• Montréal lundi 2 octobre 2006 Le plus grand quotidien français d'Amérique 122e année no 338 72 pages 6 cahiers 65¢ taxes en sus - Édition provinciale 75¢
Le prix peut être plus élevé en régions éloignées

PARTI LIBÉRAL DU CANADA › IGNATIEFF MAINTIENT SON AVANCE PAGE A13

cyberpresse.ca
LA PRESSE



PHOTO DAVID BOILY, *LA PRESSE* ©

LE VIADUC DE LA MORT

10 PAGES DE TEXTES ET PHOTOS

Au choc des tonnes de béton tombant sur le sol succède un triste bilan. Pour trois hommes et deux femmes, la vie s'est arrêtée alors qu'ils passaient sous le viaduc de la Concorde samedi après-midi. Après de nombreuses heures de travail, des secouristes ont finalement découvert leurs corps emprisonnés dans des voitures sous d'imposants amas de bitume et de béton armé. Pendant ce temps, cinq autres personnes continuent de recevoir des soins médicaux. Une d'entre elles se trouve toujours dans un état critique. Fouetté par la tragédie, le gouvernement de Jean Charest a institué une enquête publique. Pour l'instant, personne n'est en mesure d'expliquer la cause de cet effondrement. N'empêche, on a annoncé qu'une vingtaine d'autres viaducs de la province feront bientôt l'objet d'une inspection. Privée d'un important axe routier, la Ville de Laval adopte une série de mesures pour faciliter la circulation. Récit d'une tragédie urbaine. — Mario Girard

› BÉTON MEURTRIER



PHOTO TVA

Sylvie Beaudet, 44 ans, l'une des cinq victimes de l'effondrement.

« Bonjour Sylvie et Jean-Pierre, j'ai Gabriel avec moi. Appelez-moi dès que vous arriverez. » Cette note à la fois jolie et banale était encore épinglée hier sur la porte de Jean-Pierre Hamel et Sylvie Beaudet. Le couple, en compagnie de Gilles, le frère de Jean-Pierre, a trouvé la mort sous le viaduc de la Concorde samedi après-midi. Partis en voiture, ils avaient confié leur fils Gabriel, 8 ans, à une amie. Quand, plusieurs heures plus tard, on a pu dégager les dalles de béton meurtrières, on a découvert non loin d'eux le corps d'un homme et d'une femme gisant dans une autre voiture. Voilà le triste bilan d'un drame aussi inattendu qu'inexplicable.

› LUNDI INFERNAL



PHOTO BERNARD BRAULT, *LA PRESSE* ©

L'accès au pont Papineau-Leblanc n'est permis qu'en direction sud en provenance du boulevard Lévesque.

Habitué aux bouchons de circulation, Laval doit maintenant se préparer au pire. La fermeture du viaduc de la Concorde privera 60 000 automobilistes d'un axe majeur. Afin d'amoindrir cet impact, des mesures sont mises en place dès ce matin. Les automobilistes qui avaient l'habitude d'emprunter le pont Papineau sont invités à emprunter d'autres trajets. En ce qui concerne le transport en commun, un départ supplémentaire du train de banlieue vers Montréal est ajouté. Des modifications sont également apportées aux circuits d'autobus.

› EXAMEN DE CONSCIENCE



PHOTO ANDRÉ TREMBLAY, *LA PRESSE* ©

Jacques Dupuis (ministre de la Sécurité publique) et Michel Després (ministre des Transports du Québec).

Le gouvernement québécois a déclenché une enquête publique afin de faire la lumière sur l'effondrement du viaduc de la Concorde. « L'événement tragique survenu samedi revêt un caractère exceptionnel », a déclaré le ministre des Transports du Québec, Michel Després. L'ancien premier ministre péquiste Pierre Marc Johnson présidera cette investigation où l'on tentera de découvrir les circonstances et les causes exactes de ce drame. Construit en 1970, le viaduc devait servir encore pendant une quarantaine d'années.

L-V 6 21924 98765 1

Mon clin d'oeil **STÉPHANE LAPORTE**
On comprend pourquoi ils veulent tant faire des journées sans voiture.
Venez voir mon blogue!
cyberpresse.ca/laporte

Le Québec de l'utilisateur-jouisseur
LA CHRONIQUE D'YVES BOISVERT EN PAGE **A5**

Comprendre l'incompréhensible
L'ÉDITORIAL D'ANDRÉ PRATTE EN PAGE **A20**

Les chansons de Sophie
Réalisation : Catherine Dupuy
9h
Du lundi au vendredi
ESPACE MUSIQUE 100,7 FM
www.radio-canada.ca/radio
3431944A

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE ©

Avec l'aide d'une grue, des travailleurs soulèvent une poutre tombée sur deux véhicules, couverts d'une toile de plastique verte.

