

TREIZE PAGES SUR LA TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

LA PRESSE



PHOTO RYAN REMIORZ, LA PRESSE CANADIENNE

DÉSOLATION

Une véritable « scène de guerre ». Cinq morts confirmées et une quarantaine de disparus. L'explosion d'un convoi de wagons-citernes qui a ravagé Lac-Mégantic sème la consternation. Et soulève de nombreuses questions liées à la sécurité.



PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

PIERRE FOGLIA
DIMANCHE MATIN
À LAC-MÉGANTIC
PAGE A3

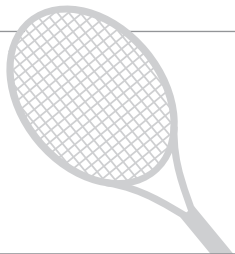
VINCENT MARISSAL
UNE TONNE
DE QUESTIONS
PAGE A4

**DES WAGONS
NON SÉCURITAIRES...
MAIS AUTORISÉS**
PAGE A5

**DES RÉSIDENTS
EN COLÈRE**
PAGE A6

JEAN-PHILIPPE DÉCARIE
LE DRAME ET LA COURSE
À L'AUTOSUFFISANCE
ÉNERGÉTIQUE AFFAIRES

« OBAMACARE »
UN ACCOUCHEMENT
DOULOUREUX PAGE A17



UN ÉCOSSAIS ROI DE WIMBLEDON
Andy Murray devient le premier Britannique à remporter le prestigieux tournoi de tennis depuis 1936. SPORTS

PORTES OUVERTES BMW
Des offres exceptionnelles sur plusieurs véhicules BMW.



MON CLIN D'ŒIL STÉPHANE LAPORTE
Aujourd'hui, tous les Québécois sont des habitants de Lac-Mégantic.
Venez voir mon blogue! www.lapresse.ca/laporte



LA LIBERTÉ VOUS VA BIEN.

Cet été, prenez un nouveau départ sans lunettes ni verres de contact.

**MEILLEUR
PRIX
GARANTI**
À partir de 490 \$
par œil*

Réservez une consultation gratuite au
1-877-768-9888 ou à lasikmd.com

LASIK MD
VISION



*Le prix peut varier en fonction de la prescription. Contactez personnellement LASIK MD pour plus de détails. Les services sont offerts par LASIK MD. Les services peuvent s'appliquer, visiter lasikmd.com.

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE



PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

Les accolades de réconfort ont été nombreuses, hier, à Lac-Mégantic, où le bilan s'établit provisoirement à cinq morts et une quarantaine de disparus.



Christian Lafontaine, ici avec son fils, a perdu son frère, deux belles-sœurs et une employée de l'entreprise d'excavation

«UNE SCÈNE DE GUERRE»

PHILIPPE TEISCEIRA-LESSARD

C'était la fin de l'espoir, hier, pour les résidents de Lac-Mégantic: près d'une cinquantaine des leurs pourraient avoir été tués dans le centre-ville de la municipalité, qui ressemble à une véritable scène de guerre.

L'expression est celle du premier ministre Stephen Harper. Il s'est approché en après-midi de la carcasse du train-pétrolier qui a déraillé avant d'exploser, dans la nuit de vendredi à samedi, rasant tout un quartier.

Quelques heures auparavant, la Sûreté du Québec (SQ) avait rendu public, pour la première fois, une estimation du nombre de personnes manquant toujours à l'appel. Une quarantaine de personnes sont disparues, en plus des cinq corps retrouvés par les policiers.

«Je peux vous dire que nous avons rencontré une grande quantité de gens qui avaient rapporté des personnes manquantes, a déclaré le lieutenant Michel Brunet, de la SQ. À ce stade-ci, je peux avancer le fait qu'il y a environ une quarantaine – plus ou moins 40 – de personnes qui sont considérées comme étant manquantes.»

Plus tard dans la journée, un de ses collègues a précisé que ce bilan «a monté, a descendu» au cours de l'après-midi d'hier, mais qu'il demeurerait valide. En ville, ce bilan était contesté par plusieurs citoyens, qui l'estimaient beaucoup trop conservateur.

La mairesse de Lac-Mégantic, Colette Roy-Laroche, était dévastée d'apprendre que tant de ses concitoyens manquaient à l'appel. «C'est inimaginable de penser qu'autant de personnes de notre communauté [sont disparues]. C'est une désolation, une

perte énorme, a-t-elle déploré, les lèvres tremblantes. Ça nous affecte énormément.»

Identification complexe

Le bureau du coroner, responsable de faire la lumière sur toutes les morts non naturelles dans la province, a déployé sa «structure de gestion de décès multiples» – une mesure exceptionnelle. L'organisation a aussi sorti de ses laboratoires quelques scientifiques afin de faciliter l'identification.

«Considérant l'intensité de l'incendie, on peut déduire que les corps sont dans un état de brûlure avancée, a indiqué Geneviève Guilbault, porte-parole du bureau. Évidemment, ça complexifie l'identification, mais tous les moyens nécessaires et à notre

«C'est vraiment comme un site de guerre. C'est incroyable. C'est difficile d'imaginer avant d'être ici. C'est un secteur énorme. Trente bâtiments complètement détruits – incinérés, en fait.»

– Stephen Harper

disposition vont être utilisés pour en venir à bout.»

On a ainsi demandé à plusieurs résidents des échantillons d'ADN de leurs proches disparus afin de faciliter le travail des enquêteurs.

Aucun détail sur les circonstances de la découverte de cinq corps n'a toutefois été rendu public.

«Nos enquêteurs sont toujours sur le site à faire des recherches, a affirmé Benoît Richard, porte-parole de la SQ, vers 19h. Mais il y a encore une bonne partie de la scène qui n'est pas accessible, puisque les pompiers travaillent

toujours à cet endroit-là et que les pompiers ne l'ont pas encore sécurisée.»

Quelques dizaines de minutes plus tôt, le porte-parole des pompiers de Lac-Mégantic avait annoncé que les flammes qui continuaient de brûler depuis 40 heures dans les wagons-citernes avaient été complètement éteintes par ses hommes.

Des «points chauds» demeurent toutefois. Un autre intervenant a indiqué que l'eau utilisée pour combattre l'incendie avait créé des zones difficilement praticables à pied.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a annoncé hier avoir déployé une importante équipe d'intervention. En soirée, elle a ajouté avoir retrouvé la boîte noire du convoi ferroviaire.

condoléances et leur appui à la petite ville.

Après sa courte incursion en zone dévastée, M. Harper s'est dit anéanti par ce qu'il avait vu. «C'est vraiment comme un site de guerre. C'est incroyable. C'est difficile d'imaginer avant d'être ici, a-t-il affirmé. C'est un secteur énorme. Trente bâtiments complètement détruits – incinérés, en fait.»

Le premier ministre a refusé de répondre directement aux questions sur l'augmentation du transport de matières dangereuses par train, ou encore sur les sanctions qui pourraient être imposées à la Montreal, Maine and Atlantic Railroad (MMA), qui affrétait le convoi.

Le ministre Christian Paradis, qui est aussi député de la circonscription de Mégantic-L'Érable, s'assurera que la communauté recevra toute l'aide dont elle a besoin pour se reconstruire, a aussi promis Stephen Harper, en lançant un sourire entendu à son collègue. Pour l'instant, les lois canadiennes prévoient un appui financier d'urgence pour la ville.

Contrairement à son vis-à-vis aux Communes, Thomas Mulcair n'a pas hésité à aborder la question politique au centre de la tragédie: la réglementation du transport de matières dangereuses. «Il y a beaucoup de questions, et c'est notre rôle en tant qu'opposition officielle de les poser, a-t-il affirmé à son arrivée à Lac-Mégantic. Légitimement, les gens vont vouloir savoir ce qui s'est passé et ce qu'on peut faire dans l'avenir pour éviter que ça ne se reproduise.»

Le bureau du premier ministre a qualifié de «grossièrement inappropriés» les commentaires de M. Mulcair.

– Avec David Santerre

SOMMAIRE

Amusez-vous!	ARTS 8
Astrologie du jour	AFFAIRES 8
Bourses	AFFAIRES 2
Débats	A18 et A19
Décès	AFFAIRES 8
Horaire télévision	ARTS 6

Loteries	A 14
Monde	A 17
Personnalité	AFFAIRES 10
Petites annonces	AFFAIRES 7
Sudoku	AFFAIRES 4

Météo
Nuageux avec averses, possibilité d'orage, maximum 26, minimum 19. AFFAIRES 7

«Ici, lorsqu'on perd une personne, ça prend des mois, voire des années pour passer au travers. Alors 30-40 amis... C'est inimaginable...»

– Yannick Gagné,
propriétaire du Musi-Café

«Ils n'ont pas donné les noms, mais nous, on le sait. On repasse les maisons dans notre tête, on sait où ils restent, on sait ce qu'ils font d'habitude, et on ne les voit pas.»

– Daniel Poulin,
propriétaire d'un journal local, Le MRG

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC



familiale dans le drame, auquel il a lui-même échappé de justesse.

PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

6000 MÉGANTICOIS, 6000 DRAMES

HUGO MEUNIER, DAVID SANTERRE ET CHRISTIANE DESJARDINS

Guy Ouellette et sa conjointe Diane Bizier passaient une très belle soirée entre amis au Musi-Café, comme c'est souvent le cas le vendredi. Le couple fait partie des habitués de ce bar – le propriétaire est d'ailleurs un ami proche de M. Ouellette.

Peu de temps avant le drame, M. Ouellette a décidé de retourner à la maison, pris d'un coup de fatigue. Diane l'avait remarqué et l'avait encouragé à aller se reposer. Avant de partir, il a jeté un coup d'œil vers la terrasse, où sa conjointe semblait s'amuser ferme avec une nièce qu'elle n'avait pas vue depuis un moment.

« Je relaxais à la maison, lorsque tout est devenu blanc. Je croyais qu'il s'agissait d'un éclair, mais ça restait tout blanc », raconte M. Ouellette, rencontré chez lui moins de 48 heures après le drame. La maison est silencieuse, sombre. L'homme a les traits fatigués. À l'autre bout de la table, Mégane, la fille de sa conjointe, écoute le récit d'une nuit d'horreur qu'elle a aussi vécue à sa manière. Les trois enfants de M. Ouellette poussent la porte du bungalow au même moment. La famille s'enlace.

M. Ouellette se souvient du mur de feu. Il était si intense qu'il croyait que l'incendie était à deux rues de chez lui. « J'ai alors aperçu le train qui a déraillé, les gens courir, crier, les voitures filer à toute vitesse, le bordel... »

La chaleur était insoutenable et le centre-ville, inaccessible. M. Ouellette a alors décidé de revenir à la maison pour attendre des nouvelles de sa Diane.

Mais l'appel n'est jamais venu. Christian Lafontaine a quant à lui perdu un frère, deux belles-sœurs et une employée de l'entreprise d'excavation familiale dans le drame. Lui-même y a échappé de justesse.

« Nous avons gardé les enfants des disparus de la famille. Ils ne savent pas encore ce qui s'est passé. Il y a des spécialistes qui vont venir nous voir pour nous aider à leur annoncer ça. On veut bien le faire et on ne trouve pas pour l'instant la manière de leur annoncer. »

— Christian Lafontaine

« Il y a eu un tremblement de terre, une coupure de courant et le ciel est devenu orange. Le réflexe de ma conjointe a été de se cacher. Le mien, de sortir, et ça été la meilleure décision de ma vie. Dans la rue, j'ai vu une vague de feu s'en venir vers nous. Pas le temps de prendre l'auto, on a juste couru. Je me suis retourné, et c'était l'apocalypse derrière moi. Je ne sais pas pourquoi les autres ne m'ont pas suivi. Ça été impossible pour eux de sortir. Il restait au moins 30 ou 50 personnes dans le Musi-Café », raconte-t-il.

Son frère Gaétan n'a pas donné signe de vie depuis. Quand Christian a fui, Gaétan a tenté de trouver sa conjointe Karine, pour fuir avec elle.

« Ils ne faisaient qu'un. Ils sont morts ensemble », est-il convaincu.

Tous les Méganticois ont un témoignage à livrer sur la tragédie. Sur ce qu'ils ont vu, au sujet de ceux qu'ils ont perdus – car tous se connaissent.

La vie sauve

Plusieurs résidents de Lac-Mégantic ont frôlé la mort de proche. « Mon petit frère était arrêté au passage à niveau de la voie ferrée avec son scooter, parce que la barrière était baissée et les feux clignotaient parce que le train s'en venait. Mais quand il l'a vu dérailler, il a agrippé son ami et il a clenché. Il a été très chanceux », a témoigné Bianca Fillion.

Richard Turcotte, qui habite près de la voie ferrée, a lui aussi échappé de justesse aux flammes. « Vers 1 h 20, un sifflement me réveille, mon lit se met à *shaker*. J'ouvre les yeux, c'est orange dans ma chambre comme si une navette spatiale avait décollé à côté. Je regarde dehors, je vois le train s'empiler et la boule de feu. Je me cache sous la fenêtre et la boule est passée au-dessus de moi. »

« J'étais sur la terrasse quand j'ai vu le feu arriver. J'étais en vélo, je l'ai pris. Dans l'énerverment, je suis resté là quelques secondes, la chaleur est devenue très intense [...] Ça a fait des bulles sur mon bras. »

— Bertrand Thériège

Dimanche matin à Lac-Mégantic

PIERRE FOGLIA
CHRONIQUE

Dimanche matin, Lac-Mégantic retenait ses larmes, la petite ville faisait semblant que c'était un dimanche matin comme les autres. La piste cyclable de la Baie-des-Sables grouillait d'enfants et de mamans.

Dans les quartiers évacués, escortés par des policiers, les gens allaient chercher des médicaments, nourrir le chat, ramasser du linge. Comme ce jeune couple, rue Dollard. Sur la galerie, le mari s'impatientait: Envoie, Sylvie, laisse faire les souliers, t'en auras pas besoin. Les policiers souriaient.

Rue Baie-des-Sables encore, le D' Daniel Brochu sort de chez des amis. Responsable du service des soins de longue durée, il se hâte vers l'hôpital où les résidents de quelques CHSLD ont été évacués. Tout est sous contrôle. Pas seulement à l'hôpital. Partout.

Serait un dimanche comme les autres à Lac-Mégantic, si Lac-Mégantic existait encore.

J'ai rencontré Frederick au cimetière. À Lac-Mégantic, il y a un cimetière en pleine ville, rue Laval, pas loin du McDo, du même côté. Frederick sortait de chez lui, une petite maison qu'il vient tout juste d'acheter, c'est la première chose qu'il m'a dite: comment je vais faire pour payer les traites maintenant que je n'ai plus de job?

Frederick Gay était cuisinier au resto-bar Le Haricot, rue Frontenac, pas loin du Musi-Café, dans le quartier où tout a flambé. Vendredi, les cuisines du Haricot ont fermé à 10 h, et comme il n'y avait pas foule au bar, la serveuse a décidé que le last-call serait à minuit. Quelques clients lui doivent la vie.

Frederick était chez lui quand ça a sauté. « J'ai couru avec mon chien le plus loin que j'ai pu – je ne savais pas que la serveuse avait décidé de fermer à minuit. Quand je suis arrivé, le parc des Vétérans était en feu, il y avait des flammes de 10 pieds au-dessus de la bâtisse en face du Musi-Café, je ne pense pas que personne est sorti vivant de là. »

Je lui fais remarquer qu'on ne sait rien encore pour les morts.

Mais si, on sait. Des disparus? Jamais personne ne disparaît à Lac-Mégantic. Si t'es pas ailleurs – tout le monde le sait si t'étais ailleurs – et si t'es pas là non plus, ben c'est que t'es mort. Le samedi matin, mon frère va travailler à l'extérieur, c'est un ami qui le conduit, quand samedi matin cet ami ne s'est pas présenté, n'a pas téléphoné, mon frère n'a pas dit: il est disparu. Il a dit: il est mort.

Frederick allait manger chez sa mère. Et ça va parler juste de ça. Les rumeurs. Les noms. La nièce, le cousin, l'oncle, les amis, le voisin. Tissé serré, ça tient plus chaud, mais qu'une maille saute et ça fait un gros trou.

Alors, pensez, 40 mailles qui sautent d'un coup. Un grand froid tout à coup.

Dimanche matin, Lac-Mégantic retenait encore le cri qu'elle va bien finir par pousser, aujourd'hui, demain, quand les disparus seront devenus des morts.

Sans corps.

Nantes, où tout a commencé, est un petit village à 12 km de Lac-Mégantic sur la route 161 qui longe la voie ferrée tout le long. On ne sait pas trop ce qui s'est passé à Nantes dans la nuit de vendredi. Un incendie dans la locomotive, comme le confirme le maire de Nantes. Incendie facilement maîtrisé,

nous dit-on. Et sans incidence sur la suite des événements. Un incendie dans une locomotive qui tire 73 wagons pleins de pétrole brut? Pas de problème? Vraiment?

Et un petit problème de frein avec ça?

À Nantes, on change d'équipage parce qu'on change de compagnie d'exploitation, à Nantes, on embarque sur le réseau de la compagnie Montreal, Maine & Atlantic. Que s'est-il passé lors de ce changement d'équipage pour que le train se retrouve sans pilote?

L'enquête finira peut-être par le dire. En attendant, à suivre cette pente douce de 12 km entre Nantes et Lac-Mégantic, on comprend très bien comment ce lourd convoi de 73 wagons entraînés dans la pente par sa propre inertie a pu atteindre cette vitesse folle que des témoins ont décrite.

À Nantes, on ne se doutait de rien. On a appris la catastrophe à la télé le lendemain matin. Au dépanneur, on m'a dit: pas de commentaires... pour ne pas nuire à l'enquête. Je suis resté poli, mais ça m'a tout pris.

À Nantes, hier matin, sur la voie ferrée, juste à la sortie du village, huit wagons pleins de pétrole brut attendaient (attendent toujours, sans doute) d'être évacués. Des techniciens d'une firme spécialisée dans le transport des matières dangereuses vérifiaient je ne sais quoi.

Tout est correct?, leur ai-je crié.

Pas de problème, m'ont-ils répondu, le pouce en l'air.

■■■

Trois politiciens, hier vers midi, à l'entrée de la polyvalente Montignac, transformée en refuge par la Croix-Rouge.

À mon ami Amir Khadir, j'ai dit: tu vois, au moins, les pipelines, ça n'explose pas dans les centres-villes. C'est bien, les pipelines. J'ai cru qu'il allait me battre. C'est pas le train ou le pipeline le problème, m'a-t-il confondu, c'est le pétrole. C'est le refus de se tourner vers des énergies nouvelles, propres.

