

TENNIS

La coupe Rogers
à la Belge Kim Clijsters
Page B 9



CULTURE

Le Cirque du Soleil comme
machine à sous
Page B 12



LE MONDE



François Brousseau

Brésil, une fin prématurée?

« Impeachment », en gros caractères et en portugais dans le texte... Sur fond de photo du président Lula, un grand hebdomadaire brésilien, *Veja*, posait en « une », la semaine dernière, la question sacrilège: va-t-on accuser à la démission un chef d'Etat hier encore adulé?

Au pays de la samba, de l'Amazone et des enfants qu'on assassine, une fascinante expérience de transformation sociale est peut-être en train de capoter, de trébucher sur le plus vil, le plus ancien, le plus banal des écueils: la corruption politique.

Le Brésil de Lula, fils de paysans illettrés du Nordeste, devenu ouvrier métallurgiste, chef syndical puis président de la troisième démocratie du monde, donnait à voir, depuis bientôt trois ans, une tentative originale de combiner le réalisme et l'idéalisme en politique.

Dès son arrivée au pouvoir, Luiz Inácio Lula da Silva a reconnu que les plus belles ambitions sociales devaient s'appuyer sur une économie solide, et que l'argent, ça ne pousse pas dans les arbres. Son gouvernement a pris le parti — controversé parmi une gauche très antimondialiste, très « Porto Alegre » — d'une ouverture extérieure résolue, de l'insertion accélérée dans la mondialisation. Mais sans oublier, pour autant, la lutte contre la pauvreté.

Au cours de ces trente premiers mois d'un véritable pouvoir de gauche dans le Brésil post-dictature, l'économie a eu la priorité sur le social. Au point de susciter impatiences et critiques dans les milieux les plus populaires et parmi la gauche intellectuelle. Mais contre vents et marées, Lula maintenait son raisonnement: « Il nous faut d'abord asseoir notre crédibilité, donner des gages aux partenaires; la transformation sociale ne pourra se faire que sur des bases économiques solides... »

Et puis, malgré sa lenteur, cette transformation avait tout de même commencé. Par exemple, en modifiant l'orientation « universaliste » des programmes sociaux vers un système d'aide axé sur les vrais exclus. Le programme « Faim zéro », la scolarisation des enfants, l'alphabétisation des adultes, toutes ces choses existent bel et bien au Brésil...

Même avant Lula, des indicateurs comme la mortalité infantile (38 pour mille en 2003) et l'analphabétisme (14 %) avaient chuté de façon spectaculaire, et ils continuent de le faire. Le Brésil reste un pays inégalitaire et violent — cela fait partie des clichés véridiques, de ces images que l'on retient —, mais il a fait des progrès spectaculaires au cours des quinze dernières années.

Economiquement, ce géant sud-américain est devenu un acteur international que l'on prend au sérieux. « Grenier du monde », grand exportateur (en 2004, pour 120 milliards de produits et services), on commence à écouter le Brésil lorsqu'il tonne contre l'hypocrisie protectionniste des pays riches en matière agricole, ou qu'il réclame un siège permanent au Conseil de sécurité.

Mais ce n'est pas sur sa diplomatie, ni sur les écueils socio-économiques, que Lula pourrait aujourd'hui faire naufrage... Parce que le gouvernement de Lula et de sa formation politique, le Parti des travailleurs (PT), est aujourd'hui aux prises avec un scandale de corruption qui n'a rien à envier, par son ampleur, à ceux des pires années de la droite.

Cela a commencé, au printemps, par des révélations sur des pots-de-vin versés aux partenaires de la coalition au pouvoir, pour qu'ils votent de façon fidèle avec le gouvernement. Car si le PT a fait élire, en 2002, son candidat à la présidence, comme formation parlementaire il ne pèse que 17 %... ce qui implique des « arrangements ».

En mai, en juin, on se disait: non, ce n'est pas Lula, ce sont les parlementaires pourris... Mais au cours de l'été, l'affaire a pris un autre tour: « caisse noire » du PT, comptes cachés dans des paradis fiscaux, mise en cause de proches collaborateurs de Lula, y compris le publicitaire en chef du parti... Peu à peu, l'odeur de scandale se rapprochait.

Aujourd'hui, selon les journaux brésiliens, de deux choses l'une: ou Lula « savait », et il est aussi pourri que les autres... Ou il ne savait pas, et alors au vu de l'ampleur du scandale (et de la proximité des personnages mis en cause), il était singulièrement naïf ou aveugle.

Et pourtant — calcul de l'opposition qui préfère attendre la prochaine élection? reste d'affection pour la personne de Lula? — les rumeurs d'impeachment répercutées à la une des médias restent ce qu'elles sont, des rumeurs... Mais Lula, frappé au cœur dans cette affaire, pourrait finir son mandat, entrepris sous le signe d'un espoir immense, comme une tâche impuissante.

Le plus triste, advenant le déclin ou la chute de Lula et du PT dans l'ignominie, c'est qu'on ne saura peut-être jamais si cette expérience politique unique avait ses chances... Après trente mois, nul ne peut savoir si le dosage de réalisme et d'idéalisme, de parti pris libéré-échangiste et d'option idéologique pour les pauvres peut — ou aurait pu — aboutir à une « formule » nouvelle, à un véritable modèle alternatif...

François Brousseau est chroniqueur et affectataire responsable de l'information internationale à la radio de Radio-Canada.



NIR ELIAS REUTERS

À Atzmona, les colons ont fait une dernière prière hier avant de quitter leur quartier en larmes.

L'heure de la résignation a sonné à Gaza

L'évacuation des colonies de peuplement juif devrait se terminer aujourd'hui

ODET RAZ

Nissanit, Bande de Gaza —

Après un jour de pause pour le shabbat, l'évacuation des colonies de la bande de Gaza est entrée hier dans son ultime phase: les bulldozers de l'armée israélienne ont commencé à raser les habitations dans quatre implantations côtières, alors que des milliers de soldats bouclaient l'évacuation du Goush Katif.

Avec l'évacuation de Katif, Atzmona et Slav, c'est ainsi la totalité du Goush Katif, principal bloc de peuplement juif du territoire, qui était vidée hier soir de tous ses colons.

La dernière des 21 implantations de Gaza, Netzarim, devait quant à elle être évacuée aujourd'hui.

Hier matin, le conseil des ministres israélien avait donné son feu vert, par 16 voix contre quatre, à l'évacuation des sept dernières colonies sur les 25 concernées, trois dans le nord de la bande de Gaza dont deux déjà abandonnées, et les quatre de Cisjordanie. L'évacuation de tous les colons devrait être terminée demain, estiment les autorités.

En attendant, des nuages de poussière de ciment s'élevaient sur Nissanit, Dugit, Peat Sadeh et Ganei Tal, rappelant, avec les pre-

mières destructions massives de puis le début, il y a six jours, des opérations de retrait, que le départ sera sans retour.

Cinquante bulldozers étaient à l'œuvre dans la bande de Gaza, aplatisant les confortables maisons juives aux murs blancs et toits de tuiles rouges, transformant en champ de gravats ces enclaves hier prospères et propres. À Nissanit, des grues soulevaient d'un bloc les maisons préfabriquées, les installant sur des camions pour les emmener en Israël.

VOIR PAGE B 2: GAZA

Place aux bulldozers

JEAN-LUC ALLOUCHE

Jérusalem — Les terres, les maisons et les bâtiments publics évacués au cours des derniers jours de Goush Katif sont, d'ores et déjà, l'objet des préoccupations de l'Autorité palestinienne, et des convoitises des organisations islamistes. Ces dernières ont fait valoir qu'ils devaient revenir « en priorité aux familles de « martyrs », de prisonniers, des spoliés et des sans-abri à la

suite des destructions israéliennes ».

Si certains rares colons ont mis le feu à leurs maisons, l'armée a commencé à détruire les demeures privées, au fur et à mesure de leur évacuation comme à Kérem Atzmona, Douguit et Péat Sadeh. En revanche, les installations publiques seront remises aux Palestiniens. Quant aux synagogues, si elles ne sont pas démontées pour être reconstruites en Israël, l'armée les fera exploser. Les 49 tombes de ci-

metière de Goush Katif seront transférées hors de Gaza.

Afin de parer aux querelles, le président de l'Autorité palestinienne, Mahmoud Abbas, a pris en fin de semaine un décret « à propos des terres domaniales qui représentent 97 % des terrains évacués, aux termes duquel aucun particulier ne pourra en faire usage ».

VOIR PAGE B 2: BULLDOZERS



DAVID FURST AFP

L'armée a commencé à détruire les demeures privées, au fur et à mesure de leur évacuation comme à Kérem Atzmona, Douguit et Péat Sadeh hier (notre photo).

Constitution irakienne

Les sunnites se plaignent d'être tenus à l'écart

Le document attendu aujourd'hui pourrait être encore reporté

SAMEER YACOB

Bagdad — À la veille de la date butoir fixée pour la rédaction d'une nouvelle constitution irakienne, des négociateurs arabes sunnites ont appelé hier les États-Unis et la communauté internationale à empêcher les chiïtes et les Kurdes de présenter le document final au Parlement sans le consentement des sunnites.

Selon un porte-parole du gouvernement irakien, si les factions ne peuvent pas se mettre d'accord sur une version préliminaire d'ici à ce soir, le Parlement risque de devoir amender la constitution provisoire une nouvelle fois pour reporter la date butoir afin d'empêcher la dissolution du corps législatif.

Cette date butoir avait déjà été repoussée d'une semaine lundi dernier, les négociateurs n'ayant pas réussi à trouver un accord sur plusieurs questions litigieuses, parmi lesquelles le fédéralisme, la répartition des richesses pétrolières, les relations de pouvoir entre les provinces, et le rôle de la hiérarchie cléricale chiïte à Najaf.

Le bloc arabe sunnite a publié un communiqué dans lequel il se plaint d'être tenu à l'écart du processus par les chiïtes et les Kurdes, qui concluent des accords sans lui. « Alors qu'il n'y a plus que quelques heures pour achever le texte, il n'y a pas de coordination active, ni sérieux pour rédiger la constitution », précise le communiqué.

Les arabes sunnites ont affirmé qu'ils n'avaient été invités qu'à une seule réunion avec les autres négociateurs depuis lundi dernier, en l'occurrence vendredi. Dans le communiqué, ils exhortent les États-Unis, les Nations unies et la communauté internationale à intervenir pour empêcher qu'un projet de constitution soit adopté sans faire l'objet d'un accord unanime, « ce qui compliquerait encore la crise actuelle ».

Le vice-président Adil Abdoul-Mahdi, un chiïte, a confié à la chaîne de télévision Forat que 97 % du document avait été approuvé et serait soumis au Parlement avant l'heure limite.

« Le problème est que nous avons un groupe qui veut une constitution du XXI^e siècle et un autre qui en veut une du VII^e siècle », a estimé une source proche des débats, ajoutant: « Malheureusement, les États-Unis mettent les deux groupes à égalité et veulent seulement que le texte soit prêt à temps. »

Laïth Kubba, porte-parole du gouvernement, a espéré pour sa part que les dirigeants politiques terminent la rédaction du texte à temps. Sinon, a-t-il rappelé, il y a deux options: amender la constitution provisoire une nouvelle fois et reporter la date butoir, ou bien dissoudre le Parlement.

Les chiïtes et les Kurdes ont suffisamment de sièges au Parlement pour faire voter le texte, même sans les sunnites. En raison du boycottage massif des élections du 30 janvier par leur communauté, ces derniers ne disposent en effet que de 17 sièges sur les 275 que compte l'Assemblée nationale. Les arabes sunnites représentent pourtant quelque 20 % de la population du pays.

Mais les arabes sunnites pourraient, en théorie, saborder la constitution lors du référendum du 15 octobre. En vertu des règlements actuels, la constitution ne sera en effet pas adoptée si deux tiers des électeurs dans trois des 18 provinces s'y opposent à ce moment-là. Or les sunnites forment la majorité de la population dans au moins quatre provinces.

Un réseau jordanien

Parallèlement, hier, le gouvernement irakien a accusé la Jordanie d'abriter des éléments subversifs et d'avoir autorisé la famille du raïs déchu Saddam Hussein à financer un réseau œuvrant à la déstabilisation de l'Irak.

« Il y a un grand nombre d'éléments de [l'ancien] régime qui supervisent certains groupes terroristes à partir de la Jordanie », a dit à la presse le porte-parole du gouvernement, Laïth Koukba. « Nous espérons trouver un accord avec la Jordanie sur les moyens de combattre le terrorisme et de poursuivre les suspects. »

« Nous savons que des membres de la famille de Saddam [Hussein] financent en toute légalité des activités politiques et médiatiques. Ils soutiennent également les efforts visant à raviver les organisations du parti Baas. Cette attitude hostile à l'Irak est inacceptable », a-t-il ajouté en notant que Bagdad souhaitait entretenir de bonnes relations avec Amman.

Par ailleurs, des insurgés ont ouvert le feu sur le cortège de voitures dans lequel se trouvait un membre du conseil municipal de Bagdad, Sabir al-Isaoui. Ce dernier a été blessé et un de ses gardes du corps a été tué, selon un responsable de la municipalité. Dans le quartier de Kazimiyah, une bombe a explosé près d'un restaurant, tuant quatre civils et en blessant neuf, d'après la police.

Enfin, quatre commandos de police ont été tués et cinq autres grièvement blessés dans le dynamitage hier soir de l'une de leurs positions à Madaïen, au sud de Bagdad, selon des sources sécuritaires irakiennes.

Associated Press avec Reuters

LE MONDE

BULLDOZERS

SUITE DE LA PAGE B 1

Par ailleurs, il a promis la réouverture de l'aéroport de Gaza, la reconstruction des maisons détruites par l'armée israélienne à Rafah, l'édification de 3000 logements dans la colonie de Morag, de 4000 autres dans une ville nouvelle, l'aménagement d'un nouveau port à Nétsarim, d'un complexe industriel de 100 hectares, d'une ferme expérimentale et d'une usine laitière à Névé Dékalim.

La destruction des maisons, qui devrait durer environ deux mois, a été décidée d'un commun accord entre Israéliens et Palestiniens. En effet, compte tenu de la densité démographique de la bande de Gaza (une des plus élevées du monde), les autorités procéderont à des constructions en hauteur au lieu des maisons individuelles des colons, peu adaptées aux larges familles palestiniennes. Les gravats serviront à l'édification du nouveau port à Gaza. Par ailleurs, les États-Unis ont accordé une aide de 50 millions de dollars pour la création de logements et d'emplois et de 30 millions supplémentaires pour le traitement des eaux.

Enfin, les serres qui n'auront pas été démontées par leurs propriétaires pour être remontées en Israël seront rachetées par des Palestiniens. A cet effet, la Fondation israélienne de coopération économique, organisation privée travaillant à la promotion des liens israélo-palestiniens, a acquis pour 15 millions de dollars canadiens ses installations agricoles pour en faire don à l'Autorité palestinienne et préserver ainsi quelque 3500 emplois de Palestiniens qui travaillaient, jusqu'ici, dans ces serres.

Cet accord a pu être réalisé par l'entremise de James Wolfensohn, représentant spécial du Quartet dans la région et ancien président de la Banque mondiale, qui a contribué personnellement à ce rachat tout en recrutant des amis juifs américains.

Cette avancée politique s'est traduite aussitôt par une embellie de la Bourse israélienne: l'indice TA-25 qui regroupe les principales valeurs à Tel-Aviv a dépassé vendredi, pour la première fois, la barre des 720 points (720,6), portant sa progression durant la semaine où a débuté l'évacuation de la bande de Gaza à 4,9%.

La croissance du produit intérieur brut israélien a atteint 4,9% durant le premier semestre en rythme annuel, tandis que cette progression s'est accélérée avec une hausse de 5,6% au cours du second trimestre. La Bourse palestinienne n'a pas été en reste: l'indice Al-Qouds (Jérusalem en arabe) a atteint lors de sa dernière séance le niveau record de 861,14, en hausse de 5,10%, soit un bond de 310% depuis le début de l'année.

Libération

La Corée du Nord aurait relancé son réacteur nucléaire de Yongbyon

Tokyo — Un satellite américain a décelé des signes montrant que la Corée du Nord a récemment remis en marche son réacteur nucléaire de cinq mégawatts à Yongbyon, susceptible de servir à isoler des matériaux nécessaires à la fabrication de têtes nucléaires, écrivait hier un journal japonais, *Asahi Shimbun*.

Ce satellite espion a détecté de la vapeur s'échappant d'une sorte de chaudière reliée à un bâtiment abritant le réacteur de cinq mégawatts, écrit le *Asahi Shimbun*, qui cite des sources liées aux pourparlers à six, lesquels ont repris fin juillet sur la question du nucléaire nord-coréen. Cette vapeur a été aperçue avant même la reprise des pourparlers à six, fin juillet à Pékin, destinés à convaincre Pyongyang d'arrêter son programme nucléaire militaire en échange de garanties sur sa sécurité et d'une aide économique.

«Il est difficile de penser que la chaudière fonctionne par elle-même et que le réacteur nucléaire soit toujours à l'arrêt. On ne peut que conclure que la Corée du Nord a placé de nouvelles barres de combustible nucléaire et relancé le réacteur», déclare une source gouvernementale américaine, citée par le journal nippon.

La Corée du Sud avait déclaré à la mi-avril que les activités du réacteur avaient été suspendues et, le mois suivant, la Corée du Nord avait dit avoir achevé d'extraire 8000 barres de combustible nucléaires du réacteur.

Ces barres, provenant de réacteurs à graphite, peuvent être traitées de manière à en extraire du plutonium, composant essentiel des bombes nucléaires.



Image satellite du réacteur de Yongbyon prise par DigitalGlobe, le 20 septembre 2004.

Remettre en marche le réacteur pourrait signifier que le Nord a l'intention d'extraire davantage de plutonium des nouvelles barres qu'il viendrait d'installer dans le réacteur. La Corée du Nord avait annoncé le 10 février dernier disposer d'armes nucléaires.

Les Nord-Coréens ont par ailleurs répandu du gravier sur une route proche d'un autre réacteur, de 50 mégawatts, inachevé, à Yongbyon.

GAZA

SUITE DE LA PAGE B 1

Des destructions sonnant comme un rappel des démolitions infligées jusqu'ici exclusivement aux maisons, camps et villages palestiniens pendant ces longues années d'Intifada. Les autorités comptent avoir fini en deux semaines, soit bien plus tôt que prévu: la semaine dernière encore, le ministre de la Défense Shaul Mofaz tablait sur un mois avant de laisser le champ libre aux Palestiniens.

Hier matin, des milliers de soldats étaient entrés dans les implantations de Slav, Atzmona, Katif, Elei Sinaï, accueillis par des barricades enflammées, des colons criant et pleurant... La résistance aura surtout été rude à Katif, où seules trois des 74 familles de l'implantation avaient quitté les lieux avant l'arrivée des forces de sécurité.

Peu avant l'intervention, les colons avaient organisé une cérémonie à la mémoire des victimes d'une attaque sur une route de la bande de Gaza en mai 2004: Tali Hatuel, une femme enceinte de 34 ans, avait été tuée avec ses quatre enfants âgés de 2 à 11 ans par des tireurs palestiniens. Son mari David, aujourd'hui installé en Afrique du Sud, était présent hier.

À Atzmona, des groupes de jeunes habillés en orange ont manifesté devant l'entrée mais sans opposer de résistance violente. Dans l'implantation, on pouvait voir un faux cimetière avec les tombes des ennemis des juifs à travers les âges, des pharaons à Hitler en passant par l'empereur romain Titus, sans oublier Yasser Arafat. Une fosse vide avait aussi été creusée «pour ceux qui expulsent les juifs»... L'armée a également pénétré sans difficulté dans Slav et Elei Sinaï.

Si la résistance violente, qualifiée hier de «hooliganisme» par le premier ministre Ariel Sharon, a été relativement rare jusqu'à présent, cela pourrait changer en Cisjordanie, où c'est le tour de quatre petites implantations. Si Ganim et Kadim sont déjà désertés, Tsahal craint des affrontements à Sanour et Homesh, où quelque 2000 opposants au retrait se préparent à en découdre.

Sa construction, entamée dans les années 1980, a été interrompue dans les années 1990 en vertu d'un accord nucléaire aujourd'hui caduc. La remise en état de la route pourrait signifier que le Nord s'appête à reprendre des travaux de construction sur ce réacteur, suggère le *Asahi Shimbun*.

«La Corée du Nord donne à penser qu'elle est prête à démanteler de tels réacteurs, mais, en coulisse, elle n'arrête pas de développer son secteur nucléaire», remarque le responsable américain cité sous le sceau de l'anonymat par le journal japonais.

Les pourparlers à six réunissant les deux Corées, les États-Unis, la Russie, le Japon et la Chine doivent recommencer fin août. Fin juillet et début août, 13 jours de discussions à Pékin n'ont pas permis de trouver un accord.

Les inspecteurs de l'AIEA (Agence internationale de l'énergie atomique) ont été expulsés du site de Yongbyon et plus généralement de Corée du Nord à la fin décembre 2002, ce qui complique toute tâche d'évaluation de l'activité nucléaire.

Outre le réacteur de cinq mégawatts et celui de 50 mégawatts, il existe sur le site un laboratoire radiochimique, qui, selon des responsables et experts sud-coréens, sert probablement au retraitement du combustible nucléaire usagé extrait du réacteur.

Reuters

Hier, de violents incidents ont opposé colons et militaires devant Sanour: selon des témoins, les colons ont crevé les pneus d'une Jeep de l'armée et attaqué un cameraman de la télévision.

En dépit de ces quelques incidents, cette opération qui se déroule plus vite que prévu rend Washington optimiste. Au cours d'une réunion avec le président de l'Autorité palestinienne Mahmoud Abbas, le secrétaire d'État adjoint David Welch, plus haut responsable américain à poser le pied à Gaza depuis 2003 et l'attaque qui avait fait trois morts dans une délégation américaine, a estimé que le désengagement de Gaza permettrait de «redonner de l'énergie» à la feuille de route, plan de paix international. Selon lui, il permettra de «prendre de plus amples mesures en vue d'un meilleur avenir pour les Israéliens et les Palestiniens».

Associated Press avec Reuters

AVIS LÉGAUX ET APPELS D'OFFRES

AVIS LÉGAUX & APPELS D'OFFRES. HEURES DE TOMBÉE. Les réservations doivent être faites avant 16h00 pour publication deux (2) jours plus tard.