UNE FAMILLE UNIE VICTIME

EN QUELQUES SECONDES, LE PETIT GABRIEL, 8 ANS, A PERDU SES DEUX PARENTS ET UN ONCLE DANS UNE TRAGÉDIE AUSSI SOUDAINE QU'ABSURDE.

ARIANE LACOURSIÈRE
ET HUGO MEUNIER

«Bonjour Sylvie et Jean-Pierre. J'ai Gabriel avec moi. Appelez-moi dès que vous arrivez. – Nathalie»

Une simple note épinglée à la porte d'une coquette maison lavalloise nous renvoie en plein visage l'horreur qui a décimé une famille entière.

Sylvie Beaudet et Jean-Pierre Hamel n'ont jamais appelé Nathalie. Tandis qu'ils se rendaient en voiture à Montréal visiter la mère malade de Jean-Pierre, une partie du viaduc Concorde s'est écroulée sur eux. Un jeu du hasard tragique qui a du même coup emporté dans la mort Gilles Hamel, le frère aîné de Jean-Pierre, passager à l'arrière du véhicule.

En quelques secondes, le petit Gabriel, 8 ans, venait de perdre ses deux parents et un oncle dans une tragédie aussi soudaine qu'absurde. Pendant que ces derniers étaient ensevelis sous des tonnes de béton, Gabriel disputait une partie de hockey à l'aréna.

Sans même être au courant du drame qui se jouait, Nathalie Ouellette, la meilleure amie de Sylvie, s'est occupée de Gabriel en le ramenant chez elle.

Plusieurs heures plus tard, elle n'avait toujours aucun signe de vie des parents de l'enfant. En fin de journée, M^me^ Ouellette a appris l'identité des victimes de la tragédie. Le choc a été brutal. Non seulement elle ne reverrait plus jamais ses amis, mais elle devait annoncer la terrible nouvelle à Gabriel.

L'enfant a rapidement été mis au courant. Selon la sœur de Nathalie Ouellette, il a d'abord «assez bien réagi». Mais sa première nuit sans ses parents a été pénible. «Il était très proche de sa mère. Il dormait encore avec elle des fois. Hier soir, il n'a presque pas dormi et il a vomi trois fois», raconte-t-elle.

Selon cette dernière, Gabriel se portait déjà un peu mieux, hier. «Il s'en sort tranquillement. Il demande à être entouré d'enfants, surtout des enfants de Nathalie», dit-elle.

La famille des victimes a aussi commencé à vivre son deuil dans l'intimité. Selon Nathalie Ouellette, tous sont atterrés par les événements. Ils ne savent pas encore s'ils intenteront ou non une poursuite contre le gouvernement. «Pour l'instant, c'est trop frais. On fait juste du mieux qu'on peut», a dit M^me^ Ouellette. À partir de maintenant, c'est la marraine de Gabriel qui devrait prendre en charge l'enfant.

«Un rayon de soleil»

