé en conséquence. Les frais d'intérêt ne s'accumuleront pas pendant les 60 premiers jours du contrat. Après 60 jours, les frais d'intérêts commenceront à s'accumuler au taux annuel prévu au contrat et l'acheteur remboursera le capital et les intérêts pendant la durée du contrat. À titre d'exemple, un montant de 19 600 \$ financé sur 36 mois à un taux de 2,99% donne des mensualités de 569,91 \$ pour des frais de crédit de 916,76 \$ et une obligation totale de 20 516,76 \$. Aucun acompte requis. Offres valides seulement pour les résidents du Québec chez les concessionnaires Honda du Québec participants. Le concessionnaire peut vendre ou louer à prix moindre. Offres d'une durée limitée sujettes à changement sans préavis par le constructeur et valides sur les véhicules en inventaire. Photos à titre indicatif seulement. Voyez votre concessionnaire Honda pour plus de détails. * Une initiative de l'AQLPA soutenue par le gouvernement du Québec par l'intermédiaire du Fonds vert. Pour plus d'information visitez le www.faitesdelair.org.