CANADA PROVINCE DE QUÉBEC DISTRICT DE MONTRÉAL. COUR SUPÉRIEURE JEAN-M. BEAUREGARD. DEMANDEUR JEAN-GUY PRONOVOST, de résidence inconnue.

VEUILLEZ AGIR EN CONSCIENCE. MONTRÉAL, le 2005 AOÛT 19. Marie-Françoise Lauphi GREFFIER DE LA COUR SUPÉRIEURE.

AVIS À TOUS NOS ANNONCEURS. Veuillez, s'il vous plaît, prendre connaissance de votre annonce et nous signaler immédiatement toute anomalie qui s'y serait glissée.

CANADA PROVINCE DE QUÉBEC DISTRICT DE MONTRÉAL. COUR SUPÉRIEURE (Chambre civile). HENRI COLOMBANI, Demandeuse.

Pour soutenir l'effort quotidien des personnes atteintes de dystrophie musculaire, il faut beaucoup plus que des mots... FAUT UNE ACTION, UNE ACTION MUSCLÉE!

MOTS CROISÉS. Horizontalement: 1. Petite ramification. 2. Marteau - Entourer. 3. Opinion - Réussis à obtenir qqch.

Environnement Canada. Montréal. Prévisions météo. La météo en un clin d'œil. Hier Normales Max. 22 Min. 18 Precip. 4.8 mm.

Appels d'offres. Montréal. Service des infrastructures, transport et environnement. Des soumissions sont demandées et devront être reçues, avant 14 h à la date ci-dessous, à la Direction du greffe de la Ville de Montréal.

AVIS PUBLIC. Assemblée générale annuelle. Assemblée générale de présentation de budget SDC Destination centre-ville. À tous les contribuables qui tiennent un établissement dans le territoire du centre-ville, délimité sommairement par les rues Sherbrooke, Saint-Antoine, Saint-Urbain et l'avenue Atwater, veuillez prendre note de ce qui suit:

LE MONDE

Mort de Jean Charles de Menezes

Balayée par les faits, la thèse de Scotland Yard a encore le soutien de Tony Blair

DJALLAL MALTI

Londres — Un mois après, tout indique que Jean Charles de Menezes, tué le 22 juillet dans le métro de Londres par des policiers qui le prenaient pour un kamikaze, n'a pas eu le comportement suspect que lui prêtait Scotland Yard et que sa mort est due à une série d'erreurs tragiques.

Malgré les nouvelles révélations de la presse hier, qui ont encore un peu plus mis à mal la thèse officielle présentée initialement par Scotland Yard, le patron de la police britannique, Ian Blair, a reçu le soutien appuyé de Downing Street.

Le patron de Scotland Yard a l'entière confiance du premier ministre Tony Blair, a souligné le vice-premier ministre John Prescott,

sans écarter la possibilité d'une enquête publique sur cette bavure.

Citant des sources policières, *The Observer* affirme pourtant que les trois officiers chargés de la surveillance du jeune Brésilien n'avaient pas eu le sentiment qu'il était armé ou sur le point de faire exploser une bombe.

«Rien de ce qu'il a fait n'a donné à l'équipe de surveillance l'impression qu'il transportait un engin explosif», a déclaré au journal une source policière. Jean Charles de Menezes a été abattu de huit balles, dont sept dans la tête.

Les agents chargés de sa surveillance voulaient l'interpeller, mais ils ont reçu l'ordre de confier l'opération aux hommes d'une unité spéciale de la police autorisée à «tirer pour tuer» dans le

cadre de la stratégie «Kratos», mise en place en Grande-Bretagne après les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis.

«Ces trois hommes [de l'équipe de surveillance] ne seraient en aucun cas entrés dans la rame de métro avec lui s'ils avaient pensé qu'il portait une bombe», a précisé la même source à *The Observer*.

Après le drame, la police avait indiqué que le jeune homme était «sorti d'une maison à Tulse Hill sous surveillance policière» dans le cadre de l'enquête sur les attentats manqués du 21 juillet.

«Il a ensuite été suivi par des policiers jusqu'à la station de métro. Ses vêtements et son comportement ont renforcé les soupçons», avait ajouté Scotland Yard.

Selon des documents diffusés

mardi par la chaîne ITV et obtenus auprès de la commission indépendante chargée d'enquêter sur la mort du jeune homme (IPCC), rien ne laissait en fait penser qu'il était un kamikaze.

Ce matin-là, Jean Charles de Menezes était vêtu d'un léger blouson en jean. Selon les images de caméras de surveillance obtenues par ITV, il a pris peu avant 8h30 un bus en direction de la station de métro de Stockwell.

À 9h, le Brésilien est entré normalement dans le métro. Il a pris un journal gratuit, a emprunté l'escalator, puis s'est précipité pour prendre un métro qui était à quai. Il est monté à bord et s'est assis sur le premier siège disponible.

Menezes a ensuite été maîtrisé par un policier dans la rame avant

d'être abattu par un autre, indique ITV. Ce premier policier a raconté qu'après avoir ceinturé le jeune homme, il l'avait «rejeté sur le siège où il était assis auparavant». «J'ai ensuite entendu un coup de feu très près de mon oreille gauche et on m'a précipité sur le sol de la voiture».

La famille de Menezes dénonce un «meurtre». Les policiers «qui ont fait ça doivent être envoyés en prison à vie, car c'est un meurtre», a déclaré son cousin, Alessandro Pereira.

Au Brésil, les autorités suivent l'enquête de près et une délégation doit rencontrer aujourd'hui des représentants de la commission d'enquête indépendante (IPCC) et de Scotland Yard, afin d'obtenir «de plus amples éclaircissements».

Agence France-Presse

EN BREF

Séries d'attaques en Afghanistan

Kaboul — Une série d'attaques dans le sud et l'est de l'Afghanistan ont coûté la vie hier à huit personnes, dont quatre soldats américains et un dignitaire religieux, tandis qu'une autre a visé un véhicule diplomatique américain près de Kaboul, faisant deux blessés légers. Ces décès portent à 74 le nombre total des soldats américains tués cette année dans le cadre de l'opération «Enduring Freedom» en Afghanistan. L'armée américaine a également été indirectement visée dans le district de Jhaji Abad de la province de Kunar (est), où «deux camions citernes transportant de l'essence pour la base américaine d'Asadabad, capitale de la province, ont été attaqués par des talibans», selon le gouverneur de la province, Asadullah Wafa. Dans la province de Kandahar, un responsable religieux a été abattu avec un de ses collègues hier dans une attaque revendiquée par les talibans. — AFP

Trêve dans la crise pétrolière équatorienne

Quito — Le calme était revenu hier dans les régions amazoniennes de l'Équateur, après plusieurs jours de manifestations violentes qui ont paralysé la production pétrolière du pays. Les parties envisageaient d'envoyer des représentants négocier à Quito, la capitale. «Les manifestations sont momentanément suspendues pendant que nous engageons le dialogue», a déclaré Guadalupe Llori, une responsable dans la province d'Orellana. «Mais soit nous obtenons des résultats de ces pourparlers, soit nous reviendrons aux mesures précédentes». Les manifestants exigent que les sociétés pétrolières étrangères présentes dans la région embauchent des personnels sur place, et versent impôts et autres royalties aux autorités locales. — AP

Aceh : l'amnistie sera annoncée mercredi

Jakarta — Les autorités indonésiennes vont annoncer mercredi l'amnistie de deux milliers de séparatistes de la province d'Aceh dans le cadre d'un accord de paix signé le 15 août en vue de mettre un terme à un conflit vieux de trente ans, a indiqué hier un responsable gouvernemental. «Le nombre de ceux qui feront l'objet d'une amnistie sera d'environ deux mille personnes», a déclaré au quotidien *Kompas* le ministre des Droits de l'homme et de la Justice, Hamid Awaluddin. L'ensemble des militants du GAM détenus dans des prisons de l'île de Java seront progressivement transférés à Jakarta avant d'être renvoyés à Aceh avant la fin du mois, a précisé le ministre. — AFP

Un républicain compare l'Irak au Vietnam

Washington — Plus les États-Unis s'enlisent en Irak, plus le conflit ressemblera à la guerre du Vietnam, a déclaré hier un influent sénateur républicain.

«Ce qu'à mon avis la Maison-Blanche et certains de mes collègues ne comprennent pas encore, c'est que le barrage s'est rompu sur cette politique [irakienne]», a déclaré Chuck Nagel, sénateur du Nebraska, membre de la commission des relations extérieures du Sénat et candidat possible à présidence en 2008.

Ancien combattant décoré du Vietnam, Hagel a également dit sur ABC que la guerre d'Irak avait déstabilisé le Moyen-Orient et que la Maison-Blanche devait trouver une stratégie de sortie pour l'Irak.

L'intervention de Hagel coïncide avec une nouvelle offensive du président George Bush visant à contrecarrer un mécontentement populaire croissant face à l'engagement américain en Irak.

La Maison-Blanche a rejeté les propos de Hagel en déclarant essentiel que les États-Unis achèvent leur mission.

«Le président sait qu'un Irak libre et démocratique contribuera à transformer une région dangereuse et à jeter des bases de paix pour nos enfants et nos petits-enfants», a déclaré Trent Duffy, porte-parole de la présidence, à Crawford.

Reuters

AMÉRIQUE LATINE

Pétrole et stéthoscope, les armes de la nouvelle diplomatie révolutionnaire

PATRICK LESCOT

La Havane — Hugo Chavez avec son pétrole, Fidel Castro avec ses médecins entendent forger ensemble une nouvelle diplomatie révolutionnaire anti-américaine, persuadés, ainsi que l'a récemment déclaré le chef de l'État vénézuélien, que «le fantôme du socialisme revient hanter le monde».

Dans l'enceinte du théâtre Karl Marx, devant quelque 5000 invités, dont le président du Panama, Martín Torrijos, le vice-président de l'Équateur Alejandro Serrano, trois premiers ministres et une quinzaine de ministres des Caraïbes, les deux hommes avaient visiblement décidé de donner samedi une coloration «humaniste» à leur projet.

La première promotion de médecins formés gratuitement à Cuba durant six ans à l'École latino-américaine de médecine (Elam), 1610 jeunes, pour la plupart d'origine modeste, venus de 25 pays en développement, était en effet le prétexte à ce rendez-vous régional.

Orgueil du régime cubain, la médecine fournit déjà quelque 20 000 hommes de l'art en «mission internationaliste» dans une soixantaine de pays en développement, principalement en Afrique et en Amérique latine, dont 13 000 pour le seul Venezuela.

Désormais, l'Elam, fondée en 1999, se propose de former d'ici 10 ans, avec son école homologue au Venezuela annoncée pour bientôt samedi par Hugo Chavez, 100 000 médecins étrangers, venus principalement de la région.



CLAUDIA DAUT REUTERS

Le président cubain Fidel Castro (à droite) et son homologue vénézuélien Hugo Chavez ont salué hier la première promotion de médecins formés à l'École latino-américaine de médecine.

Actuellement, ils sont plus de 10 000 en formation, venus de 28 pays. Les étudiants sélectionnés sont logés, nourris et formés pendant six ans aux frais de l'État cubain.

Médecins, ainsi que «travailleurs sociaux» et «instructeurs de sports» — également formés par milliers, cubains et vénézuéliens, dans l'île communiste —, ont ainsi pris symboliquement la relève des guérilleros des années 1960, 1970 et 1980, pour porter l'étendard des idéaux de la révolution cubaine de par le monde.

En sus, dans le cadre du «Projet Miracle», 100 000 patients vénézuéliens et des Caraïbes doivent venir se faire soigner gratuitement cette année de la cataracte dans les hôpitaux cubains.

Quitte à faire grincer des dents nombre de Cubains, souvent incapables de trouver des cachets d'aspirine en pharmacie.

De son côté, Hugo Chavez, fort de ses pétrodollars et d'une très forte croissance économique l'an dernier, utilise sa manne pour dé-

velopper ses projets d'intégration politique régionale.

Fin juin, Fidel Castro s'est déplacé à ses côtés pour fonder Petrocaribe, un projet de livraison du pétrole vénézuélien à cours préférentiel qui jette les bases d'une alliance politico-économique dans les Caraïbes, pas vraiment du goût des États-Unis. Et le mois suivant, les présidents de la Communauté andine des nations (Colombie, Pérou, Bolivie, Équateur et Venezuela) acceptaient sa proposition de créer sur le même modèle Petroandina.

En toile de fond, l'arrivée de la gauche au pouvoir dans plusieurs pays d'Amérique latine — Brésil, Argentine, Uruguay et Équateur — a relancé les rêves de Fidel Castro, qui vient d'avoir 79 ans, de constituer une opposition radicale à l'influence de Washington.

Pierre angulaire du projet vénézuélo-cubain, l'Alba, l'Alternative bolivarienne pour les Amériques, un projet d'intégration destiné à faire pièce à la Zone de libre échange des Amériques (ZLEA) promue par les États-Unis.

Quatorze ans après l'effondrement du bloc socialiste européen, «nous pouvons dire avec Karl Marx que le fantôme [du socialisme] revient hanter le monde», a récemment déclaré Hugo Chavez.

Les deux hommes sont apparus hier dans leur première émission télévisée commune: *Alo, Presidente*, la célèbre tribune dominicale d'Hugo Chavez, se déroulant pour la première fois à La Havane.

Agence France-Presse



L'ACURA TL

428\$ PAR MOIS EN LOCATION SUR 39 MOIS

3,9% TAUX DE LOCATION OU DE FINANCEMENT

0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ

«MEILLEUR ACHAT DANS LA CATÉGORIE DES VOITURES DE LUXE...»

— LE MONDE DE L'AUTO, ÉDITION 2005



L'ACURA MDX

448\$ PAR MOIS EN LOCATION SUR 39 MOIS


2,9% TAUX DE LOCATION

0\$ DÉPÔT DE SÉCURITÉ

SAISISSEZ VOTRE CHANCE D'ACCÉDER AU LUXE. SAISISSEZ UNE ACURA À BON TAUX.

L'ACURA TL Moteur VTEC™ V6 de 270 chevaux • Garnitures intérieures en cuir • Toit ouvrant électrique • Roues de 17 pouces en alliage d'aluminium • Assistance de stabilité (VSA®) • Système de freins antiblocage (ABS) • Chaîne sonore DVD — Audio • Climatisation automatique

L'ACURA MDX Moteur V6 SACT de 265 chevaux • Toit ouvrant électrique • De l'espace pour 7 passagers • Garnitures intérieures en cuir • Ordinateur de routes • Climatisation automatique • Assistance de la stabilité du véhicule (VSA®) • 4 roues motrices avec système de gestion variable du couple (VTM-4)


ACURA
acura.ca

<p>ACURA PLUS 255, boul. de la Seigneurie Blainville (450) 435-4455 acuraplus.com</p>	<p>GALERIES ACURA 7100, boul. Métropolitain E. Anjou (514) 354-8811 galeriesacura.com</p>	<p>LUCIANI ACURA 4040, rue Jean-Talton O. Montréal (514) 340-1344 lucianiacura.com</p>	<p>ACURA BROSSARD 9100, boul. Taschereau Brossard (450) 659-1616 acurabrossard.com</p>	<p>ACURA DE LAVAL 2500, boul. Chomedey Laval (450) 682-4050 acuralaval.com</p>	<p>ACURA GABRIEL 4648, boul. Saint-Jean Dollard-des-Ormeaux (514) 696-7777 acuragabriel.com</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Offre de location-bail d'une durée limitée, par l'entremise de Honda Canada Finance Inc. S.A.C. seulement. Tarifs mensuels de location-bail d'une durée de 39 mois établis pour l'Acura TL (modèle UM625S) 2005 neuve. Un acompte de 8316\$ vous donne un versement mensuel de 428\$ et un total des paiements de 25 081\$. Taxe de location annuel de 3,9%. Un premier versement est requis et un acompte pourrait être exigé. Allocations de 24 000 km par année (taux de 0,15\$ par kilomètre supplémentaire). Transport et préparation de 1 400\$. Frais d'inscription au registre des droits personnels et réels mobiliers, taxes, immatriculation, assurance et frais d'administration en sus. À la fin du bail, vous pouvez retourner le véhicule au concessionnaire ou l'acheter pour une valeur résiduelle prédéterminée. La prix de location des concessionnaires peut être inférieur. **Offre de location-bail d'une durée limitée, par l'entremise de Honda Canada Finance Inc. S.A.C. seulement. Tarifs mensuels de location-bail d'une durée de 39 mois établis pour l'Acura MDX (modèle YD1865S4) 2005 neuve. Un acompte de 10 987\$ vous donne un versement mensuel de 448\$ et un total des paiements de 28 499\$. Taxe de location annuel de 2,9%. Un premier versement est requis et un acompte pourrait être exigé. Allocations de 24 000 km par année (taux de 0,15\$ par kilomètre supplémentaire). Transport et préparation de 1 400\$. Frais d'inscription au registre des droits personnels et réels mobiliers, taxes, immatriculation, assurance et frais d'administration en sus. À la fin du bail, vous pouvez retourner le véhicule au concessionnaire ou l'acheter pour une valeur résiduelle prédéterminée. La prix de location des concessionnaires peut être inférieur. ***Offre de financement à l'achat d'une durée limitée, établie pour l'Acura TL (modèle UA 662S) par l'entremise de Honda Canada Finance Inc. S.A.C. seulement. Par exemple, 2000\$ à 3,9%. Paiements mensuels de 450\$/9\$ pendant 48 mois. Coût d'emprunt: 1633,12\$. Total des paiements de 21 633,12\$. Un acompte pourrait être exigé. Garantie Acura limitée de 5 ans/100 000 km. Les deux premiers services d'entretien sont compris. Voyez votre concessionnaire pour plus de détails. Du 3 août au 31 août 2005. Les modèles offerts diffèrent de la photographie. Voyez votre concessionnaire pour plus de détails.

ÉCONOMIE

PERSPECTIVES

T'as pas d'ami?

C'est à se demander si le libre-échange a encore des amis dans les plus grandes économies développées. Du textile à l'agriculture et des États-Unis à l'Europe, on n'entend plus que des appels aux mesures antidumping, au «patriotisme économique» et même à la défense de la «sécurité nationale». Reste-t-il encore des gens prêts à s'opposer au protectionnisme et à porter le flambeau de principes dont on était, pourtant, tellement entichés il n'y a pas si longtemps?

L'appel à l'aide, lancé la semaine dernière, à propos de la concurrence chinoise et de l'industrie textile, ressemblait à première vue à tous ceux que l'on avait déjà entendus par le passé. «Les autorités européennes doivent de toute urgence accepter de regarder la réalité en face», ont écrit dans une lettre ouverte les ministres de quatre pays scandinaves. «Nos entreprises courent les plus grands dangers si rien n'est fait», avertissait de son côté le même jour un autre ministre, allemand celui-là.

Mais voilà, étonnamment, ce n'est pas contre la hausse des importations chinoises que tous ces gens en avaient, mais contre la décision d'y faire obstacle. «Nous ne croyons pas que le rétablissement de quotas sauvera ce qu'il reste de l'industrie textile européenne», poursuivaient nos ministres scandinaves qui soulignaient que le succès de leurs entreprises les plus dynamiques reposait en grande partie sur une répartition internationale de leurs étapes de production. Essayer de bloquer les importations étrangères et le phénomène de délocalisation équivaut à un suicide économique.

Voilà un type de commentaire que l'on a perdu l'habitude d'entendre et qui arracherait des larmes d'émotion aux gens de l'industrie canadienne du bois d'œuvre s'il prenait l'envie à un ministre américain de dire la même chose à son égard. Puisque l'une des déclarations en question émanait de pays scandinaves, il faut reconnaître, pour être juste, qu'il arrive encore d'entendre ce genre d'appels dans les plus petits pays, comme le Canada, dont les économies dépendent plus fortement du commerce.

Les plus grandes économies, elles, n'ont pas ces soucis. Aussi ne semble-t-on, depuis quelque temps, rien pouvoir entendre d'autre aux États-Unis que des voix opposées aux pratiques commerciales chinoises, à la prise de contrôle d'entreprises américaines par des étrangers, aux diktats de l'Organisation mondiale du commerce ou encore opposées à la négociation de nouvelles ententes commerciales. Les défenseurs du libre-échange ne semblent pas plus nombreux en Europe, où l'on s'oppose, à gauche comme à droite, au projet de constitution européenne, où le plombier polonais est devenu l'ennemi public numéro un, et où les gouvernements français et italien viennent de partir en guerre contre les «ogres» étrangers qui voudraient se porter acquéreurs d'entreprises de leurs pays.

Ces contrées ont pourtant déjà eu aussi leurs lobbies en faveur de libre-échange. Il existe, par exemple, aux États-Unis, une coalition formée des industries de la construction et de mouvements de protections des consommateurs qui s'opposent aux sanctions imposées aux importations de bois d'œuvre. Elle semble cependant tout aussi invisible et insignifiante que leurs collègues américains des Consumers for World Trade, de la National Retail Association ou encore de la très éfaccée Global Alliance for Liberalised Trade in

Food and Agriculture à laquelle appartiendraient, paraît-il, tout de même des poids lourds tels que Pizza Hut, Yum! Brands et KFC.

Les gros chats de salon

Certains verront dans cette absence de champion public la conséquence normale des excès, voire de l'échec et du déclin de l'idéologie à l'origine de l'accélération du processus de libéralisation du commerce en cours depuis 15 ou 20 ans.

D'autres vous diront que ce processus a été mené à un tel rythme au cours des dernières années que les groupes en faveur du libre-échange ont perdu l'habitude de monter aux barricades pour défendre leur cause, et que, comme de gros chats de salon bien gavés, ils ne bougent plus une griffe alors que les autres, longtemps relégués aux sombres ruelles, sont affamés et redoutables.

Nos gros chats de salon ont aussi peut-être raison de ne pas s'en faire. On vous fera remarquer qu'en dépit du tapage que mène le camp protectionniste, les dirigeants politiques des pays riches, les fonctionnaires qui les appuient, comme les économistes qui les inspirent, continuent encore, dans les faits, à être des promoteurs actifs de la libéralisation du commerce. Quant aux règles de l'OMC, loin d'être affaiblies par les crises ponctuelles qui se déclarent ici et là, elles ne cessent d'entrer un peu plus chaque jour dans les mœurs économiques des pays, y compris lorsqu'ils sont en conflits.