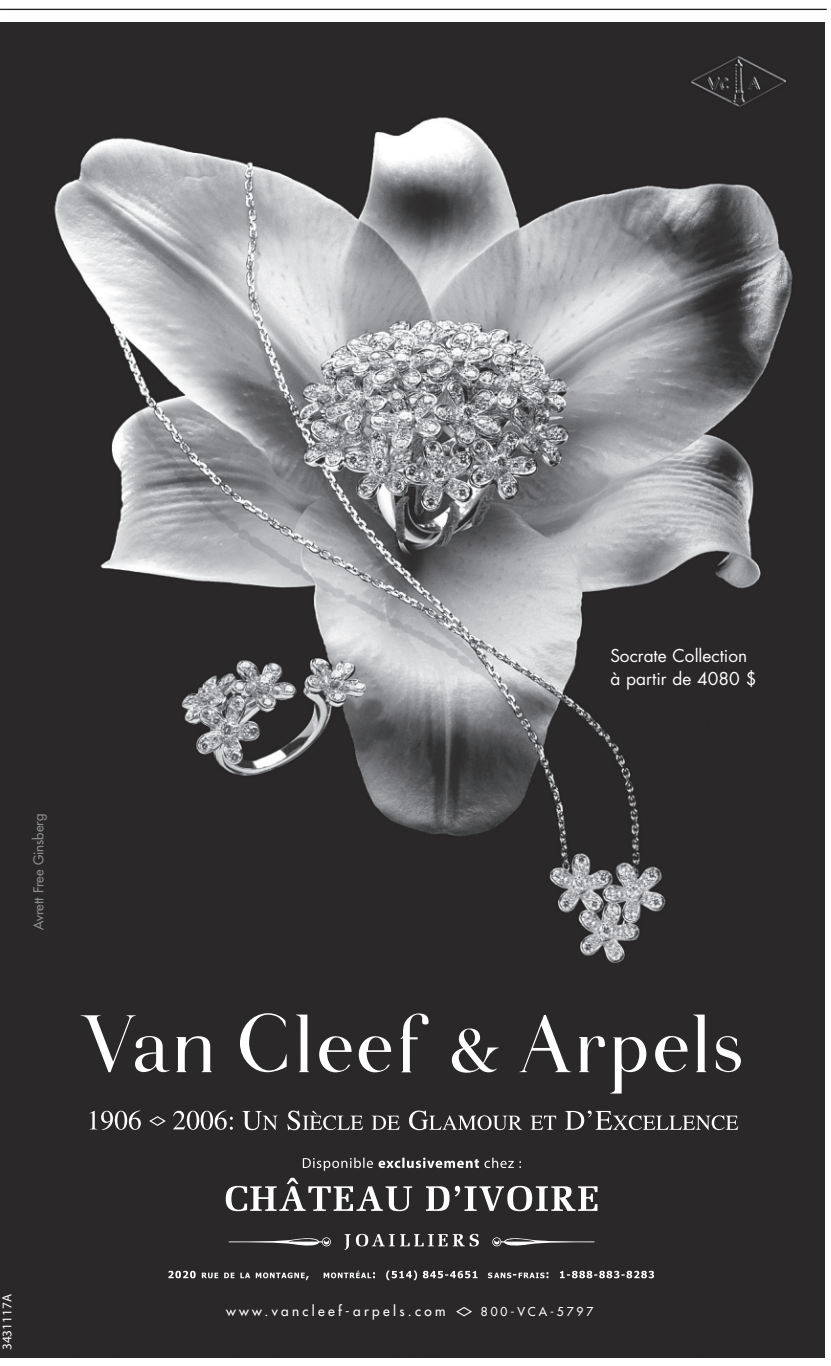
Hier après-midi, Sylvie Paré et d'autres éducatrices de la garderie La Seigneurie, à Laval, se sont rassemblées pour s'épauler. L'accident du viaduc a emporté une de leur collègue, leur rayon de soleil. «Sylvie était une personne extraordinaire. C'est injuste que la vie nous l'ait arrachée ainsi», a dit la directrice de la garderie, Sylvie Paré.

Les éducatrices se sont consolées entre elles et ont commencé à prévoir la rentrée des bambins ce matin. «Ils vont nous poser des questions. On voulait être prêtes», a dit M^me^ Paré.

Ambiance lourde

Jean-Pierre Hamel, travaillait quant à lui depuis plusieurs années au magasin Brault et Martineau situé en bordure du boulevard Le Corbusier, à Laval.

Si à première vue, l'établissement semblait fonctionner normalement hier, une atmosphère sombre émanait de l'endroit. À commencer par cette douleur imprimée dans les yeux des nombreux employés sur le plancher.



L'état de santé des blessés s'améliore

Un seul d'entre eux est toujours dans un état sérieux

HUGO DE GRANDPRÉ

L'état de santé des cinq personnes blessées lors de la chute d'une partie du viaduc de la Concorde et toujours hospitalisées hier s'est amélioré et les médecins étaient optimistes de les voir s'en sortir sans garder de séquelles majeures. Ils se gardaient toutefois de crier victoire.

Une seule personne demeurait dans un état plus grave à l'hôpital Sacré-Cœur, hier. Il s'agirait de Claude Bastien, le motocycliste de 40 ans qui a plongé dans le vide lors de l'effondrement du viaduc, samedi midi.

Son statut est passé de très critique à sérieux depuis l'accident. Il est longtemps resté inconscient mais a commencé à répondre à des demandes comme bouger les doigts, ont fait savoir les autorités médicales. Il souffre de multiples fractures au visage, aux côtes et aux jambes. Son cerveau n'est pas atteint, ce qui relève du miracle: dans les décombres, des secouristes ont découvert son casque complètement écrasé entre deux poutres de ciment.

«Nous sommes satisfaits de l'évolution, mais il y a toujours des complications qui peuvent se produire dans ces situations-là. Donc, ça ne nous permet pas de dire qu'il est totalement hors de danger actuellement», a indiqué le D^r^ Jacques Laplante, directeur des services professionnels et hospitaliers.

Le code orange déclaré samedi à l'hôpital Jean-Talon a été levé dans la même journée.