Curieusement, le député provincial de la circonscription, le libéral Ghislain Bolduc, n'était pas si loin d'Amir: l'ère du pétrole achève, c'est vrai.

Ah bon! Et par quoi d'autre va-t-on le remplacer?

Par l'hydrogène! Le député libéral est un fanatique de l'hydrogène. Il m'a expliqué et bien entendu je n'ai rien compris. Pour ce qui est du député fédéral, le ministre de l'Industrie Christian Paradis, il a balayé tout ça d'un revers de main: le problème n'est pas le pétrole, le problème ce sont les accidents de train. On verra, m'a-t-il dit, il faut attendre le rapport, mais vous savez les accidents de train ont beaucoup diminué, il faut faire en sorte qu'il y en ait encore moins.

Ça faisait 37 ans hier que je n'avais pas rencontré un ministre de l'Industrie. J'ai pris la décision de ne plus laisser passer autant de temps avant d'en rencontrer un autre. C'est très instructif, je trouve.

■■■

Dimanche matin, Lac-Mégantic retenait ses larmes, ses cris, sa douleur. Se retenait comme on se retient au bord d'un gouffre. Peut-être bien la peur que si on commence à pleurer, à crier, cela va se mettre à débouler, comme a déboulé ce train fou jusqu'au cœur de l'horreur...

Dimanche matin, Lac-Mégantic retenait ses larmes, mais pas complètement. À la porte de la polyvalente Montignac, soudain, des femmes en entouraient une autre qui pleurait, la prenaient dans leurs bras. Autour, on les épiait à la dérobée, on essayait de deviner: un enfant? Un mari? Une sœur?

Dimanche matin, Lac-Mégantic priaient Dieu de lui laisser encore un jour ou deux.

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

Un train de questions



VINCENT
MARISSAL
CHRONIQUE

D'abord, absorber le choc. Puis, retrouver les morts, honorer leur mémoire et consoler leurs proches. Ensuite, reconstruire la brique et l'âme de Lac-Mégantic. Et puis, il faudra chercher les causes et les responsables de cette tragédie, par respect pour les victimes, mais aussi pour éviter d'autres accidents du genre.

Aux devoirs de solidarité, d'empathie et d'entraide s'ajoute celui de poser des questions, y compris des questions à nos dirigeants politiques, qui ont la responsabilité de protéger la population.

Nous sommes nombreux à avoir appris avec horreur et stupéfaction, au cours des derniers jours, que des trains circulent à travers villes et campagnes, transportant souvent des matières dangereuses à toute allure, parfois de nuit et... sans conducteur! Il y a d'autres «détails» du genre qu'on devrait savoir? D'autres absurdités apparemment permises par les lois et règlements en vigueur?

Cette fin de semaine, l'heure n'était pas à la politique, mais il faudra néanmoins y arriver. Pauline Marois a réagi vite et bien, dans les heures suivant l'accident, se rendant sur les lieux pour réconforter la population et lui garantir aide et soutien. C'était la chose à faire.

Stephen Harper a quitté prestement Calgary, une autre ville éprouvée qui essaye de retrouver le sourire avec son fameux Stampede, pour visiter lui aussi Lac-Mégantic. Pas sûr que le show de drapeau était approprié, d'autant que M. Harper n'avait pas grand-chose à dire. Son lieutenant québécois, et député du coin, le ministre Christian Paradis, est lui aussi intervenu rapidement, offrant tout le soutien du fédéral. Très bien, mais il faudra aussi réévaluer la réglementation du transport ferroviaire de matières dangereuses.

Certains ont critiqué Thomas Mulcair, lui aussi de passage à Lac-Mégantic hier, parce qu'il a fait un lien entre les coupes budgétaires du gouvernement Harper et l'accroissement des risques pour la population. Je trouve, au contraire, fort pertinente l'intervention de M. Mulcair et de la critique du Nouveau Parti démocratique en matière de transports, Olivia Chow, qui rappellent quelques évidences: le nombre de trains transportant des matières dangereuses augmente, les budgets pour les inspections diminuent et les conservateurs ont un parti-pris notoire pour l'autorégulation des entreprises privées. On pourrait ajouter que les conservateurs ont aussi fait des coupes au ministère de l'Environnement et qu'ils militent ouvertement pour l'accroissement des «exportations» du pétrole albertain vers l'Est.

Selon un rapport du Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire publiée en 2007, le transport ferroviaire des marchandises dangereuses a augmenté de 60% pour le CN et le CFPC entre 1997 et 2006. Et on ne parle pas ici que de pétrole. Selon le même rapport, les trains transportent environ 3000 (vous avez bien lu: 3000!) substances jugées dangereuses aux yeux de la loi au Canada.

Autre chiffre affolant, tiré de l'Association des chemins de fer du Canada, cette fois. En 2009, 500 wagons de pétrole brut transportés; estimation pour 2013: 140 000 wagons!

Devant de telles données, il n'y a rien de déplacé à demander des comptes au gouvernement. J'ai moi aussi un train de questions en tête:

– À qui a-t-on vendu les segments de chemins de fer? Qui sont ces entreprises? Sont-elles fiables? Solvables?

– Se conforment-elles à nos lois?

– En tire-t-on, collectivement, un bénéfice honorable ou sert-on simplement de terre de transit pour du pétrole destiné aux autres marchés, comme c'était le cas du train de la Montreal, Maine & Atlantic Railway?

– A-t-on favorisé le développement des affaires des entreprises privées au détriment du bien-être, de la sécurité et de l'environnement?

– Nos lois et règlements sont-ils à jour? Appliqués? Applicables?

– A-t-on suffisamment d'inspecteurs? Ont-ils le temps et les moyens de faire leur boulot correctement?

– Sait-on vraiment ce qui transite sur nos voies ferrées?

Dans un pays qui s'est construit, en grande partie, grâce au chemin de fer, le train occupe une place presque romantique. La poésie, toutefois, vient d'exploser, à Lac-Mégantic, vers 1h20 du matin.

Voilà qui jette une lumière crue sur les projets de trains-pétroliers de Suncor (Alberta), qui souhaite amener vers le Québec son pétrole des sables bitumineux ou, ici, d'Ultramar, qui songe à fournir sa raffinerie de Lévis par rail. L'industrie a compris le truc: le transport par train permet des économies et, contrairement aux projets d'oléoducs, passe sous le radar des médias et d'une bonne partie de la population.

Les oléoducs, par contre, ont la réputation d'être plus sûrs, et le drame de Lac-Mégantic ne nuira certainement pas aux projets en gestation au Québec et ailleurs au Canada.

À mots à peine voilés, le ministre Christian Paradis a reconnu hier que nous devons maintenant mener les débats sur les pipelines en gardant Lac-Mégantic en tête.

Bien involontairement, je crois, M. Paradis en a lancé une bonne à propos de l'accident de train, en disant sur les ondes de Radio-Canada que «si on avait pu l'éviter, ce ne serait pas arrivé».

En effet.

Mais ne lui en tenez pas rigueur: M. Paradis est sincèrement ébranlé par ce qui vient de se passer dans la cour arrière dans sa circonscription.

Une super mairesse

Comme plusieurs autres, j'ai tweeté samedi mon respect pour Colette Roy-Laroche, la mairesse de Lac-Mégantic, ébranlée, mais forte dans la tempête.

Il paraît qu'elle termine son dernier mandat là-bas.

Montréal, ça ne vous tente pas, M^{me} la mairesse?



Le gigantesque incendie provoqué par l'explosion a ravagé une grande partie du centre-ville de Lac-Mégantic.

Le propriétaire du chemin de fer refuse de porter le blâme

MARTIN CROTEAU

L'homme d'affaires qui dirige la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MM&A) affirme que ce sont des «facteurs externes», et non sa propre entreprise, qui sont à l'origine du drame de Lac-Mégantic.

L'entreprise n'a pas encore été en mesure de terminer sa propre enquête sur l'accident, puisque plusieurs personnes ne sont pas encore disponibles. Mais le dirigeant affirme que rien ne lui permet de croire que son matériel ou ses employés soient en cause.

«Selon l'information que j'ai, on parle davantage de facteurs externes», a-t-il dit.

«De manière générale, je crois que nous avons performé assez bien, a-t-il ajouté. Je ne peux vous identifier une erreur qui aurait été commise par nos gens.»

L'homme d'affaires s'est dit atterré par la tragédie de Lac-Mégantic.

«Je me sens affreusement mal, je suis dévasté, a affirmé Edward Burkhardt, joint par *La Presse* au siège social de Rail World, en Illinois. Notre entreprise ferroviaire a généralement un bon dossier en matière de sécurité, nous n'avions jamais connu un déraillement significatif jusqu'à celui-ci.»

La MM&A a été impliquée dans quelques accidents au cours des dernières années (voir autre texte), notamment un déversement de 13 000 litres de diesel non loin de Lac-Mégantic, en juin. Mais ces épisodes étaient «mineurs», a dit M. Burkhardt.

L'homme d'affaires affirme que son entreprise a les ressources pour venir en aide aux sinistrés de Lac-Mégantic. Une équipe de 12 personnes est déjà sur place.

«Nous n'avions jamais connu un déraillement significatif jusqu'à celui-ci.» — Edward Burkhardt, président de Rail World

«Nous avons ouvert un centre de commandement au centre-ville et nous allons recevoir les réclamations et tenter de nous occuper des circonstances individuelles pour les gens qui sont sans nourriture ou sans logement», a-t-il dit.

Circonstances

La MM&A a révélé un peu plus de détails sur les circonstances qui ont mené à l'explosion d'un train en plein centre-ville de Lac-Mégantic, dans la nuit de vendredi à

samedi. Le train s'est d'abord immobilisé à Nantes, à 11 km du lieu du drame, lorsqu'une locomotive diesel a pris feu.

Les pompiers ont été dépêchés sur les lieux. Le moteur de la locomotive a été éteint pendant l'intervention.

Des représentants de la MM&A se trouvaient toujours sur place lorsque les pompiers sont partis la scène. Ce n'est qu'une fois que ces derniers ont quitté à leur tour que le train s'est ébranlé, apparemment parce que les freins ne fonctionnaient pas adéquatement.

La fermeture du moteur pourrait avoir causé cette défaillance, a avancé l'entreprise dans un communiqué. L'administrateur Yves Bourdon a toutefois précisé qu'il ne s'agit que d'une «hypothèse».

Le train aurait pris de la vitesse dans la longue pente entre Nantes et Lac-Mégantic. Selon certains reportages, il aurait filé à une vitesse de 60 à 70 km/h lorsqu'il s'est engagé dans une courbe serrée, en plein cœur du centre-ville. «Normalement, on négocie cette courbe à 10 mi/h, a indiqué Yves Bourdon, administrateur québécois de la MM&A. Le train allait sûrement beaucoup plus vite que ça.»

— Avec la collaboration de François Van Hoenacker.



Une importante quantité de carburant s'est répandue dans la rivière Chaudière (notre photo) et dans le lac Mégantic.



Pour joindre notre chroniqueur :
vmarissal@lapresse.ca

PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE

DES WAGONS AUTORISÉS,
MAIS NON SÉCURITAIRESMARTIN CROTEAU
ET PAUL JOURNET

OTTAWA ET QUÉBEC — Le train fantôme qui a provoqué une hécatombe à Lac-Mégantic tirait des wagons-citernes reconnus depuis 20 ans comme étant non sécuritaires, mais autorisés par le gouvernement fédéral.

La Presse a expédié à Denis Allard, président du Fonds mondial du patrimoine ferroviaire, des photos des wagons-citernes qui étaient rattachés au train. Il a tout de suite reconnu le modèle DOT-111.

« Ce n'est bon à rien ça, a-t-il lancé. Le principal critère qui fait qu'un wagon est sécuritaire, c'est une paroi d'acier d'un pouce. Si tu n'as pas cela, ça ne vaut rien. »

« On utilise ce modèle pour des raisons pécuniaires, a-t-il ajouté. Si c'était moi le ministre des Transports, les wagons qui n'ont pas une paroi d'un pouce d'épais, j'enverrais tout ça à la ferraille. Je n'irais même pas donner cela aux pays pauvres, j'aurais des remords de conscience. »

Les wagons-citernes n'appartiennent pas à la société Montreal, Maine & Atlantic Railway. L'entreprise ne faisait que les tirer.

En entrevue téléphonique depuis l'Illinois, le propriétaire de la société mère de la MM&A, Ed Burkhardt, reconnaît que l'épaisseur des citernes ferroviaires a fait l'objet d'importantes discussions dans l'industrie au cours des dernières années. « Mais je ne peux pas imaginer un wagon-citerne qui serait assez solide pour soutenir ce qui s'est produit ici », a nuancé M. Burkhardt, qui dirige la société Rail World.

Un risque signalé en 1991

Selon le National Transportation Safety Board des États-Unis, les wagons DOT-111 sont « inadéquats pour résister au choc d'un déraillement ». Des rapports mettaient déjà en garde contre ce risque en 1991.

Depuis 2011, Ottawa exige que les transporteurs choisissent des wagons-citernes plus épais quand ils renouvellent leur flotte. Mais il permet néanmoins aux vieux modèles, dont la tête et l'enveloppe sont trop minces, selon les autorités, de rester en service.

Lors de sa visite à Lac-Mégantic, le premier ministre du Canada Stephen Harper n'a pas voulu commenter la responsabilité de la MM&A ou les sanctions qui pourraient être exigées.

« J'ai entendu des choses qui me préoccupent beaucoup, a-t-il néanmoins avancé. C'est difficile



La mairesse de Lac-Mégantic, Colette Roy-Laroche, a révélé avoir demandé « dernièrement » à la société MM&A de mieux entretenir son chemin de fer.

d'imaginer pourquoi on peut avoir un tel accident, comme ça. Nous avons des règles pour prévenir de telles choses. [...] Les enquêtes vont retenir certains coupables, certains responsables, je pense. Et en même temps, elles vont donner au gouvernement des recommandations pour des actions à venir. »

La mairesse de Lac-Mégantic, Colette Roy-Laroche, a par ailleurs révélé avoir demandé « dernièrement » à la société MM&A de mieux entretenir son chemin de fer,

« Si c'était moi le ministre des Transports, les wagons qui n'ont pas une paroi d'un pouce d'épais, j'enverrais tout ça à la ferraille. »

— Denis Allard, président du Fonds mondial du patrimoine ferroviaire

qui traverse la voie publique à trois reprises dans sa municipalité, pour « assurer la sécurité et éviter les déraillements ».

Ed Burkhardt dit avoir été « surpris » par les déclarations de la mairesse. Il dit avoir échangé sur le sujet avec le représentant d'une « agence gouvernementale », et que personne n'était au courant d'une telle demande de la municipalité.

« Cela ne veut pas dire qu'aucune requête ne nous a été adressée, mais nous n'avons pas pu retracer une demande. Si la mairesse s'est adressée à quelqu'un chez nous, nous aimerions en savoir davantage », a-t-il indiqué.

Le député néo-démocrate de Compton-Stanstead, Jean Rousseau, a dit avoir été informé de problèmes d'entretien potentiels. Depuis deux ans, une « demi-douzaine » de citoyens lui ont fait part de leurs préoccupations.

« Les élus municipaux, les agriculteurs et différentes personnes qui sont près de ces voies-là communiquent souvent avec nous, surtout au sujet de la qualité de l'entretien, les services d'entretien, autant de la voie que des locomotives qui y circulent, a-t-il indiqué. Donc c'est un questionnement qui est là depuis longtemps. »

Autopsie
d'un
cauchemar

Les mots manquent pour décrire une telle tragédie. Si les autorités ne sont pas encore en mesure de déterminer les causes de cet horrible accident, certains faits ont toutefois été établis. Reconstitution d'une tragédie humaine.

Vendredi, 23 h 25

Un train de la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) contenant du pétrole brut s'immobilise à Nantes, à 11 kilomètres du centre-ville de Lac-Mégantic. Le conducteur quitte le train pour effectuer un changement d'équipe. Selon l'entreprise, les freins à air des locomotives et des wagons sont alors activés, tout comme les freins à main de 5 locomotives et de 10 wagons du train en question.

Vendredi, 23 h 30

Un citoyen fait appel aux pompiers de la ville de Nantes vers 23 h 30, après avoir aperçu des flammes au-dessus d'une locomotive à Nantes, le long de la route 161. Le feu a pris naissance dans le moteur d'une des locomotives de la compagnie MMA.

Samedi, 00 h 15

Sur place, les pompiers parviennent à éteindre le feu au terme d'une intervention qui dure environ 45 minutes. Le moteur du train est arrêté pour permettre l'extinction du brasier. Après l'intervention des pompiers, des employés de la MMA arrivent sur place. Ces derniers confirment que le feu est éteint et que les lieux sont sécurisés. Les pompiers quittent ensuite les lieux.

Samedi, 1 h 00

Le terrain entre Nantes et Lac-Mégantic est marqué par une importante dénivellation. Pour une raison qui demeure encore inconnue, le convoi chargé de pétrole brut se serait mis à rouler librement vers Lac-Mégantic à une vitesse allant de 60 à 70 km/h, et ce, sans conducteur.

Samedi, 1 h 15

Les wagons filant à grande vitesse auraient déraillé en plein centre-ville de Lac-Mégantic. Ces wagons remplis de pétrole brut provoquent d'immenses explosions. Selon la Sûreté du Québec, les premiers appels sont logés quelques minutes plus tard, vers 1 h 20. Pendant au moins deux heures, d'autres déflagrations sont rapportées. Certaines d'entre elles sont aussi engendrées par l'explosion des réservoirs de carburant des automobiles se trouvant sur les lieux.

Par François Van Hoenacker

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

AVANT



LA RUE FRONTENAC BALAYÉE PAR LES EXPLOSIONS

La rue Frontenac, située en plein centre-ville, est la principale artère commerciale de Lac-Mégantic.

- 1 La voie ferrée
- 2 Le Musi-Café, où plusieurs dizaines de personnes se trouvaient, selon des témoins, au moment de l'explosion des wagons-citernes
- 3 La bibliothèque municipale
- 4 Le magasin Dollarama
- 5 L'édifice commercial Le Frontenac
- 6 L'ancienne chapelle, inoccupée, qui abritait auparavant un resto-bar
- 7 L'ancienne Banque de Montréal
- 8 La papeterie Mégantic
- 9 La boutique de cadeau l'Ambrequin
- 10 Le secteur résidentiel du boulevard des Vétérans

APRÈS



PHOTOS PHOTOHÉLICO.COM ET LA PRESSE CANADIENNE

En furie contre « les trains de la mort »

Raymond Lafontaine pourrait avoir perdu plusieurs de ses proches dans l'accident

DAVID SANTERRE

« En 2013, nous, les propriétaires de compagnies, on est obligés d'assurer un suivi sur nos compagnies, on doit être responsables à 100 % des faits et gestes de nos gens. On a des papiers terribles à remplir et des demandes de nos gouvernements qui sont insensées. Mais ils laissent passer dans le milieu de nos régions des Américains qui ont le droit de faire n'importe quoi. »

Dire que Raymond Lafontaine est en colère est un mot bien faible. Il fulmine, il enrage.