Il y a toutefois une limite, en démocratie, à ne voir qu'un seul point de vue défendu sur la place publique sans que cela finisse par influencer l'attitude de la population et, par le fait même, des gouvernements. On se souviendra comment les supporteurs du projet de constitution de l'Union européenne sifflaient encore d'insouciance six mois seulement avant que les Français et les Néerlandais ne leur assènent un non retentissant.

George Bush a bien failli goûter à son tour à cette médecine, plus récemment, au moment de faire entériner par le Congrès un accord de libre-échange somme toute assez modeste avec cinq pays d'Amérique centrale plus la République dominicaine (ALEAC). Il aura fallu qu'il s'en mêle personnellement, avec son vice-président, Dick Cheney, et qu'ils torquent bien des bras et fassent bien des promesses aux lobbies protectionnistes pour que le projet soit finalement accepté par 217 voix contre 215 à la Chambre des représentants il y a deux semaines.

On verra bien si ce tour de passe-passe pourra être répété dans les négociations, beaucoup plus délicates et importantes celles-là, du cycle de Doha à l'OMC. Les discussions y sont pour le moment dans l'impasse totale alors même que l'on manque cruellement de temps. Un déblocage semble impossible sans qu'Américains et Européens acceptent de faire des concessions majeures dans le secteur extrêmement délicat de l'agriculture, soit exactement là où le discours protectionniste a toujours été le plus fort.

«Que sont mes amis devenus?», se demanderont peut-être alors les partisans du libre-échange.



Eric Desrosiers

Il y a dix ans, Internet commençait à changer le monde

Le 9 août 1995, la cotation en Bourse de Netscape, dont le logiciel permettait au grand public d'accéder simplement au World Wide Web, a donné le coup d'envoi à l'euphorie Internet. La même année, des start-up naissaient dans la Silicon Valley. Elles s'appelaient eBay, Amazon et Yahoo!. La «nouvelle économie», selon l'expression du magazine Business Week, était née. Dix ans après, le secteur a connu bien des déconvenues, en particulier lors du retournement boursier de 2000-01. Mais Internet a changé le monde et a poussé toutes les entreprises à repenser leur organisation. Nombre de secteurs ont dû revoir leur stratégie. Les internautes, près de un milliard de personnes, constituent de nouveaux réseaux mondiaux qui vont à rebours de la montée de l'individualisme annoncé.

GAËLLE MACKÉ

Le 9 août 1995, le navigateur Netscape s'introduisait au Nasdaq, la Bourse des valeurs technologiques américaines. Cette PME de la Silicon Valley avait seize mois d'existence, ses ventes totalisaient à peine 25 millions de dollars et elle perdait de l'argent. Pourtant l'action, proposée à 14 \$US, a plus que doublé le jour même (29 \$US), accordant à la société une capitalisation boursière de deux milliards. Son logiciel de navigation ouvrait une nouvelle ère: il permettait au grand public, et non aux seuls initiés de l'informatique, d'accéder aux merveilles du World Wide Web.

Cette entrée en fanfare donna le coup d'envoi d'une euphorie autour d'Internet, dont on prédisait qu'il allait révolutionner les modes de vie et créer une nouvelle économie. En Bourse, cette «exubérance irrationnelle», selon l'expression du président de la Réserve fédérale américaine, Alan Greenspan, s'est traduite par une multiplication par près de cinq de la valeur du Nasdaq entre 1995 et son pic en mars 2000: des sociétés Internet naissantes, fondées par des étudiants dans des garages, qui dépensaient l'argent de leur capitaux-risqueurs avant d'avoir concrétisé la moindre vente, voyaient leurs valorisations boursières dépasser celles des géants de l'industrie.

Toutes ces illusions se sont envolées avec l'éclatement de la bulle spéculative: le Nasdaq n'est plus qu'à 40 % du niveau qu'il atteignait il y a cinq ans. La plupart des valeurs «point com» ont été rachetées ou liquidées.

Aujourd'hui, aux États-Unis, seules quatre survivantes 100 % Internet figurent au nombre des 150 premières capitalisations américaines: le moteur de recherche Google (30^e), le site d'enchères eBay (50^e), le portail Yahoo! (65^e) et le cybermarchand Amazon (145^e); en Asie, seulement une cyberentreprise appartient à ce club (le fonds Softbank, notamment actionnaire de Yahoo!) et aucune en Europe, même si de petites cyberentreprises grandissent régulièrement (comme le montrent, en France, les succès de Rueducom-

merce, Priceminister, Meilleur-taux, auFeminiin ou Meetic).

Certes, le secteur connaît encore des poussées de fièvre: Google a vu son action s'envoler de 240 % depuis son lancement en Bourse le 19 août 2004; son homologue chinois Baidu, lui, a vu son titre quintupler le jour de son entrée au Nasdaq, le 5 août. Cependant, ces entreprises justifient désormais leur valeur selon les critères classiques de Wall Street: forte croissance mais surtout solide rentabilité.

Leurs résultats prouvent la validité de certains cybermodèles économiques. Le business sur Internet est devenu une affaire sérieuse dans nombre de secteurs. Aux États-Unis, plus de 20 % des achats de voyages se font électroniquement, le commerce en ligne représente plus de 6 % de l'ensemble des ventes au détail, la publicité pèse pour plus de 4 % des dépenses publicitaires totales. Et la part d'Internet croît de 20 % à 40 % chaque année.

Google a vu son action s'envoler de 240 % depuis son lancement en Bourse le 19 août 2004

Les autres médias menacés

Sur certains marchés, la rupture technologique est même brutale, déstabilisant les acteurs en place. L'exemple le plus frappant est certainement celui de l'industrie de la musique. Les grands du secteur souffrent d'un déclin des ventes de disques (-20 % depuis 2000) alors que, depuis le succès du site Napster, des millions de chansons sont téléchargées gratuitement au moyen de réseaux décentralisés (peer-to-peer) d'échange de fichiers (Kazaa, eMule, BitTorrent...).

Les studios de cinéma commencent à subir le même déclin de leur activité. Plus de 60 % des capacités du réseau Internet mondial seraient ainsi mobilisées par le téléchargement de contenus (musique, films, jeux vidéo, logiciels...).

Plus diffuse mais non moins réelle est la menace que fait peser le média Internet sur la presse, la télévision et la radio. Non seulement leur arrache de la publicité, mais il les concurrence de manière frontale, ébranlant même leur légitimité.

Mais ceux qui ont le plus de souci à se faire sont certainement



Le portail Yahoo! est une des quatre survivantes 100 % Internet figurant au nombre des 150 premières capitalisations américaines.

JUSTIN SULLIVAN AGENCE FRANCE PRESSE

les grands opérateurs de télécommunications. D'ici cinq ans, les experts estiment que jusqu'à un tiers de leurs recettes issues de la téléphonie fixe vont fondre avec l'avènement de la téléphonie sur Internet (IP), qui casse la tarification à la durée et à la distance, rendant modique le prix des appels.

Les opérateurs ont vu le danger: en Europe, les grands (Deutsche Telekom, France Télécom, Telecom Italia et Telefonica) ont ainsi, en un an, racheté leur filiale d'accès Internet et multiplient les investissements pour avancer sur la convergence entre fixe, mobile et Internet.

Ce n'est là que la face visible de la «nouvelle économie». L'usage de la Toile s'est propagé dans toutes les entreprises (logistique, gestion des stocks, achats, distribution, service-client). Les économistes estiment ainsi que les États-Unis doivent chaque année un point de leur croissance aux gains de productivité apportés par la diffusion des technologies de l'information et de la communication.

En dix ans, Internet n'a pas seulement marqué l'économie, il a aussi envahi la vie quotidienne de millions de gens — au moins dans les pays développés. Ses trois pouvoirs — l'ubiquité, la variété et l'interactivité — rendent son potentiel d'usages quasi infini.

Sur Internet, on peut certes comparer les prix des locations de

vacances, acheter son frigo, vendre sa voiture d'occasion et payer ses impôts, mais aussi se faire expliquer un itinéraire routier, lire le mode d'emploi de fabrication d'une bombe ou comparer les articles de la presse internationale, partager sa passion pour les hameçons anciens ou jouer au poker avec un internaute aux antipodes, trouver un ancien copain de classe ou un nouvel amoureux, discuter des prix du pétrole ou des frasques de Paris Hilton, montrer les photos de ses enfants à sa famille, télécharger un tube de Madonna ou la Constitution européenne, livrer ses réflexions et sa vie intime...

Que peut réserver de plus la décennie à venir? Le développement du Web a été l'un des plus rapides de l'histoire des technologies (avec la téléphonie mobile): le cap du milliard d'internautes devrait être passé cette année.

Mais les perspectives de croissance restent énormes dans les pays émergents (notamment en Chine et en Inde). Et l'arrivée à l'âge adulte des jeunes générations, rompues à l'utilisation du Web, devrait encore y contribuer. Si l'accès à haut débit représente une première étape dans l'accélération de l'usage du Net, la deuxième étape, son accès depuis les appareils mobiles, le rendra définitivement omniprésent.

Le Monde

Crise de l'essence en Chine

BENJAMIN MORGAN

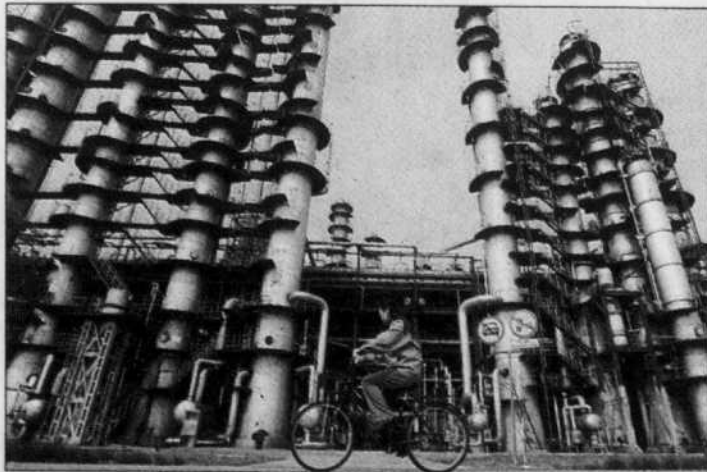
Pékin — Conséquence d'un bras de fer sur les prix entre le gouvernement et les compagnies pétrolières chinoises, les pénuries d'essence se multiplient en Chine, provoquant l'inquiétude des industriels et des particuliers.

La crise a éclaté dans la province manufacturière du Guangdong, il y a quelques semaines, et le virus se propage dans des régions aussi différentes que le Heilongjiang dans le grand nord-est ou le Jiangsu, voisine de Shanghai.

Certains craignent justement que la capitale économique du pays soit touchée à son tour.

L'envolée des prix du baril de brut sur le marché mondial et la forte demande localement ont provoqué cette crise alors que les raffineries du Guangdong sont à sec. Le gouvernement a mis sur le compte des intempéries la pénurie dans la province méridionale pour expliquer les retards dans l'approvisionnement, argument recevable mais pas totalement satisfaisant pour expliquer entièrement les interminables files d'attente aux stations-service.

La cause première est à chercher dans la bagarre qui oppose la Commission nationale pour la réforme et le développement — le principal organe gouvernemental de planification économique — et les deux géants pétroliers chinois, PetroChina et Sinopec, expliquent les analystes.



CLARO CORTES IV REUTERS

Le complexe pétrochimique de Sinopec Guangdong Corp

Chaque mois, le gouvernement fixe les prix du pétrole en prenant comme référence ceux du mois précédent sur les marchés de New York, Rotterdam et Singapour, et les laisse flotter ensuite avec une marge de 8 % maximum par rapport au cours du jour.

Selon les provinces, les prix du pétrole en Chine varient de 43 à 47 \$US le baril. Avec un baril à 67 \$US sur les places internationales, Sinopec et PetroChina se sont braquées, refusant d'approvisionner les raffineries avec un pétrole importé plus cher de 20 \$US le baril par rapport aux prix fixés pour le marché chinois.

Cette crise met en lumière les problèmes actuels d'une économie

chinoise survoltée et en manque de carburant, de plus en plus orientée vers le marché mais toujours sous la bride du gouvernement qui redoute de perdre le contrôle politique. «L'orientation de l'économie chinoise vers le marché est insuffisante ce qui provoque trop de contradictions», estime He Jun, un expert chez Anbound, consultant international en énergie.

Pour ce qui est de la responsabilité de la crise, les avis divergent.

«C'est ne pas juste de faire porter le chapeau aux deux firmes», estime Qian Xiaoyu, analyste chez United Securities, à Shenzhen. «La panique est le résultat vicieux de la politique de contrôle de prix en Chine. C'est une illus-

tration de l'échec de cette politique», affirme-t-il.

Sinopec Guangdong Corp, filiale de groupe Sinopec group, affirme qu'elle n'a pas ralenti ses activités, mais demande des actions rapides. «Il faut dès que possible revoir le système des prix sur le marché national et travailler à un ajustement avec les prix internationaux», réclame la firme, citée dans la presse. «Sinon le déséquilibre entre l'offre et la demande va encore s'aggraver», avertit Sinopec.

Tout en qualifiant le système des prix de «stupide», He Jun, l'analyste de chez Anbound, estime lui que les compagnies sont responsables de la crise. «Sinopec et PetroChina devraient mieux anticiper les fluctuations du marché afin de garantir l'approvisionnement, au lieu de cela elles ne prennent aucune initiative pour répondre à la demande parce qu'elles perdent de l'argent.»

La crise, dont les journaux se font l'écho en relatant l'inquiétude des automobilistes et des patrons d'usines, est une vraie épine dans le pied du gouvernement, selon les observateurs. «Pour la Commission, il s'agit aussi d'une question de politique monétaire. Si les prix du pétrole grimpent, l'inflation va repartir et les taux d'intérêt devront être relevés. Un casse-tête, quoi», analyse Alan Chan, expert en énergie à Hong-Kong.

Agence France-Presse

Destinations

Votre prochaine réunion d'affaires!

... un rendez-vous délectable



3003, boulevard Sainte-Adèle,
Sainte-Adèle
Québec, Canada J8S 2N6
Tél. (450) 229-2891
Fax. (450) 229-7573

www.leualabouche.com

Pour annoncer dans ce regroupement, contactez Jean de Billy au 514-985-3456 jdebilly@ledevoir.com

AUTOMOBILE



La présence de ces grandes surfaces a poussé les vendeurs traditionnels à modifier leur comportement.

JACQUES GRENIER LE DEVOIR

Petite révolution dans le monde de la voiture usagée

«Seulement 21 % des consommateurs choisissent d'acheter leur véhicule neuf»

On estime à plus d'un demi-million les véhicules d'occasion vendus au Québec chaque année. Si la vente entre particuliers demeure encore populaire, de plus en plus de consommateurs s'adressent aux commerçants de véhicules lorsqu'ils désirent se procurer une automobile. L'Office de la protection du consommateur estime que les commerçants occupent maintenant la moitié du marché des véhicules usagés.

PIERRE VALLÉE

C'est que le marché du véhicule d'occasion a beaucoup évolué ces dernières années. Traditionnellement, si ce n'était pas une vente entre particuliers, le consommateur achetait son véhicule d'occasion auprès d'un concessionnaire d'automobiles neuves qui possédait un parc de véhicules usagés ou auprès d'un marchand de voitures d'occasion. Mais l'apparition récente des grandes surfaces, tel l'Encan direct H. Grégoire, a transformé la donne.

«C'est ni plus ni moins qu'une révolution, explique George Iny, de l'Association pour la protection des automobilistes (APA). Ces grandes surfaces vendent les voitures à peu près au même prix que se font les ventes entre particuliers. De plus, le prix est fixe et il y a un grand choix de véhicules, ce qui facilite la tâche de l'acheteur.»

Toutefois, cette révolution se fait un peu dans la controverse. Selon l'Office de protection du

consommateur, le fait de qualifier ce genre de commerce d'encan peut porter à confusion et la publicité qui en découle pourrait être trompeuse. Richard Cliche, de l'Association des marchands de voitures d'occasion du Québec (AMVOQ), abonde dans ce sens. «Ce n'est pas un encan, précise-t-il. Il n'y a pas de crieurs ni d'enchères.» Pour George Iny, «il s'agit tout simplement de vente au détail à prix inférieur et ça devrait être dit clairement.»

Avis que ne partage pas Robert Desjardins, vice-président aux finances chez Encan Direct H. Grégoire. «Je ne vois pas comment il peut y avoir de la confusion. Jamais un de nos clients est venu se plaindre parce qu'il croyait que c'était vraiment un encan. Ce n'est qu'un nom de commerce. Quand on va manger au Roi de la patate, on ne s'attend pas nécessairement à voir un roi!»

La situation actuelle

Pour comprendre l'état actuel du marché de la voiture d'occasion, il faut garder en tête le fait qu'une grande majorité des consommateurs qui achètent un véhicule neuf le font selon la formule du crédit-bail. «À la fin du terme, explique Maurice Roy de la Corporation des concessionnaires automobiles, seulement 21 % des consommateurs choisissent d'acheter leur véhicule. La balance des véhicules retourne donc sur le marché du véhicule d'occasion.»

Rappelons aussi qu'une fois le terme échu, le propriétaire de la voiture devient celui qui en a assuré le financement, très souvent le manufacturier lui-même grâce à son propre service de crédit. Le véhicule peut entrer sur le marché du véhicule d'occasion principalement par deux voies. La première est celle du concessionnaire qui choisit de racheter le véhicu-

le et de le revendre dans son parc de voitures d'occasion. «Ça compte pour environ 40 % des véhicules», estime Maurice Roy.

Les autres véhicules sont remis à des entreprises qui, telle Adesa Canada, sont spécialisées dans la vente aux enchères d'automobiles usagées. C'est dans ces encans que s'approvisionnent à la fois les concessionnaires et les marchands autorisés de voitures d'occasion. Selon Robert Desjardins, l'une des forces de H. Grégoire est la présence de l'entreprise à plusieurs de ces encans, ce qui lui permettrait d'offrir aux consommateurs d'aussi bas prix. «Nous achetons des voitures à Toronto, à Ottawa, à Toronto et à Kitchener. Nous sommes même présents sur le marché américain. C'est ce qui nous permet d'acheter à meilleur coût.»

La présence de ces grandes surfaces a poussé les vendeurs traditionnels à modifier leur comportement. À la Corporation des concessionnaires automobiles, on a mis en place le programme Occasion en or. «Ce sont des services que l'on met à la disposition des concessionnaires afin de les aider à mieux gérer leurs services de vente de véhicules d'occasion.»

Du côté de l'AMVOQ, qui regroupe plus de 1000 marchands de voitures d'occasion, on s'est donné un code d'éthique. «Le principe est celui de la transparence. Le consommateur doit en tout temps savoir ce qu'il achète. Par exemple, si la voiture a été réparée, quelles sont ces réparations?» De plus, ces deux associations ont mis en place des campagnes de publicité visant à faire connaître aux consommateurs les avantages de faire affaire avec leurs membres.

Avant d'acheter

Un véhicule, qu'il soit acheté neuf ou d'occasion, devra un jour ou l'autre être réparé. Une garantie

s'impose si le consommateur ne tient pas à assumer la note à lui seul. Dans le cas d'une voiture d'occasion récente, il est possible que la garantie du manufacturier soit toujours valide.

Mais si tel n'est pas le cas, quelle sorte de protection le consommateur québécois a-t-il? La Loi sur la protection du consommateur stipule que tout véhicule vendu par un commerçant, ayant cinq ans ou moins et moins de 80 000 km au compteur, doit être accompagné d'une garantie. Cette dernière varie de un à six mois selon l'âge du véhicule et son kilométrage.

Il existe aussi sur le marché une foule de garanties prolongées que l'acheteur peut se procurer au moment de l'achat. C'est le cas par exemple chez Encan direct H. Grégoire. Mais attention! L'achat d'un de ces produits fait inévitablement grimper le prix du véhicule.

Autre conseil pratique: exiger, tel que le permet la loi, une inspection indépendante du véhicule soit sur les lieux de l'achat, soit dans un garage de votre choix. L'inspection doit comprendre un essai routier, une inspection mécanique, sans oublier l'inspection de la carrosserie, seule façon de déceler si le véhicule a déjà été accidenté. «Même si le vendeur jure que le véhicule a été inspecté, il faut la demander, affirme George Iny. Et dès qu'un vendeur se montre réticent à une inspection indépendante, c'est qu'il y a sans doute quelque chose qui cloche.»

On peut se procurer à l'APA une liste des garages recommandés et cet organisme offre, dans la grande région de Montréal, un service d'inspection sur les lieux pour la somme de 80 \$, un investissement modeste qui peut prévenir plusieurs maux de tête. Car même si l'on sent dans cette industrie un désir et un effort de s'autoréguler, la prudence demeure de mise.

Collaborateur du Devoir

Molson Indy

Fusées monoplaces

Comme chaque année, et ce depuis 27 ans, Montréal accueillait le Grand Prix de Formule 1 du Canada en juin dernier. Cette semaine, sur le même circuit, se tiendra la 4^e édition du Molson Indy Champ Car World Series. Coup d'œil sur les différentes séries et leurs bolides respectifs.

MARILYSE HAMELIN

Le Grand Prix de Formule 1 du Canada et le Montreal Indy Champ Car ont beau mettre en vedette des bolides différents, les deux courses sont organisées sous l'égide d'une seule et même équipe montréalaise, dirigée par Normand Legault. Puisque les deux courses ont lieu sur le circuit Gilles-Villeneuve, il est presque impossible de ne pas vouloir comparer les monoplaces de Formule 1 et de Série Champ Car.

La plus grande différence entre les deux monoplaces se situe sur le plan de la fabrication des voitures. En Formule 1, Renault, Toyota et Ferrari s'impliquent à 100 % dans la construction des autos tandis que d'autres le font en partenariats étroits comme Mercedes et McLaren, Williams et BMW ainsi que Honda et Bar. La puissance financière de ces écuries est telle que les équipes plus modestes, comme Red Bull (ex-Jaguar), Sauber-Petronas et Jordan, sont souvent reléguées à un rôle de figurant.

En Champ Car et en Formule 1, principal compétiteur aux États-Unis de la Formule Champ, on fait plutôt affaire avec des fournisseurs, donc tous les concurrents s'approvisionnent aux mêmes endroits. Mais cette différence entre les deux formules serait appelée à changer puisque, dans un horizon restreint, soit autour de 2008, la F1

devrait adopter à son tour le principe des fournisseurs, selon René Fagnan, journaliste indépendant passionné de course automobile depuis plus de 25 ans, tout ça «dans le but de rendre les technologies accessibles à tous les concurrents».