Un blessé obtient son congé

Cinq personnes sont mortes dans le drame de Laval. Six autres ont été blessées et conduites dans deux hôpitaux montréalais. L'une d'entre elles, Robert Hotte, a obtenu son congé de l'hôpital Jean-Talon après quelques heures. Sa conjointe, Anne-Marie Leblanc, y est toujours hospitalisée. On ne craint pas pour sa vie et elle pourrait sortir dès aujourd'hui. Aux dernières nouvelles, cependant, les médecins s'inquiétaient d'hémorragies au ventre.

Les trois autres patients souffrent de lésions à la colonne vertébrale mais reposent dans un état stable à Sacré-Cœur. Ils ne sont pas en danger de mort et les médecins ont écarté les chances qu'ils restent paralysés. Leur guérison pourrait tout de même prendre un certain temps, a précisé le D^r^ Laplante. Au moins deux d'entre eux ont été opérés.

Code orange levé

Par ailleurs, le code orange déclaré samedi à cet établissement a été levé vers la fin de la même journée.

Selon cette mesure, l'équipe de traumatologie est en état d'alerte et les ambulanciers ont pour consigne d'acheminer les cas moins urgents vers d'autres lieux.

Les traits tirés et la voix fatiguée, le D^r^ Laplante s'est dit «très satisfait» du travail accompli par son personnel.

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE ©

Samedi dans la nuit. Les pompiers s'assurent que les carcasses de voitures qu'ils ont dégagées des décombres sont bien couvertes pour leur voyage jusqu'au garage municipal, où les corps en seront extraits.

D'UN HASARD TRAGIQUE

Comme tous avaient appris la disparition d'un des leurs depuis quelques heures seulement, la direction estimait qu'il était trop tôt pour permettre aux médias de recueillir leurs témoignages. Certains se sont tout de même confiés, sous le couvert de l'anonymat.

« On est tous ébranlés. C'est vraiment lourd comme ambiance. Ça fait un bout de temps qu'il était chez nous, c'était un de nos bons employés », a souligné un collègue, la gorge nouée. « Plusieurs sont bouleversés, surtout ceux qui sont plus proches de Jean-Pierre », a-t-il ajouté.

Selon un autre employé, la disparition tragique de Jean-Pierre, décrit comme un père de famille totalement dévoué à son fils, a été un véritable choc pour tout le monde. « Il était très proche de son garçon et il l'avait amené à Walt Disney récemment », a-t-il raconté.

Selon ce dernier, le sort s'acharne sur l'enfant, qui aurait perdu des grands-parents et ses parents en très peu de temps. Il ne lui resterait qu'une grand-mère, mais celle-ci souffre de la maladie d'Alzheimer.

Une famille unie

La mort tragique du couple Hamel-Beaudet a causé tout un émoi dans le voisinage tranquille où il vivait, à Vimont. Les personnes interrogées n'avaient que des bons mots pour les disparus. « C'était une belle famille unie. Ils faisaient souvent du patin à roulettes ensemble. Ils recevaient de la visite de plusieurs amis régulièrement. C'étaient des voisins hors pair », affirme Orlando Perugino, qui demeure en face des Hamel.

M. Perugino a été choqué d'apprendre que ses voisins ne reviendraient plus.

LES VICTIMES

Jean-Pierre Hamel, Laval, 40 ans
Sylvie Beaudet, Laval, 44 ans
Gilles Hamel, Laval, 44 ans
Les autorités n'ont pas confirmé l'identité des deux autres victimes.

« Leur auto n'était pas là depuis un bon moment. Je pensais qu'ils étaient partis passer la fin de semaine ailleurs. C'est affreux ! » a-t-il dit.

Les circonstance de la mort des victimes sont en effet troublantes. Selon un secouriste, les carcasses des véhicules extirpés des décombres du viaduc ne laissaient aucun doute sur la mort instantanée des occupants. La description qu'il donne laisse peu de place à l'imagination. « Les voitures étaient toutes écrasées. De la chair humaine en sortait », dit l'homme, qui préfère garder l'anonymat.

La STL en deuil

On sait toujours peu de choses sur les deux occupants de l'autre véhicule retrouvés morts sous les décombres. Au moment de mettre sous presse, les policiers n'avaient toujours pas confirmé leur identité.

Selon nos informations, il s'agirait d'un jeune couple dans la fin de la vingtaine et qui habiterait Laval. La jeune femme était peut-être enceinte. Le père de la jeune femme et beau-père du conjoint est un chauffeur d'autobus au service de la Société de transport de Laval depuis 25 ans. « C'est épouvantablement triste et bouleversant. L'entreprise au complet est secouée, vous n'avez pas idée comment ça nous affecte », a souligné Marc Laforge, porte-voix de la STL.