L'explosion d'un train chargé de pétrole dans la petite ville de Lac-Mégantic pourrait avoir tué son fils Gaëtan, deux de ses belles-

plus couru de la municipalité, situé près de la voie ferrée et du lac.

« C'était la fête de ma fille. Ils sont allés fêter au Musi-Café. C'est là que le train de la mort est descendu. Un train de pétrole peinturé en noir, c'est le train de la mort », a-t-il laissé tomber, la voix tremblante.

« Ce train roulait sur des tracks surchargés qui auraient dû être changées il y a 100 ans. Les tracks ne sont pas adéquates, on le sait parce qu'on les répare régulièrement pour eux. Il y a une semaine, ils ont eu un déraillement sur le chemin Woburn, et il y a eu un déversement de pétrole. Une autre fois, il manquait un pied de track à Scottstown. Quand il

« Ce n'est pas normal que des trains de pétrole de l'Ouest se rendent vers l'Est en passant par des villages comme Mégantic et tuent nos enfants. C'est des fusils chargés. »

— Raymond Lafontaine

filles, Karine et Joannie, et une employée, Marie-Noëlle. À eux quatre, ils laissent sept enfants orphelins.

Vendredi soir, la grande famille de cet entrepreneur en excavation, qui emploie 175 résidents, qui emploie 175 résidents, était le 40^e anniversaire de sa fille Josée.

Après le souper, un petit groupe a poursuivi la fête au Musi-Café, l'établissement le

manque des bouts de track, ça n'est pas normal. Nos gouvernements, qui ne font que de la politique, qu'ils agissent plutôt en bons papas. Ils ont une famille à s'occuper. Ce n'est pas normal que des trains de pétrole de l'Ouest se rendent vers l'Est en passant par des villages comme Mégantic et tuent nos enfants. C'est des fusils chargés», affirme l'homme, démoli.



PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

Raymond Lafontaine pourrait avoir perdu son fils, deux de ses belles-filles et une employée dans l'explosion qui s'est produite le soir où il célébrait le 40^e anniversaire de sa fille.

Sophie L'Heureux, gérante du Musi-Café, est aussi en furie.

« J'ai beaucoup de rage en dedans de moi. La population va se mobiliser pour plus que ces trains passent au centre-ville », affirme-t-elle.

Si plusieurs citoyens n'en sont encore qu'au stade de l'incompréhension, de plus en

plus de Méganticois manifestent leur colère contre l'entreprise américaine Montreal, Maine & Atlantic Railway.

« À première vue, je dirais que la voie ferrée n'est pas du tout en bon état. Des herbes hautes poussent partout autour et au centre de celle-ci. Ça devait être un sol de cailloux. Je dirais que cette voie serait

acceptable dans une cour d'usine où passent deux trains par semaine à 10 km/h. Mais pas pour une voie où passent chaque jour trois trains de 80 wagons remplis de pétrole », a d'ailleurs observé un expert en chemins de fer, qui a arpenté les quelques centaines de mètres de rails en amont du lieu du drame.

Concessionnaires
BMW de Montréal



Le plaisir
de conduire.^{MD}

bmwmontreal.ca

ENTRETIEN
RÉGULIER
SANS FRAIS

4 ANS
80 000 KM[†]

PORTES OUVERTES BMW

Jusqu'au 31 juillet, les concessionnaires BMW de Montréal vous ouvrent grand leurs portes afin que vous puissiez profiter d'offres exceptionnelles sur plusieurs véhicules BMW.

1,9%

* Taux à la location
jusqu'à 48 mois.

Sur les modèles BMW 2013 suivants : 320i xDrive / 328i xDrive
528i xDrive / 535i xDrive / X5 xDrive 35i / X5 xDrive 35d / 740iL xDrive

**BMW Z4 28i
2013**

** Taux de financement et à la location de 0,9 % jusqu'à 48 mois.
Rabais de 12 500 \$ – Prix de vente au comptant : 44 512 \$

**Coupé BMW
M3 2013**

** Taux de financement et à la location de 2,9 % jusqu'à 48 mois.
Rabais de 5 000 \$ – Prix de vente au comptant : 69 412 \$



ESSAI ROUTIER GRATUIT

1-855-BMW-6782
testbmw.ca

Modèles 2012 illustrés.

BMW Canbec – Montréal
4090, rue Jean-Talon Ouest
514.731.7871

BMW Laval
2450, boul. Chomedey
450.682.1212
514.990.2269

Park Avenue BMW – Brossard
8400, boul. Taschereau Ouest
450.445.4555
514.875.4415

BMW Sainte-Julie
1633, boul. Armand-Frappier
450.922.1633
514.875.4400

Hamel BMW – Blainville
620, boul. de la Seigneurie Ouest
450.437.5050

BMW West Island
2000, aut. Transcanadienne Sud
514.683.2000

Modèles européens illustrés. Certaines options peuvent ne pas être offertes au Canada. **Taux à la location offerts par Services financiers BMW, sur approbation du crédit. *Taux à la location de 1,9% jusqu'à 48 mois, disponible sur les modèles neufs 2013 sélectionnés. Exemple d'offre à la location d'une BMW 320i xDrive 2013 : 39 900 \$ sur 48 mois à un taux d'intérêt annuel de 1,9 %, avec un acompte de 5 994 \$, pour des mensualités de 373 \$. Le transport et l'inspection de prélivraison (2 095 \$), les frais d'administration du concessionnaire (jusqu'à 459 \$), la taxe sur la climatisation (100 \$) et la taxe de gestion des pneus (12 \$) sont inclus dans l'acompte. Les services PPSA, la première mensualité, un dépôt de garantie équivalant à une mensualité, le transport et l'inspection de prélivraison, la taxe sur la climatisation, les frais d'administration du concessionnaire, la taxe sur la gestion des pneus, taxes et immatriculation en sus et payables à la signature. La valeur résiduelle du véhicule à l'échéance du terme est de 20 748 \$. Le kilométrage annuel alloué est de 16 000 km; 0,15 \$ du kilomètre excédentaire. **Offre à l'achat : le prix de vente au comptant est de 44 512 \$/69 412 \$, ce qui inclut le PDSF (54 300 \$/71 700 \$), le transport et l'inspection de prélivraison (2 095 \$), la taxe sur la climatisation (100 \$), la taxe de gestion des pneus (12 \$), les frais d'administration du concessionnaire (jusqu'à 459 \$) et le rabais BMW Canada. Taxes et immatriculation en sus. Taux de financement de 0,9%/2,9% jusqu'à 48 mois offerts par Services financiers BMW, sur approbation du crédit, uniquement pour les modèles de base BMW Z4 28i 2013/Coupé BMW M3 2013. Par exemple, pour 40 000 \$, à un taux de financement de 0,9 % sur 48 versements mensuels égaux de 849 \$, avec un acompte de 0 \$, le coût d'emprunt est de 752 \$ (taxes en sus). Le concessionnaire peut décider d'un prix au particulier et exiger des frais d'administration qui peuvent modifier le prix du véhicule. Le véhicule doit être livré au plus tard le 31 juillet 2013. Offre valide chez les concessionnaires participants. Cette offre d'une durée limitée est sujette à la disponibilité et peut être modifiée ou annulée sans préavis. †Les véhicules BMW 2013 achetés au Canada d'un concessionnaire autorisé sont couverts par un programme d'entretien aux périodes recommandées sans frais de 4 ans ou 80 000 km, selon la première éventualité. Certaines conditions s'appliquent. Consultez un concessionnaire BMW pour obtenir tous les détails ou visitez le bmw.ca. © 2013 BMW Canada inc. « BMW », le logo BMW, tous les noms de modèles BMW et toute autre famille de marques, d'images et de symboles relatifs à BMW sont la propriété exclusive et/ou des marques déposées de BMW AG utilisées sous licence.

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

La dernière chanson du Musi-Café

LOUISE LEDUC

Yvon Ricard ne se souvient pas de cette dernière chanson qu'il a chantée en duo avec Guy Bolduc au Musi-Café.

Ce qu'il sait, c'est que vers 1h, une quarantaine de personnes qui chantaient et dansaient étaient devant les deux chansonniers. Leurs amis.

Un peu après 1h, les deux chansonniers ont pris une pause. Yvon Ricard est allé griller une cigarette sur la terrasse. Il s'en est tiré indemne. Guy Bolduc est allé se chercher une bière au bar. Il figure parmi les personnes disparues.

«Dire que c'est cette cigarette qui m'a sauvé la vie, raconte Yvon Ricard, joint à Québec, où il habite. Il aurait suffi que la chanson soit juste un peu plus longue...»

«Ça aura été la dernière fois que j'aurai chanté en duo avec mon ami Guy...», enchaîne-t-il, la voix brisée.

De la terrasse, Yvon Ricard a vu le train passer à une vitesse folle. Puis, en l'espace de quelques secondes, cette boule de feu, derrière le Musi-Café.

«J'ai pris mes jambes à mon cou. Il faisait une chaleur torride, je courais, je courais... Comme des idiots, avec quatre ou cinq autres personnes, on longeait les wagons, sans jamais penser que le train pouvait exploser. Et tout en courant, je me demandais où était ma conjointe, qui venait de partir quelques minutes plus

tôt du Musi-Café. Était-elle vraiment partie? S'était-elle attardée quelques minutes de plus, à discuter avec des amis dans le stationnement?

«On est arrivés au lac, en se disant qu'au besoin, on y sauterait. Mais rendu là, je me suis dit que je ne pouvais pas rester là et laisser les amis du Musi-Café derrière. J'ai tenté de rebrousser chemin. Impossible. J'ai à peine pu faire quelques mètres.»

«Je ne pouvais pas rester là et laisser les amis du Musi-Café derrière. J'ai tenté de rebrousser chemin. Impossible. J'ai à peine pu faire quelques mètres.»

— Yvon Ricard, chansonnier

«Cela faisait 22 ans que je chantais à Lac-Mégantic. Le Musi-Café, c'est ma gang. J'y connais plein de monde.»

Ève Dubé, la conjointe d'Yvon Ricard, était bel et bien rentrée dormir chez sa mère. «Ce n'était pas notre tour, dit cette mère de deux enfants. Il aurait suffi d'une bière de plus...»

Et le Musi-Café, lorsqu'on parle aux gens de la place, c'est bien l'endroit où l'on avait envie de s'attarder.



PHOTO LA TRIBUNE

Très populaire, le Musi-Café était le rendez-vous des amateurs de musique de Lac-Mégantic. Son propriétaire y avait fait des rénovations au cours des derniers mois pour lui donner un nouveau souffle.

Il faisait partie du paysage depuis des années. Au cours des derniers mois, des rénovations majeures lui avaient donné un nouveau souffle.

«Le Musi-Café faisait la fierté de son propriétaire, Yannick Gagné.

«C'était le centre névralgique de la ville depuis quelques années, raconte-t-il, visiblement sous le choc. On avait mis le paquet pour le rénover et il était très populaire.»

Ce soir-là plus que jamais. Deux anniversaires y étaient célébrés, et c'était indéniablement une grosse soirée, avec

les deux chansonniers les plus populaires de la région au programme.

Endroit couru

On venait pour y manger ou pour y déguster une bière importée.

La voie ferrée faisait partie du paysage, et le passage régulier des trains ne rebutait aucun client.

Sur une photo datée du 9 juin, tirée de la page Facebook du bar, on voit le personnel du Musi-Café. Des jeunes filles d'à peine 20 ans, souriantes, toutes de noir vêtues, visiblement

heureuses de travailler dans cette quasi-institution de Lac-Mégantic.

Sur les réseaux sociaux, une bonne partie de la planète musique est ébranlée par la tragédie. Parce que bon nombre de musiciens ont déjà chanté ou «jammé» avec les deux chansonniers, parce qu'une participante de *Star Académie* est portée disparue.

Parce que personne n'aurait cru que le Musi-Café, ce serait un peu notre *Ground Zero* à nous.

— Avec David Santerre et Hugo Meunier

CHEVROLET



LES PLUS BAS PRIX DE LA SAISON

\$ SOLDE SAISONNIER

JUSQU'À 2 750 \$¹ DE RABAIS

1 000 \$² DE RABAIS LOYAUTÉ

SUR PLUSIEURS MODÈLES

SONIC LS berline

ACHÉTEZ À

68 \$³ AUX DEUX SEMAINES
0% PENDANT 84 MOIS



MODÈLE 5 PORTES LTZ ILLUSTRÉ

COMPREND LE TRANSPORT

PRIX À L'ACHAT

12 395 \$

INCLUANT **2 750 \$** DE RABAIS AU FINANCEMENT À L'ACHAT

CRUZE LS

ACHÉTEZ À

78 \$³ AUX DEUX SEMAINES
0% PENDANT 84 MOIS



MODÈLE LTZ ILLUSTRÉ

COMPREND LE TRANSPORT

PRIX À L'ACHAT

13 995 \$

INCLUANT **2 250 \$** DE RABAIS AU FINANCEMENT À L'ACHAT

TRAX LS

LOUEZ À

229 \$⁴ /MOIS
3,9% PENDANT 60 MOIS
1 999 \$ DE COMPTANT



MODÈLE LTZ ILLUSTRÉ

COMPREND LE TRANSPORT

PRIX À L'ACHAT

18 995 \$⁵

INCLUANT **1 000 \$** DE RABAIS À L'ACHAT AU COMPTANT

FATES DE LAI!
Jusqu'à 1500 \$ de remise additionnelle*

POUR GARANTIR NOTRE QUALITÉ, NOUS LA COUVRONS AVEC UNE GARANTIE DE 160 000 KM/5 ANS*
DU GROUPE MOTOPROPULSEUR DE LA PREMIÈRE ÉVENTUALITÉ.
*Demandez au concessionnaire les détails de la garantie limitée.

CONTACTER CHEVROLET.CA



PHOTO REUTERS

Patrimoine détruit

Une page d'histoire partie en fumée

Une page d'histoire vient de s'envoler en fumée à Lac-Mégantic avec la tragédie ferroviaire. Un désastre pour le patrimoine historique de la région, qui faisait la joie des touristes, raconte un historien. «Je n'ai aucune idée comment une ville peut se relever après un désastre aussi important. À Lac-Mégantic, il y avait plusieurs anciennes maisons en bois dans le centre-ville, comme on les construisait à l'époque. On ne peut pas reconstituer ni reconstruire de tels bâtiments fidèles à l'esprit de l'époque», explique Marcel Fournier, historien et écrivain. Les archives et la documentation de la ville se sont également envolées en fumée avec l'incendie de la bibliothèque municipale. Une tragédie pour la mémoire historique de Lac-Mégantic, souligne l'historien. «Le patrimoine familial des familles s'est également envolé en fumée avec l'incendie des maisons dans le centre-ville», précise-t-il. Le brasier du centre-ville a également détruit les bureaux de la municipalité régionale de comté, de même que ceux du journal local *L'Écho de Frontenac*, implanté dans la région depuis 1929. «Les touristes venaient à Mégantic entre autres parce que le paysage était agréable et que la région offre plusieurs circuits touristiques», conclut l'historien. Marcel Fournier a écrit un livre intitulé *La colonie nantaise de Lac-Mégantic*.

— Caroline d'Astous

L'Association des concessionnaires Chevrolet du Québec suggère aux consommateurs de lire ce qui suit. Offres d'une durée limitée, réservées aux particuliers et s'appliquant aux modèles 2013 neufs suivants: Sonic (LU69/ISA), Cruze (1P J69/ISA) et Trax (1UJ76/ISA). Les modèles illustrés peuvent comprendre certaines caractéristiques offertes en option à un coût additionnel. Transport (1 550 \$) et taxe de climatisation (1 000 \$, le cas échéant) inclus. Immatriculation, assurance, frais liés à l'inscription au RDPRM, droits et taxes en sus. 1. Le rabais est destiné aux particuliers seulement. Le crédit de 1 000 \$ pour le Trax LS 2013 offert au concessionnaire par le fabricant s'applique à l'achat au comptant seulement. En optant pour la location ou le financement à l'achat, les clients renoncent aux rabais et aux offres incitatives, ce qui entraîne l'augmentation du taux d'intérêt applicable. Les crédits de 2 750 \$ pour la Sonic LS ISA berline 2013 et de 2 250 \$ pour la Cruze LS ISA 2013 offerts au concessionnaire par le fabricant s'appliquent au financement à l'achat au comptant. Autres rabais offerts sur la plupart des modèles. Les offres prennent fin le 3 septembre 2013. 2. Offre en vigueur du 3 juillet au 30 septembre 2013 aux particuliers résidant au Canada. Les propriétaires ou locataires actuels d'une Chevrolet Aveo, Cobalt, Cavalier, Optra, Saturn Ion, Astra ou Série S recevront 1 000 \$ de rabais à l'achat, la location ou la commande à l'usine d'un véhicule admissible neuf, soit une Chevrolet Sonic ou Cruze 2013. Limite d'un (1) seul rabais par véhicule admissible vendu. Cette offre est transférable à un membre de la famille immédiate habitant à la même adresse (preuve exigée). L'offre n'est pas monnayable et ne peut être combinée avec certaines autres offres incitatives portant sur les véhicules GM. Le rabais de 1 000 \$ comprend les taxes applicables (TPS/TVA/TVF, selon la province). Dans le cadre de la transaction, le concessionnaire demandera des preuves d'immatriculation ou d'assurance des véhicules dont le client est déjà propriétaire. 3. Prix à l'achat de 12 395 \$ pour Sonic (incluant 2 750 \$ de rabais) et 13 995 \$ pour Cruze (incluant 2 250 \$ de rabais). Total de 182 paiements effectués aux deux semaines, basés sur un financement à l'achat de 84 mois à un taux de 0% pour Sonic et Cruze. Sur approbation de crédit des Services de financement auto TD, de la Banque ScotiaSM ou de RBC Banque RoyaleSM. Exemple: basé sur un financement de 13 995 \$ à un taux annuel de 0%, le paiement aux deux semaines est de 78 \$ pendant 84 mois. Le coût d'emprunt est de 0 \$, et l'obligation totale est de 13 995 \$. 4. Location basée sur un prix à l'achat de 18 995 \$ pour Trax. Paiements mensuels basés sur une location de 60 mois, à un taux de 3,9%. Sur approbation de crédit de la Financière GM. Limite annuelle de 20 000 km; 0,16 \$ par kilomètre excédentaire. Certaines conditions s'appliquent. 5. Prix à l'achat de 18 995 \$ pour Trax (incluant 1 000 \$ de rabais au comptant). La remise de 600 \$ à 1 500 \$ est applicable à l'achat ou à la location d'un véhicule de l'année-modèle 2008 à 2013 en échange d'un véhicule de l'année-modèle 1998 ou antérieurs. Une initiative de FALPA soutenue par le gouvernement du Québec par l'intermédiaire du Fonds vert. Pour plus d'information, visitez le site www.falpa.org. Ces offres sont exclusives aux concessionnaires du RMAQ Québec (excluant la région de Gatineau-Hull) et ne peuvent être combinées avec aucune autre offre ni aucun autre programme incitatif d'achat, à l'exception des programmes de La Carte GM, de prime pour étudiants et de GM Mobilité. La GMCL se réserve le droit de modifier, de prolonger ou de supprimer ces offres et ces programmes pour quelque raison que ce soit, en tout ou en partie, à tout moment et sans préavis. Le concessionnaire peut vendre ou louer à un prix moindre. Une commande ou un échange entre concessionnaires peut être requis. Pour de plus amples renseignements, passez chez votre concessionnaire, composez le 1 800 463-7483 ou visitez gm.ca.