Monoplaces ultra puissantes

Sur le plan des ressemblances entre les bolides de Formule 1 et Champ, force est de constater que ce sont des monoplaces ayant la forme d'une fusée, munis de gros pneus larges, lisses («slicks») pour ce qui est de la Formule Champ et rainurés en F1. «Les pneus lisses ont été interdits en Formule 1, dans la foulée de tentatives successives pour réduire la vitesse des voitures [par souci d'accroître la sécurité des pilotes], mais visiblement ça n'a pas fonctionné puisque chaque année les bolides sont de plus en plus rapides», explique René Fagnan.

Côté moteur, la Formule Champ s'est dotée de moteurs turbo compressés — interdits en Formule 1 depuis 1988 — et utilise du méthanol plutôt que de l'essence à base de carburants fossiles raffinés, comme c'est le cas en Formule 1. Un moteur Champ brûle environ 4 litres et demi par 30 secondes. «Au régime maximal, la pompe d'un Champ Car coule à flots comme un robinet de bain», illustre M. Fagnan. Par ailleurs, le choix a été arrêté sur le méthanol, un gaz

synthétique liquéfié et raffiné, afin de contrer de terribles incendies qui pouvaient survenir lors de fréquents accidents sur les pistes ovales. «Bien qu'elle ne produise pas de flammes visibles, la combustion du méthanol cesse immédiatement au contact de l'eau, rendant la tâche des secouristes beaucoup plus facile», raconte le journaliste.

Autre différence importante, le Champ Car est plus gros et plus lourd qu'un bolide de Formule 1. «Il y a 400 livres de différence entre les deux. Le Champ Car est aussi moins puissant [750 chevaux vapeur à 18 000 tours/minute, contre 900 en Formule 1] et aussi moins «sophistiqué» sur le plan technolo-

gique, comparé à la F1 où il y a beaucoup d'éléments électroniques. En Formule 1, tout est sur le volant et se fait automatiquement, même les ajustements de moteur. En comparaison, la Champ est beaucoup plus mécanique. Le chauffeur doit utiliser le levier de vitesse et donc lâcher le volant d'une main», explique le spécialiste. «Par ailleurs, la coque de la voiture Champ est plus massive et donc capable d'absorber plus d'énergie en cas d'impact. Le pilote est bien protégé contre les collisions frontales, mais pas pour les chocs à reculons, plus fréquents sur les pistes ovales.»

VOIR PAGE B 7: FUSÉES



ROBERT LABERGE AFP

Côté moteur, la Formule Champ s'est dotée de moteurs turbo compressés — interdits en Formule 1 depuis 1988 — et utilise du méthanol plutôt que de l'essence à base de carburants fossiles raffinés, comme c'est le cas en Formule 1.

	TABLEAU COMPARATIF	
	FORMULE 1	CHAMP CAR
Voiture type	Ferrari F2004	Lola-Ford
Modèle	Monoplace	Monoplace
Châssis	Monocoque composite	Monocoque composite
Carrosserie	Fibre de carbone	Fibre de carbone
Moteur	V10, 3 litres, bloc en alu	V8, 2,65 litres, bloc en alu
Type	Atmosphérique	Turbo compressé
Carburant	Essence 102 RON	Méthanol
Puissance	900 cv @ 18 000 tr/min	750 cv @ 12 000 tr/min
Couple	343 Nm @ 15 500 tr/min	490 Nm
Admission	Injection électronique	Injection électronique
Transmission	7 vitesses, semi-automatique	6 vitesses, séquentielle
Roues motrices	Arrière	Arrière
Freins	À disque, carbone	À disque, acier
Suspension	Triangles superposés	Triangles superposés
Longueur	4503 mm	5054 mm
Largeur	1798 mm	1994 mm
Hauteur	995 mm	813 mm
Empattement	3075 mm	Entre 3 149 et 3 276 mm
Poids	600 kg, avec pilote	711 kg, sans pilote
Roues	13 pouces	15 pouces
Pneus	Rainurés, 13" AV, 14" AR	Slicks, 10" AV, 16" AR
Vitesse maxi	360 km/h (Monza)	Routier: 300 km/h ; Ovale: 370 km/h

Source: René Fagnan

• AUTOMOBILE •

Vu de la route

Petit guide pour choisir les options

Si, comme bien des gens, vous profitez de l'automne qui approche pour partir à la recherche d'un nouveau véhicule, vous verrez qu'il ne suffit pas de choisir une marque et un modèle. Le choix du moteur et des équipements a aussi un impact important sur l'agrément de conduite et sur le prix du véhicule. Ainsi, le prix d'une Toyota Camry, par exemple, peut varier de plus de 8000 \$ en fonction des options.

PIERRE
RENÉ DE COTRET

Moteurs

Certains modèles sont offerts avec un choix de deux ou trois moteurs. La question de la motorisation est complexe et on ne peut pas la régler en quelques lignes. À cet effet, nous vous conseillons de consulter un guide d'achat automobile. Disons tout de même qu'à moins de remorquer ou de transporter de lourdes charges, les petits moteurs modernes sont souvent amplement suffisants tout en ayant l'avantage de coûter moins cher à l'achat et de consommer moins d'essence.

Le régulateur de vitesse est très apprécié sur les longs trajets autoroutiers

Manuelle ou automatique

Plusieurs modèles sont vendus uniquement avec une transmission automatique. Mais si

vous avez le choix, nous avons un fort penchant pour les transmissions manuelles, surtout pour les moteurs de petites cylindrées. Elles permettent généralement de mieux exploiter la puissance des moteurs, réduisent la consommation d'essence et offrent un meilleur contrôle, notamment en facilitant l'utilisation du frein moteur. En fait, en sélectionnant judicieusement les rapports d'une boîte de vitesse manuelle, on peut souvent obtenir les mêmes performances qu'avec un modèle automatique muni d'un plus gros moteur.

Options

Voici un survol des principaux équipements que l'on retrouve habituellement dans les groupes d'options des fabricants. On propose ainsi souvent le verrouillage central car, avec un modèle à



Vue sur l'intérieur de la minifourgonnette Quest de Nissan. Il est important de bien déterminer les options qui vous semblent les plus importantes — et même d'être prêt à en sacrifier quelques-unes — avant de vous présenter chez le concessionnaire.

quatre portières, le fait de pouvoir verrouiller et déverrouiller toutes les portières en une seule opération nous apparaît comme une caractéristique vraiment utile. Que ce soit pour prendre un passager, embarquer les enfants ou faire des courses, vous apprécierez cette fonction. Et vous n'aurez plus jamais à dire au petit dernier: «Oublie pas de barrer ta porte!»

Vitres à commande électrique

Un luxe agréable. Avec des vitres électriques, vous pouvez facilement descendre la vitre du passager pour demander un renseignement plutôt que de vous étendre à bout de bras sur le siège... La commande électrique est aussi pratique

pour contrôler la ventilation, ou la modifier de façon sécuritaire tout en roulant. Elle permet aussi de donner ou de retirer aux enfants l'usage des vitres arrière.

Attention toutefois en hiver. Si les vitres sont coincées par la glace, la commande électrique ne vous donnera pas de feedback comme une bonne vieille poignée. Pour ne pas forcer le mécanisme, il faut donc s'assurer que les vitres soient bien déglacées à l'extérieur.

Régulateur de vitesse

Inutile si vous faites surtout de la conduite urbaine, le régulateur de vitesse est très apprécié sur les longs trajets autoroutiers. Il permet de se dégourdir la jambe droite et d'éviter les crampes, ce qui peut faire une réelle différence à long terme. De plus, en maintenant, une vitesse constante, il peut vous permettre d'économiser de l'essence et d'éviter les contraventions...

Sièges à commande électrique

Il est tellement facile d'avancer et de reculer manuellement un siège ou de changer l'inclinaison du dossier qu'on se demande comment quelqu'un a bien pu avoir l'idée de motoriser ces fonctions! En plus d'être inutiles dans la vaste majorité des cas, les sièges à commande électrique coûtent cher à réparer et peuvent entraîner de sérieux désagréments en cas de bris, surtout si le dernier utilisateur avait les jambes 30 cm plus longues que les vôtres...

Climatiseur

Il est plus difficile d'avoir une opinion tranchée dans le cas des climatiseurs. En conduite urbaine, le système de climatisation peut entraîner une forte hausse de la consommation d'essence, de l'ordre de 20 % selon certaines sources. Sur la grande route, l'impact de la climatisation est moins marqué pour diverses raisons: il représente un plus petit pourcentage de la consommation totale d'énergie du véhicule, l'air ambiant est généralement plus frais qu'en ville et le fait de rouler les vitres fermées plutôt qu'ouvertes améliore l'aérodynamisme.

Si vous faites de longs trajets, l'air climatisé peut être souhaitable, parce qu'il permet de toujours rouler avec les fenêtres fermées, ce qui réduit le niveau sonore dans l'habitacle et réduit grandement la fatigue à long terme. Somme toute, si vous optez pour un véhicule avec climatisation, utilisez-la de façon raisonnable, surtout lorsque vous roulez en ville.

Démarrateur à distance

À éviter totalement. Dans une précédente chronique, nous avons expliqué qu'un moteur qui se réchauffe au ralenti en hiver produit 320 fois plus de gaz à effet de serre qu'une fois réchauffé. De plus, nous avons aussi démontré

qu'il suffit de quelques minutes seulement pour réchauffer le moteur lorsqu'on prend la route rapidement, alors qu'il faut compter plus de 20 minutes pour obtenir le même résultat en laissant tourner le moteur au ralenti. Le léger gain de confort du démarreur à distance apparaît donc comme complètement disproportionné par rapport aux méfaits environnementaux qu'il provoque.

Chauffe-moteur

Pour obtenir plus de confort sans attaquer la couche d'ozone, l'idéal est de faire installer un chauffe-moteur et de le relier à une minuterie programmable. Ainsi, le moteur et l'habitacle de l'auto se réchaufferont plus rapidement, sans les effets néfastes du démarreur à distance. Le chauffe-moteur peut aussi faciliter le démarrage par temps très froid.

Freins ABS

Dans certains cas, les freins antiblocage (ABS, pour Anti-Lock Braking system) peuvent allonger les distances de freinage au lieu de les raccourcir... Par contre, ils peuvent aussi sauver des vies, notamment entre les mains d'un conducteur moins expérimenté qui doit freiner et tourner sur une chaussée glissante qui n'en a pas l'air... D'autre part, certains systèmes ABS peu sophistiqués rendent la conduite vraiment désagréable parce qu'ils engendrent une pulsation dans la pédale de frein au moindre glissement. D'autres sont très perfectionnés. Ajoutons enfin que, pour fournir leur plein potentiel, les freins ABS exigent un certain apprentissage dans la façon de conduire et que la plupart des utilisateurs ne le savent pas. Bref, le débat autour des freins ABS est complexe, leur usage ne fait pas l'unanimité et il faut tenir compte de plusieurs facteurs. Nous ne donnerons donc pas ici de réponse tranchée sur le sujet (nous pourrions y revenir dans une prochaine chronique).

Signalons cependant qu'en pratique, les freins ABS sont offerts de série sur la plupart des modèles haut de gamme. Sur les autres, ils sont parfois offerts en option individuelle et font parfois partie du groupe d'options le plus cher.

Phares antibrouillard

Les phares antibrouillard sont fixés le plus bas possible sur la carrosserie, l'idée étant d'éclairer la chaussée sous la nappe de brouillard afin d'éviter le reflet des phares à la hauteur des yeux. On dit aussi qu'ils peuvent jouer le même rôle lors d'une tempête de neige. En pratique, toutefois, les épisodes de brouillard sont plutôt rares au Québec et leur efficacité en tempête de neige est très limitée selon notre expérience.

Protections diverses

En vous vendant diverses protections (garantie prolongée, ser-

vice de démarrage secours, traitement antirouille, etc.), les concessionnaires font parfois plus d'argent que sur la vente de l'auto elle-même... Le problème, c'est qu'on essaie parfois de vendre ces protections à la dernière minute, au moment de signer le contrat. Alors, donnez-vous une politique ferme et imperturbable: à moins d'avoir évalué soigneusement la pertinence de ces protections et pris une décision éclairée, n'acceptez aucun ajout de dernière minute. En effet, il serait contradictoire d'ajouter 1000 \$ à votre facture en quelques minutes alors que vous avez passé des heures à magasiner l'auto elle-même, à choisir soigneusement vos options, etc.

Comment faire votre choix final

Dans leur ruse infinie, les fabricants offrent des groupes d'options conçus en fonction du client, mais aussi de leur rentabilité. Ainsi, la climatisation est souvent offerte avec le groupe d'options le moins cher alors que bien des gens préféreraient sans doute à la place des vitres à commande électrique et un régulateur de vitesse, des caractéristiques offertes uniquement dans un groupe plus dispendieux...

Pour contourner le problème, vous pouvez opter pour un modèle moins équipé et demander au concessionnaire s'il peut installer certaines options à la carte (un régulateur de vitesse, par exemple), mais dans bien des cas, les options en question ne seront pas disponibles séparément ou alors, elles seront hors de prix.

Somme toute, à moins d'avoir le budget pour tout simplement acheter le modèle le plus cher, vous devrez nécessairement faire des compromis. Il est donc important de bien déterminer les options qui vous semblent les plus importantes, et d'être prêt à en sacrifier quelques-unes...

Gardez de l'argent pour les pneus d'hiver...

N'oubliez pas que, peu de temps après avoir acheté votre nouvelle voiture, vous devrez ajouter près de 1000 \$ à votre jeu de pneus d'hiver. Nous vous recommandons de les faire monter sur des jantes d'acier séparées, surtout si vous avez opté pour des jantes en aluminium ou en alliage, plus fragiles. Alors, tenez-en compte dans votre budget lorsque vous choisissez vos options. Car, nul doute que de bons pneus sont plus importants que toutes les options dont nous venons de parler.

Collaborateur du Devoir

Nous aimons recevoir vos commentaires. Si vous avez des questions ou des suggestions d'articles, écrivez-nous: redaction@ledevoir.com

Réglez vos problèmes de consommation.

Économisez jusqu'à **35%** en carburant, selon le modèle.

Avec le prix du pétrole qui fait de la haute volige, la sobriété des moteurs turbo diesel TDI de Volkswagen fait envie. Leur consommation exemplaire vous fait même économiser jusqu'à 35 % en carburant comparativement à nos moteurs à essence correspondants. Alors lorsque vous penserez acheter une Golf TDI, Jetta familiale TDI ou Passat TDI, faites votre deuil des nombreuses virées dans les stations-service. vw.ca/tld



MOTEUR TDI 2,9%

de financement à l'achat sur 60 mois 0\$ Première mensualité**

Êtes-vous fait pour Volkswagen?

*Golf: 35%, Jetta familiale: 33%, Passat: 20%. Calcul effectué à partir de données de Transports Canada pour les modèles 2005. Ex.: Pour la Golf, le pourcentage est basé sur une consommation moyenne ville et route de la Golf TDI (ville 6,2 L/100 km et route 4,6 L/100 km) qui correspond à 35 % moins de consommation de carburant que la Golf à essence équipée du moteur de 2,0 L (ville 9,8 L/100 km et route 7,0 L/100 km) avec boîte manuelle. La consommation réelle dépend des conditions et habitudes de conduite et des équipements additionnels du véhicule. **Première mensualité gratuite jusqu'à concurrence de 350 \$ (taxes incluses) pour la Golf TDI 2005, jusqu'à 500 \$ pour la Jetta familiale TDI 2005 et jusqu'à 650 \$ pour la Passat TDI 2005. *L'offre s'applique aux modèles 2005 mentionnés, neufs, en stock. Exemple de financement: un montant de 20 000 \$ ou taux d'intérêt annuel de 2,9 % correspond à un versement mensuel de 358,49 \$ pendant 60 mois. Coût d'emprunt de 1 509,14 \$, pour une obligation totale de 21 509,14 \$. Les mensualités et le coût d'emprunt varient en fonction de la durée, du montant emprunté et de l'acompte ou de l'échange. Offres sujettes à l'approbation de crédit de Volkswagen Finance, une division de Crédit VW Canada Inc. Offres en vigueur à partir du 1^{er} août 2005. Ces offres sont d'une durée limitée et peuvent être retirées en tout temps sans préavis. Chez les concessionnaires Volkswagen participants du Québec seulement. Quantité limitée. Les stocks peuvent varier d'un concessionnaire à l'autre. Ne s'appliquent qu'aux ventes faites à des particuliers. Tous les détails sur vw.ca et chez votre concessionnaire.

AUTOMOBILE MODÈLES ET PROTOTYPES

CE CAHIER SPÉCIAL

EST PUBLIÉ PAR LE DEVOIR

Responsable NORMAND THÉRIAULT

ntheriault@ledevoir.ca2050, rue de Bleury, 9^e étage, Montréal (Québec) H3A 3M9.Tél.: (514) 985-3333 redaction@ledevoir.com

FAIS CE QUE DOIS

• AUTOMOBILE •

En vente dès aujourd'hui?

Pendant que les constructeurs américains nous font rêver à la voiture de demain, Honda en a lancé la production

Vous avez probablement déjà entendu cette boutade: lorsque, à la fin des années 1970, le gouvernement américain décida de modifier sa réglementation afin de forcer les constructeurs automobiles à réduire les émissions polluantes et la consommation de leurs véhicules, les fabricants japonais auraient, sur-le-champ, embauché 10 000 ingénieurs. Leurs rivaux américains, quant à eux, auraient préféré embaucher 10 000 avocats pour contester l'application des nouvelles règles.

PASCAL BOISSÉ

Ce va-et-vient entre avocats et ingénieurs n'est qu'une plaisanterie, bien sûr, mais elle illustre bien l'inertie à laquelle nous ont habitués les constructeurs américains, qui préfèrent généralement se traîner les pieds plutôt que d'évoluer vers des voitures aux technologies plus vertes — de peur, disent-ils, d'effaroucher leurs acheteurs les plus traditionalistes.

Les VUS avant l'environnement

Le défunt programme gouvernemental Partnership for a New Generation Vehicle (PNGV) est un exemple éloquent de cette attitude des constructeurs américains. Créé au début des années 1990, ce programme de partenariat entre les trois constructeurs de Detroit, encadré par le Département de l'énergie du gouvernement américain, avait pour objec-

tif de subventionner la recherche en vue de mettre au point la voiture américaine du futur.

Se basant principalement sur la technologie de la propulsion hybride, ces trois constructeurs ont présenté, au fil des ans, de nombreux prototypes qui devaient nous démontrer leur motivation à construire des voitures peu polluantes et très économes en carburant. Mais ces véhicules utopiques n'étaient que des chimères destinées à justifier les importants subsides qu'ils recevaient de Washington.

Cette initiative de recherche devint parfaitement ridicule et fut rendue caduque par l'arrivée sur le marché, en 1999, des Honda Insight et des Toyota Prius équipées de la propulsion hybride. Pendant que les Américains faisaient rêver les foules avec leurs rutilants prototypes, les Japonais avaient fait leurs devoirs, et étaient déjà en mesure de commercialiser le fruit

de leurs recherches. Soulignons que, pendant cette même période où les constructeurs américains disaient avoir besoin des centaines de millions de dollars de subventions de leur gouvernement pour le développement de véhicules écologiques, ils n'hésitaient pas à engouffrer de nombreux milliards de dollars dans le développement de titanesques véhicules utilitaires sport.

Retour d'ascenseur

À son arrivée au pouvoir, l'administration Bush a simplement aboli le programme PNGV pour le remplacer, quelques mois plus tard, par un nouveau programme. Toujours à la recherche d'un coup d'éclat pour faire vibrer la fibre patriotique, ce gouvernement délaissa les acronymes trop technocratiques, et cette nouvelle mouture du programme fut baptisée Freedom Car.

Puisque les Américains avaient perdu la course à la propulsion hybride, on visait dorénavant, avec Freedom Car, la conception de voitures mues par une pile à combustible. Renvoyant l'ascenseur à ses plus fidèles supporteurs, le gouvernement de George W. Bush s'ar-

rangeait aussi pour intégrer les compagnies pétrolières à ce nouveau partenariat technologique.

Le principe de la pile à combustible est de convertir de l'hydrogène en courant électrique

Le principe de la pile à combustible est de convertir de l'hydrogène en courant électrique. Les véhicules mus par ce type de système avancent grâce à des moteurs électriques, mais on ne les recharge pas en les alimentant en électricité, on remplit simplement le réservoir d'hydrogène. Ce type de technologie semblait exclure d'emblée la filière pétrolière des futurs scénarios énergétiques, une situation que l'administration Bush s'est empressée de corriger.

Honda aux avant-postes

Pendant que les Américains méditaient, les constructeurs japonais agissaient. Honda, notamment, qui perfectionne depuis plus de cinq ans sa FCX, véritable laboratoire d'expérimentation roulant et qui en est à sa septième mouture. Cette petite voiture se déplace grâce à une pile à combustible à l'hydrogène qui est assistée par un super condensateur, un peu comme dans une voiture hybride.

Au cours des dernières années, Honda a fait d'importants progrès

pour rendre cette technologie crédible et commercialement viable. Même si les piles à combustible ont la réputation de ne pas pouvoir fonctionner au froid, la dernière version de la FCX est maintenant capable de démarrer par des températures avoisinant les -20 °C. En cinq ans, son autonomie est passée de 180 km à 430 km, pendant que sa vitesse maximale passait de 130 km/h à 150 km/h. Sans parler du volume habitable: si le premier prototype n'avait que deux places et pas d'espace de rangement, la version actuelle offre quatre places et plus de 100 litres de volume pour les bagages. Tout cela à cause de la miniaturisation des composants du système de traction, qui est beaucoup plus compact qu'auparavant car pendant tout ce temps, la forme extérieure de la FCX n'a pas changé.

Bien sûr, il va falloir que Honda fasse chuter les coûts astronomiques de cette technologie avant d'entrevoir une commercialisation rentable des voitures à pile à combustible. Malgré le fait qu'un petit nombre de FCX ont été vendues et circulent déjà sur les routes, il serait très surprenant que Honda fasse le moindre profit sur ces voitures.

Bien que de nombreux spécialistes croient qu'il faudra attendre encore plusieurs années, voire des décennies, avant la commer-

cialisation à grande échelle de voitures mues par des piles à combustible, Honda est déterminée à nous prouver que ce n'est pas si loin que cela. Sa FCV est déjà aux avant-postes et, dans sa forme actuelle, elle n'est pas plus étrange, ni exotique, que l'Insight l'était lors de son lancement en 1999.