La société de transport assure faire le nécessaire pour prendre en charge l'employé. « L'ensemble de nos chauffeurs va se serrer les coudes », a promis M. Laforge.

À un jet de pierre des ruines du viaduc, un résident du secteur avait décidé de rendre hommage à sa manière aux victimes de la tragédie. Ian Lonciault s'est présenté sur les lieux hier matin, avec une pancarte en bois sur laquelle était écrit « Aux victimes de leur incompétence ».

Avec son message, ce père de trois enfants voulait surtout dénoncer l'inaction des autorités après que quelques citoyens eurent pris la peine de leur souligner que des morceaux de béton s'effritaient du viaduc. « Comment dire à mes enfants d'avoir confiance au 911 ? » a souligné, en colère le jeune père.

Une gerbe de fleurs avait été déposée devant la pancarte.

« Je suis révolté »

Dave Ferrara a été le premier à appeler le 911 pour signaler la chute de débris



PHOTO PATRICK SANFAÇON, LA PRESSE ©

Dave Ferrara, de Lachenaie, a communiqué avec le 911 à 11h20 pour signaler la présence d'un important morceau de béton sous le viaduc de la Concorde.

MARIO GIRARD

Quand il s'est levé hier matin, Dave Ferrara a été gagné par la rage. Ça grondait au fond de lui. L'homme de Lachenaie est celui qui a communiqué avec le 911 samedi matin pour signaler la présence d'un important morceau de béton sous le viaduc de la Concorde.

« Il était 11h20, explique Dave Ferrrara. Cinquante mètres avant de passer sous le viaduc, j'ai aperçu ce morceau de béton. C'était gros comme une valise. C'est clair que ça provenait d'une poutre. J'ai décidé de composer le 911 parce qu'il ne s'agissait pas de garnottes. »

La conversation avec la préposée dure environ 45 secondes. « Elle m'a demandé de répéter l'information et m'a transféré à la Sûreté du Québec. Ils m'ont dit qu'ils allaient communiquer avec le ministère des Transports. »

C'est probablement ce que la SQ a fait puisque quelques instants plus tard, un inspecteur de Transports Québec passait récupérer le débris.

« Sous le choc »

Plus tard, en arrivant chez lui, sa conjointe a reçu un appel de sa mère l'informant de la tragédie. « Quand j'ai entendu cette histoire de viaduc qui s'était effondré, j'ai tout de suite compris qu'il s'agissait de celui de la Concorde. Ma femme n'en revenait pas quand je lui ai dit cela. »

Quand il repense à cela, Dave Ferrara sent la révolte monter en lui. « Je suis sous le choc, dit-il. J'ai deux enfants et ça m'enrage de voir une telle situation, dit-il. J'ai l'impression que certaines personnes veulent s'en laver les mains. »

APPEL À TOUS
Avez-vous vécu l'enfer, ce matin, en vous rendant de Laval à Montréal? Répondez-nous à **www.cyberpresse.ca**

SOMMAIRE

Astrologie du jour	ACTUEL 7
Bandes dessinées	ACTUEL 8
Décès	ACTUEL 7
Forum	A 20 et 21
Horaire télévision	ARTS 2
Loteries	A 16
Monde	A 17 à 19
Mots croisés	ACTUEL 6 et 8
Mot mystère	ACTUEL 8
Observateur	ACTUEL 4
Petites annonces	ACTUEL 4 et AFFAIRES 4

Météo
Ciel variable, maximum **16**, minimum **11**.
plus de détails en page SPORTS **8**

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE

L'IMPACT SUR LA CIRCULATION



CIRCULATION

Quelles routes emprunter entre Laval et Montréal ? Quels moyens de transport utiliser ? Nous vous informons d'heure en heure de l'évolution de la circulation sur **cyberpresse.ca**

PLAN D'ACTION DES AUTORITÉS

CONSEILS

› Faire du covoiturage.

› Utiliser le transport en commun.

› Être patient et courtois.

› Éviter le pont Papineau-Leblanc.

› Consulter Transports Québec (**www.mtq.gouv.qc.ca ou 1-888-355-0511**), la Société de transport de Laval (**www.stl.laval.qc.ca** ou **450-688-6520**) et l'Agence métropolitaine de transport (**www.amt.qc.ca** ou **514-287-TRAM**).

AUTOBUS

› Les parcours de quatre lignes d'autobus sont modifiés (42-48-54-70). Les usagers peuvent consulter le site de la Société de transport de Laval (**www.stl.laval.qc.ca**) ou joindre le service à la clientèle au **450-688-6520**.

› La voie réservée aux autobus de la route 335 (boulevard des Laurentides) est prolongée jusqu'à la rue Gianchetti.

› Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) a fourni des autobus à la Société de transport de Laval pour renforcer le réseau.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

› Un stationnement incitatif de 400 places a été installé dans le stationnement du cinéma Guzzo, à Laval (1055, boulevard des Laurentides), avec un service de navettes gratuit jusqu'à la station de métro Henri-Bourassa. Il y a des départs tous les cinq ou 10 minutes, entre 6 h et 10 h, et de 15 h à 19 h. Les automobilistes sont aussi invités à utiliser le stationnement incitatif du Carrefour Laval.

TRAIN DE BANLIEUE

› L'AMT a ajouté un sixième départ du train de banlieue vers Montréal à partir de la gare Sainte-Rose, à 8 h 30. Il est aussi possible de prendre le train à partir de la gare Saint-Martin.

AUTO

› La circulation est fermée sur l'autoroute 19, entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa. On peut seulement traverser le pont Papineau-Leblanc en direction sud, à partir du boulevard Lévesque. Mais ce n'est pas recommandé. Les automobilistes sont invités à emprunter les ponts Pie-IX, Viau ou Médéric-Martin (A-15). Le viaduc de la rue De Blois est toujours fermé par mesure préventive.

SUBARU • BEAU TEMPS MAUVAIS TEMPS

Les modèles Subaru 2007 à traction intégrale s'installent sur les routes du Québec.

L'ÉVÉNEMENT BEAU TEMPS MAUVAIS TEMPS DE SUBARU



Prévisions à court terme

LOUEZ À PARTIR DE 319 $* taxes en sus

FORESTER 2.5X 2007

TAUX DE LOCATION 3,8 % / 48 MOIS

Meilleur choix en sécurité pour les essais de collision frontale, d'impact latéral et de collision arrière. (Insurance Institute of Highway Safety)+

Cote de sécurité 5 étoiles pour les essais de collision+ (National Highway Traffic Safety Administration)

Les fabricants de la traction intégrale



Prévisions à court terme

LOUEZ À PARTIR DE 259 $** taxes en sus

IMPREZA 2.5i berline 2007

TAUX DE LOCATION 3,8 % / 48 MOIS

Meilleur choix en sécurité, cote Or+ (Insurance Institute for Highway Safety)



Prévisions à court terme

LOUEZ À PARTIR DE 269 $*** taxes en sus

IMPREZA 2.5i sport familiale 2007

TAUX DE LOCATION 3,8 % / 48 MOIS

Meilleur choix en sécurité, cote Or+ (Insurance Institute for Highway Safety)

SUBARU SAINTE-AGATHE SAINTE-AGATHE DES-MONTS
SUBARU DES SOURCES DOLLARD DES ORMEAUX
LACHUTE SUBARU BROWNSBURG
SUBARU SAINT-JÉRÔME SAINT-JERÔME
JOLIETTE SUBARU JOLIETTE
JOHN SCOTTI SUBARU SAINT-LEONARD
SUBARU REPENTIGNY REPENTIGNY
SUBARU DE LAVAL ADM AUTOMOBILES
SUBARU SAINT-HYACINTHE SAINT-HYACINTHE
CARREFOUR SUBARU AUTO SAINTE-ROSE, LAVAL
SUBARU AUTO CENTRE MONTREAL
SUBARU RIVE-SUD GREENFIELD PARK
CONCEPT AUTOMOBILES GRANBY

Traction intégrale SUBARU | www.subaru.ca

3432747A

* Pour le modèle Forester 2.5X 2007 5 vitesses (7J1XO); paiements mensuels basés sur un bail de 48 mois. 0 $ de dépôt de sécurité. Comptant 3 868,60 $ (taxes incluses) ou échange équivalent. Le montant total exigé avant le début de la période de location est de 4 310,75 $, taxes incluses. Transport et préparation inclus. Immatriculation (prix varie selon le client) et assurances en sus. Taxes sur les pneus neufs et autres taxes incluses. Frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers inclus. 20 000 Km par année, 15 ¢ du Km excédentaire. Transport et préparation inclus. Immatriculation (prix varie selon le client) et assurances en sus. Taxes sur les pneus neufs et autres taxes incluses. Frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers inclus. 20 000 Km par année, 15 ¢ du Km excédentaire. Transport et préparation inclus. Sujet à l'approbation de crédit par GMAC. ** Pour le modèle Impreza 2.5i sport familiale 2007 5 vitesses (7G1RS) : paiements mensuels basés sur un bail de 48 mois. 0 $ de dépôt de sécurité. Comptant 3 868,60 $ (taxes incluses) ou échange équivalent. Le montant total exigé avant le début de la période de location est de 4 242,36 $ (taxes incluses). Immatriculation (prix varie selon le client) et assurances en sus. Taxes sur les pneus neufs et autres taxes incluses. Frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers inclus. 20 000 Km par année, 15 ¢ du Km excédentaire. Transport et préparation inclus. Sujet à l'approbation de crédit par GMAC. *** Résultats pour les modèles 2006 de Subaru. La cote de résistance aux impacts du gouvernement fait partie du programme d'évaluation des véhicules neufs de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (www.safercar.gov). La cote de résistance aux impacts 5 étoiles du gouvernement est la plus élevée attribuée pour a) les essais de collision frontale côté conducteur et passager ainsi que b) les essais de collision latérale pour les passagers à l'avant et à l'arrière. La cote «bonne» est la plus élevée attribuée par l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) aux essais de collision frontale à 40 mi/h, aux collisions latérales à 31 mi/h et aux collisions arrière à 20 mi/h. (tous les détails sur www.iihs.org). Photos à titre indicatif seulement. Pour votre concessionnaire Subaru participant. Offres valables jusqu'au 31 octobre 2006.