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

Transport de produits pétroliers

40 fois plus de risques par train que par pipeline

BRUNO BISSON

Le transport de produits pétroliers par train est jusqu'à 40 fois plus risqué que le transport par pipeline, selon des estimations présentées en 2007 par Ultramar pour appuyer son projet d'oléoduc entre Lévis et Montréal.

La mise en service de l'oléoduc de 240 km, l'automne dernier, a sonné le glas de l'« Ultratrain », qui transportait chaque semaine vers Montréal entre 30 000 et 40 000 barils d'essence, en provenance de la raffinerie d'Ultramar, près de Québec.

Comme les trains de la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) qui ont traversé le cœur de Lac-Mégantic et de plusieurs autres villes et villages de l'Estrie durant de nombreuses années, sans jamais susciter la moindre appréhension dans la population locale, les trains d'essence d'Ultramar sont passés presque inaperçus, et la fin de ces convois n'a été signalée que par quelques coupures de journal.

Pourtant, entre 1996 et 2006, les « trains-blocs » d'Ultramar, formés de 60 à 70 wagons interconnectés bondés d'essence, ont été impliqués dans pas moins de 16 déraillements, selon des documents déposés par la société pétrolière au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui a enquêté sur le projet d'oléoduc (et l'a approuvé) en 2007.



Près de 800 000 litres d'essence et environ 1,9 million de litres de mazout se sont envolés en fumée le 30 décembre 1999, lorsqu'un accident ferroviaire est survenu à Mont-Saint-Hilaire, sur la Rive-Sud.

PHOTO ARCHIVES LA PRESSE CANADIENNE

Deux morts

Le plus grave de ces accidents ferroviaires s'est produit le 30 décembre 1999, à Mont-Saint-Hilaire, sur la Rive-Sud, quand un train de marchandises a percuté de plein fouet des wagons de l'Ultratrain qui venaient de dérailler, et qui lui obstruaient la voie.

Une gigantesque boule de feu s'est élevée au-dessus du parc industriel de Mont-Saint-Hilaire, et le souffle de l'explosion a été ressenti jusqu'au village de Sainte-Madeleine, à un kilomètre du point d'impact.

Les deux hommes d'équipage du convoi roulant à contresens de l'Ultratrain sont morts dans l'incendie.

Dans la municipalité de Mont-Saint-Hilaire, 350 familles ont été évacuées. L'incendie a été circonscrit en une nuit, mais les flammes ont continué de surgir des dizaines de wagons éventrés pendant quatre jours.

Près de 800 000 litres d'essence et environ 1,9 million de litres de mazout se sont envolés en fumée.

Déversement de 200 000 litres

À l'exception du déraillement de Mont-Saint-Hilaire, encore très présent dans la mémoire des habitants de l'époque, les 15 autres déraillements qui ont marqué les 10 premières années d'existence du train d'Ultramar n'ont laissé à peu près aucune trace dans la mémoire collective.

Il en aurait peut-être été autrement dans l'est de Montréal si les résidents avaient su qu'à trois reprises,

en 2003 et en 2004, un wagon plein d'essence avait déraillé sur des voies ferrées de Montréal-Est, heureusement sans conséquence.

En 2004, le déraillement de 15 wagons d'essence à Lévis, à la suite d'un effondrement de terrain sous la voie ferrée du CN, a entraîné un déversement de quelque 200 000 litres d'essence et de carburant diesel dans l'environnement.

Mais qui s'en souvient encore?

Danger méconnu

L'accident de Mont-Saint-Hilaire a soulevé des inquiétudes au début des années 2000, en mettant en évidence les risques du transport de produits explosifs en milieu urbain.

Malgré cela, à raison de sept ou huit convois par semaine, les trains d'essence ont continué d'affluer aux installations pétrolières de Montréal-Est.

Le tracé de l'Ultratrain, exploité par le Canadien National (CN), traversait 12 villes et agglomérations de la rive sud du Saint-Laurent, dont Lévis, Bécancour, Drummondville et Longueuil, avant d'arriver à Montréal.

Les convois d'essence accèdent à l'île par le pont Victoria et vont rejoindre la division Saint-Laurent du CN, dans le nord de l'île. Cette voie ferrée traverse tout le nord-est de Montréal avant de se rabattre vers les installations portuaires de Montréal-Est.

On estime à l'époque que l'Ultratrain traversait des secteurs urbains habités par un total d'environ 2,3 millions de personnes.

L'immense majorité de ces personnes n'ont jamais eu la moindre idée du « risque » relatif auquel elles ont pu être exposées durant plus de 15 ans.

Pas plus qu'elles ne sont au courant, aujourd'hui, du passage de centaines d'autres cargaisons de matières dangereuses roulant chaque jour sous leurs fenêtres, sur des voies ferrées qui font depuis toujours partie de leur paysage urbain.

Profitez de prix rafraîchissants.

Taux de location exceptionnels sur un vaste choix de véhicules.

Dès aujourd'hui, jusqu'au 31 juillet.



LA TOUTE NOUVELLE B 250 2013.
PRIX TOTAL¹ : 32 115 \$**

TAUX À LA LOCATION	VERSEMENT INITIAL	PAIEMENTS MENSUELS
2,9%*	0 \$**	398 \$*

BAIL DE 48 MOIS

LE TOUT NOUVEAU GLK 250 BlueTEC 4MATIC^{MC} 2013.
PRIX TOTAL¹ : 45 715 \$**

TAUX À LA LOCATION	VERSEMENT INITIAL	PAIEMENTS MENSUELS
2,9%*	2 995 \$**	568 \$*

BAIL DE 36 MOIS

BASÉ SUR UN RABAIS DE 775 \$

LA BERLINE C 300 4MATIC^{MC} 2013 ÉQUIPÉE DES ENSEMBLES HAUT DE GAMME ET SPORT. PRIX TOTAL¹ : 45 755 \$**

TAUX À LA LOCATION	VERSEMENT INITIAL	PAIEMENTS MENSUELS
1,9%*	0 \$**	488 \$*

BAIL DE 48 MOIS

BASÉ SUR UN RABAIS DE 4 210 \$

L'ENSEMBLE HAUT DE GAMME INCLUT

- Rétroviseurs anti-éblouissement
- Toit ouvrant en verre
- Rétroviseurs extérieurs à repli électrique
- Sièges avant chauffants

Une valeur de 2 350 \$

L'ENSEMBLE SPORT INCLUT

- Feux à DEL
- Suspension sport
- Ensemble de style AMG
- Jantes de 17 po à 5 bras jumelées

Une valeur de 1 200 \$

Pour plus de détails, visitez votre concessionnaire Mercedes-Benz de la région de Montréal.



Mercedes-Benz

MONTRÉAL
Automobiles Silver Star Inc.
7800, boul. Décarie, Montréal
514 735-1199

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. St-Jean, Dollard-des-Ormeaux
514 620-5900

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

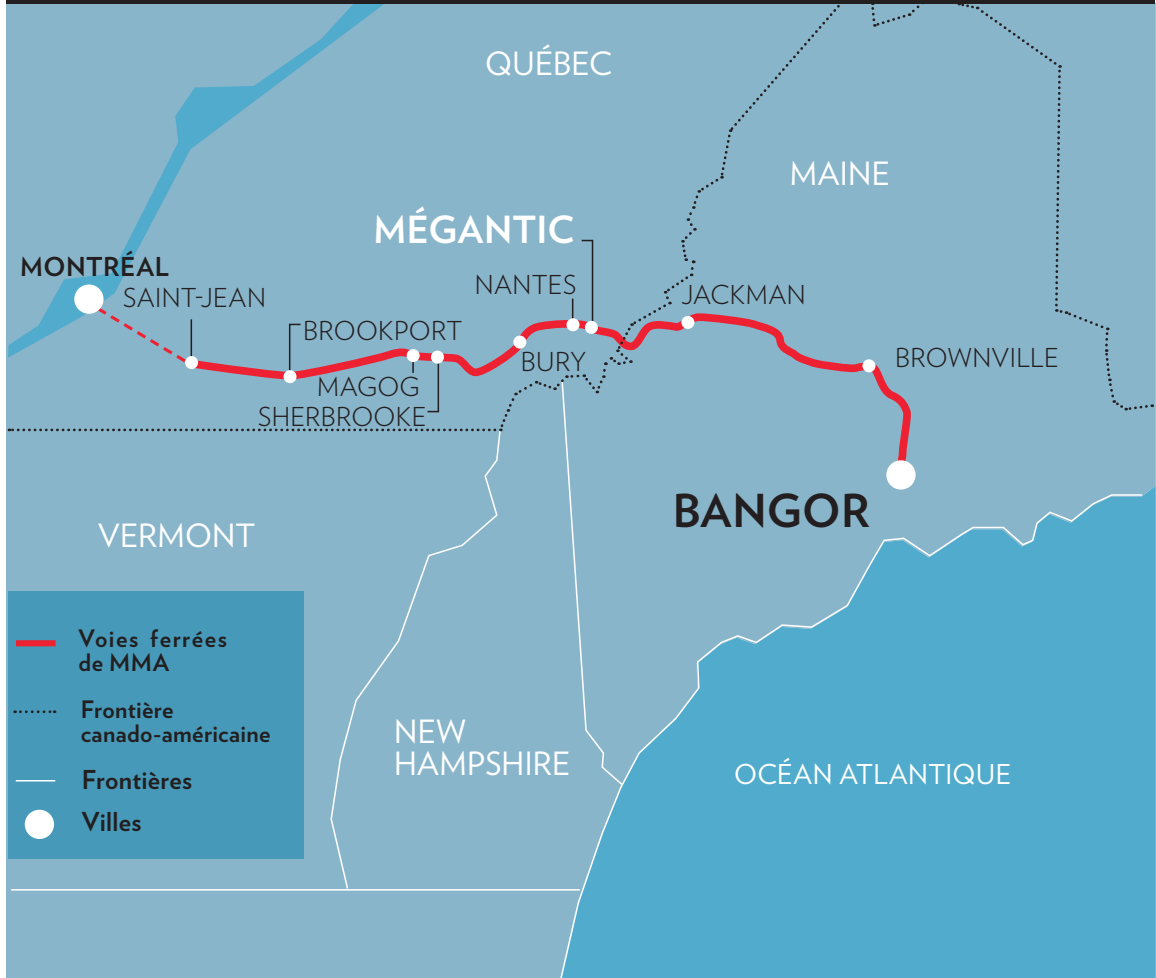
BLAINVILLE
Mercedes-Benz Blainville
10000, rue du Plein-Air, Mirabel
450 435-1313

© Mercedes-Benz Canada Inc., 2013. Véhicules illustrés : B250 2013/berline C 300 2013 équipée des ensembles Haut de gamme et Sport/GLK 250 BlueTEC 4MATIC^{MC} 2013.PDSF national : 29 900 \$/43 540 \$/43 500 \$. ** Le prix total de 32 115 \$/45 755 \$/45 715 \$ et le versement initial incluent les frais de transport et de préparation de 2 045 \$, les frais du RDPRM de 55,49 \$, la taxe de 100 \$ sur le climatiseur et les droits de 15 \$ sur les pneus. 1 Taxes en sus. *Offres de location basées sur la B 250 2013/berline C 300 4MATIC^{MC} 2013 équipée des ensembles Haut de gamme (2 350 \$) et Sport (1 200 \$)/GLK 250 BlueTEC 4MATIC^{MC} 2013 proposées uniquement par l'intermédiaire des Services financiers Mercedes-Benz sur approbation du crédit, pendant une durée limitée. Exemple basé sur une location de 398 \$/488 \$/568 \$ par mois pendant 48/48/36 mois. Versement initial de 0 \$/0 \$/2 995 \$ plus dépôt de sécurité de 400 \$/500 \$/600 \$ et taxes applicables payables à la date d'entrée en vigueur du bail. PDSF à partir de 29 900 \$/43 540 \$/43 500 \$. Taux annuel de location de 2,9%/1,9%/2,9%. Obligation totale : 19 504 \$/23 924 \$/24 043 \$. Kilométrage limité à 18 000 km par an (0,20 \$/km supplémentaire). Frais d'immatriculation, d'enregistrement et d'assurance en sus. Le concessionnaire peut louer 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 de la région de Montréal. L'offre se termine le 31 juillet 2013.

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

Des maires de l'Estrie s'interrogent

LES VILLES TRAVERSÉES PAR LE MMA



Source: Montreal, Maine & Atlantic Railway LTD

PIERRE-LUC TRUDEL
LA TRIBUNE

La voie ferrée de la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) traverse plusieurs villes du Québec avant de rejoindre l'État du Maine. Parmi elles figurent Sherbrooke et Magog. Quelques heures avant l'explosion à Lac-Mégantic, le même train était d'ailleurs passé au centre-ville de Sherbrooke.

« C'est un événement qui soulève beaucoup de questions. C'est certain qu'il va y avoir beaucoup de discussions à prévoir sur le sujet. Ce sont des accidents très rares. La question est de savoir si ça peut se répéter », soutient le maire de Sherbrooke, Bernard Sévigny.

À son avis, tous les intervenants concernés devront lancer rapidement un débat plus large sur les questions de sécurité et les plans d'urgence à adopter. « C'est un problème complexe. Les villes se sont développées autour des chemins de fer, mais c'est certain qu'il va falloir s'interroger sur les types de produits qui y sont transportés », explique-t-il.

Il croit toutefois qu'il faudra en connaître plus sur les circonstances de l'accident. « On n'a pas toutes les réponses pour le moment, on ne mesure pas encore toute l'ampleur de

la tragédie », indique le maire.

À Magog, le trajet de la voie ferrée est une préoccupation depuis déjà longtemps. « Ça fait longtemps qu'on en parle. Maintenant, il y a beaucoup de questions auxquelles il va falloir répondre », affirme la mairesse de Magog, Vicki May Hamm.

En plus des risques liés à la sécurité, les trains qui circulent au cœur des villes nuiraient considérablement à la circulation et gêneraient le passage des véhicules d'urgence, selon la mairesse.

« Plusieurs résidents émettaient des craintes par rapport au passage des trains au centre-ville. Avec la tragédie qui vient de se produire, ces craintes se révèlent fondées. Ce serait notre pire cauchemar », indique-t-elle.

Pour M^{me} Hamm, le déplacement de la voie ferrée n'est pas nécessairement la meilleure solution, mais elle considère à tout le moins, à l'instar de Bernard Sévigny, qu'il faudrait reconsidérer le passage de matières dangereuses comme le pétrole sur ces voies. « Des fois, ça prend une tragédie pour faire bouger les choses. Il va falloir que les trois paliers de gouvernements se concertent pour arriver à trouver des solutions ». La mairesse a d'ailleurs tenté d'entrer en contact avec le président de l'Union des municipalités du Québec hier pour discuter de la situation.



MMA

Un passé d'accidents

MARTIN CROTEAU
ET PAUL JOURNET

La Montreal, Maine & Atlantic Railway, société propriétaire du train qui a explosé à Lac-Mégantic, n'en est pas à son premier accident. Le mois dernier, un rail secondaire a percé le réservoir de carburant d'une locomotive non loin de Lac-Mégantic, provoquant le déversement de 13 000 litres de diesel.

Ed Burkhardt, propriétaire du MMA & A, affirme que ce problème lui a été signalé à l'époque et que l'entreprise a promptement effectué les réparations qui s'imposaient.

« Toutes ces allégations qui concernent la condition de l'infrastructure... dans le cas de cette catastrophe [de Lac-Mégantic], il semble que cela n'a rien à voir », a-t-il indiqué.

En avril 2011, la Montreal, Maine & Atlantic Railway a accepté de payer une amende de 30 000\$. L'équivalent américain du ministère de l'Environnement, l'Environmental

Aux États-Unis, depuis 1998, la MMA est à l'origine de 11 incidents impliquant des matériaux dangereux, selon la U.S. Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration.

Protection Agency (EPA), lui a adressé une réclamation pour un déversement dans la rivière Piscataquis, en octobre 2009.

L'EPA a accusé l'entreprise d'avoir violé le Clean Water Act en déchargeant une quantité nuisible de carburant dans un cours d'eau. Elle lui a aussi reproché de ne pas avoir implanté de plan de prévention des déversements, comme l'exige la loi américaine.

Aux États-Unis, depuis 1998, la MMA est à l'origine de 11 incidents impliquant des matériaux dangereux, selon la U.S. Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration. L'organisme fédéral a recensé huit incidents depuis que la société Rail World a acquis le chemin de fer en 2003.

« On suit les normes de sécurité, a affirmé l'administrateur de la MMA, Yves Bourdon. On est très stricts à ce niveau. »



FORESTER 2.5i 2014

Location à partir de **289\$*** /mois taxes en sus **24 MOIS**

- Comptant exigé : 2 488,00\$ (taxes en sus) ou échange équivalent
- Montant total exigé avant le début de location : 3 210,07\$ (taxes incluses)

MEILLEUR CHOIX SÉCURITÉ+†

2013 IIHS TOP SAFETY PICK+‡

FORESTER 2014



XV CROSTREK 2013

Location à partir de **299\$*** /mois taxes en sus **48 MOIS**

- Comptant exigé : 1 399,82\$ (taxes en sus) ou échange équivalent
- Montant total exigé avant le début de location : 1 970,47\$ (taxes incluses)

MEILLEUR CHOIX SÉCURITÉ†

2013 IIHS TOP SAFETY PICK‡

Subaru est le seul constructeur à recevoir une mention « Meilleur choix sécurité » de l'IIHS pour tous ses modèles, et ce, pour une quatrième année consécutive.