Aux États-Unis, l'histoire semble destinée à se répéter: les constructeurs américains ont tendance à gaspiller leurs précieuses ressources en utilisant leurs armées d'avocats pour lutter contre tout progrès en matière de réglementation environnementale. Aucune stratégie convaincante n'est présentée afin de produire, à court terme, des véhicules utilisant des modes de propulsion alternatifs. Parallèlement, ils tentent de persuader leur clientèle, à coup de rabais alléchants, qu'ils ont toujours besoin de leurs gros utilitaires. Tels des dinosaures myopes et gâteux, ils ne semblent pas percevoir la menace ou, à tout le moins, les profonds changements qui se profilent dans leur marché. Leur manque de perspicacité n'échappe toutefois pas aux analystes, car ces constructeurs subissent d'importantes décotés en Bourse, pendant que leurs parts de marché fondent aussi vite que la valeur de leurs actions.

Collaborateur du Devoir

FUSÉES

SUITE DE LA PAGE B 5

Depuis la mort de Senna à San Marino en 1994, les circuits de Formule 1 se sont offert d'immenses zones de dégagement pour devenir vraiment sécuritaires. Pour y parvenir, on a parfois éloigné le spectateur de l'action, mais il y a désormais très peu d'accidents en Formule 1, surtout cette saison-ci. «L'an passé, il y a bien eu quelques accrochages spectaculaires, mais aucun accident mortel», constate M. Fagnan. Grâce aux avancées technologiques effectuées ces dernières années sur le plan de la sécurité, aujourd'hui Gilles Villeneuve sortirait sans doute intact de l'accident dont il a été victime. En Formule Champ et en IRL, les zones de dégagement sont souvent inexistantes, parfois remplacées par des murets. En cas d'accident, les autos sont renvoyées au centre de la piste, provoquant une cascade d'accrochages, dont raffolent les Américains.

Une affaire de vitesse

Si les circuits de style routier (aléatoires et comportant beaucoup de courbes) sont la norme en F1, ils sont aussi majoritairement répandus en Champ Car, dans une proportion d'environ 80 % contre 20 % pour les pistes ovales, selon René Fagnan. Le rapport s'inverse pour le circuit IRL, qui utilise par ailleurs le même type de bolides. Sur un circuit ovale, où il y a moins de coups de freins, un Champ Car peut atteindre une vitesse allant jusqu'à 370 km/h, mais sa vitesse moyenne sur un circuit de style routier se situe plutôt aux alentours de 300 km/h.

En Formule 1, il y a beaucoup de freinages et de reprises de vitesse. La course constitue donc un compromis constant entre accélération et vitesse de pointe. Depuis cinq ans, la F1 égale, sinon dépasse les performances atteintes par Champ et IRL sur pistes ovales, alors que la vitesse maximale est montée jusqu'à 364 km/h. Cela s'explique par les changements dans la réglementation qui, ironiquement, tentent de ralentir les bolides. «Par exemple, le fait d'interdire les pneus lisses au profit de pneus rainurés a été contourné

par les équipes en créant des pneus moins larges et donc plus près des voitures, avec pour effet de diminuer la surface frontale des voitures. Cela, combiné aux recherches constantes sur l'aérodynamisme, on se retrouve avec des voitures qui ont encore grugé 3, 4, 5 km/h», expose l'expert montréalais. «En vitesse absolue, Champ et F1 vont environ à la même vitesse. Sur le circuit Gilles-Villeneuve, la différence de vitesse entre les deux est de 30 km/h de moins pour Champ.» Par ailleurs, si mettre en lumière les différences et similarités des deux formules est toujours un exercice amusant pour René Fagnan, le plaisir de voir les bolides en piste l'emporte sur l'envie de comparer leurs performances respectives.

Course automobile et véhicule de série

En ce qui concerne l'apport des développements technologiques en F1 sur les voitures fabriquées en série, René Fagnan affirme qu'il s'agit là d'un mythe persistant: «À une certaine époque, Honda envoyait ses ingénieurs deux ans en Formule 1, puis les renvoyait aux voitures. C'est d'ailleurs comme ça qu'ils ont fait de belles découvertes, notamment sur le plan de la réduction de la consommation d'essence. Mais cela n'est plus vrai aujourd'hui. L'écurie Honda n'apporte rien à la Civic, même chose chez Toyota et la Corolla. La Formule 1, c'est plus une affaire de défi technique, une question d'image, de faire connaître les marques.» Désormais, les constructeurs séparent les départements et emploient une équipe d'ingénieurs entièrement dédiée à la Formule 1. «L'essence de la recherche en F1 consiste à trouver des façons de contourner les règlements, d'en exploiter les failles. Par exemple, les freins ABS que l'on retrouve sur toutes les voitures sont interdits en F1 pour la simple et bonne raison que, s'il y avait plus d'aide au pilotage, on n'aurait même plus besoin du pilote. Les équipes disposent d'armées d'ingénieurs payés pour développer des systèmes palliatifs qui font exactement la même chose que les composants proscrites et qui sont indétectables... jusqu'à ce qu'ils soient découverts et interdits à leur tour», explique le journaliste.

Le Devoir

Formule Star Mazda

Un nouveau circuit

Le Grand Prix de Trois-Rivières a tenu cette année sa première course en Formule Star Mazda, une formule similaire à Toyota Atlantic, quoique bien moins coûteuse. Auparavant, la dernière course en Formule Atlantic avait eu lieu en 2003, créant un flottement d'une année sans Grand Prix en 2004. À Trois-Rivières, la piste consiste en un circuit routier dans la ville, et comporte neuf virages.

Star Mazda et Toyota Atlantic, formules en compétition, présentent toutes deux de jeunes pilotes qui débutent leur carrière. «Si on voulait faire une comparaison imagée avec le hockey, la F1 serait la Ligne nationale et la Formule Star Mazda, la Ligue junior majeure du Québec», explique François Bordeleau, directeur général du Grand Prix de Trois-Rivières. «La principale différence entre Star Mazda et Toyota Atlantic, c'est évidemment le moteur en provenance des deux fabricants. Aussi, les pneus

utilisés ne sont pas les mêmes, Goodyear en Mazda, Bridgestone en Atlantic. Par contre, la Formule Mazda revient beaucoup moins cher puisque chaque bolide vendu est identique et il est interdit d'en changer les composants. Ainsi, la seule différence entre les voitures concurrentes se situe sur le plan des ajustements.»

Il en coûte environ 1,2 million de dollars pour une saison en Formule Atlantic, alors que le prix annuel se situe autour de 300 000 \$ en Formule Mazda. Par ailleurs, les voitures en Star Mazda sont un peu plus lourdes en raison du moteur, une des composantes impossibles à changer. En matière de vitesse, les performances sont similaires entre les deux bolides: «Sur un tour de piste identique, la différence est d'une seconde en moins pour Mazda», explique le directeur.

M. H.

CONTRAIREMENT AU GRAND DESIGN,
CETTE OFFRE EST D'UNE DURÉE LIMITÉE.

DÉDIÉ AU DESIGN
par Infiniti



G35 coupé
489\$ par mois
sur 36 mois

Offre de financement à l'achat ou à la location

3,9%

jusqu'à 48 mois

Le coupé G35 2005 d'Infiniti. Il stoppe la circulation aussi vite qu'il la déjoue. Offert avec plus de cinquante caractéristiques de série pour encore plus de luxe: • Moteur V6 DOHC primé, 3,5 L de 280 chevaux • Jantes de 17 pouces en alliage d'aluminium • Contrôle dynamique du véhicule • Contrôle de traction • Colonne de direction télescopique et réglage d'inclinaison électrique • Sièges chauffants en cuir • Garniture en aluminium • Système audio Bose® à 6 CD et lecteur MP3 intégré au tableau de bord • En option: système de navigation DVD, jantes 19 po en alliage forgé et boîte manuelle 6 rapports avec un époustouflant moteur de 298 chevaux. Faites-vous le plaisir d'un essai routier dès maintenant. Infiniti.ca

berline G35
369\$ par mois
sur 36 mois



FX35
499\$ per mois
sur 48 mois



Infiniti de Brossard
9005, boul. Taschereau
Brossard (Québec)
(450) 445-5799

Infiniti Laval
305, boul. Saint-Martin Est
Laval (Québec)
(514) 382-8550

Meridien Infiniti
4000, rue Jean-Talon Ouest
Montréal (Québec)
(514) 731-7977

Spinnelli Infiniti
345, boul. Brunswick
Pointe-Claire (Québec)
(514) 697-5222

Offre de location pour la berline G35 2005 (G4T675 CP00) / G35 coupé (G2T675 AN00) / FX35 (F65G75 AN00): mensualités de 369 \$/489 \$/499 \$ par mois sur 36/36/48 mois à un taux de location de 3,9%. Comptant de 7995 \$/7995 \$/8995 \$ et première mensualité requis à la livraison. Aucun dépôt de sécurité. Basé sur une allocation de 24 000 km par année et le kilométrage supplémentaire à 0,25 \$ du km (0,30 \$ du km si une entente est conclue au début de la location). Des offres ne requérant aucune mise de fonds initiale sont aussi disponibles. Total des frais de location: 22 840 \$/27 367 \$/34 521 \$. Frais de transport et pré-livraison de 1561 \$/1568 \$/1574 \$. Taxes, immatriculation, assurance, obligation sur pneus neufs, frais d'enregistrement RDPM en sus. Le concessionnaire peut louer à un prix inférieur. Exemples de financement: 40 000 \$ à 3,9 % par an sur 48 mois éligible à 901,37 \$ par mois. Frais de financement de 3265,76 \$ pour une obligation totale de financement de 43 265,76 \$. Frais de transport et pré-livraison de 1561 \$/1568 \$/1574 \$. Taxes, immatriculation, assurance, obligation sur pneus neufs, frais d'enregistrement RDPM en sus. Le concessionnaire peut vendre à un prix inférieur. Le concessionnaire peut devoir commander ou échanger un véhicule. L'offre est disponible uniquement auprès des Services financiers Infiniti pour un temps limité et sujet à l'approbation de crédit. Les offres sont exclusives et ne peuvent être jumelées à aucune autre offre. Aller et jantes en alliage disponibles en option. Les concessionnaires peuvent fixer leurs propres prix. Voyez votre concessionnaire Infiniti le plus près pour connaître tous les détails.

INFINITI

• AUTOMOBILE •

Voiture de l'avenir

Une voiture solaire lancée à 110 km/h!

Polytechnique met sur route la Esteban III

CLAUDE LAFLEUR

Imaginez que, pendant que vous travaillez, votre voiture (électrique), stationnée à l'extérieur, recharge tranquillement ses piles grâce à l'énergie solaire. De la sorte, lorsque vous quitterez le bureau en fin de journée, elle aura fait le plein sans qu'il ne vous en ait coûté quoi que ce soit.

«*Ca, c'est la voiture de l'avenir!*», lance avec enthousiasme et fermeté Hugo Careau, président du projet de véhicule solaire Esteban de l'École polytechnique de Montréal, parlant de son prototype. Cet étudiant en génie chimique dirige la vingtaine de collègues qui ont mis au point l'un des prototypes de voitures électriques qui pourraient être d'usage courant d'ici une quinzaine d'années.

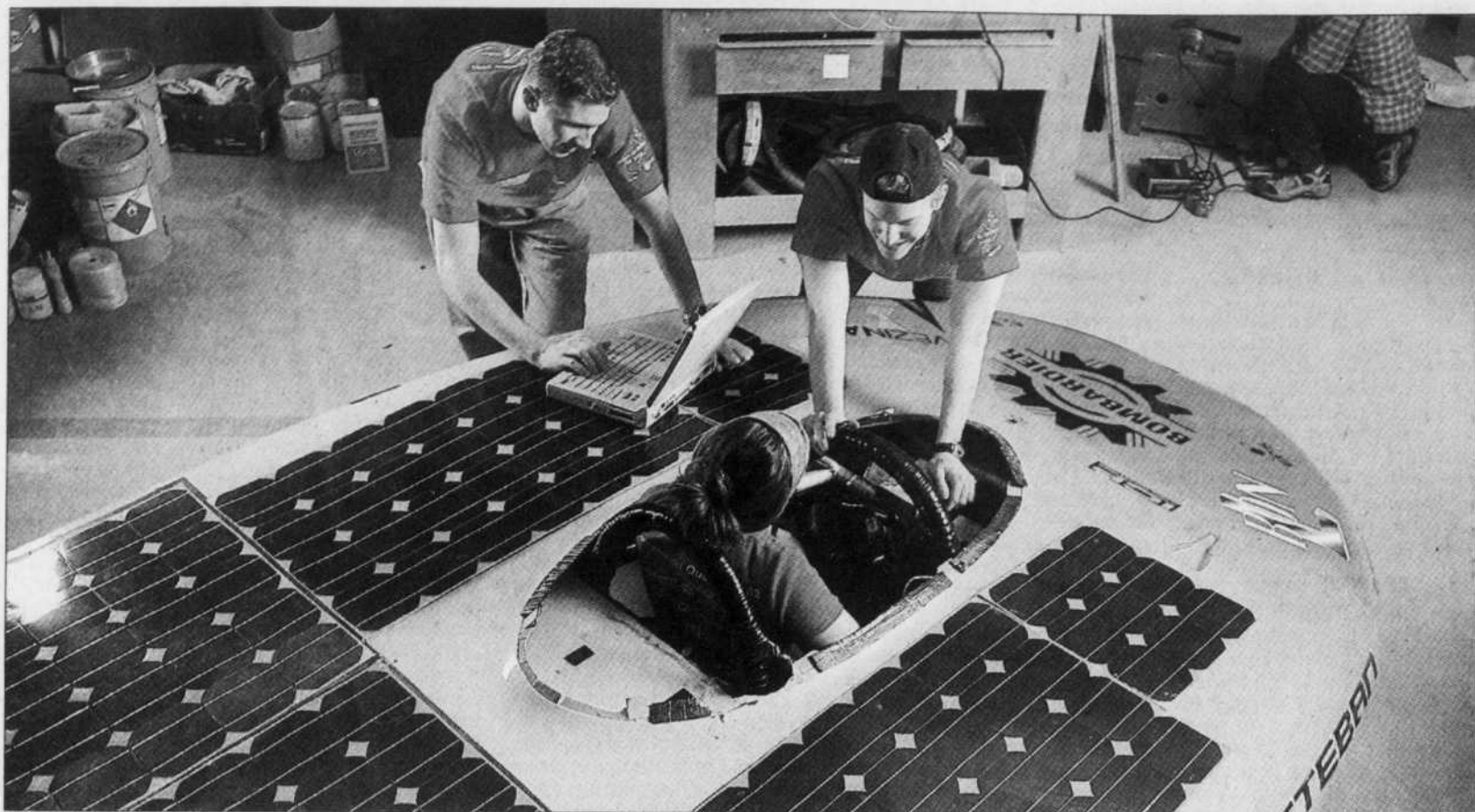
«*Dans notre équipe, dit-il, nous croyons que la voiture de demain sera purement électrique, et non pas hybride [essence + autre combustible ou électricité] comme celles qu'on voit présentement. Pour nous, l'avenir appartient définitivement aux voitures purement électriques puisqu'il y a de nombreux avantages.*» Parmi ceux-ci figurent bien entendu l'absence de pollution (tant de combustion que sonore) et l'utilisation d'une source d'énergie abondante et inépuisable (l'électricité produite par le Soleil).

Hugo Careau souligne que le véhicule solaire Esteban («*l'enfant du Soleil*») représente en réalité la génération suivante. «*Nous considérons que le véhicule solaire, c'est la voiture d'après-demain puisque, à la base, il s'agit d'une voiture électrique qu'on recharge à l'aide de l'énergie solaire.*» Autrement dit, une fois que la voiture électrique «*de base*» sera d'usage courant, on passera aux voitures solaires en leur ajoutant des cellules solaires.

En ce sens, l'Esteban III représente bel et bien le prototype du véhicule de l'avenir. Mesurant 4,9 mètres de long et ne pesant que 240 kilos, elle roule à une vitesse de croisière de 85 km/h (et peut atteindre les 110 km/h). Mi-juillet, l'Esteban III devait prendre part au grand rallye biannuel North American Solar Challenge, une épreuve de 4000 km entre Austin (Texas) et Calgary (Canada). Toutefois, pour des raisons de sécurité, l'équipe de Polytechnique a préféré s'abstenir. «*La compétition se déroule sur la grand-route, parmi les voitures et les camions ordinaires, indique Hugo Careau. Une fois sur place, nous ne nous sommes pas sentis suffisamment prêts... Nous avons préféré ne pas risquer la vie de nos pilotes.*»

À quand l'ère des voitures électriques?

Après avoir consacré trois années d'intense labeur au projet Esteban — «*Je dirais que, depuis deux ans, mes soirées de congé se comptent sur le bout de mes doigts!*» —, Hugo Careau considère que la voiture électrique pourrait pratiquement être présente sur nos routes. «*Technologiquement, dit-il, il ne manque pas grand-chose pour disposer de voi-*



Dernières vérifications d'usage sur l'Esteban III, un véhicule aux formes arrondies qui mesure 4,9 mètres de long et ne pèse que 240 kilos.

SOURCE ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE MONTRÉAL

tures électriques capables de concurrencer les voitures conventionnelles en matière d'autonomie, de vitesse de pointe et de confort...»

La principale lacune de toute voiture électrique réside, pour le moment, sur le plan de sa pile électrique. «*Mais, même là, si on considère qu'une batterie actuelle peut donner une autonomie d'environ 150 à 200 km, voilà qui est amplement suffisant pour les besoins quotidiens de Monsieur et Madame Tout-le-monde*», indique Hugo Careau. La pile peut ensuite être rechargée durant la nuit. «*Mais ce n'est pas aussi commode que de passer à la station-service pour faire le plein d'essence en quelques minutes!*»

Néanmoins, estime le futur ingénieur, si on y mettait tous un peu de bonne volonté, la voiture électrique deviendrait aisément d'usage courant. Il pense en fait que ce qui entrave réellement la mise en service de ces voitures électriques relève davantage de notre mode de vie et de quelques enjeux économique-poli-

tiques. Autrement dit: il est si facile pour nous d'utiliser des voitures à essence, celles-ci étant «*soutenues*» par un fort lobby industriel. «*Je pense que c'est là que tout bloque...*», laisse-t-il filer.

Pour l'heure, le prix élevé d'une telle voiture décourage bien des automobilistes de bonne foi. «*Les batteries coûtent cher, de même que les moteurs électriques, indique M. Careau. Mais je pense que le jour où on produira en série des véhicules électriques, leur coût diminuera considérablement. Après tout, il n'y a qu'à remonter au début du siècle dernier; les premières voitures à essence, construites une à une, coûtaient elles aussi très cher.*»

Une révolution en cache une autre

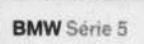

Comme l'illustre la voiture Esteban de l'École polytechnique, tous les ingrédients nécessaires à la commercialisation de la voiture électrique sont pratiquement au point... sauf la pile.

Or, on utilise de plus en plus de piles pour alimenter une foule d'appareils électroniques. Malgré le fait que plusieurs types de pile existent, aucune ne rivalise avec la quantité d'énergie contenue dans un litre d'essence. Tout se passe comme si nos piles s'assimilaient à de petits récipients percés, incapables de contenir bien longtemps le peu d'énergie qu'on parvient à y déposer.

Mais voilà que la venue de la voiture électrique incite fortement à l'invention d'un véritable récipient capable de contenir une bonne quantité d'énergie électrique. Une telle invention propulserait non seulement l'essor des voitures électriques mais, en raison de ses applications multiples, elle révolutionnerait notre société.


Qui sait, donc, si la «*révolution*» de la voiture électrique n'en cache pas une encore plus importante?

Collaborateur du Devoir

Le plaisir de conduire™

www.bmwmontreal.ca



Chaud devant!

Série 5⁵
525i à partir de seulement

549\$ **4,5%**


/ mois pendant 36 mois Taux de location

Montréal
BMW Canbec
4090, rue Jean-Talon Ouest
(514) 731-7871
www.bmwcanbec.com

Banlieue Ouest
Automobiles Jalbert
16 710, autoroute Transcanadienne
Kirkland
(514) 695-6662
(514) 343-3413
www.jalbert-auto.qc.ca

Laval
BMW Laval
2450, boul. Chomedey
(450) 682-1212
(514) 990-2269
www.bmwval.com

Rive-Sud
Park Avenue BMW
8400, boul. Taschereau Ouest
Brossard (450) 445-4555
Montréal (514) 875-4415
www.parkavenuebmw.com



M EK 4199

NE RATEZ PAS CETTE OFFRE EXCEPTIONNELLE!

LES SPORTS

Finale de la Coupe Rogers

Clijsters remporte le duel 100% belge

Toronto — La Belge Kim Clijsters, tête de série n° 7, a remporté le tournoi de tennis de Toronto en battant hier en finale sa compatriote Justine Henin-Hardenne (n° 4) 7-5, 6-1.

Kim Clijsters, qui succède à la Française Amélie Mauresmo, éliminée en demi-finale, remporte son sixième titre cette année, dont trois lors de ses quatre dernières sorties (Los Angeles, Stanford et Toronto).

Entre les deux anciennes n° 1 mondiales, cette rencontre était la 19^e, leur première confrontation ayant eu lieu en 1998. Avec ce succès canadien, Clijsters mène 10 victoires à 9, alors que le précédent duel avait tourné à l'avantage de Justine Henin-Hardenne en finale de l'Open d'Australie en 2004.

Dans la première manche, Clijsters a fait la différence en prenant le service de sa rivale dans le 12^e et dernier jeu de la manche.

Elle profitait ensuite d'une double faute de Henin-Hardenne dans le quatrième jeu de la deuxième manche pour s'envoler vers son premier titre en terres canadiennes en 73 minutes de jeu.

«Je jugeais très bien la balle aujourd'hui. Je savais que je devais être agressive. Il y avait beaucoup de vent, les conditions n'étaient vraiment pas faciles», a expliqué Clijsters, revenue en février d'une blessure à un poignet.

Les deux joueuses ont en effet été longtemps absentes en fin d'année dernière et en début de cette année. Clijsters est revenue en février après les tournois de l'hémisphère sud tandis que Henin-Hardenne patientait jusqu'en mars et le tournoi de Miami pour revenir sur les courts, qu'elle avait désertés en septembre après l'US Open.