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE

Patience et courtoisie

Des mesures pour atténuer les bouchons de circulation

ÉMILIE CÔTÉ



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE ©

L'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde a rendu les autorités prudentes. Ci-dessus, le viaduc Rockland, qui relie Outremont à Ville Mont-Royal, est fermé à la circulation à des fins d'inspection.

« Covoiturer » et utiliser le transport en commun. Patience et courtoisie. Ces recommandations étaient sur toutes les lèvres, hier.

Le chroniqueur à la circulation Yves Désautels s'attend au pire pour les automobilistes qui doivent se déplacer de Laval à Montréal ce matin. « Ce sera la catastrophe », prédisait-il hier.

Les autorités ont mis en place des mesures pour rediriger les 60 000 automobilistes qui ont l'habitude d'emprunter chaque jour l'autoroute 19 et le pont Papineau-Leblanc. À la suite de l'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde, la circulation est toujours fermée entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa. On peut seulement traverser le pont Papineau-Leblanc en direction sud, à partir du boulevard Lévesque. Mais c'est fortement déconseillé. Le boulevard n'a que deux voies, et il est situé dans un quartier résidentiel.

Les automobilistes sont priés d'emprunter les autres ponts. Et d'être patients au volant. Dernièrement, il fallait une demi-heure pour traverser le pont Pie-IX et une vingtaine de minutes pour franchir le pont Viau. Selon Yves Désautels, « cela pourrait doubler ou tripler ».

Hier, le chroniqueur de *C'est bien meilleur le matin* s'attendait à un enfer routier sur l'autoroute 15, qui mène au pont Médéric-Martin. « Mercredi et jeudi derniers, il y avait une heure et 15 minutes d'attente entre Blainville et l'autoroute Métropolitaine. Qu'est-ce que ce sera demain matin ? »

Les autorités invitent donc les gens à utiliser le transport en commun ou à faire du covoiturage. « Ce serait grandement apprécié », insiste Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

L'AMT, Transports Québec et la Société de transport de Laval appliquent ce matin un plan routier, élaboré hier. Un stationnement incitatif de 400 places est aménagé dans le stationnement du cinéma Guzzo, boulevard des Laurentides, avec un service de navettes gratuit jusqu'à la station de métro Henri-Bourassa. Il y a des départs tous les cinq ou 10 minutes, entre 6h et 10h, et de 15h à 19h. La voie réservée aux autobus est par ailleurs prolongée jusqu'à la rue Gianchetti. De son côté, la Société de transport de Montréal (STM) augmente la fréquence de son service, notamment sur les lignes orange et bleu.

Les autorités invitent les gens à utiliser le transport en commun ou à faire du covoiturage. « Ce serait grandement apprécié », insiste Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport.

Autre mesure, l'ajout d'un sixième départ du train de banlieue vers Montréal. Le train quitte la gare Sainte-Rose, à 8h30, et s'arrête à la gare Saint-Martin, à 8h38.

Les parcours de quatre lignes d'autobus sont modifiés (42-48-54-70). « Elle sont utilisées par 9000 personnes chaque jour », explique Pierre Giard, directeur-général de la STL, qui invite les gens à consulter le **www.stl.laval.qc.ca** ou à téléphoner au (450) 688-6520. « RTL (Réseau de transport de Longueuil) nous a fourni des autobus pour renforcer le réseau », souligne-t-il.