À LA LOCATION

0\$ dépôt de sécurité

20 000 km/alloués / 20 000 km/année

km excédentaires 0,10 \$/km

CARACTÉRISTIQUES OFFERTES

FORESTER

- Moteur BOXER SUBARU à 4 cylindres opposés horizontalement, 2,5 litres, 170 chevaux, de série
- Transmission CVT Lineartronic® (transmission à variation continue) avec palettes de changement de vitesse et mode manuel, en option
- Système perfectionné d'aide à la conduite EyeSight®, en option

XV CROSTREK

- Moteur BOXER SUBARU à 4 cylindres, de 2,0 litres et 148 chevaux de puissance, de série
- Système de contrôle de la dynamique du véhicule et système de contrôle de la traction, de série
- Boîte manuelle à 5 rapports, de série ou boîte CVT Lineartronic® (boîte à variation continue) pour un rendement énergétique remarquable, en option

JAPONAIS ET PLUS ENCORE ! | www.quebec.concessionsubaru.ca

	SUBARU	SUBARU-MONTRÉAL MONTRÉAL	SUBARU SAINTE-AGATHE SAINTE-AGATHE-DES-MONTS	SUBARU DES SOURCES DOLLARD-DES-ORMEAUX
<i>Confiance et évolution</i>	JOLIETTE SUBARU JOLIETTE	LACHUTE SUBARU BROWNSBURG	SUBARU DE LAVAL LAVAL	SUBARU RIVE-NORD BOISBRIAND
	SUBARU SAINTE-JULIE SAINTE-JULIE	CONCEPT AUTOMOBILES GRANBY	SUBARU SAINT-HYACINTHE SAINT-HYACINTHE	
	JOHN SCOTTI SUBARU ANJOU	SUBARU BROSSARD BROSSARD	SUBARU REPENTIGNY REPENTIGNY	

*À la location de la Forester 2.5i 2014 (EJ1-XD), à transmission manuelle et à la location de la XV Crosstrek 2013 (DX1-TP), à transmission manuelle, 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 TCCI. † Une cote « Bien » constitue la meilleure cote possible aux cinq tests de collision (frontale à chevauchement modéré, frontale à chevauchement faible, latérale, arrière et de capotage) réalisés par l'Institut des assureurs américains (IIHS) (www.iihs.org). Pour mériter la mention « Meilleur choix sécurité 2013 », un véhicule doit obtenir la cote « Bien » aux quatre tests. Pour mériter la mention « Meilleur choix sécurité+ 2013 », un véhicule doit obtenir la cote « Bien » à au moins quatre tests et une cote « Bien » ou « Acceptable » au cinquième test. Pour plus d'information sur ces offres, voyez votre concessionnaire Subaru participant. Photo(s) à titre indicatif seulement. Les spécifications techniques sont sujettes à changement sans préavis. Offres valables jusqu'au 31 juillet 2013.

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

Une chaîne de retrouvailles virtuelle

CAROLINE D'ASTOUS

Dans un geste de solidarité spontané, deux amis de Québec ont décidé de créer un site internet pour aider à retrouver les personnes manquantes à l'appel après la catastrophe de Lac-Mégantic. En un peu plus de 48 heures, 326 personnes ont été retrouvées. Mais 174 ne l'avaient toujours pas été, hier soir.

Vicky Villeneuve et Maxime Gagné-Desbiens, deux férus d'informatique et des médias sociaux, ont décidé de mettre leurs talents au service de la communauté de Lac-Mégantic. Comment? En créant le site supportlacmegantic.com.

Un petit geste de solidarité qui a aidé des milliers de personnes rapidement. « C'est assez l'enfer depuis le lancement de la page. Ça n'arrête pas, et nous sommes seulement deux. On ne savait pas que ça allait devenir aussi immense. Les demandes arrivent de



PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

Un site a été créé pour aider les familles à retrouver des proches manquants à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic.

partout au Québec et sur la planète», lance Vicky Villeneuve, instigatrice de la démarche, d'une voix stressée.

« J'ai eu l'idée de créer une page sécurisée. Rapidement, avec mon ami, nous avons décidé de lancer une liste de

recherche, parce qu'il y avait des gens inquiets », ajoute-t-elle.

Le site internet est composé de deux colonnes: une pour les personnes recherchées et une deuxième pour celles qui ont été retrouvées. Une confirmation est demandée quand un

individu est retrouvé par un proche. Une façon d'être le plus « véridique possible », explique M^{me} Villeneuve.

« On ne savait pas que ça allait devenir aussi immense. Les demandes arrivent de partout au Québec et sur la planète. »

— Vicky Villeneuve, instigatrice du site supportlacmegantic.com

Les deux instigateurs souhaitent la collaboration des autorités pour retirer des noms de la liste des personnes recherchées une fois la mort confirmée. Une façon de respecter le deuil des familles, précise Vicky Villeneuve.

Solidarité municipale

La Presse a également appris que l'Union des municipalités du Québec sollicitera l'aide des villes pour aider la communauté de Lac-Mégantic dès aujourd'hui. « Nous volons canaliser l'aide. Déjà, il y a eu plusieurs municipalités qui se sont manifestées pour aider », explique François Sormany, responsable des communications. L'aide pourrait se manifester sous forme de machinerie, de soutien financier ou encore sur le plan des ressources humaines.

Hier après-midi, 613 personnes étaient inscrites sur la liste d'aide de la Croix-Rouge, division Québec.



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE

Déraillement « Particulièrement bizarre » dit l'ancien ministre Bouchard

Le déraillement de train qui a dévasté Lac-Mégantic semble « particulièrement bizarre » aux yeux de l'ancien ministre des Transports, Benoît Bouchard. Il a toutefois bon espoir que l'enquête du Bureau de la sécurité des transports (BST) permettra de trouver les responsables et de tirer les leçons qui s'imposent. M. Bouchard, qui a été titulaire du ministère des Transports dans le gouvernement de Brian Mulroney, dans les années 1980, en plus d'avoir par la suite présidé le BST, ne se souvient pas d'avoir vu une pareille tragédie sur un chemin de fer. « Ce qui me paraît bizarre, c'est qu'un train avec 73 wagons puisse entrer dans un village à 60-70 km/h, complètement hors de contrôle, sans personne à l'intérieur. Qu'est-ce qui s'est passé au niveau des mécanismes de protection et de sécurité? » M. Bouchard prévient que l'enquête fédérale sera longue, car le lieu de la catastrophe est complètement dévasté. À ses yeux, la tragédie risque de forcer les gouvernements à réviser la manière dont ils encadrent le transport ferroviaire.

— Martin Croteau

Lac-Mégantic Un drame qui fait le tour de la planète

Le drame de Lac-Mégantic représentait hier, vers midi, l'une des 20 nouvelles les plus traitées par les médias traditionnels dans le monde. C'est la conclusion que tire le courtier en information médias *Influence Communication*, au terme de son analyse médiatique. Toujours selon l'organisme, plus d'une quarantaine de pays ont fait état de cette tragédie. Au nombre des pays, on compte la France, le Royaume-Uni, la Chine, l'Australie et les Philippines. À l'instar des plus grandes agences de presse, les médias américains ont également suivi de près cette histoire. Parmi ceux-ci, on compte le *New York Times*, le *Washington Post* et CNN.

— François Van Hoenacker

ACCORD 2013

TOUT LE PLAISIR EST POUR VOUS.

Caractéristiques de série disponibles sur l'Accord EX-L :

- Moteur i-VTEC^{MP} à injection directe
- Système d'affichage d'angle mort LaneWatch^{MC}
- Système d'avertissement de sortie de voie (LDW)^{**}
- Système d'alerte de collision avant (FCW)^{**}
- Sièges avant et arrière chauffants
- Caméra arrière multiangle^{**}
- HondaLink^{MC} avec écran audio tactile[†]

Accord EX-L illustrée
PDSF: 30 895 \$^A
Rabais au comptant: -1 500 \$
29 395 \$
Transport, préparation et taxe A/C inclus

FIT DX 2013

EN LOCATION

77 \$*

Aux deux semaines pendant 60 mois
1 495 \$ acompte | 24 000 km/année
Transport et préparation inclus
Commandez la vôtre dès maintenant**
0\$ d'acompte aussi disponible^{***}

HONDA

2013 Kelley Blue Book
Prix pour la meilleure valeur de revente
SOU-S-compacte

VISITEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE HONDA | hondaquebec.ca

REMISE ADDITIONNELLE DISPONIBLE AVEC LE PROGRAMME FAITES DE VOTRE VIE. ^{**}COMME LES VEHICULES DOIVENT ÊTRE COMMANDÉS, LES DÉLAIS DE LIVRAISON NORMAUX S'APPLIQUENT. ^APrix à l'achat (PDSF) pour l'Accord berline EX-L, transmission CVT (modèle CR2FDJN). ^{*}L'offre de location-bail aux deux semaines pour une période de 60 mois pour un total de 130 paiements est faite par Services Financiers Honda Inc. (SFHI), sur approbation de crédit. Cette offre porte sur la FIT DX manuelle 2013 neuve (modèle G6362DE). Franchise de kilométrage de 120 000 km; frais de 0,12 \$ le kilomètre excédentaire. Transport et préparation de 1 495 \$ inclus. Prix à l'achat pour ce véhicule (PDSF): 16 975 \$. Transport et préparation inclus. ^{**}Pour une location avec 0\$ d'acompte, le paiement aux deux semaines est de 89,38 \$. Les taxes, droits, assurances et immatriculation sont en sus. Le concessionnaire peut vendre ou louer à prix moindres. Offres valides seulement pour les résidents du Québec chez les concessionnaires Honda du Québec participants. Offres d'une durée limitée sujettes à changement sans préavis par le constructeur. Photos à titre indicatif seulement. Voyez votre concessionnaire Honda pour plus de détails. [†]Ne remplace pas la responsabilité du conducteur à faire preuve d'une grande prudence lorsqu'il conduit. [‡]Compatible uniquement avec certains appareils. Des frais de données standards peuvent s'appliquer. [§]Une initiative de l'AQLPA soutenue par le gouvernement du Québec par l'intermédiaire du Fonds vert. Pour plus d'information, visitez le www.faitesdeavotre.org.



Aujourd'hui dans **La Presse+**

PAUSE

■ ENFANT UNIQUE, FAMILLE HEUREUSE ?

Une auteure américaine, fille unique et mère d'un enfant unique, souhaite déboulonner les mythes.

■ MON PREMIER AMOUR

Tous les lundis du mois, des romantiques issus de deux générations nous racontent leurs premiers papillons.

ACTUALITÉS

■ UN HOMME DÉTESTABLE

Au tour de Ronald King de prendre le relais de notre polar estival.

■ TRAGÉDIE DE LAC-MÉGANTIC

Visionnez nos reportages vidéo sur la tragédie ferroviaire qui secoue la communauté de Lac-Mégantic.

■ LE NORD BRÛLE

Une vidéo au sujet des impacts des incendies de forêt dans le Nord sur la chasse, la trappe, le mode de vie autochtone.

L'ÉNERGIE ET LE COURAGE À L'ŒUVRE



JEAN-FRANÇOIS CODERRE
Survivant du cancer
Montréal



Enbridge salue le courage des femmes et des hommes qui s'attaquent de front au cancer.

C'est avec fierté qu'Enbridge soutient le Cyclo-défi Enbridge contre le cancer au bénéfice du Centre du cancer Segal de l'Hôpital général juif, ainsi que des gens comme Jean-François. Le 6 et le 7 juillet, les cyclistes de son équipe et lui ont parcouru plus de 200 kilomètres en deux jours sur les plus belles routes du Québec pour lutter contre le cancer. Les fonds amassés appuieront les travaux de recherche de pointe au Centre du cancer Segal de l'Hôpital général juif pour développer de nouvelles thérapies visant à prolonger et à sauver des vies.

EN SAVOIR PLUS

Enbridge.com
ContreLeCancer.ca

ENBRIDGE
L'énergie à l'œuvre™

FINANCEMENT PUBLIC D'UN GROUPE CHRÉTIEN ANTIGAIS

Les Canadiens réagissent vivement

LA PRESSE CANADIENNE

OTTAWA — L'octroi de fonds gouvernementaux à un organisme évangélique qui avait décrit l'homosexualité sur son site web comme un «péché» et une «perversion» n'a pas laissé les Canadiens indifférents.

Les bureaux du premier ministre Stephen Harper et du ministre de la Coopération internationale, Julian Fantino, ont reçu de nombreux courriels et lettres de citoyens dans les jours qui ont suivi la parution de la nouvelle, selon des documents obtenus par La Presse Canadienne en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

En février, La Presse Canadienne a rapporté que le groupe chrétien ontarien Christian Crossroads Communications recevait 544 813 \$ de l'Agence canadienne de développement international (ACDI) pour la construction de latrines et de puits en Ouganda, et pour y faire de la sensibilisation à l'hygiène.

L'Ouganda avait – et a toujours – un projet de loi à l'étude qui, une fois adopté, rendrait l'homosexualité passible de peine de mort. Or, sur le site de Crossroads, on établissait une liste de «péchés sexuels» où l'on citait justement l'homosexualité au même titre que la pédophilie ou la bestialité.

«Dieu se préoccupe trop de vous [et de tous ses enfants] pour qu'il laisse aller cet abus spirituel sans le punir», pouvait-on lire sur une page du site, qui a toutefois été effacée quand La Presse Canadienne a contacté le groupe.

Le ministre Fantino avait d'abord fait savoir qu'il gelait les fonds destinés à Crossroads, avant de se raviser le lendemain et de lui accorder sa bénédiction.

Cette position tranchait avec celle du ministre des Affaires étrangères, John Baird, qui avait dénoncé quelques mois plus tôt le sort réservé aux gais dans ce

pays africain, en évoquant la mort violente, à coups de marteau, d'un militant homosexuel.

Dans les jours suivant la parution de l'article, les bureaux de

MM. Harper et Fantino ont reçu 120 lettres et courriels de citoyens s'opposant au financement de Crossroads, et une cinquantaine en faveur de son maintien.

AMT Une première Vélostation

Plus de vélos et moins d'autos chez les usagers du transport collectif. C'est en somme l'objectif de la première Vélostation de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui sera inaugurée ce matin dès 10h15 à la gare de Deux-Montagnes.

Ce projet pilote consiste en un abri protégeant les vélos des intempéries. Pour y accéder, les usagers doivent déposer leur carte OPUS sur un lecteur, qui déclenche une porte coulissante donnant accès à l'abri muni de 78 supports à vélo disposés sur deux étages. Ces supports sont par ailleurs compatibles avec la plupart des types de cadenas.

L'objectif de la Vélostation consiste notamment à encourager l'utilisation du vélo comme mode d'accès au transport collectif, tout en contribuant au désengorgement des stationnements incitatifs de la gare de Deux-Montagnes.

L'AMT précise sur son site web que 78 clés d'accès encodées sur la carte OPUS seront d'abord distribuées aux usagers préalablement inscrits. L'Agence n'exclut toutefois pas d'en octroyer davantage par la suite pour assurer une utilisation optimale de la station. Si le projet pilote se déroule bien, il pourrait être implanté dans d'autres gares de l'AMT, notamment aux abords du métro Longueuil, sur la Rive-Sud de Montréal.

— François Van Hoenacker

Gatineau Garçon tué par un mur de soutien

GATINEAU — Un garçon de 10 ans a perdu la vie samedi soir à Gatineau, en Outaouais, lorsqu'un mur de soutien s'est écroulé sur lui.

Le père de la jeune victime s'affairait à installer ce mur constitué de blocs de béton et mesurant environ 1,75 m, lorsque celui-ci s'est affaissé.

Des manœuvres de réanimation ont été effectuées par les premiers secours arrivés sur les lieux, mais en vain.

L'accident s'est produit vers 20h50, à la résidence familiale de la rue Saint-Vallier.

— La Presse Canadienne



LA TOUTE NOUVELLE OUTLANDER 2014

TECHNOLOGIQUEMENT AVANCÉE

CARACTÉRISTIQUES DE SÉRIE DE LA GT S-AWC

- ✓ ATTÉNUATION DE COLLISION AVANT
- ✓ AVERTISSEUR DE SORTIE DE VOIE
- ✓ RÉGULATEUR DE VITESSE ADAPTATIF
- ✓ SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

OUTLANDER ES FWD 2014

27 828 \$^Δ

PRIX DE VENTE



Modèle Outlander GT S-AWC illustré¹

S-AWC Disponible sur le modèle Outlander GT¹

0 %

DE FINANCEMENT À L'ACHAT JUSQU'À UN MAXIMUM DE

84

MOIS SUR CERTAINS MODÈLES²

OFFRES VALIDES JUSQU'AU **31 JUILLET 2013**

RVR ES 2013



Modèle RVR GT illustré¹

21 828 \$^Δ
PRIX DE VENTE

0 % DE FINANCEMENT À L'ACHAT PENDANT **72** MOIS¹ OU **128 \$** VERSEMENT TOUTES LES DEUX SEMAINES AVEC **1,9 %** DE FINANCEMENT À L'ACHAT PENDANT **84** MOIS¹



Disponible sur les modèles RVR SE 4WD, Edition 10^e anniversaire et GT¹



Institut des assurances pour la sécurité autoroutière

10^E ANNIVERSAIRE LANCER 2013



ÉDITION 10^E ANNIVERSAIRE



Institut des assurances pour la sécurité autoroutière. Ne concerne pas les modèles de la Lancer Evolution ou Lancer Ralliart

20 928 \$^Δ
PRIX DE VENTE INCLUANT

LA RÉDUCTION AU COMPTANT OFFERTE AU CLIENT DE **800 \$^Δ**

2 500 \$ D'OPTIONS SUPPLÉMENTAIRES SANS FRAIS*

CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉDITION 10^E ANNIVERSAIRE

- ✓ VOLANT GAINÉ DE CUIR
- ✓ JANTES EN ALLIAGE À 5 RAYONS
- ✓ TOIT OUVRANT ÉLECTRIQUE
- ✓ AILERON ARRIÈRE, ET PLUS

OUTLANDER ES FWD 2013

27 828 \$^Δ
PRIX DE VENTE

153 \$ VERSEMENT TOUTES LES DEUX SEMAINES AVEC

0 % DE FINANCEMENT À L'ACHAT PENDANT

84 MOIS¹



Modèle Outlander XLS illustré¹

Disponible sur le modèle Outlander XLS¹

10 ANS
OU 160 000 KM** SUR LE GROUPE MOTOPROPULSEUR

ACTION MITSUBISHI
SAINT-HUBERT
450.443.7330

GABRIEL MITSUBISHI
DOLLARD-DES-ORMEAUX
514.695.7777

REPENTIGNY MITSUBISHI
REPENTIGNY
450.585.3332

BOISVERT MITSUBISHI
BLAINVILLE
450.419.4929

JOHN SCOTTI MITSUBISHI
SAINT-LÉONARD
514.725.5777

ST-EUSTACHE MITSUBISHI
ST-EUSTACHE
1.855.291.4342

BOUCHERVILLE MITSUBISHI
BOUCHERVILLE
450.449.3344

LAVAL MITSUBISHI
LAVAL
450.629.6262

TERREBONNE MITSUBISHI
TERREBONNE
450.961.0000

BROSSARD MITSUBISHI
BROSSARD
450.659.2425

PRESTIGE MITSUBISHI
MONTRÉAL (NDG)
514.483.7777

Δ TOUS LES PRIX INCLUENT LES FRAIS DE TRANSPORT, LES FRAIS DE PRÉPARATION, LA TAXE SUR LA CLIMATISATION ET LA TAXE DE MANUTENTION ENVIRONNEMENTALE. TAXES, ASSURANCE, FRAIS DE PERMIS ET DROITS SUR LES PNEUS NEUFS EN SUS. LES CONCESSIONNAIRES PEUVENT VENDRE À PRIX MOINDRE.