Ce tournoi, qui se dispute alternativement à Toronto et à Montréal, a été marqué cette année par une série de forfaits et d'abandons dont notamment ceux des Américaines Venus et Serena Williams, de la Française Mary Pierce et de la Russe Maria Sharapova.

Toutes les joueuses devraient maintenant se retrouver à l'US Open qui débute le 29 août à Flushing Meadows.

Agence France-Presse

Masters de Cincinnati

Federer 10, Roddick 1

Mason, Ohio — Lorsque Roger Federer atteint la finale d'un tournoi, il ne perd pas. Personne ne le sait autant que l'Américain Andy Roddick. L'imperturbable Federer a remporté une 22^e finale consécutive et un neuvième titre cette saison, hier, défaisant un Roddick exaspéré 6-3, 7-5 en finale du Masters de Cincinnati.

Federer a porté sa fiche en carrière à 10-1 contre Roddick, qui a tenté tous les trucs inimaginables, sans succès. Federer a gagné ses six derniers duels face à l'Américain, incluant les deux dernières finales des Internationaux de Wimbledon.

Le joueur numéro un au monde depuis 81 semaines, Federer se dirige vers les Internationaux des États-Unis en pleine forme,

détendu et en pleine possession de ses moyens. *«Aujourd'hui, j'ai eu la sensation, par moment, qu'il s'agissait de grand tennis»,* a admis Federer.

A une semaine du début des Internationaux des États-Unis, Roddick a une inquiétude de plus. Son pied droit a commencé à l'ennuyer, tard au dernier set, et il a dû demander un temps d'arrêt avant le dernier jeu pour se faire soigner.

Roddick a grimacé, grogné et couvert son visage d'une serviette pendant qu'un soigneur étreint et frottait la base du pied. Il est retourné sur le court et se déplaçait avec précaution, ne gagnant que deux points à son service permettant à Federer de clore le match.

Associated Press

Grand Prix de Turquie

Räikkönen s'impose, Alonso limite les dégâts

Istanbul — Kimi Räikkönen a confirmé en remportant le premier Grand Prix de Turquie de Formule-1, hier, qu'il reste le véritable rival de Fernando Alonso pour la conquête du titre mondial en fin de saison.

Parti en position de tête sur sa McLaren-Mercedes, le Finlandais a signé sa cinquième victoire en 2005, pour revenir à 24 points du pilote espagnol de Renault. Cinq courses restent à disputer.

Alonso a limité la casse en finissant deuxième, après avoir doublé à l'avant-dernier des 58 tours Juan Pablo Montoya, le coéquipier de Räikkönen. Le Colombien a effectué un tout-droit dans un virage, alors qu'au tour précédent il avait déjà été victime d'un tête-à-queue après avoir été percuté à l'arrière lors d'un freinage par la Jordan de Tiago Monteiro.

«Nous n'avons pas eu de chance, car on aurait pu réaliser le doublé, a déclaré Räikkönen. Il faut continuer de travailler, gagner encore quelques courses et faire ensuite le point.»

«Nous avons connu une bonne surprise à la fin, a dit Alonso, à propos de son déplacement inespéré de Montoya. Mais il est décevant de ne pas avoir pu se battre avec les McLaren. Nous étions un peu plus lents qu'elles.»

Montoya a terminé troisième, devant l'autre Renault de Giancarlo Fisichella. L'Italien, deuxième sur la grille de départ, a pris le meilleur sur Räikkönen dans le premier virage de la course, mais le Finlandais a repris le commande-



STOYAN NENOV REUTERS

Le Finlandais Kimi Räikkönen a signé sa cinquième victoire en 2005, pour revenir à 24 points du pilote espagnol de Renault. Cinq courses restent à disputer.

dement dans le premier tour pour ne plus le quitter jusqu'à l'arrivée.

«C'est dommage, car avec un doublé, cela aurait été bon pour le championnat du monde des constructeurs», a indiqué Montoya, à propos de sa sortie de route qui lui a coûté la deuxième place.

Renault compte 130 points au classement du championnat du monde des constructeurs contre 121 pour McLaren-Mercedes.

Ce circuit d'Istanbul s'est révélé spectaculaire, permettant de nombreux dépassements. Il ne restera pas un bon souvenir pour Michael Schumacher, le septuple champion du monde. Après une sortie de piste lors des qualifications, il est parti en 19^e position sur 20 voitures sur la grille de départ. En course, il a été victime d'une collision avec la

Williams-BMW de Mark Weber. Il a finalement dû abandonner.

«Nous ne pensions pas pouvoir être véritablement compétitifs tout le week-end», a déclaré Schumacher qui, sauf miracle, a désormais perdu toute chance de conserver son titre de champion du monde.

En remportant trois des quatre dernières courses, McLaren-Mercedes a confirmé qu'elle est l'écurie la plus performante de cette deuxième moitié de saison. Parti en troisième position sur la grille de départ, Alonso n'a jamais été en mesure de contester la victoire de Räikkönen. Mais sa deuxième place lui permet de garder une large avance, avant le Grand Prix d'Italie, qui sera disputé à Monza le 4 septembre.

Associated Press

BASEBALL

LIGUE NATIONALE

Section Est				
G	P	Moy	Diff	
Atlanta	69	54	561	—
Philadelphie	66	58	532	3 1/2
Floride	64	58	525	4 1/2
Washington	64	59	520	5
New York	63	59	516	5 1/2

Section Centrale				
G	P	Moy	Diff	
St. Louis	78	45	634	—
Houston	65	58	528	19
Milwaukee	61	63	492	17 1/2
Chicago	60	63	488	18
Cincinnati	56	67	455	22
Pittsburgh	53	70	431	25 1/2

Section Ouest				
G	P	Moy	Diff	
San Diego	61	61	500	—
Arizona	58	66	468	3 1/2
Los Angeles	56	66	459	4 1/2
San Francisco	53	69	434	8 1/2
Colorado	46	77	374	15 1/2

Hier

San Diego à Atlanta	1-0
Los Angeles en Floride	1-0
Washington à N.Y. Mets	1-0
Arizona à Cincinnati	1-0
Pittsburgh à Philadelphie	1-0
Milwaukee à Houston	1-0
San Francisco à St. Louis	1-0
Chicago Cubs au Colorado	1-0

LIGUE AMÉRICAINE

Section Est				
G	P	Moy	Diff	
Boston	70	51	579	—
New York	67	54	554	3
Toronto	63	59	516	7 1/2
Baltimore	60	62	492	10 1/2
Tampa Bay	50	73	407	21 1/2

Section Centrale				
G	P	Moy	Diff	
Chicago	74	46	617	—
Cleveland	67	56	545	8 1/2
Minnesota	65	58	528	10 1/2
Detroit	59	62	488	15 1/2
Kansas City	39	82	322	35 1/2

Section Ouest				
G	P	Moy	Diff	
Los Angeles	71	52	577	—
Oakland	68	54	557	2 1/2
Texas	57	65	467	13 1/2
Seattle	53	69	434	17 1/2

Hier

Baltimore à Cleveland	1-0
Toronto à Detroit	1-0
Seattle au Minnesota	1-0
Texas à Tampa Bay	1-0
N.Y. Yankees à Chicago White Sox	1-0
Kansas City à Oakland	1-0
Boston à L.A. Angels	1-0

NFL: décès du joueur de ligne Thomas Herrion

Denver — Les joueurs des 49ers de San Francisco étaient secoués, hier, à la suite du décès du joueur de ligne à l'attaque Thomas Herrion, survenu peu après un match préparatoire disputé samedi soir contre les Broncos de Denver.

Le garde de 23 ans s'est écroulé dans le vestiaire de l'équipe peu après que l'entraîneur Mike Nolan se soit adressé à ses joueurs, dans les minutes qui ont suivi la ren-

contre disputée par temps relativement frais. Les ambulanciers ont tenté de réanimer le joueur de six pieds trois pouces et 310 livres avant qu'il ne soit amené à l'hôpital. Sa mort a été constatée peu de temps après. Herrion, un joueur de première année avec les 49ers, a passé une partie de la saison 2004 au sein des formations d'entraînement des 49ers et des Cowboys de Dallas. Il a joué cette sai-

son dans la NFL Europe avec les Sea Devils de Hambourg.

«Nous n'avons rien vu de ce qui s'est passé, a déclaré Marques Douglas, un joueur de ligne défensive des 49ers. Je me suis assis près de mon casier et j'ai prié pour lui.»

Un coroner a indiqué, hier, que la cause de la mort de Herrion ne pourra être connue qu'une fois les tests toxicologiques effectués, un processus qui prend habituelle-

ment trois à six semaines.

Howard Daniel, un enquêteur du bureau du coroner de Denver, a fait savoir que l'autopsie préliminaire n'avait pas permis d'établir la cause du décès. *«Médicalement, nous avons tout fait ce qu'il était possible de faire»,* a souligné Gene Upshaw, le responsable du syndicat des joueurs de la NFL.

Associated Press

Téléphone: 985-3322
Télécoeur: 985-3340

LES PETITES ANNONCES

Courriel: petitesannonces@ledevoir.com

AVIS DE DÉCÈS

101 PROPRIÉTÉS À VENDRE

BEAU DOMAINE EN MONTRÉGIE
www.clicmaison2000.com
#11098



LONGUEUIL
Cottage détaché
3 c.c. s.s. fini avec foyer au gaz, cuisine en chêne, piscine creusée, beau grand terrain paysager de + de 8,000 p.c., garage et cabanon. 259 000\$
450-679-2683



QUARTIER HISTORIQUE, VIEUX-LONGUEUIL
Maison de style normand, 10 pièces, mezzanine, cuisine et salle de bains rénovées, foyer combustion EPS, chêne, ardoise, granite, boiseries, garage, toit 1997, terrain 8600 p.c. Proximité écoles et métro. 499 000 \$
(450) 677-8046
www.proproquebec.com
Réf: 1166

DUVERNAY Boul. Lévesque est
2 pas pont Papineau. Californien. 32 x 52, 3 ch., int. tout rénové. Terrain → 9 000 p.c. 237 500\$
Tél. semaine: 450-975-1465

POINTE ST-CHARLES
2421 rue de Rushbrooke
Belle maison réno. Spacieux jardin. 285 000\$. 514-933-9010
www.ozwebshop.net

PTE-ST-CHARLES - Unifamiliale
156 sq. 2000 p.c., entièrement rénovée, pl. et boiseries d'origine, fenêtres françaises. Jardin privé, garage obliq. 5 min. centre-ville. 350 000\$ ferme. 514-931-4423

103 CONDOMINIUMS ET COPROPRIÉTÉS

NOUVEAU ROSEMONT
1 650 p.c., 3 niveaux, 3 c.c., 2 s.b., garage int., terrasse privée. Libre. 245 000 \$. 514-251-8202

PLATEAU - CARRÉ ST-LOUIS
Co-housing, sécuritaire, 2e de triplex, escalier int. 700 p.c. + gr. terr. Très bien rénové. Pour 40 ans et +. Non-fum. Pas d'animaux. 145 000\$. 514-288-7577

LAURENTIDES
A VAL-DAVID Pièce sur pièce en pin, style chalet montagne. Vue panoramique. 8 pièces. 299 000\$. 819-324-6295 819-321-9785

ESTRIE
A ROXTON POND Magnifique maison de campagne (avec puits artésien) entourée d'un boisé avec lac privé. Belle localisation près Bromont. Granby, St-Hyacinthe, 5 min. golf, 15 min. ski. 4 + 1 ch., 2 salons avec foyer, s'manger, cuisine, ciné-salle, salle cinéma maison, cave vin. Poss. 2 bureaux. Prix exceptionnel: 312 000\$. 450-372-3211

TERRAINS
LE VERTE
2 acres boisés, feuve, côté sud. Pré saisi. 45 000\$. 450-538-1916

APARTEMENTS ET LOGEMENTS À LOUER
MÉTRO SHERBROOKE
4 1/2, élec., stat. inclus. Libre. 1095\$ chauffe. 514-730-9773

HAUT DE DUPLEX
Très grand 4 1/2 chauffé, 1200 p.c., non-meublé, pour 1^{er} septembre. 307 rue Varry, Saint-Laurent, près L'Acadie et Henri-Bourassa.

CEDAR PLAZA
1745 Cedar
1 1/2 à 7 1/2
Appartements rénovés, vue magnifique, accès à la montagne et au lac des Castors. Pontier 24h. Piscine extérieure. 1 mois gratuit. 514-932-7090 / 514-924-4383

AHUNTSCIG Grand haut de duplex, 5 1/2, adultes, rénovés. Puits, garage. 680 \$/m. 514-388-9928

AHUNTSCIG, 6 1/2 Haut duplex.
Rénové, 2 c.c., salon duplex. Impeccable. Libre. 900\$. 514-486-6755

160 APPARTEMENTS ET LOGEMENTS À LOUER

DISCRIMINATION INTERDITE
La Commission des droits de la personne du Québec rappelle que lorsqu'un logement est offert en location (ou sous-location), toute personne disposée à payer le loyer et à respecter le bail doit être traitée en pleine égalité, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge du locataire ou de et à ses enfants, la langue, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.

DORVAL, 2e, 4 1/2,
1 c.c. + bureau. Équipé, meublé, chauffé, câble, s. de lavage. Balcon privé. Stat. Mini-ménage. Sécurité. Idéal exécutif retraité. Près de toutes utilités. 1695\$. 514-636-0236

LAURIER-HUTCHISON
4 1/2 rénové, 4 électros, stat. inclus Libre. 1 mois gratuit. 1450\$ 514-924-4383 514-844-7275

MANOIR HADDON HALL
2255 Lambert-Cloise/Sherbrooke O Spacieux 3 1/2 à 8 1/2
3 électros, s. de lavage, chauffé foyer au bois, pl. bois franc. 514-932-6127 - www.realtor.ca

MÉTRO CDN - 6 1/2, UdeM,
rénové, 3e, poêle/frigo, 3 ch. 1 150 \$/m. 514-733-9270

MÉTRO JARRY, à 2 pas, 7 1/2,
2 ch. double, rénové, 1 de c., boiseries, bois franc, entrée lav./sec./lav. vais. Syst. d'alarme, jardin/terras. Réf. 1250\$. 514-943-9590

MÉTRO JOLICOEUR
5 1/2, rdc, accès cour, rénové. 725 \$/m. 514-762-5383

MOREAU & SHERBROOKE
R.-de-ch., 1500 p.c., aspect litt. rénové avec goût, calme, bois franc, alarme, stat., jardin. 2 min. métro. 1 250\$. (514) 948-9770 / 206-9770

N.D.G. Village Monkland - 6 1/2
1500 p.c., s.-sol fini, stat., cour arrière. 2 balcons, 5 électros. 1er sept., 1 400\$ non-chauffé. 514-489-4997

N.D.G. Village Monkland - 5 1/2
Quartier paisible/recherché. Foyer, gar., jardin paysagé. Voir réf. 0494, eau ch. 1690\$. À voir: 514-484-0404

OUTREMONT - 5 1/2
En face théâtre Outremont Lav./sec., frigo, poêle, lav.-vais. Pl. bois franc. Tout rénové. 1300\$. 514-824-2827

160 APPARTEMENTS ET LOGEMENTS À LOUER

OUTREMONT - Pr. Bernard, 5 1/2,
2 c.c., rénové, stat., cachet, mur brique. 1 350 \$/m. 514-998-0100

OUTREMONT, rue Bernard, im-
meuble à condos, 5 1/2 meublé, charmant, 2 balcons, 3e quartier calme, pr. magasins, métro. Chauffé. 1100 \$/m. 514-842-9674

OUTREMONT, rue Wilderton
Deux 4 1/2 à 800\$ chauffés, poêle/frigo, balcon, s. de lavage. 514-274-8878 514-735-4175

OUTREMONT, RUE BERNARD
Grand 5 1/2 rénové, pr. Stanislas. Libre. Bail flexible. Équipé. 1300\$. Poss. meublé. 514-271-4168

PARC BEAUBIEN - 4 1/2, chauffé,
pl. bois, balcon, clair, sécuritaire, poêle/frigo, s. lavage au s.-sol. Immediat. 715 \$/m. 514-592-2964

PLATEAU, 2 luxueux 5 1/2
1 500 p.c., clair, chêne, cuisine moderne, s. de b. en marbre, jacuzzi, a/c central. Tier Libre. 1475\$-1500\$ 514-522-0770 www.pcdunreal.com/delormier

ROSEMONT, RUE BEAUBIEN,
Près du cinéma et des services. 6 ch., Locataire sérieux. 935\$/mois. 514-279-1616

RSMT Superbe 1 600 p.c.
T. rénové, aire ouverte + 3 ch., rez-de-ch. et s/sol aménagé, s/bain + s/d'eau. Terrasse, cour fleurie, garage. 1 595\$/sept. 514-569-7834

VIEUX-QUÉBEC
Non-lumière, 4 pcs, 1 c.c. fermée. Tout compris. Sem/mois. 418-664-0948

VILLERAY
3 1/2, face à un parc. Sept. 390\$. 514-725-8725

VILLERAY Près marché J.-Talon
4 1/2 - 725\$ 5 1/2 - 850\$ Très beaux. Rénovés 2005. 514-271-4321 (sem. jour) 514-376-8740 (soir et w-end)

164 CONDOMINIUMS À LOUER
NOUVEAU BORDEAU - 4 1/2, luxueux, condo neuf, 1 000 p.c., 3e, 1er occupant, art, pl. bois, cuis. céramique. Vue parc. Tous services. 1 050 \$/m. 514-956-8257

VIEUX-MTL Notre-Dame McGill
Le Phénix - Imm. de prestige 3 1/2, semi-meublé, plafonds 12', Balcon-vert, privés. Pisc. et gym. Près métro, restos. 1395\$ 450-672-5296 514-928-7692

175 MAISONS DE CAMPAGNE À LOUER

NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
Directement sur le fleuve. Site exceptionnel! Meublé, chauffé, Court / long terme. 418-967-9437

176 CHALETS À LOUER
LANAUDIÈRE - 1 hr de Mt Chalet suisse en montagne, vue sur le lac, 3 chambres, foyer. Libre dès 6 sept. 514-614-1279

MAISONNETTE
Semaines libres en sept. et oct. Ilesdelamadeleine.com/salines 450-923-3363

307 LIVRES ET DISQUES
"Librairie Bonheur d'Occasion" achète à domicile livres de qualité

ÉTHIQUE ET RELIGIONS

Les médecins et le système de soins

Que manque-t-il, l'argent ou le diagnostic?

Réunis à Edmonton pour le congrès annuel de l'Association médicale canadienne (AMC), les deux tiers des médecins présents ont voté en faveur d'un système parallèle de soins à but lucratif pour ces malades que le système public ne peut traiter à temps. Ils ne l'ont pas fait, disent-ils, pour rejeter le système public, mais parce qu'ils sont frustrés de voir leurs patients souffrir de délais et autres aberrations sans solution prochaine à l'horizon.

Les dirigeants de l'AMC vont élaborer une proposition qui sera soumise à la discussion publique dans six mois. L'esquisse en est connue. Une police d'assurance personnelle permettrait au patient de se faire soigner en clinique privée si le système public ne peut l'accueillir. Ou encore, le patient obligé d'aller dans une telle clinique y paierait les soins, mais se ferait ensuite rembourser par le gouvernement.

Ce débat repose sur l'obligation traditionnelle du médecin de protéger le patient. La Cour suprême du Canada y aura ajouté le droit du malade de défendre sa santé et sa vie quand les services publics font défaut de lui porter secours. Mais cette double approche, morale et juridique, laisse sans réponse deux questions fort cruciales pour la santé des gens et l'intégrité de la médecine: la disponibilité de médecins et la moralité du profit tiré de la maladie.

D'abord l'effectif médical. Dédoublement du système ne ferait pas soudain apparaître plus de médecins. Voici quelques années, devant l'augmentation des coûts de santé et une baisse des revenus de l'État, les autorités ont cru bon de réduire l'offre de soins en réduisant le nombre de médecins. Au Québec, le gouvernement poussa cette logique comptable jusqu'à mettre à la retraite les plus expérimentés des professionnels de la santé. Les conséquences n'ont pas tardé à se faire sentir. Même si Ottawa a, depuis, accru son apport au budget de la santé, il faudra des années avant qu'on puisse compter sur un nombre suffisant de médecins.

Dès lors, si on manque de médecins sous le présent système, en quoi l'ajout d'un système privé,



Jean-Claude Leclerc

même en y apportant des capitaux extérieurs, va-t-il combler le déficit en ressources humaines et donc réduire les listes d'attente? Le président sortant de l'AMC, le Dr Albert Schumacher, a confirmé cette impasse. «Nous ne pouvons continuer de piller les pays en développement pour y trouver des médecins», a-t-il dit. Même l'ajout d'une faculté de médecine «privée» — il en fut aussi question au congrès — ne parviendrait pas à combler les effectifs à brève échéance.

Les profits

Ensuite les profits. On présume qu'un système à but lucratif attirera des ressources financières supplémentaires. Si un tel afflux d'argent avait aussi pour effet de créer de nouveaux effectifs, qui oserait s'en plaindre? Mais ce ne sera pas le cas: on ne forme pas des médecins comme on fabrique des lits d'hôpitaux. Plus de fonds permettrait aux entrepreneurs de bâtir plus de cliniques, aux vendeurs d'équipements de fournir plus de moyens techniques et aux fournisseurs de services de mieux répondre aux besoins de l'organisation. Ces gens-là ne font pas ici du bénévolat. Ils recherchent un profit, ce qui est légitime.

Il en va autrement des médecins. Leur revient-il de favoriser des sociétés d'assurance qui vont naturellement sélectionner des gens plus fortunés et en meilleure santé? Ou encore d'abandonner les patients qui trainent dans les services publics pour aller soigner ceux qui ont les moyens d'aller dans les cliniques privées? Depuis quand le méde-

cin peut-il choisir ses patients, privilégier ceux qui ne sont pas pauvres ou trop malades, et perdre de vue sa responsabilité à l'endroit de l'équité sociale et de la santé publique?

Des membres de l'AMC ont invoqué, il est vrai, le devoir des médecins de contribuer à la réforme du système public. D'autres ont rappelé que les médecins ont autrefois appuyé des systèmes d'assurance coopérative, et qu'il est toujours possible de recourir à des régimes complémentaires qui soient à but non lucratif. Et l'idée que les besoins du malade, non ses moyens financiers, doivent définir l'organisation des soins, n'est pas contestée non plus. Pourtant, trop de médecins voient désormais la médecine comme une entreprise pour que le virage d'Edmonton ne suscite pas de doutes dans le public.