L'offre(s) est applicable aux modèles neufs 2013 et 2014 achetés chez les concessionnaires participants par des clients au détail admissibles qui achètent un véhicule neuf d'ici le 31 juillet 2013. Les concessionnaires peuvent vendre à prix moindre. Certaines restrictions s'appliquent. Les offres sont sujettes à changement sans avis préalable. Voyez votre concessionnaire pour obtenir tous les détails. Tous les prix/toutes les obligations totales/tous les coûts d'emprunt incluent les frais de transport, les frais de préparation, la taxe sur la climatisation et la taxe de manutention environnementale. Taxes, assurance, frais de permis et droits sur les pneus neufs en sus. Le modèle RVR GT 2013/Outlander XLS 2013/Outlander GT S-AWC 2014 illustré a un POSF de 28 998 \$/35 198 \$/35 998 \$ et un prix de vente de 30 828 \$/37 028 \$/37 828 \$. 0 Offre de financement à l'achat de 0 %/1,9 %/0 % proposée par la Banque Scotia pendant 72/84/84 mois sur tous les modèles neufs RVR 2013/RVR 2013/Outlander 2013 (des termes varient selon le modèle, demandez tous les détails à votre concessionnaire). Exemple de financement : RVR ES (CS45-A) 2013/RVR ES (CS45-A) 2013/Outlander ES FWD (C045-A) 2013 achetés à 21 828 \$/21 828 \$/27 828 \$ au taux de 0 %/1,9 %/0 % pour 72/84/84 mois : 156/182/182 paiements toutes les deux semaines de 140 \$/128 \$/153 \$; obligation totale de 21 828 \$/23 320 \$/27 828 \$; coût d'emprunt de 0 \$/1 492 \$/0 \$. Le système de contrôle intégral de série sur les modèles RVR SE 4WD, Edition 10^e anniversaire et GT. Le système de super contrôle intégral de série sur les modèles Outlander XLS et GT. ▲ Réduction au comptant offerte au client de 800 \$ s'applique aux achats de la Lancer 2013 Edition 10^e anniversaire effectués entre le 3 juillet et le 31 juillet 2013. La réduction au comptant sera déduite du prix de vente négocié avant les taxes et s'appliquera au moment de l'achat. * Le montant de 2 500 \$ d'options supplémentaires sans frais s'applique aux véhicules Lancer 2013 Edition 10^e anniversaire achetés avant le 31 juillet 2013 inclusivement. Offre disponible selon la disponibilité dans les stocks du concessionnaire. Voir son concessionnaire pour obtenir les détails. ** Selon la première éventualité. Entretien routinier non inclus. Rendez visite à votre concessionnaire ou visitez mitsubishi-motors.ca pour obtenir tous les détails, les conditions de la garantie et les restrictions. Les clients ne sont pas tous admissibles.

ACTUALITÉS

INCENDIES DE FORÊT DANS LE NORD DU QUÉBEC

Impacts collatéraux chez les Cris

MARIE-MICHÈLE SIOUI

CHISASIBI — Quand il a aperçu un convoi de 100 véhicules regagner Chisasibi depuis la route de la Baie-James, hier midi, Larry House n'a pas été aussi soulagé que les autres. À ses yeux, la Société de développement de la Baie-James et la Sûreté du Québec n'avaient pas seulement ouvert le passage à un groupe coincé au sud du 274^e kilomètre en raison des incendies de forêt; ils avaient surtout démontré une fois de plus le contrôle qu'ils exercent sur le territoire des Cris.

« Quand on veut prouver qu'on occupe un territoire, quand on veut établir notre autorité, on s'arrange pour le contrôler », laisse tomber l'homme, qui a passé toute sa vie à Chisasibi.

Comme lui, plusieurs résidents de la communauté cric installée sur la rive de la baie James laissent paraître de la méfiance quand ils évoquent les choix des autorités. « La route n'est pas si mal », « il n'y a même plus de fumée », répètent les uns et les autres, croisés au « centre-ville » de Chisasibi — en fait un centre commercial comprenant trois magasins.

Pourtant, une cinquantaine de feux font toujours rage au nord du 49^e parallèle. Quelque 590 pompiers forestiers sont à l'œuvre, appuyés par 14 avions-citernes et 65 hélicoptères. Du renfort venu de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan est également arrivé hier soir.

« L'approche coloniale »

« Le contrôle de la route, c'est symptomatique de la situation dans son ensemble, de l'approche coloniale », analyse Larry House, sous le regard approbateur d'une amie. Pour lui, pas de doute: le passage de petits convois à des heures précises seulement est un geste « politique » qui



Les incendies de forêt dans le nord du Québec affectent plusieurs facettes de la vie des Cris. Reggie Bearskin, de l'Association des trappeurs cric, affirme que les animaux qui ont fui les flammes ne reviendront pas avant plusieurs années.

sert à affirmer l'emprise du gouvernement sur le secteur.

En 1975, rappelons-le, le gouvernement du Québec a ratifié avec les Cris et les Inuits du Nord-du-Québec la

Convention de la Baie-James. La nature nous envoie un message », ajoute-t-il, en mentionnant les inondations qui éprouvent l'Alberta et en montrant du doigt l'exploitation des sables bitumineux.

« Mais nous, les Premières Nations, on reste toujours des sujets de second rang »,

« Avec le feu, les animaux se réfugient où ils le peuvent, notamment sur la route de la Baie-James. Mon ami a frappé un orignal; une autre personne aussi. »

— Jules Quachegan, officier de la sécurité publique à Chisasibi

du savoir-faire traditionnel. La nature nous envoie un message », ajoute-t-il, en mentionnant les inondations qui éprouvent l'Alberta et en montrant du doigt l'exploitation des sables bitumineux.

« Mais nous, les Premières Nations, on reste toujours des sujets de second rang »,

encore leurs motoneiges dans les feux », observe-t-il. « Ils ont réellement tout perdu, parce que les compagnies d'assurance du Sud refusent de les assurer, disant qu'ils sont trop loin. Moi, j'ai des assurances pour ma voiture, mais on me demande le gros prix, parce qu'on considère que je suis toujours en 4X4

Chasse perturbée

Un Québec, deux réalités, croient Larry Lamb et

d'autres, mais également Jules Quachegan, officier de la sécurité publique à Chisasibi. « Il y a des gens qui ont perdu leurs camps de chasse et de pêche ou

dans la forêt. » Son ami, il le sait, aura de la difficulté à se remettre d'un récent accident qui a endommagé sa voiture.

« Avec le feu, les animaux se réfugient où ils le peuvent, notamment sur la route de la Baie-James. Mon ami a frappé un orignal; une autre personne aussi. »

Autre impact collatéral: les animaux qui ne se sont pas dirigés vers la route ont plutôt fui vers le nord ou péri dans les flammes, croit Reggie Bearskin, de l'Association des trappeurs cric.

« Les petits animaux qu'on trappe sont probablement morts. Les plus gros ont réussi à se sauver, mais ça prendra des années avant qu'ils reviennent sur le territoire », dit-il. « La saison de la chasse sera très différente. »



PHOTO LA PRESSE

LANGUES AUTOCHTONES

Des contes pour sauver l'inuktitut

LA PRESSE CANADIENNE

L'inuktitut a longtemps été considéré comme l'une des langues autochtones canadiennes qui se portent le mieux, mais un récent rapport laisse penser que son avenir n'est pas si radieux au Québec.

Une organisation communautaire du Nunavik, un territoire qui comprend le tiers nord de la province, veut mettre l'accent sur les contes traditionnels, le théâtre et les ateliers culturels pour raviver cette langue inuite.

« Les jeunes générations ont perdu le contact avec leur véritable identité, alors nous tentons de trouver des moyens de multiplier les interactions et les contacts entre l'ancienne génération et les jeunes », explique Zebedee Nungak, directeur du département de langue inuktitut à l'Institut culturel Avataq du Nunavik, qui a réalisé le rapport sur l'état de l'inuktitut.

Déclin de la qualité

Le rapport est le résultat d'un projet de trois ans et demi mené par une petite équipe de

chercheurs qui a rendu visite à chaque communauté du Nunavik, une région grande comme l'Allemagne qui ne compte que 12 000 habitants.

Les chercheurs ont noté un déclin de la qualité de l'inuktitut au Nunavik, notamment une mauvaise grammaire, un faible vocabulaire et un mélange entre l'inuktitut et l'anglais.

Le rapport attribue ce déclin de la langue à la prédominance de plus de 300 chaînes télévisées par satellite en anglais et en français, de même qu'au manque d'activités culturelles en inuktitut.

« La qualité et l'usage de l'inuktitut subissent une grande variété de pressions, qui menacent sa vitalité et son existence », affirme le rapport, un document de 250 pages rédigé en français, en anglais et en inuktitut.

Les chercheurs ont interviewé des adultes et des élèves, organisé des ateliers et collecté des données pour savoir comment et quand

l'inuktitut est utilisé à la maison et dans les lieux de travail.

De façon générale, l'inuktitut est considéré comme l'une des langues autochtones canadiennes ayant une bonne chance de survie.

Sur les 60 langues autochtones rapportées dans le recensement de 2011, l'inuktitut est l'une des trois langues autochtones considérées comme assez fortes pour éviter l'extinction, avec le cri et l'ojibwé.

Un rapport attribue le déclin de l'inuktitut à la prédominance de plus de 300 chaînes télévisées par satellite en anglais et en français, de même qu'au manque d'activités culturelles en inuktitut.

parler cette langue, et la moitié la parlent à la maison.

Les jeunes Inuits âgés de moins de 25 ans représentent la plus grande proportion de la population du Nunavik, souligne le rapport.

Les chercheurs offrent une série de recommandations, dont la plupart se concentrent sur les jeunes et les activités culturelles. Ils suggèrent de renforcer l'utilisation de l'inuktitut dans les arts créatifs, notamment les contes traditionnels et le théâtre. Les

auteurs du rapport souhaitent également la mise sur pied de nouveaux centres culturels inuits et une meilleure accessibilité des cours de langue inuktitut.

Moderniser la langue

Zebedee Nungak aimerait aussi organiser des « ateliers de terminologie » inuktitut pour moderniser la langue, afin que les Inuits puissent se référer plus facilement aux technologies d'aujourd'hui, comme les ordinateurs portables et les tablettes électroniques.

Mais la promotion de l'inuktitut n'a pas que des partisans. Certains estiment que le fait de mettre l'accent sur cette langue désavantagera les étudiants quand ils devront apprendre l'anglais et le français, estime Donald Taylor, un professeur de l'Université McGill spécialisé dans les langues autochtones.

Les recherches de M. Taylor montrent toutefois le contraire. « Je suis 100 % convaincu que plus on enseigne en inuktitut, mieux c'est », affirme-t-il. « Cela ne signifie aucunement la perte de l'anglais ou du français. »

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

Résultats des tirages du : 2013-07-07

Lotto-D: 4 3 5 5 2 4 4 3

Power Poker: 4 5 8 10 V

Banco: 09 12 17 20 21 24 25 32 34 37 38 43 44 49 54 58 60 61 62 69

Astro: Jour - Mois - Année - Signe 04 OCTOBRE 07 BALANCE

Quintessence: 3 505 4 4494

Triplex: 09 12 14 33 40

Extra: 0891466

Sprinto: 01 02 05 10 34

Vous pouvez maintenant acheter ces loteries en ligne.

Sprinto Lotto-D Power Poker Astro Quintessence Triplex

lotoquebec.com/enligne

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

POLITIQUE

Calgary Trudeau s'invite au déjeuner du Stampede

Le chef du Parti libéral du Canada, Justin Trudeau, est apparu à un endroit inattendu, hier, alors qu'il continue de solliciter l'appui politique des électeurs. M. Trudeau s'est présenté au déjeuner annuel du

Stampede de Calgary, présidé par la première ministre progressiste-conservatrice de l'Alberta, Alison Redford. Les deux politiciens se sont serré la main et ont échangé quelques mots avant que M. Trudeau se déplace un

peu plus loin pour rencontrer des visiteurs venus à l'événement pour déguster crêpes, œufs brouillés et saucisses. Le chef libéral a déclaré que plusieurs progressistes-conservateurs n'étaient pas à l'aise avec l'approche adoptée

par les conservateurs de l'« extrême droite » de Stephen Harper. M. Trudeau a également dit s'attendre à rencontrer de nouveau M^{me} Redford au cours des mois et des années à venir. — La Presse Canadienne



Justin Trudeau PHOTO REUTERS

VISITE À PARIS

Mulcair veut tisser des liens avec les socialistes

MICHEL DOLBEC
LA PRESSE CANADIENNE

PARIS — Le chef de l'opposition officielle aux Communes, Thomas Mulcair, entreprend aujourd'hui une visite de trois jours à Paris, avec l'objectif affiché de se rapprocher des socialistes au pouvoir en France.

« C'est très important pour nous au Nouveau Parti démocratique. Nous voulons tisser des liens en vue de la formation, en 2015, du premier gouvernement social-démocrate de l'histoire du Canada », a-t-il expliqué en entrevue.

Les séjours en France d'un chef de l'opposition officielle canadienne sont rares. La visite du chef du NPD survient presque 20 ans après celle que Lucien Bouchard avait faite en 1994, lorsqu'il était à la tête du Bloc québécois.

Dans un climat préréférendaire, Lucien Bouchard avait eu droit à des rencontres avec le président François Mitterrand, le président de l'Assemblée nationale, le très prosouverainiste Philippe Séguin, le ministre des Affaires étrangères, Alain Juppé, et le président du Sénat, René Monory.

« Un message fort »

Même s'il ne peut prétendre à un tel tableau de chasse, Thomas Mulcair se réjouit que les socialistes français lui aient « ouvert les portes ».

Cet après-midi, il sera reçu à l'hôtel Matignon par le premier ministre Jean-Marc Ayrault, ce qui est déjà un « message fort », estime un diplomate influent. Il rencontrera ensuite le premier secrétaire du Parti socialiste français, Harlem Désir.

À son programme figurent également une rencontre avec l'ex-ministre Elisabeth Guigou, qui préside la Commission des affaires étrangères de l'Assemblée nationale, un entretien avec le président du Sénat, Jean-Pierre Bel, et un rendez-vous au Quai d'Orsay avec le ministre délégué au Développement, Pascal Canfin.

De tous les leaders politiques fédéraux, Thomas Mulcair est sans doute celui qui a le plus d'affinités avec la France de François Hollande.

Marié à la psychologue Catherine Pinhas, M. Mulcair possède, comme leurs deux fils, la double nationalité canadienne et française, ce que les conservateurs lui ont déjà reproché dans le passé.

Politiquement, le NPD, membre de l'Internationale socialiste, s'inscrit dans la même mouvance de centre gauche que le Parti socialiste français. Thomas Mulcair croit que le Canada a beaucoup à apprendre de la France et de l'Europe.

« Mon affection et mes affinités avec la France sont profondes. Je suis dans une situation privilégiée pour expliquer la réalité canadienne à d'autres sociaux-démocrates, qui ont eux aussi pour priorité les dossiers sociaux, économiques et écologiques », dit-il, en insistant sur l'importance qu'il accorde lui-même au développement durable, son « dossier de prédilection ».

Le chef néo-démocrate veut aussi favoriser « une meilleure connaissance du rôle primordial que la France peut jouer au Canada ».

« Je me considère d'abord et avant tout comme un gestionnaire, et la France a une histoire très forte en matière de gestion publique », explique-t-il.

L'ÉVÉNEMENT PLEINS PHARES SUR L'ÉTÉ



PAIEMENTS
BIMENSUELS DE

198 \$* | 1,9 %*

LOCATION
SUR 48 MOIS

ACOMPTE ET
DÉPÔT DE
SÉCURITÉ DE

0 \$*

ACURA

acura.ca

Prix de vente de 42 030 \$ pour une nouvelle Acura TL 2013 (modèle UA8F2D). Frais de transport et de préparation de 1 945 \$, pneus EHF (29 \$), filtres EHF (1 \$), taxe sur l'air climatisé (100 \$) et frais de l'OMVIC (5 \$) inclus. Permis, frais, assurances, enregistrement et taxes (incluant TPS/TVH/TVQ, si applicables) en sus. * Offre de location d'une durée limitée basée sur une nouvelle Acura TL 2013 (modèle UA8F2D), par l'entremise de Services Financiers Acura, sur approbation de crédit. Exemple de location représentatif : taux de location de 1,9 % sur 48 mois. Paiements bimensuels de 198 \$ (incluant les frais de transport et de préparation de 1 945 \$) avec acompte de 0 \$. Allocation de 20 000 km par année, frais de 0,15 \$/km excédentaire. L'offre inclut une contribution de 745 \$ du concessionnaire. Permis, assurances, enregistrement, options et taxes en sus (incluant TPS/TVH/TVQ, si applicables). Certaines conditions s'appliquent. Les modèles représentés ne sont qu'à titre informatif. Les offres se terminent le 31 juillet 2013 et sont sujettes à changement ou annulation sans préavis. Le concessionnaire peut vendre ou louer à prix moindre. Le concessionnaire peut avoir à commander ou à échanger. Jusqu'à épuisement des stocks. Visitez acura.ca ou votre concessionnaire Acura pour connaître les détails. © 2013 Acura, une division de Honda Canada Inc.



PHOTO FOURNIE PAR LES PETITS CHANTEURS DE TROIS-RIVIÈRES

Les 44 Petits Chanteurs de Trois-Rivières, dont 32 âgés de moins de 18 ans, ont entonné les refrains des chants liturgiques lors d'une messe célébrée hier dans la basilique Saint-Pierre.

Des Québécois chantent pour le pape

La journée d'hier restera marquée d'une fleur de lys dans l'histoire de la basilique Saint-Pierre. Les voix des Petits Chanteurs de Trois-Rivières ont résonné non pas une, mais deux fois dans la célèbre église du Vatican. Une première québécoise.



MALI ILSE PAQUIN
COLLABORATION SPÉCIALE

ROME — Une messe papale en juillet est aussi rare qu'une tempête de neige à Rome. Le pape François a pourtant prononcé hier matin une homélie

dans la basilique Saint-Pierre. Et à une vingtaine de mètres de lui, les 44 Petits Chanteurs de Trois-Rivières, dont 32 âgés de moins de 18 ans, ont entonné les refrains des chants liturgiques, en soutien à la chorale maîtresse.

Il s'agissait du point d'orgue d'une tournée européenne de deux semaines, qui les a menés de Marseille à Turin.

Malgré la fraîcheur du marbre, il faisait chaud comme dans un four dans la basilique, où 20 000 fidèles s'éventaient avec le livret liturgique.

Bien que les Petits Chanteurs aient visité plusieurs fois le Vatican au cours des décennies, et même rencontré le pape Jean-Paul II en 1987, c'était la première fois qu'ils animaient une messe papale.

Et en dépit de leur familiarité avec les lieux saints, quelques enfants revêtus de leur aube blanche avaient l'air hébété devant la magnificence de l'endroit. « Des fois, je regardais autour de moi, il y avait tellement de gens de toutes les nationalités », explique Marie-Pierre Dufresne, 10 ans, après la sortie des pèlerins.

Mais les choristes québécois, postés à la droite du chœur de la chapelle Sixtine – la chorale privée du Saint-Père – n'ont pas donné leur place. « À certains moments, on enterrait la chorale du pape », dit fièrement Jean Beauchesne, choriste, comme ses deux enfants.

Heureux hasard

La chorale a su seulement trois semaines à l'avance qu'elle chanterait pour le pape François, qui a décidé de bouder ses vacances à la campagne. Elle est venue à Rome sur l'invitation d'un ancien Petit Chanteur trifluvien, aujourd'hui maître de la chapelle Giulia, le chœur officiel de la basilique Saint-Pierre. Le père Pierre Paul est le premier non-Italien à diriger la vénérable institution, qui célèbre son 500^e anniversaire cette année.

« J'avais peur que le pape soit trop vieux. Mais quand j'ai commencé à chanter, ça m'a calmée. »

— Sandrine Bernier, 10 ans

« Les Petits Chanteurs ont eu des compliments de la part de Radio Vatican », s'enorgueillissait le père Paul, à la suite de la messe papale. D'ailleurs, les choristes québécois ont chanté une seconde fois avec la chapelle Giulia du père Paul dans la basilique Saint-Pierre, en après-midi.

Mais à l'heure du dîner, les enfants ne parlaient que du souverain pontife. « J'avais peur que le pape soit trop vieux », dit Sandrine Bernier, 10 ans. Mais quand j'ai commencé à chanter, ça m'a calmée. »

D'autres, comme Félix Dugré-Arcand, n'avaient pas été intimidés par la pompe papale. « Je n'ai pas été si impressionné par les autres choristes à la basilique », dit le jeune de 13 ans, d'un air assuré.

Malgré tout, des enfants avaient eu des maux de ventre le matin même, assurent des parents accompagnateurs. C'était peut-être aussi dû à l'horaire éreintant des Petits Chanteurs, qui ont rarement dormi plus de six heures par nuit au cours du périple.

Si certains avaient hâte de rentrer au Québec aujourd'hui, d'autres réalisaient leur chance immense. « J'aimerais que la journée ne se termine jamais », dit Ellie Caron, choriste et amatrice de crème glacée romaine de 13 ans, avec un sourire béat.

LIVRÉE
GRATUITEMENT
TOUS LES
JOURS À
BARCELONE



DES MOMENTS DE DÉTENTE ASSURÉS,
OÙ QUE VOUS SOYEZ

Un abonnement totalement gratuit
Un téléchargement automatique dans le kiosque de votre iPad
Une livraison 7 jours sur 7, même le dimanche
Des contenus enrichis et exclusifs



iPad est une marque de commerce d'Apple Inc., déposée aux États-Unis et dans d'autres pays. App Store est une marque de service d'Apple Inc.

Découvrez-en plus sur LaPressePlus.ca



LE TOUR DU GLOBE



PHOTO ARCHIVES REUTERS

Israël Vers la conscription des ultra-orthodoxes

Le gouvernement israélien a approuvé hier un projet de loi visant à mettre un terme à un système ayant permis à des dizaines de milliers d'ultra-orthodoxes d'être exemptés du service militaire, obligatoire en Israël. Le projet de loi stipule que les hommes ultra-orthodoxes devront effectuer un service militaire ou un service civil. La nouvelle loi doit encore passer une série de votes au Parlement avant d'entrer en vigueur.

— Agence France-Presse



PHOTO ARCHIVES REUTERS/THE GUARDIAN

Russie Snowden incité à accepter l'offre du Venezuela

Un parlementaire russe qui parle souvent au nom du Kremlin a encouragé hier le responsable des fuites sur le programme d'espionnage de la NSA à accepter l'offre d'asile politique du Venezuela. Alexei Pushkov s'est tourné vers Twitter pour signaler que le Venezuela attendait une réponse d'Edward Snowden, et qu'il s'agissait là peut-être d'une dernière chance pour le fugitif d'obtenir l'asile politique.

— Associated Press



PHOTO AGENCE FRANCE-PRESSE

Libye Manifestation à Tripoli pour le départ des milices

Plusieurs centaines de manifestants se sont rassemblés hier à Tripoli pour réclamer l'évacuation de la capitale des milices et « brigades illégitimes », appelant les autorités à accélérer la formation d'une armée et de la police. Considérés comme des héros en 2011, les miliciens, qui n'hésitent pas à recourir aux armes pour défendre leur existence ou leurs intérêts, sont accusés d'être la source de tous les maux du pays.

— Agence France-Presse



PHOTO ASSOCIATED PRESS

États-Unis L'avion était trop lent à l'atterrissage

Le Boeing 777 de la compagnie Asiana Airlines, qui s'est écrasé samedi à l'aéroport de San Francisco, s'est approché de la piste à une vitesse très inférieure à la normale, ont annoncé hier les autorités américaines. L'accident a fait deux morts – deux adolescentes chinoises – et plus de 180 blessés. Trois Canadiens se trouvaient à bord de l'appareil. On ignore s'ils ont été blessés.

— Agence France-Presse et Associated Press

L'accouchement douloureux de la réforme de la santé

RICHARD HÉTU
COLLABORATION SPÉCIALE

NEW YORK — Beaucoup de bruit pour rien. À en croire les défenseurs de l'administration Obama, le titre de la comédie de Shakespeare s'applique à la décision annoncée mardi dernier de reporter d'un an l'application d'un volet controversé de la réforme de la santé promulguée en 2010.

Après tout, ont-ils fait valoir, 96 % des entreprises américaines ne sont pas concernées par l'obligation faite aux employeurs de plus de 50 personnes de fournir une assurance maladie à leurs salariés sous peine d'amendes commençant à 2000\$ par an et par salarié. À la suite de la décision inattendue de l'administration Obama, cette obligation n'entrera en vigueur que le 1^{er} janvier 2015.

Qui plus est, au moins 94 % des entreprises de plus de 50 employés fournissent déjà à leurs salariés une couverture médicale, ont rappelé les défenseurs de l'administration en citant une donnée de la Kaiser Foundation Family. C'est donc dire que le nombre d'employeurs visés par la réforme ne dépasse pas 12 000 et celui des employés, 1,5 million.

« L'explication de l'administration est qu'elle est à l'écoute des inquiétudes du monde des affaires concernant l'échéancier de la mise en place de leur couverture et qu'elle tente d'être flexible. Mais ce que les gens veulent vraiment savoir, c'est si ce report fera une différence dans la couverture



PHOTO HARAZ N. GHANBARI, ARCHIVES ASSOCIATED PRESS

La Maison-Blanche a renoncé mardi dernier à imposer une amende aux employeurs plus de 50 personnes qui ne fourniraient pas une assurance maladie à leurs salariés à temps complet. Cette obligation n'entrera en vigueur qu'en 2015. Sur notre photo, le président Barack Obama lors d'un rassemblement partisan en 2009.

médicale et les progrès de la réforme. La réponse rapide est non », a écrit Ezekiel Emanuel, ex-membre de l'administration Obama, sur le site internet du *New York Times* la semaine dernière.

La portée de la décision

Cette opinion rassurante tranche avec la réaction des médias et des républicains. Pour les premiers, l'annonce de l'administration Obama représente une reculade importante, car le volet reporté représente une disposition « majeure » ou « clé » de la réforme de la santé. Pour les seconds, la nouvelle ne fait que confirmer ce qu'ils disent depuis le début de leur combat contre l'« Obamacare » : cette loi est inapplicable et doit être abrogée.

Les médias et les républicains ont peut-être exagéré la portée de la décision de l'administration démocrate. Mais il est indéniable que l'accouchement de la réforme de la santé, pièce maîtresse

l'administration Obama d'opportunisme politique après l'annonce de sa décision. Ils comptaient eux-mêmes exploiter la grogne suscitée par la réforme de la santé chez les petits entrepreneurs durant

À compter du 1^{er} janvier 2014, chaque citoyen américain sera obligé de contracter une assurance maladie sous peine d'amende. Or, le report du volet visant les employeurs devrait compliquer l'application de cette disposition.

du premier mandat de Barack Obama, se fait dans la douleur. Et il ne fait pas plus de doute que cette loi continue à être un handicap politique pour les démocrates.

Les républicains n'ont d'ailleurs pas manqué d'accuser

les élections de mi-mandat de 2014. Ils préparaient sans doute des pubs mettant en vedette des employeurs mis à l'amende par le fisc américain ou préférant ne pas embaucher un 50^e employé plutôt que d'avoir à se soumettre à

l'obligation de fournir une couverture médicale à tous leurs salariés.

Le report du volet visant les employeurs ne devrait cependant pas empêcher les républicains de continuer à mener leur campagne pour l'abrogation de l'Obamacare. Quant à l'administration Obama, elle a peut-être privé les républicains d'un thème électoral porteur, mais elle fait face à d'autres obstacles importants dans la mise en place de sa réforme.

Complications en vue

Ainsi, la date de l'entrée en vigueur du « mandat individuel », la disposition la plus controversée de la réforme de la santé, n'a pas changé. À compter du 1^{er} janvier 2014, chaque citoyen américain sera obligé de contracter une assurance maladie sous peine d'amende. Or, le report du volet visant les employeurs devrait compliquer l'application de cette disposition. Car les déclarations des employeurs font partie des données dont le gouvernement aura besoin pour déterminer le droit des citoyens non assurés de recevoir l'allocation fédérale qui devrait les aider à souscrire une assurance maladie.

L'incertitude continue également à planer sur les marchés (« échanges ») qui doivent être mis en place à partir d'octobre prochain dans les 50 États (par les États ou le gouvernement fédéral) pour permettre aux non-assurés de comparer les prix des polices offertes et d'en acheter une à prix abordable.

Le GAO (Government Accountability Office) a exprimé des doutes récemment sur la capacité du gouvernement fédéral à respecter son propre échéancier concernant le lancement des marchés qu'il doit mettre sur pied dans 34 des 50 États américains. Plusieurs États qui ont choisi de mettre en place leurs propres marchés accusent également des retards dans leurs préparatifs.

Il ne faudrait donc pas s'étonner si d'autres reports sont annoncés dans les prochains mois dans l'application des dispositions de la réforme de la santé.

CHUTE DU PRÉSIDENT ÉGYPTIEN

« Une révolution, pas un coup d'État »

AGENCE FRANCE-PRESSE

LE CAIRE — Des centaines de milliers d'opposants à Mohamed Morsi étaient rassemblés hier en Égypte, notamment sur la place Tahrir au Caire, dans une démonstration de force destinée à prouver que l'ex-président islamiste a été renversé par une révolution populaire et non un coup d'État.

Au même moment, la transition lancée avec la nomination jeudi d'Adly Mansour comme président par intérim semblait peiner à se mettre en place.

Après avoir refusé au Prix Nobel de la paix Mohamed ElBaradei la fonction de premier ministre, le parti salafiste al-Nour a également exprimé

ses réserves concernant Ziad Bahaa Eldin, un technocrate de centre-gauche que la présidence a affirmé vouloir « très probablement » nommer aujourd'hui.

Sous une patrouille d'avions de chasse lâchant derrière elle une fumée aux couleurs du drapeau national, la place Tahrir était noire de monde pour une mobilisation se voulant pacifique, après des heurts d'une rare violence vendredi entre pro et anti-Morsi.

Des manifestations similaires avaient lieu dans la plupart des provinces, notamment à Alexandrie, deuxième ville du pays. Des tirs ont été entendus en certains endroits et le ministère de la Santé a fait état de 29 blessés au cours de la journée.

Mobilisation des islamistes

De leur côté, les islamistes continuaient à mobiliser leurs troupes pour maintenir la pression sur l'armée, qui détient M. Morsi depuis sa destitution.

Ces mobilisations rivales font peser le risque de nouvelles violences, alors qu'au moins 37 personnes avaient été tuées vendredi, notamment en marge de rassemblements de dizaines de milliers de sympathisants des Frères musulmans, dont est issu M. Morsi.

Hier, l'ambiance était bon enfant à Tahrir recouverte d'une nuée de drapeaux, dont l'un, géant, proclamait « Dégage » à l'adresse de M. Morsi, tandis que des pancartes affirmaient, en anglais, « L'Égypte a connu

une révolution, pas un coup d'État ».

Plusieurs slogans accusaient Washington d'avoir pris le parti de M. Morsi, alors que le président Barack Obama a répété ne « soutenir aucun parti ».

Yasser, ingénieur, a affirmé à l'AFP que la destitution de M. Morsi n'était pas « contre la démocratie » car des « millions de personnes sont descendues dans la rue pour exprimer leur colère ».

« Dans l'Égypte nouvelle, tout le monde sera intégré », y compris « les Frères musulmans, qui doivent pouvoir participer à la future Égypte », assure-t-il.

Comme lui, des dizaines de milliers d'Égyptiens étaient

mobilisés hier pour « achever (la révolution) du 30 juin », date à laquelle avaient débuté les manifestations d'une ampleur inédite qui ont précédé la déposition de M. Morsi par l'armée.

Ses partisans étaient quant à eux massés par milliers dans différents endroits du Caire, notamment devant la Garde républicaine, où quatre des leurs sont morts vendredi lors d'échanges de tirs avec des soldats. Ils ont annoncé un *sit-in* illimité, leur mouvement appelant à poursuivre la mobilisation contre l'« État policier ».

« Les militaires ont volé la légitimité et mon vote. Ce sont des traîtres », a lancé Ahmed Mohamed, un étudiant.

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

Mégantic en Amérique



JUDITH LACHAPPELLE
 jlachapelle@lapresse.ca

La tragédie de Lac-Mégantic a fait le tour du monde en fin de semaine. L'ampleur du désastre au moment où l'actualité est particulièrement monotone n'explique pas tout: une constellation de villes et villages sont plantés au bord d'une voie ferrée. C'est ainsi que la symbiose est née: pas de ville, pas de train; pas de train, pas de ville.

C'est pourquoi aujourd'hui, à travers un continent où le transport ferroviaire de pétrole est en plein essor, des centaines de milliers de communautés se demandent si une telle catastrophe risque de survenir chez eux.

Tant de questions restent en suspens. Par exemple:

– Est-il sécuritaire d'abandonner un train sans surveillance?

L'événement s'est déroulé en l'absence du conducteur qui a mis les freins en laissant tourner le moteur, comme le veut la procédure. Est-il possible d'entrer dans la cabine d'une telle locomotive abandonnée? En 2010, deux locomotives ont déraillé à Farnham après que les freins aient été enlevés manuellement en l'absence du conducteur. Un employé interrogé par *La Voix de l'Est* avait soupçonné un méfait commis par « des jeunes ». « On en pogne souvent à flâner dans la gare. Il arrive que des fois lorsqu'on rentre, l'aiguillage soit tourné dans la mauvaise direction. Ils ne sont pas conscients des risques. Les conséquences auraient pu être très graves. » Troublant.

– Le système de freins de sécurité sur ce genre de convoi est-il suffisant?

Hier, l'entreprise ferroviaire a laissé entendre que c'est l'arrêt du moteur de la locomotive (après le départ du conducteur) qui pourrait avoir causé une chute de pression d'air dans

les freins. Comment le convoi a-t-il pu rouler sans conducteur sur une si longue distance? N'existe-t-il pas un système de déclenchement automatique des freins si le mouvement n'a pas été autorisé par le conducteur?

– Quelles seront les conséquences environnementales?

Le pétrole n'a pas été totalement récupéré et une certaine quantité s'est déversée dans la rivière Chaudière. Combien? On l'ignore. Les indices montrent que les hydrocarbures cheminent en aval de la rivière... vers des municipalités qui y puisent leur eau potable.

Des centaines de milliers de communautés se demandent si une telle catastrophe risque de survenir chez eux.

– Combien de wagons devrait compter un convoi de pétrole brut?

La vocation des chemins de fer a changé et on y voit passer de plus en plus de matières dangereuses, dont du pétrole. Si le train avait transporté des passagers, le bilan humain aurait été lourd, mais le déraillement n'aurait pas causé autant de dévastation. Est-il sécuritaire de faire circuler un convoi constitué de 72 wagons-citernes de pétrole (ou de toute autre matière dangereuse inflammable) sur un chemin de fer comme celui qui passe à Lac-Mégantic?

La tragédie de Lac-Mégantic va au-delà de l'accident causé par une erreur humaine, de la négligence ou un bris mécanique. Ce ne sont pas seulement les Méganticois qui veulent savoir pourquoi le cœur de leur ville s'est évaporé dans une nuit d'été, mais tous ceux, d'un bout à l'autre du continent, qui ne veulent pas vivre le même cauchemar.

Au nom de tous ceux qui vivent près d'une voie ferrée, nous avons droit à des réponses.

OPINION

Une réflexion s'impose



YANNICK HÉMOND
 L'auteur est membre du conseil d'administration de l'Association de sécurité civile du Québec.

Nos premières pensées et paroles vont aux victimes de cette explosion survenue à la suite du déraillement d'un train à Lac-Mégantic. Nous leur exprimons notre tristesse et notre empathie face à cette catastrophe.