La médecine à profit n'est pas une invention du néo-libéralisme. Depuis la plus haute antiquité, les questions d'honoraires, de concurrence, de partage de la clientèle, de connivence avec les «apothicaires» font partie des problèmes d'éthique. On prête à Maimonide cette émouvante prière du médecin: «Mon Dieu, remplis mon âme d'amour pour l'Art et pour toutes les créatures. N'admets pas que la soif de gain et la recherche de la gloire m'influencent dans l'exercice de mon Art...» L'invocation serait inutile si la tentation du lucre ne guettait pas depuis toujours les gens versés dans l'art de soigner.

La médecine s'est fait un point d'honneur, il est vrai, de servir tous les malades, et les pauvres ont, de tout temps, été traités gratuitement. Il n'était cependant pas jugé contraire à l'éthique qu'un médecin porte une attention plus pressentie à ses proches ou à ceux à qui il était redevable de quelque bienfait. On voit là l'influence de l'humanisme antique, de la charité médiévale, puis aussi de l'époque féodale. Sera-ce de nos jours un grand progrès si une médecine «libre» privilégie l'élite politique ou financière de la société?

La priorité du médecin reste son patient, quel qu'il soit. Mais les associations médicales ne sont pas des syndicats visant à relever les conditions de salaire et de travail de leurs membres. Mieux que les politiciens en quête de réélection et les marchands en mal de vente d'équipements, elles sont à même de juger des conditions d'exercice de la médecine et surtout des changements qui s'imposent dans la société même si le système ne doit pas crouler sous le fardeau, et la santé, non la maladie, rester la préoccupation fondamentale.

Des pays comme la Suède se sont donnés des objectifs propres à empêcher la faillite du système de soins. On en promet aussi pour bientôt au Canada. Cette approche ne pourra cependant être fructueuse que si le fonctionnement des services est mieux organisé. Ainsi, que les examens de laboratoire soient faits par le public ou le privé, ils seront encore du gaspillage s'ils restent multipliés à l'excès. Ne comptons pas sur ces services pour introduire une plus stricte gestion des coûts. N'est-ce pas là une des responsabilités médicales?

De même, il n'est pas interdit de penser qu'une médecine d'avenir viendra à lutter contre les pathologies sociales qui créent plus de malades que les médecins ne pourront jamais en soigner. Les épidémies ne sont pas toujours là où le ministère de la Santé les craint. Ces «chars» qui estroient des jeunes et asphyxient les citadins, ces fast-foods qui encrassent les artères et créent une société d'obèses, ces dictatures au travail qui déprimant le personnel, maintes pratiques sociales sont des fléaux publics.

Ne faudrait-il pas les combattre comme autrefois la peste ou le choléra?

redaction@ledevoir.com

Jean-Claude Leclerc enseigne le journalisme à l'Université de Montréal.

Fin des Journées mondiales de la jeunesse

Benoît XVI a passé l'examen avec succès

CATHERINE COROLLER

Cologne — Les prochaines Journées mondiales de la jeunesse (JM) auront lieu à Sydney, en Australie en 2008. Benoît XVI l'a annoncé hier en clôture des JM de Cologne. Le nouveau pape, élu le 19 avril, reprend donc à son compte l'initiative de son prédécesseur Jean-Paul II. Le succès des JM de Cologne pourrait l'y avoir incité: les organisateurs attendaient 800 000 personnes hier pour la messe, ils en annoncent finalement un million.

Comme celles de Jean-Paul II, les JM de Benoît XVI se sont caractérisées par un mélange de spectacle, de spiritualité et de prières plus ou moins mises en scène. Sans oublier la politique. Spectacle lorsque le pape a descendu le Rhin en bateau, puis a traversé Cologne en papamobile sous les acclamations de la foule. Spectacle encore à Marienfeld, ancien site minier à 27 km de Cologne, où une veillée de prière a eu lieu samedi soir, avant la messe d'hier. Samedi, un intermède un peu incongru est venu interrompre la veillée: un numéro de jonglerie avec chapeaux et torches allu-

mées. Le pape, impassible, a applaudi et a tendu sa main à l'artiste pour qu'il baise son anneau.

Mais les JM sont aussi des temps de prière et l'occasion pour le pape de délivrer son message spirituel. Hier, Benoît XVI a mis les jeunes en garde contre le développement du consumérisme religieux, chacun se bricolant un cocktail de croyances personnelles et composites: «Conjointement à l'oubli de Dieu, il existe comme un boom du religieux, a-t-il déclaré. Je ne veux pas discréditer tout ce qu'il y a dans cette tendance. Il peut y avoir aussi de la joie sincère de la découverte. Mais, dans ce contexte, la religion devient presque un produit de consommation. On choisit ce qui plaît, et certains savent aussi en tirer profit. Mais la religion recherchée comme une sorte de bricolage, en fin de compte ne nous aide pas. Elle est commode, mais, dans les moments de crise, elle nous abandonne à nous-mêmes.»

Samedi, lors de la veillée, le pape avait alerté les jeunes contre un autre danger: les idéologies. Opposant les saints aux révolutionnaires, il a affirmé que «c'est seulement de Dieu que vient la véritable révolution», l'«absolutisation» des points

de vue humains ne pouvant conduire selon lui qu'au «totalitarisme».

Rencontres symboliques

Comme Jean-Paul II, Benoît XVI a profité du voyage pour effectuer des rencontres hautement symboliques. Après les juifs, vendredi midi, il a vu, vendredi après-midi, des représentants protestants, et, samedi matin, des musulmans. Aux premiers, il a promis de poursuivre «de manière convaincue, à tous niveaux de la vie de l'Église», le dialogue entamé par ses prédécesseurs, Paul VI et Jean-Paul II. Devant les seconds, il s'est inquiété de «l'expansion du phénomène du terrorisme». «Vous guidez les croyants de l'Islam et vous les éduquez dans la foi musulmane. Vous avez donc une grande responsabilité dans la formation des nouvelles générations», les a-t-il mis en garde.

Un autre style

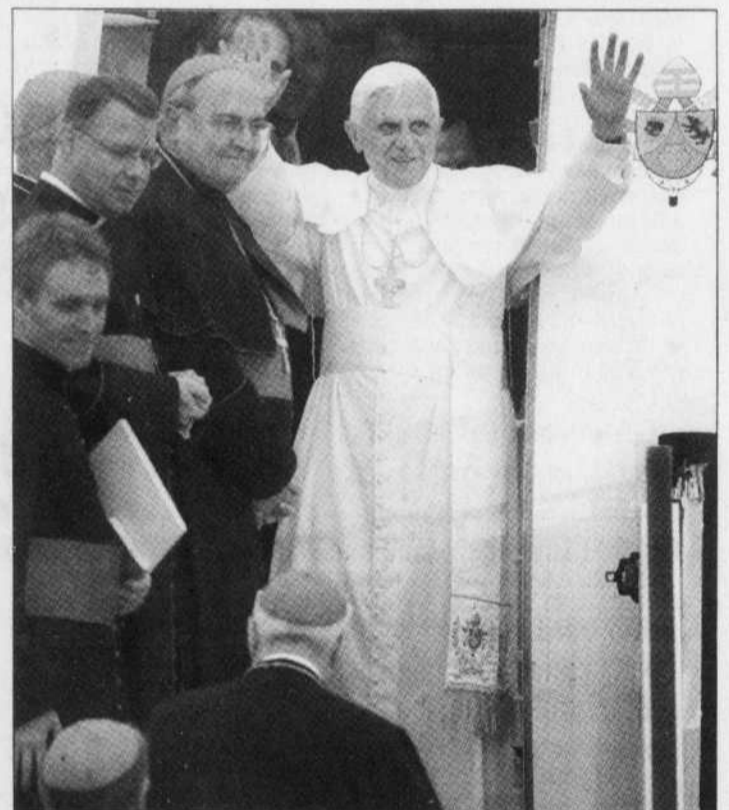
Devant les jeunes, Benoît XVI n'a cependant pas fait preuve de la même aisance que Jean-Paul II. Affichant un sourire crispé, il a prodigué des saluts étriés de la main et du bras, mais a répué à plonger dans la foule. Samedi, à l'issue de la veillée, le pape a salué les fidèles, mais il ne s'est pas affectueu-

sément adressé à eux pour leur dire «A demain» ou «Bonne nuit», comme le faisait Jean-Paul II. Les pèlerins ont en effet l'habitude de dormir sur place, à la belle étoile.

Pour autant, les jeunes n'ont pas boudé leur nouveau pape. L'affluence n'a pas pâti de sa réputation de conservatisme. Seule déception, les pèlerins allemands ont été bien moins nombreux que prévu: 70 000 à 80 000. Parmi les explications avancées, l'hostilité au pape, comme à son prédécesseur, d'une partie du clergé germanique, beaucoup plus contestataire que son équivalent français. Malgré tout, le bilan de ces JM est plutôt positif pour Benoît XVI. Qu'en sera-t-il de l'édition australienne? Le coût du voyage empêchera nombre de catholiques des autres continents d'y participer. Mais la stratégie de l'Église est peut-être, en l'occurrence, de pousser ses pions en Asie.

Benoît XVI a d'ailleurs «salué particulièrement ceux [des pèlerins] venus de l'Orient», les qualifiant de «représentants de ces foules innombrables de nos frères et sœurs en humanité qui attendent sans le savoir que l'étoile se lève dans leur ciel pour être guidés vers le Christ».

Libération



Le pape Benoît XVI salue pour une dernière fois la foule avant son départ pour Rome, hier, à l'aéroport de Cologne.

LCN le matin

Au centre de l'action

Du lundi
au vendredi, 5 h
Dès le 29 août

LCN
LE CANAL NOUVELLES
TVA
© QUEBECOR MEDIA
lcn.canoe.com

CONVERGENCE

Quand M. Tout-le-monde s'improvise reporter

Attentats, catastrophes... De plus en plus d'anonymes utilisent leurs téléphones équipés d'appareils photo et de caméras pour témoigner de l'actualité.

OLIVIER COSTEMALLE

Le monde des médias a changé le 7 juillet, jour des attentats dans le métro londonien. C'est Helen Boden, directrice de l'information de la BBC, qui le dit. «Quelques minutes seulement après la première explosion, nous recevions déjà des photos prises par des témoins», raconte-t-elle. «Une heure plus tard, nous avions 50 images. Aujourd'hui, nous en avons des milliers...» Des photos, mais aussi des vidéos, puisque beaucoup de téléphones portables permettent maintenant d'enregistrer de petits films de quelques secondes.

On en avait vu plusieurs dans les journaux télévisés après le tsunami en Asie du Sud-Est. A Londres, Ben Rayner, rédacteur en chef de la chaîne info ITN, dit avoir réceptionné pas moins d'une douzaine de vidéos réalisées par des passants et des rescapés des attentats. Certaines images étaient si dures qu'elles n'ont pas été diffusées, dit-il. Mais beaucoup de photos, de petits films et de témoignages ont été publiés sur les sites Web de la BBC, d'ITV, de Sky News ou d'autres médias britanniques, qui ont enregistré de ce fait un nombre record de visites.

Déjà en 1963, à Dallas

Tout cela n'est pas vraiment nouveau. Le 22 novembre 1963, à Dallas, un citoyen américain, Abraham Zapruder, filmait déjà, avec sa caméra Bell & Howell 8 mm, l'assassinat du président Kennedy. Quelques jours plus tard, il vendait ses images floues et sautillantes au magazine *Life*, pour 150 000 dollars. La différence, c'est qu'une caméra Bell & Howell coûtait cher, alors qu'aujourd'hui tout le monde ou presque peut prendre un cliché de plus ou moins bonne qualité avec son téléphone portable. N'importe quel citoyen du monde est désormais un Zapruder en puissance. Il suffit d'être au bon endroit au bon moment. De saisir son appareil numérique ou son téléphone. Et de prendre contact avec un site Internet comme *scoop.com* pour négocier au mieux ses clichés.

Comme l'explique John Riley, rédacteur en chef de Sky News, «la technologie permet une démocratisa-



Des passants londoniens, peu après les attentats du 7 juillet dernier. De plus en plus de citoyens utilisent leurs téléphones cellulaires pour prendre des photos ou enregistrer des vidéos d'événements majeurs.

tion de l'information». Pour le meilleur et pour le pire. Car, de même que le journalisme traditionnel connaît des dérives, le journalisme «citoyen», ou participatif, suscite déjà ses propres débordements. Par exemple dans l'affaire du vol Air France qui a raté son atterrissage à Toronto, le 2 août. Un passager — un «citizen paparazzi», comme l'a surnommé la presse britan-

nique — est soupçonné d'avoir retardé son évacuation hors de l'avion pour pouvoir prendre des clichés à l'intérieur de l'appareil.

Ce n'est certes pas le premier dérapage du *do-it-yourself journalism*. On se souvient de Matt Drudge, dont le titre de gloire est d'avoir été le premier à mettre sur la place publique l'affaire Lewinski, mais

dont le blog est surtout un véritable moulin à rumeurs invérifiées. Ou encore d'un Thierry Meyssan, dont les thèses délirantes (aucun avion ne se serait écrasé le 11 septembre 2001 sur le Pentagone) ont eu, grâce à Internet, un écho mondial.

Mais le meilleur peut aussi exister dans cet univers de l'«alterjournalisme». Ainsi, les innombrables blogs d'information et journaux citoyens qui ont décidé de jouer la carte de la crédibilité et du respect des règles de base du journalisme. Né en mai, Agoravox se présente comme «l'une des premières initiatives européennes de journalisme citoyen gratuit à grande échelle» (Libération du 15 juin). Le succès de son homologue coréen, *www.ohmynews.com*, avec 35 000 contributeurs et ses millions de visiteurs, ne se dément pas. Wikinews propose, à l'échelle mondiale, des articles écrits par des bénévoles qui mettent en commun leurs connaissances et informations. Une cyberpresse de qualité peut fleurir sur le Net autour d'un événement particulier, comme on l'a vu lors de la campagne du référendum constitutionnel européen.

«Manipulation»

Dans le monde entier, des sites commencent à recueillir des clichés d'amateurs pour les vendre aux médias traditionnels. C'est le cas de *Fotolia.com* en France. Aux Pays-Bas, l'agence de presse ANP commercialise désormais, à titre expérimental compte tenu des «risques de manipulation», des photos d'actualité prises par M. Tout-le-monde.

Réseau de vidéastes

Défiés sur le terrain de ce qui fut leur monopole, certains médias traditionnels voient dans le «journalisme participatif» l'occasion de se rapprocher de leurs lecteurs ou spectateurs, en se donnant un vernis «citoyen». Aux Etats-Unis, l'ex-vice-président Al Gore vient de lancer une télévision «interactive»; en France, Télé Nantes distribue des téléphones 3 G à certains de ses téléspectateurs. De son côté, Télé Grenoble a entrepris de se constituer un réseau de «correspondants vidéastes», recrutant ici un prof de techno, là un travailleur saisonnier, payés 30 à 45 dollars le reportage. Seule condition posée par la chaîne: posséder sa propre caméra DV et «s'intéresser à la vie de sa commune ou de son quartier». Alors, bientôt tous journalistes?

Libération

LONDRES

Les amateurs, nouveaux paparazzis

AGNÈS CATHERINE POIRIER

Londres — Paparazzis, prenez garde! Une nouvelle espèce de voleurs de clichés est née: les «snarazzis», du verbe *to snap*, onomatopée voulant dire, selon le contexte, saisir au vol, mordre, attraper (mais aussi casser net, pêter les plombs, etc.). Armé de son téléphone portable-caméra numérique, le snarazzi capture en millions de pixels l'événement auquel il assiste par hasard en espérant qu'il lui rapportera gros.

Faire monter les enchères

Le 29 juillet, Nick Sophocleous se réveille dans l'appartement de sa fiancée au nord du quartier londonien de Notting Hill. Les rues grouillent de policiers. Il comprend vite que Scotland Yard est sur la piste de gros clients, sans doute les kamikazes présumés des attentats manqués du 21 juillet. Nick se précipite sur son appareil et capture en images numériques deux des kamikazes présumés sur leur balcon, tors nus et mains en l'air. Puis, quelques instants plus tard, en caleçons, escorté par la police, il contacte immédiatement la BBC, ITN et Sky News, et fait monter les enchères. ITN emporte le morceau avec un chèque de 90 000 euros (environ 132 000 \$CAN). Mais il faut que Nick déjoue la surveillance et les instructions formelles de la police et réussisse à quitter la résidence des ennemis publics numéro un, dans laquelle il se trouve, pour rejoindre la voiture d'ITN qui l'attend au bout de la rue. «J'ai rampé sur le balcon et trompé la vigilance des policiers», déclare-t-il fièrement. Une heure plus tard, les journaux du soir ouvrent leurs éditions avec ses images.

Pour gérer ces nouveaux venus de l'actualité et du numérique, une agence écossaise ayant pignon sur Internet, *www.scoop.com* leur a ouvert ses pages. Son ambition: représenter les snarazzis auprès des



Des images diffusées sur Sky News, de Londres, quelques instants après les attentats.

grands groupes de presse en prenant au passage une commission de 50 % sur les ventes. Après trois jours d'existence, le site comptait déjà 500 membres. Il encourage ses abonnés à proposer toutes sortes de clichés, de préférence scandaleux ou dramatiques.

Le développement d'une culture du *snap and cash*, comme certains l'ont nommée, pose de sérieux problèmes d'éthique. Encouragés par des chaînes de télé comme Sky News et ITV, les snarazzis peuvent prendre des risques considérables. L'éditorialiste Roy Greenslade pose la question: «Internet donne aux citoyens ordinaires la possibilité de devenir les journalistes d'un jour, mais ne répond pas pour autant à la question fondamentale du journalisme: à quoi sert l'information? La démocratisation du métier est-elle allée main dans la main avec l'idée populaire que tout, même l'information, se monnaie. Est-ce vraiment un progrès?»

Libération

SAN FRANCISCO

La télé participative d'Al Gore

Sur la chaîne de l'ex-vice-président, les abonnés fournissent 25 % des programmes

PASCAL RICHÉ

Lorsque Al Gore, alors vice-président des Etats-Unis, s'était vanté d'avoir inventé Internet, il avait déclenché un éclat de rire général. Cette fois, Gore tient sa revanche: il se jure bien d'être celui qui aura inventé la «télé participative», celle dont le contenu est fourni par les téléspectateurs.

Un peu déseuillé depuis sa défaite contre George W. Bush en 2000, Gore s'est associé à Joe Hyatt, entrepreneur et financier du Parti démocrate. Les deux hommes ont réuni assez de capitaux pour lancer, le 1^{er} août, Current TV. Disponible sur le câble et le satellite, elle cible les 18-34 ans. Ce qui en fait l'originalité, c'est qu'un quart de son contenu est généré par les abonnés eux-mêmes, sous forme de clips de quelques secondes à quelques minutes.

Kaléidoscope

On y voit Evan et Melissa, jeunes parents, expliquer les problèmes qu'ils ont rencontrés avec l'allaitement de leur bébé, James interviewé des Noirs en Floride sur l'usage qu'ils font du mot «nègre»... Les gens sont invités à parler de leur vie, de leur ville, de tout et de rien. Current TV ne s'interdit pas non



Al Gore s'est associé à Joe Hyatt, entrepreneur et financier du Parti démocrate pour lancer Current TV.

plus de diffuser des images d'actualité tournées par des amateurs, que ce soit dans une manifestation à Gaza, un hôpital en Irak ou des chambres d'étudiants en Iran. Les images tremblent un peu, le son n'est pas formidable, mais cela fait partie du cachet. Le tout ressemble à un grand kaléidoscope qui rappelle la blogosphère. Seuls les meilleurs clips, soumis par le Net, sont diffusés et rémunérés.

Décontractée
Aujourd'hui, 20 millions d'abonnés

nés au câble peuvent déjà regarder Current TV. Le pari de Gore et Hyatt, c'est que, très vite, la demande sera telle qu'aucun câble-opérateur ne pourra se passer de proposer leur chaîne. Al Gore, 57 ans, rêve tout haut d'un phénomène à l'iPod (le baladeur numérique d'Apple) et compte sur une rentabilité rapide: «C'est un business, pas une thérapie», a-t-il déclaré dans le *New York Times*.

Basée à San Francisco, Current TV fait travailler autour d'Al 120 salariés, jeunes pour la plupart, dans une ambiance décrite comme très décontractée. Al Gore-le-raide a toujours été attiré par cette ambiance. En 2000, pendant la campagne, il avait répondu aux questions des téléspectateurs de MTV. C'est d'ailleurs une émission diffusée sur cette chaîne à la fin des années 1990 qui a inspiré sa télé. *Unfiltered* se proposait déjà de transformer les téléspectateurs en producteurs, en mettant à leur disposition des petites caméras numériques.

Jusque-là, la politique est absente des programmes de Current TV. Ce qui n'empêche pas les médias conservateurs d'en dénoncer l'inanité et d'en prédire l'effondrement...