Le transport de matières dangereuses, que ce soit par route, train, pipeline ou bateau expose un milieu et une population à des conséquences si un événement indésirable survient. Dans le cas de Lac-Mégantic, les différentes enquêtes nous permettront d'orienter les réflexions et les travaux qui devront être faits pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise. Chaque partie impliquée (municipalité, gouvernement, propriétaire des infrastructures ferroviaires et le transporteur) dans cette catastrophe devra participer à ce processus d'enquête pour que nous puissions mieux identifier les différentes causes.

Les informations sur cet événement conjuguées à celles d'autres accidents similaires survenus au Québec sont nécessaires pour orienter nos actions. Le plus important demeure cependant la volonté soutenue et le leadership des décideurs à réaliser ces actions si nous voulons améliorer notre état de préparation en tant que société.

Une fois que les événements de Lac-Mégantic seront passés, il sera nécessaire et primordial de se questionner sur l'aménagement du territoire et le

transport de matières dangereuses dans nos municipalités. Nous sommes d'avis que la cohabitation est inévitable et en ce sens, divers éléments doivent être étudiés, notamment:

– la connaissance des risques et leurs conséquences sur l'environnement, la communauté et les citoyens;

– les schémas d'aménagement du territoire pour améliorer l'exposition aux risques des citoyens;

– le transport des matières dangereuses sur le territoire;

– l'amélioration des lois et règlements entourant les activités génératrices de risques.

La cohabitation avec le transport de matières dangereuses est inévitable.

Les événements des dernières années (inondations en Montérégie, feux de forêt dans le Nord, explosions dans des usines de Coteau-du-Lac et de Sherbrooke) ainsi que les perspectives futures en ce qui a trait aux changements climatiques exigent que nous entamions une réflexion profonde sur nos pratiques. Nous devons nous donner les moyens pour être plus résilients en tant que communauté.

Enfin, nous tenons à féliciter les premiers intervenants et les organismes bénévoles qui sont intervenus depuis le début pour venir en aide aux victimes et gérer l'événement. Cette catastrophe nous rappelle l'importance de la planification et la préparation en sécurité civile. Il est essentiel de l'ensemble de la communauté soit préparé à affronter des catastrophes de tout genre afin d'en diminuer les conséquences.



DROITS RÉSERVÉS/serge.chapleau@lapresse.ca

OPINION

Et si ça arrivait ici?

J'ai le cœur serré en pensant aux victimes et à leurs familles. J'ai peur qu'un accident semblable survienne dans mon petit village de Sutton, où des trains de la même entreprise passent plusieurs fois par jour. Mon fils et sa petite famille habitent un édifice à côté de la voie ferrée. J'espère de toutes mes forces que les responsables de cette terrible tragédie seront emprisonnés pour la vie pour leur négligence criminelle. Rien ne pourra remplacer tous les gens qui ont péri à cause d'eux. J'espère aussi que l'entreprise paiera pour tous les dégâts qu'elle a causés. Qu'elle paie des millions pour tout le mal qu'elle a fait.

Rachel Dennis, Sutton

Toujours dangereux

Trains ou pipelines nous gardent dans la même logique polluante qui trouble toujours plus le climat mondial. De l'extraction au raffinage jusqu'à la vente, le pétrole circule toujours et encore, sur les routes, les chemins de fer et les océans. Aucun moyen de transport du pétrole n'est sécuritaire. Il faudra bien nous sortir du pétrole un jour, et le plus rapidement sera le mieux.

Martin Petit, Montréal

Pour une poignée de dollars

Il est inconcevable qu'un tel convoi soit laissé sans surveillance et qu'on n'ait pas prévu qu'au moins deux conducteurs y soient affectés, sur place, en tout temps. Or, cette responsabilité incombe



PHOTO FRANÇOIS LAPLANTE-DELAGRAVE, AGENCE FRANCE-PRESSE

Le transport de pétrole par voie ferrée peut-il être absolument sécuritaire?

au propriétaire du train, soit la société Montreal, Maine and Atlantic Railway qui, pour une poignée de dollars qu'elle a voulu épargner en salaires, a laissé le convoi sans surveillance. Conséquemment, la société doit rembourser aux gouvernements, municipalités et commissions scolaires touchés, aux personnes, aux entreprises et aux organismes d'aide, tous les coûts des dommages causés par sa négligence.

Gilles Dussault, Québec

Une question difficile

Le passage de wagons contenant des produits dangereux près des villes est-il sécuritaire? Si nous répondons par la négative, nous devons en poser une autre: quelle sera la solution de remplacement, prenant pour acquis que le pétrole est un produit nécessaire? Les adeptes de l'oléoduc y trouveront sans doute une justification pour appuyer les projets de pipeline. La construction de voies ferrées qui contourneraient

les agglomérations urbaines constituerait une autre solution; est-ce réalisable? Si nous répondons par l'affirmative, il faut rendre sécuritaire le transport de ces produits dangereux en milieu urbain; aux spécialistes de trouver et de proposer des moyens adéquats: vitesse des trains, wagons sécuritaires, ce sont des exemples qui me viennent en tête.

Martin Massé, Montréal-Nord

L'oléoduc vaut mieux

À mon avis, le transport du pétrole par pipeline serait plus sécuritaire que le chemin de fer. Il est certain que le risque zéro n'existe pas, mais les explosions et le feu sont beaucoup moins fréquents lors du transport par pipeline, où l'on peut couper l'approvisionnement en pétrole lorsqu'il y a un incident sur la ligne. Le transport par wagon, c'est comme transporter des explosifs. S'il y a un déraillement, c'est la catastrophe.

Luc Lasnier



LE BLOGUE DE L'ÉDITO

Le train est partout

par André Pratte



PHOTO REUTERS

LA QUESTION DU JOUR

Selon vous, qui est le principal responsable de la tragédie de Lac-Mégantic?

- > Le gouvernement fédéral > 6%
- > La compagnie de chemin de fer > 29%
- > Le conducteur du train > 7%
- > Attendons l'enquête > 57%

Résultats à 19h14, hier
 > 8487 répondants

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

VOUS VOULEZ EXPRIMER VOTRE OPINION?

Écrivez-nous à débats@lapresse.ca

RÉDACTION 514.285.7070
 commentaires@lapresse.ca

ABONNEMENT 514.285.6911 ou 1.800.361.7453
 www.lapresse.ca/abonnement

PUBLICITÉ 514.285.6931

PETITES ANNONCES 514.987.8363 ou 1.866.987.8363
 petitesannonces@lapresse.ca

DÉCÈS 514.285.6816
 deces@lapresse.ca

CARRIÈRES 514.285.7320
 carrieres@lapresse.ca

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 0517-9249. Le quotidien La Presse est publié et édité par La Presse, ltée 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 l'imprimerie Transcontinental G.T. inc. Guy Crevier, Président et éditeur.

À BIEN Y PENSER

Je suis infirmière auxiliaire et, avant de quitter mon poste, je m'assure que la fille qui commence son quart soit arrivée, sinon je reste sur place, la vie des gens en dépend. J'ai du mal à m'expliquer que le conducteur d'une véritable bombe roulante soit allé se coucher sans attendre l'arrivée du conducteur suivant.

— Isabelle Martineau

DÉBATS

TRAGÉDIE À LAC-MÉGANTIC

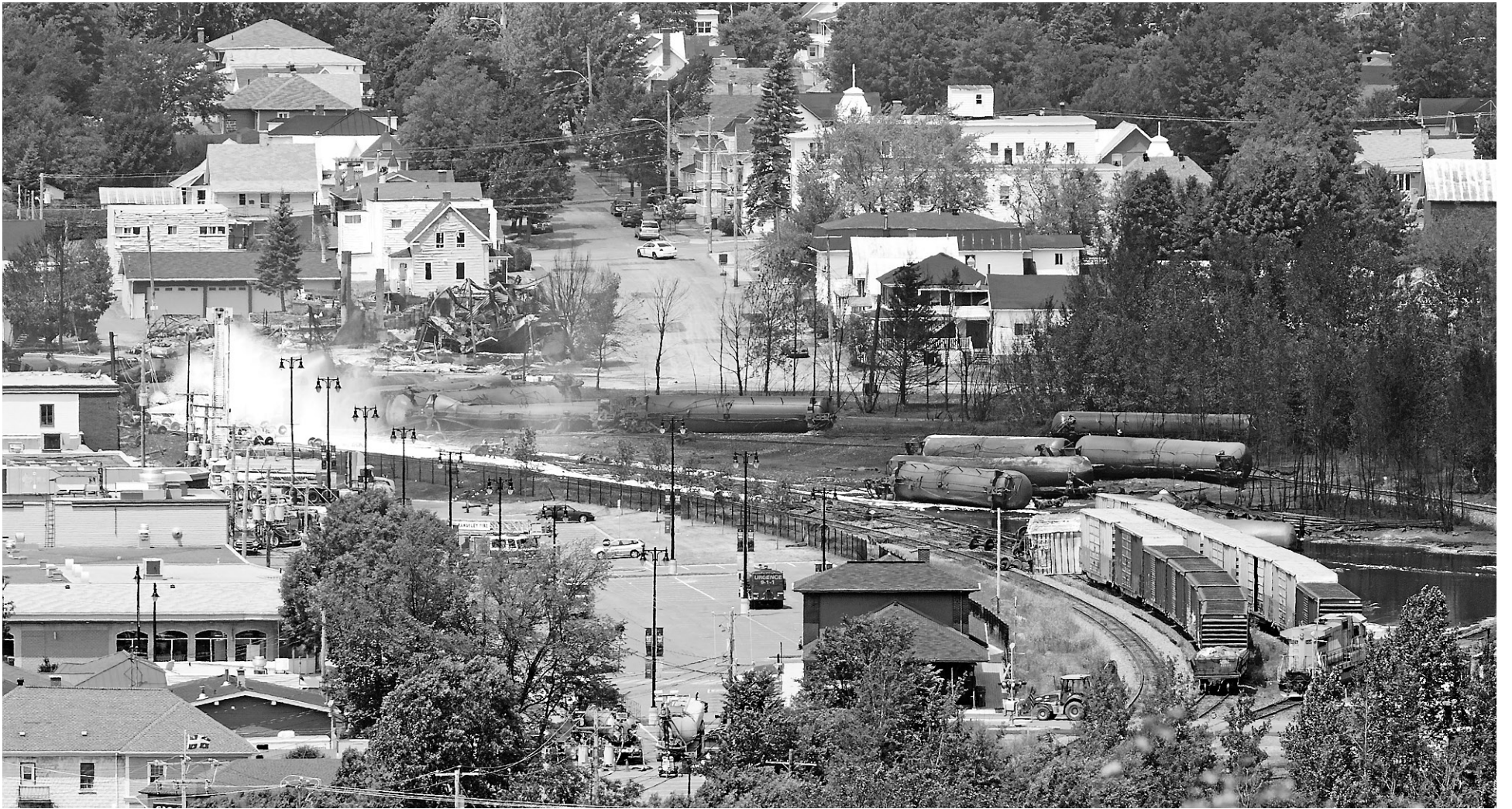


PHOTO PAUL CHIASSON, LA PRESSE CANADIENNE

Comment rendre plus sûr le transport de marchandises dangereuses en zone urbaine? Pour transporter le pétrole, vaut-il mieux avoir recours aux oléoducs qu'aux trains?

Il faut d'abord comprendre



L'ÉMOTION EST MAUVAISE CONSEILLÈRE
PIERRE SIMARD
Professeur à l'ENAP

Le tragique événement de Lac-Mégantic dépasse l'imaginaire. Qui aurait pu penser qu'un train fou, sans conducteur et transportant des matières inflammables, exploserait au beau milieu d'une municipalité? Si un producteur de film catastrophe avait proposé un tel scénario, on lui aurait probablement reproché son manque de réalisme.

Lorsqu'un tel drame se produit, il est normal qu'on s'interroge sur des moyens de prévention pour éviter qu'un tel événement se répète. Les pompiers n'avaient pas encore réussi à approcher du brasier que certains avaient identifié les causes: notre dépendance au pétrole, les normes de sécurité sur le transport des matières dangereuses. D'autres proposaient déjà des solutions: la construction d'un oléoduc et l'adoption du principe de précaution pour mettre un terme à toute nouvelle activité présentant un risque social. Tout n'est pas si simple.

Par définition, les catastrophes sont la plupart du temps impossibles à anticiper. On aura beau mettre un moratoire sur tout nouveau développement, on réalisera très vite que le statu quo n'est pas sans risque. Il faut éviter de tirer des conclusions sur le coup de l'émotion. Il faut d'abord s'occuper des victimes et, ensuite, se donner le temps de réfléchir. Les périodes de catastrophes sont mauvaises conseillères.



ÉVITONS DE GÉNÉRALISER
LOUIS BERNARD
Ex-haut fonctionnaire au gouvernement du Québec

La tragédie de Lac-Mégantic semble avoir été produite par des circonstances tout à fait exceptionnelles. Le train n'avait pas de conducteur, serait parti tout seul et se serait emballé. Comment cela a-t-il pu se produire? Voilà la première question à se poser. Et c'est peut-être la seule qui importe.

Pourquoi parler de remettre en question tout le transport ferroviaire des hydrocarbures ou le parcours des chemins de fer au cœur des villes si l'accident de Lac-Mégantic est dû à des causes particulières qui sont peu susceptibles de se reproduire, pourvu que des mesures soient prises pour empêcher la répétition?

Devant une tragédie qui nous émeut, nous avons souvent le réflexe d'en généraliser les causes, même si elles sont entièrement singulières. Ne devrait-on pas, tout simplement, s'assurer que les moteurs des locomotives soient obligatoirement arrêtés lorsqu'un train est immobilisé pour un long arrêt (on a parlé de deux heures) pour permettre le changement d'équipage? Une telle réglementation existait-elle déjà et pourquoi n'aurait-elle pas été respectée? Autant de questions à éclaircir avant de conclure à une remise en question de nos systèmes de transport.



MINIMISER LES RISQUES
JANA HAVRANKOVA
Médecin endocrinologue

Pour l'instant, nous ignorons la cause exacte de l'accident tragique qui s'est produit à Lac-Mégantic. Toutefois, indépendamment des circonstances précises de ce drame, il faut reconnaître que les conditions y étaient propices: la voie ferrée traversant un centre-ville densément peuplé et le nombre de wagons contenant du pétrole. Les chemins de fer passent typiquement par les agglomérations pour accommoder les voyageurs.

Le transport des matières dangereuses devrait-il se faire sur des lignes réservées? Devrait-on réduire la quantité des produits transportés par chaque convoi? Posons ces questions aux vrais experts! L'oléoduc présenterait-il moins de risques? Les bris se produisent là aussi, avec des effets moins spectaculaires, mais nocifs par la contamination de l'environnement.

On devra par ailleurs diminuer le besoin du transport de pétrole en utilisant les sources plus proches d'énergie: les panneaux solaires, la géothermie, les éoliennes. Et évidemment, restreindre notre utilisation du pétrole, l'objectif pour lequel tout le monde s'accorde et pour lequel il y a si peu de gestes concrets accomplis. Même s'il s'avère difficile d'éviter tout accident, il est impératif de déployer toute expertise pour en minimiser les risques. Courage, les Méganticois!



LAISSER LA POUSSIÈRE RETOMBER
MICHEL KELLY-GAGNON
Président de l'Institut économique de Montréal.

l'auteur s'exprime à titre personnel

Tirer des conclusions formelles ou finales en matière de politiques publiques ou de recommandations à suivre alors que nous sommes encore sous le choc est hasardeux. Il faudra laisser retomber la poussière et analyser le tout calmement en temps opportun pour en tirer les leçons qui s'imposent.

Ceci dit, on peut observer que le transport du pétrole se fait, et va continuer à se faire (par train, par bateau, par camion-citerne, etc.), et ce avec ou sans l'autorisation des controversés oléoducs. Ainsi, quand sera débattue la pertinence de ceux-ci, il faudra le faire en comparant les avantages, inconvénients et risques de ce mode de transport du pétrole par rapport aux avantages, inconvénients et risques des autres modes.

Trop souvent, on s'enferme dans des discussions théoriques ou idéologiques en ces matières. Les oléoducs ne sont certes pas parfaits, mais, comme on le constate ici, les autres modes de transports peuvent parfois (rarement?) donner lieu à de terribles tragédies.

L'heure de la solidarité



RAYMOND GRAVEL
L'auteur est prêtre dans le diocèse de Joliette.

Lorsque j'ai vu à la télé les images nous montrant l'horreur qui est survenue la nuit dernière à Lac-Mégantic, ma première réaction en fut une de désolation. Quelle tragédie! Il n'y a pas de mots pour décrire ce que peuvent vivre les habitants de cette région du Québec qui n'ont aucune nouvelle d'un proche, d'un parent, d'un ami, qui se trouvait sans doute sur les lieux de l'explosion.

S'agit-il d'un accident? D'une erreur stupide? D'une négligence? L'enquête fera la lumière sur le déroulement de ce train qui contenait des matières dangereuses. Mais en attendant, nous devons nous solidariser avec les proches des victimes,

compatir avec elles et les aider de toutes les façons possibles. Dans les heures et les jours qui vont suivre, il nous faudra aider, accompagner, soutenir les personnes qui auront perdu des êtres chers, leur maison, leur commerce et tout ce qu'elles possédaient.

Il est trop tôt pour spéculer sur l'identité des responsables de la tragédie.

L'heure n'est pas à la spéculation à savoir qui sont les responsables de cette catastrophe; l'heure est à la solidarité. Certains diront: mais pourquoi ça arrive des événements comme ceux-là? Ne pourrions-nous pas les éviter? C'est évident que toutes les tragédies sont évitables, mais en même temps,

il nous faut dire qu'on ne peut éviter toutes les tragédies. Parce que nous sommes des humains avec nos fragilités et nos limites, il se peut que notre agir cause parfois des accidents terribles qui provoqueront la mort de centaines, voire de milliers de personnes.

Par ailleurs, il ne faut jamais baisser les bras. Il faut sans cesse travailler à améliorer nos façons de faire, à sécuriser nos moyens de transport et à diminuer les risques d'accident. Cependant, il restera toujours une faille dans les systèmes les plus sophistiqués.

Comme croyant, comme prêtre, je suis persuadé que si Dieu existe vraiment, il ne peut intervenir qu'à travers nous et, s'il est présent auprès de la population de Lac-Mégantic actuellement, il l'est à travers les personnes qui souffrent et à travers celles qui tentent de soulager leurs souffrances.



PHOTO PAUL CHIASSON, LA PRESSE CANADIENNE

Dans les heures et les jours qui vont suivre, il nous faudra soutenir les personnes qui auront perdu des êtres chers, leur maison et tous leurs biens.