Libération

À LA TÉLÉVISION

CANAL	18h00	18h30	19h00	19h30	20h00	20h30	21h00	21h30	22h00	22h30	23h00	23h30	minuit
SRC	Téléjournal (17:30)	L'union fait la force	Des vertes et des blancs	Vie rêvée de Mario	En attendant Ben Laden / F. Larouche	Bons baisers de France / L. Morissette	Le Téléjournal/Le Point	Des kiwis et des hommes / Jean-Michel Anctil					
TVA	Le TVA 18 heures	Sucré salé	Max Inc.	...passées nos idoles?	Les Gags	Cauchemar d'amour / Dernière	Le TVA	Sucré salé (22:32)					Cinéma (00:04)
TO	Maccaroni tout garni	Ramdam	Ramdam	Méchant Contraste	Téléscience / Sauvage sera le futur (1/3)	Cinéma / THE INDIAN RUNNER (4) avec Viggo Mortensen, David Morse							L'œil ouvert / La terre des âmes errantes (23:16)
TQS	Gr. Journal (16:30)	Flash / I. Racicot	Festival d'humour de Québec		Cinéma / LE SIÈGE (4) avec Denzel Washington, Annette Bening	Le Grand Journal							110% Casting / Automata de la vie!
RDI	Jrni (17:00)	Capital...	Le Monde / La Part...	Victimes de l'uranium...	Le Téléjournal/Le Point	La Part... / Le Monde							Jrni
TVS	Cible (17:55)	Jrni FR2	Thalassa / Escala au Bénin	...Bales... (20:35)	Inventeurs de vacances...	D'ici et...							Le Téléjournal/Le Point
D	Mission Cascades	Nicolas...	Biographies / W. Gretzky	Superscience	Expédition d'enfer	Histoires de crimes							Mission Cascades
VIE	Métamor.	Nicolas...	Décore... / ménage	Interventions miracles	Jeux de société	Décore... / Métamor.							...cigogne / je le veux Coup de...
MP	Top5...	Top5...	...fait courir le monde	Décompte Top5.com	VJ Nabi / TopRock	Fou raide! Jackass							...char Les Pourris
MX	...in France	Choix.com	le monde d.	Musicographie	Hollywood Fantaisies	Benezra / ...le monde							...Smack...
VRAK-TV	...le trouble	Radio Free	Degrassi...	...de filles	Smalville								Degrassi... / Parents...
TF	Atomix...	Les Tofou	Sourire...	6teen	Simpson Futurama	Vote Web / Les Griffin							Simpson Futurama
RDS	Sports 30	Sports 30	NASCAR	Coupe Nextel / Marketplace 400	JAG	Burn Toast (21:20)							Le Téléjournal/Le Point
HISTORIA	Histoire maritime...	Chantiers	Destins	La Dame de cent ans	Anneaux de Saturne (20:25)	Burn Toast (21:20)							Paroles et Musique / L'œil du crime
ARTV	Relais...	Moi et...	...famille!	La Dame de cent ans	Anneaux de Saturne (20:25)	Burn Toast (21:20)							Paroles et Musique / L'œil du crime
SÉRIES +	Demain à la une	Nos vies secrètes	...des nerds / ...fait	L'Empire du crime	Témoins silencieux	La vie après la vie							...preuves
CANAL Z	Les Chemins de l'étrange	...équitable	...camps	Star Trek: Voyager	Star Trek: Enterprise	Voyage autour du soleil							Dead Zone
C SAVOIR	Parole de citoyen	...à moto	...à moto	Israël - Palestine	Entre l'arbre et l'école	Stratégies... / touristiques							La Santé...
EVASION	...à moto	Pilot Guides	...camps	...voyage / La Route...	...de l'eau / Itinéraires de rêve	Americas / Washington							Repères
TFD	...à moto	Canada...	Panorama	C'est mathématique	Cinéma / LES UNS ET LES AUTRES (4) avec Robert Hossain, Nicole Garcia	National Best of French...							...à moto
CBC	Canada Now	R. Mercer	Cronation	Cinéma / SHANGHAI KNIGHTS (4) avec Jackie Chan	The National	Best of French...							...à moto
CTV (Mont.)	News	Access H.	E.Talk Daily	Corner Gas / Inst. Star	Cinéma / PLAGUE CITY: SARS IN TORONTO	CTV News News							Daily (00:05)
GBL	News	National	Collectors H.	Fear Factor	Las Vegas	One Tree Hill							News Sports
TVB	Anne of...	Jackers	Chiefs	...Stopped Watching	Rosemary and Thyme	A History of Britain							Imprint
ABC	Simpsons	ABC News	The Insider	Millionaire	NFL Pre-Season Football / Cowboys - Seahawks	King of... / Everybody							King... Hill
CBS	News	CBS News	E.T.	King of... / Everybody	Two and a Half Men	CSI: Miami							News
NBC	News	NBC News	Jeopardy	Wheel...	Fear Factor	Las Vegas							Medium
FOX	Malcolm...	That '70s...	Friends	Seinfeld	Nanny 911	House							7th Heaven
PBS (33)	The Newshour	BBC News	Profile	Antiques Roadshow / Omaha (1/3)	History Detectives	Benjamin Franklin (1/3)							Summerland
PBS (57)	BBC News	Business...	The Newshour	Corner Gas / Inst. Star	Cinéma / PLAGUE CITY: SARS IN TORONTO	Five Miles High							Business... / Charlie Rose
CTV (Corp.)	News	eTalk Daily	Jeopardy	Corner Gas / Inst. Star	Cinéma / PLAGUE CITY: SARS IN TORONTO	Five Miles High							CTV News News
A&E	Growing Up Gotti (14:00)	Cold Case Files	Street Legal	MythBusters	Tactical to Practical	Enchanted Summers							Crossing Jordan
BRAVO	Videos	Dance...	Street Legal	Perreault Dancer	Cinéma / LAMBADA (6) avec J. Eddie Peck	Law & Order							Sex... City
DISCOVERY	Frontiers	Construction	Daily Planet	MythBusters	Tactical to Practical	Enchanted Summers							...Garage
HISTORY	Disasters...	Master	JAG	CBC News	CBC News	Da Vinci's Inquest							Tactical...
NEWSWORLD	BBC News	CBC News	Da Vinci's Inquest	Resident Life	Resident Life	Resident Life							...CSI (00:05)
SHOWCASE	Doc	Clean Sweep	In a Fix	Resident Life	Resident Life	Resident Life							...E.R.
LEARNING	Life	...Extra	Match...	Marry me	Making it Big	Taking it off							...Extra
LIFE	...Record	Sports	Match...	Fight Sports	Knockouts!	Corner							WWE Raw
TSN	...Being Ian	Martin...	15 Love	Fries with...	Spongebob	Beasties							Mystery... / Dark Oracle
YTV	Being Ian	Martin...	15 Love	Fries with...	Spongebob	Beasties							Inu Yasha
CANAL	18h00	18h30	19h00	19h30	20h00	20h30	21h00	21h30	22h00	22h30	23h00	23h30	minuit

Classification des films: (1) Chef-d'œuvre — (2) Excellent — (3) Très bon — (4) Bon — (5) Passable — (6) Médiocre — (7) Minable

NOS CHOIX

CE SOIR

Paul Cauchon

CHANTIERS

Une nouvelle série qui présente l'histoire de grands chantiers. Ce soir, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Historia, 19h

LA DAME DE CENT ANS

Une pièce de Françoise Loranger, avec Huguette Olygn dans le rôle d'une centenaire qui se penche sur son passé et son histoire d'amour secrète.

Arte, 19h30

JEUX DE SOCIÉTÉ

Nouvelle saison de cette émission documentaire, consacrée ce soir à l'arrivée sur le marché du travail de l'«enfant-roi», à qui on donnait tout et qui se montre maintenant fort exigeant.

Canal Vie, 21h

BURN TOAST

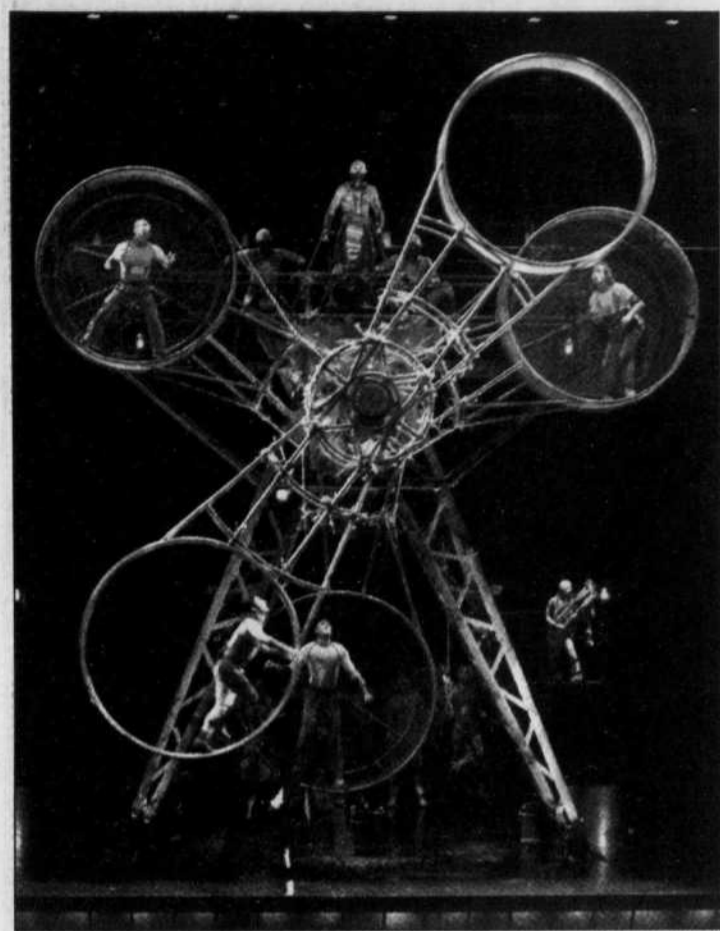
Une réjouissante curiosité: huit mini-opéras comiques sur les relations hommes-femmes, tournés en décors naturels (le tenor qui coupe son gazon sur son parterre, par exemple, en se plaignant de sa femme...). Une production canadienne-anglaise.

Arte, 21h20

CULTURE

Le Cirque du Soleil comme machine à sous

Le spectacle des Beatles servira de moteur à la rénovation du complexe MGM Mirage



Les dirigeants de l'empire MGM Mirage souhaitent utiliser le spectacle KA (notre photo) et celui sur les Beatles pour drainer des touristes vers des attraits revus et améliorés.

STÉPHANE BAILLARGEON

Le spectacle sur les Beatles que prépare le Cirque du Soleil (CDS) va servir de moteur à la revitalisation du complexe MGM Mirage de Las Vegas. Le programme de rénovation comprend aussi l'ajout de nouveaux restaurants et d'un night-club.

La transformation de la salle de spectacle devant accueillir la nouvelle production du CDS avance rondement. Les quatre cinquièmes du travail sont déjà terminés selon des journalistes de Las Vegas qui ont pu visiter le chantier évalué à plus de 120 millions de dollars.

La salle du MGM qui accueillera les Beatles servait jusqu'à il y a deux ans à la présentation du spectacle animalier *Siegfried & Roy*, qui a été sabordé après l'attaque du dompteur Roy Horn par un de ses grands tigres blancs, en octobre 2003.

MGM Mirage et Apple Corps Ltd, la compagnie des Beatles, assument les coûts de la mutation. Le Cirque du Soleil prend en charge la production du spectacle comme tel, dirigé par le metteur en scène québécois Dominic Champagne. Il a notamment fait appel aux services de son bon ami le comédien et dramaturge Alexis Martin, le complice de l'adaptation scénique de *L'odyssée*. Ce spectacle théâtral, présenté au

TNM au tournant de la décennie, a ouvert la très lucrative voie las-végassienne à M. Champagne.

La plupart de ses collaborateurs sont maintenant choisis et à l'œuvre, mêmes les jeunes qui joueront les Beatles enfants. Si l'équipe respecte l'horaire de travail, les premières représentations prendront l'affiche dans moins d'un an, au début de l'été prochain. Il s'agira de la cinquième production du CDS pour Las Vegas, toutes présentées à moins de trois kilomètres l'une de l'autre. *KA*, lancé l'an dernier et dirigé par Robert Lepage, a coûté environ 200 millions à installer dans une salle de plus de 2000 places.

Les dirigeants de l'empire MGM Mirage souhaitent utiliser ces deux nouveaux aimants spectaculaires pour drainer des touristes vers des attraits revus et améliorés, au goût du jour, des restaurants plus chics et un immense club branché. Il faut dire que la concurrence met les bouchés doubles à Las Vegas. Le tout nouveau Wynn compte des villas, des suites décorées à la dernière mode et des bars spécialement conçus pour attirer la clientèle des 25-45 ans.

KA plaît particulièrement aux

habitues des films bourrés d'effets spéciaux. Le spectacle musical représente l'autre nouvelle voie royale du succès en salle à Las Vegas. Dans les dernières décennies, les tentatives pour y implanter des comédies musicales (comme *Fidler on the Roof* ou *Starlight Express*) ont misérablement échoué. Le vent tourne avec

Les premières représentations du spectacle sur les Beatles prendront l'affiche dans moins d'un an

la diversification des clientèles touristiques comprenant maintenant assez d'amateurs du genre. *Mamma Mia!* basé sur les succès du groupe Abba, les Beatles des années 1970, fait tinter la caisse sans relâche depuis deux ans et *We will rock you*, inspiré du groupe Queen, casse la baraque depuis une année.

Les puristes du musical dénigrent ces productions mettant l'accent sur les hits et les effets visuels, plutôt que sur une histoire racontée avec de nouvelles partitions. Le CDS répète que son spectacle sur les Beatles va proposer le même et l'autre, un spectacle bourré de succès mondiaux, mais aussi une dérive multimédia inspirée par l'aventure des *Fab Four*.

Une autre production tirée de ce riche matériau vient de prendre l'affiche sur Broadway, à

New York. La comédie musicale intitulée *Lennon*, lancée il y a deux semaines, raconte la vie de l'ancien Beatle assassiné en 1980.

Elle a reçu des critiques mitigées à San Francisco, où elle a été jouée pour la première fois. Elle devait ensuite être présentée à Boston, mais cet engagement a été annulé afin de remanier le spectacle en vue de la première new-yorkaise. Peine perdue: les critiques new-yorkaises ont également tiré à articles rouges sur la production.

Selon son producteur Allan McKeown, *Lennon* a été modifié au moins à 40 % depuis sa première mouture sur la côte ouest. L'ex de John Lennon, l'artiste Yoko Ono serait intervenue pour gommer certaines révélations sur son défunt mari, par exemple sa relation extraconjugale avec une autre artiste asiatique dans les années soixante-dix. Au bout du compte, les producteurs ont tenu tête à la veuve censureuse.

La comédie musicale comprend seulement une chanson originale des Beatles, *The Ballad of John and Yoko* et deux reprises jouées par un groupe de filles incarnant les Fab Four, devant un public masculin en délire, clin d'œil ironique à la légende. Le CDS lui, a obtenu le droit d'utilisation de plus de 200 chansons originales du groupe.

Le Devoir

Les cendres du «gonzo-journaliste» Hunter S. Thompson dispersées... au canon

Denver — Les cendres du journaliste et écrivain américain Hunter S. Thompson ont été dispersées samedi soir, six mois après sa mort, par un tir de canon dans le Colorado (ouest), selon les volontés de l'inventeur déjanté du «gonzo-journalisme», ont annoncé les médias locaux.

Thompson, chantre de la contre-culture américaine, s'est suicidé en

février dernier à son domicile, à l'âge de 67 ans. Dès 1978, cet amateur d'armes à feu avait fait part de sa volonté de voir ses obsèques se dérouler selon ce rituel peu commun, souhait que ses proches et amis ont respecté à la lettre.

Les funérailles, sur fond de musique country, ont eu lieu en privé, sur le terrain de la maison de l'écrivain à Woody Creek, à quelques kilomètres d'Aspen, une des stations de sports d'hiver les plus chics des États-Unis. Les télévisions locales ont montré des images du tir, accompagné de feux d'artifice.

L'acteur Johnny Depp, qui avait joué le rôle de Thompson dans le film adapté de son livre *Las Vegas parano* en 1998, figurait parmi les célébrités attendues à la cérémonie. C'est lui qui a financé la construction du canon, encastré dans une sculpture rouge en forme de poing pointant deux doigts vers le ciel et haute de plusieurs dizaines de mètres.

Hunter Thompson, personnage haut en couleur, mais dont la santé déclinait, s'est tiré une balle dans la tête le 20 février dernier. Il avait inventé le «gonzo-journalisme» dans les années 1960, livrant des reportages écrits à la première personne sans souci aucun d'objectivité.

Agence France-Presse



PETER MOUNTAIN REUTERS
Lors des obsèques de Hunter S. Thompson, ces cendres ont été dispersées par un canon mesurant près de 45 mètres, et ce, parmi des feux d'artifice.

L'Irak recherche sa nouvelle vedette



ATEF HASSAN REUTERS

QUAND ils échappent aux coupures d'électricité, aux attaques de la guérilla et aux contrôles tatillons des troupes étrangères, les Irakiens goûtent enfin aux joies de l'évasion culturelle, avec une version locale de l'émission *American Idol*. Plus de 2000 jeunes ont répondu à l'offre lancée l'an dernier par la chaîne *Al Soumeria*, qui voulait adapter en Irak ce succès mondial du «radio-crochet», né en Grande-Bretagne sous le nom de *Pop Idol* et popularisé dans le monde arabe par l'émission libanaise *Arab Superstar*. La finale du concours irakien est d'ailleurs organisée à Beyrouth. «Nous avions des émissions comme celle-là dans les années 1960, quand les gens ont découvert la télévision. Mais depuis, avec toutes ces guerres, les Irakiens en étaient privés», a expliqué le directeur du programme, *Ouadia Nader*. Même dans un studio des plus spartiates, face à des apprentis-stars qui ont bravé les risques les plus insensés pour venir pousser la chansonnette, le jury se veut aussi inflexible que ses homologues étrangers. Cette sévérité n'entame en rien la détermination des candidats, comme l'explique *Lou'ay Hazem* après son passage: «Je ne regrette rien du tout. Même si je perds, cela reste une chance d'être vue et de faire quelque chose sans peur ni hésitation.» Peu de jeunes femmes osent cependant tenter l'aventure, signe du virage conservateur d'un pays qui, il y a quelques décennies encore, comptait de nombreuses vedettes féminines.

Des distributeurs automatiques de livres à Paris

Cinq distributeurs automatiques de livres de poche, ouverts 24 heures sur 24, viennent d'être provisoirement installés à Paris, à l'initiative de Maxi-Livres.

«Il s'agit d'un test. Nous ferons le bilan en décembre mais, d'ores et déjà, on peut dire que l'accueil du public est bon», a indiqué un responsable de Maxi-Livres. Pour la somme de 2 euros (3 \$), il est possible de choisir parmi 25 titres: des classiques (Baudelaire, Homère, Oscar Wilde, Lewis Carroll, Alphonse Daudet, etc.), des ouvrages de gastronomie (*Les 100 bons couscous* ou *Le Livre du wok*), des dictionnaires (franco-anglais ou de conjugaison).

Ces distributeurs ont été installés au cours de l'été dans des stations de métro très fréquentées (Châtelet, Havre-Caumartin, Montparnasse, La Défense). Le cinquième a été placé rue Saint-André-des-Arts, à côté d'une boutique Maxi-Livres. Un sixième est en passe d'être installé à la station de métro Bastille.

À la différence des distributeurs de boissons, ces appareils sont dotés d'un bras mécanique qui vient chercher le livre, «lequel ne tombe pas et n'est donc pas abîmé», selon la société.

Créé en 1978, Maxi-Livres — spécialisé dans l'achat de surplus de stocks d'éditeurs — assure «servir la cause du livre en le mettant à la portée de tous».

Agence France-Presse

Les trésors du «sauveur» Kostakis

ANTONIN LIEHM

«S'il était anglais, il serait depuis longtemps Sir George», lance le directeur de la Tate de Londres. «Mon père a trouvé des chefs-d'œuvre dans des endroits les plus invraisemblables, dans des placards, sous des lits, dans de vieux coffres, dans les caves, dans les greniers; il les a arrachés de fenêtres dans les étables où ils servaient de protection contre la pluie, et il en a même trouvés transformés en nappes dans des cuisines...», raconte sa fille. Les deux évènements de concert l'un des principaux «sauveurs d'art» du XX^e siècle, Georgios Kostakis.

C'est en 1913 que naît à Moscou ce fils d'un marchand grec. À la fin des années 30, il devient chauffeur à l'ambassade de Grèce, qu'il quitte ensuite pour celles de Finlande et du Canada. C'est ainsi qu'il accompagne régulièrement des diplomates et des visiteurs étrangers chez les antiquaires, à la recherche des objets de l'art russe, des icônes au plus moderne. Il apprend vite, développe un goût sûr et devient peu à peu collectionneur à son propre compte, constituant en trente ans, dans son appartement, une collection unique d'avant-garde russe, recevant lui-même visiteurs de renom et public russe.

En 1977, Kostakis part à la retraite et quitte la Russie avec la moitié de sa collection, plus de 1000 œuvres, faisant don de la seconde partie à la galerie Tretyakov de Moscou. Il meurt à Athènes en 1990. La collection Kostakis, montrée à Düsseldorf ou au Guggenheim à New York, a été acquise par l'État

grec pour le nouveau musée d'Art moderne de Thessalonique.

Depuis son arrivée au musée de Thessalonique, la collection Kostakis a servi de source à plusieurs expositions d'histoire de l'art, permettant d'explorer tour à tour le constructivisme, le thème «art et utopie», l'œuvre de Salomon Nikritin ou celle de Chagall, et enfin cette belle rétrospective, en 2003: *De l'icône à l'avant-garde russe*. La dernière de ces expositions, *La lumière et la couleur dans l'avant-garde russe*, se tient actuellement à Thessalonique, centrée sur l'art suprématisme. Parmi les auteurs exposés, les frères et sœurs Ekster, Ivan Kljun, Larionov, Udaltsova, mais aussi Kandinsky, Filonov, têtes de file du mouvement russe dont le poète et critique d'art Florenski pouvait écrire: «Les couleurs ornent la voûte céleste ne sont qu'une combinaison de lumières insécables et de matière pulvérisée. Et si ce qu'on peut voir de la lumière du soleil résulte de cette modification optique apportée par la poussière terrestre, on peut dire que le suprématisme vise à matérialiser par l'art une poussière céleste plus fine encore.»

L'exposition a la bonne idée de juxtaposer à cette exposition celle des travaux (1962-1984) de l'artiste californien John Baldessari. Son traitement ironique de la peinture, de la photographie, de la lumière et des images comme langage, tentant de remonter à la naissance même de l'art, est ici judicieusement montré comme une forme de continuation paradoxale des grands maîtres de l'avant-garde russe.

Libération

CINQ FM
102.3
RADIO CENTRE-VILLE
30 ANS DE RADIO COMMUNAUTAIRE
407 05163

La radio, le communautaire vous intéresse?

RADIO CENTRE-VILLE,

votre radio communautaire et multilingue à Montréal

lauréate 2005 du Prix Jacques Couture pour le rapprochement

interculturel est en recherche de projets pour la saison hiver 2005-2006.

Date limite pour le dépôt des projets : 26 août.

Joignez-vous à l'équipe dynamique de Radio Centre-Ville!

Animateurs et techniciens bénévoles sont demandés.

Radio Centre-Ville offre une formation technique, et

l'occasion d'enfin exprimer votre talent.

Contactez nous au (514) 495-2597,
ou passez nous voir au 5212 St-Laurent.
www.radiocentreville.com

Radio Centre-Ville fête ses 30 ans. Soyez des nôtres!