Le plan sera réévalué aux 24 heures, explique Joël Gauthier. « C'est une situation qui n'est pas facile pour personne. Nous demandons la collaboration de tous. »

Yves Désautels conseille aux automobilistes de la couronne nord qui peuvent travailler de la maison de rester chez eux. Sinon, il leur suggère de « covoiturer » et de « quitter la maison à 6h et non à 7h. Ou à 9h, bien que l'heure de pointe risque de se prolonger jusqu'à 10h. »

« Le plan va aider, mais ça ne va pas compenser, commentait hier le chroniqueur à la circulation de la radio de Radio-Canada. Quoi qu'il arrive, ce sera le bordel. »

L'ingénieur en circulation Ottavio Galella était moins alarmiste. « Les conséquences seront significatives, mais pas catastrophiques. Le pont Papineau-Leblanc débouche sur des feux de circulation. Le volume de circulation (3300 véhicules à l'heure) est moindre que sur les ponts des autoroutes 13 et 15 (environ 9000). »

« Mais l'accès au pont Papineau sera difficile, poursuit l'ingénieur de la firme Trafix. On aurait intérêt à peut-être réserver le pont au covoiturage et aux transports en commun. L'important n'est pas le nombre d'autos qui passent, mais le nombre de personnes. »

Cette restriction a déjà été imposée par le passé. Que ce soit sur le pont Mercier durant la crise d'Oka ou à New York après le 11 septembre.

Au Québec, le covoiturage n'est pas une pratique répandue. Dans la région métropolitaine, le taux d'occupation des voitures est de 1,2. Dans environ huit autos sur 10, le conducteur est seul.



YVES BOISVERT

Le Québec de l'utilisateur-jouisseur

Quand on aura analysé les gravats, testé le béton et l'acier, quand on aura réécouté les bandes du 911, quand on aura questionné l'inspecteur qui est allé voir le viaduc 45 minutes avant son écroulement, on saura.

Enfin, on saura comment il se fait que cette structure précise s'est effondrée. On saura s'il était évident ou non que la fermeture immédiate s'imposait. On connaîtra les causes immédiates de cet accident qui a fait cinq morts, six blessés.

Alors on désignera du doigt monsieur Untel, le directeur de service Untel, tel ministère, tel ministre, tiens, pourquoi pas un ministre.

Ainsi évitera-t-on peut-être la honte collective qui devrait nous affliger. Parce que ce viaduc n'est pas tombé du fait d'un acte de folie. Ni d'un ouragan, ni d'un tremblement de terre, ni du verglas, ni d'aucune des calamités qui s'abattent périodiquement sur nous. Il n'est pas tombé non plus de la faute d'un ingénieur ou d'un inspecteur. Il est tombé largement du fait de notre imprévoyance collective. Nous en portons tous la responsabilité.

////////////////////////////

Il est écrit noir sur blanc dans des rapports depuis des années qu'un chantier urgent attend le Québec : celui de la réfection de ses ponts, échangeurs et structures routières.

Comment il se fait que ce viaduc précis soit tombé ce jour-là, et comment on aurait pu éviter ces morts absurdes, on le saura peut-être l'an prochain.

Mais qu'un viaduc soit tombé dans le Québec de 2006, ça, malheureusement, on a une petite idée de la raison. Ce pays est à réparer.

Les routes sont plus belles aux États-Unis ! Allez voir en France, comment sont les routes !

Ça, chialer, on est experts. C'est vrai qu'elles sont plus belles, les routes européennes et américaines. Encore que celles du Québec se sont notablement améliorées ces dernières années, du moins pour leur partie visible et sensible : le pavage. L'indice de confort routier, comme on dit au ministère des Transports. Quant aux structures, ces choses invisibles tant qu'elles tiennent, le retard est tel qu'en doublant les budgets on ne les mettra pas à jour. Mais qui gagnera jamais des élections en promettant de dépenser des milliards pour des choses aussi ennuyantes ?

Car tandis qu'on compare la chaussée des autres pays à celle du Québec, on omet systématiquement un léger détail. Le coût d'utilisation. Parcourez 300 kilomètres sur les autoroutes de France, il vous en coûtera à peu près 40 $. Aux États-Unis, les autoroutes sont aussi loin d'être gratuites.

Au Québec ? Ici, bien sûr, tout doit être gratuit. Nous avons un droit fondamental et inaliénable à habiter à 30 km du bureau sans payer pour l'entretien des routes, des ponts et des viaducs. Mais non, je sais, ce n'est pas gratuit. J'entendais hier un citoyen en colère se scandaliser du fait qu'il paie une taxe sur le carburant et que, malgré cette taxe, les incompétents de fonctionnaires ne réparent pas les viaducs. En vérité, nos ingénieurs et nos inspecteurs nous en donnent à peu près pour notre argent.

Ici, bien sûr, tout doit être gratuit. Nous avons un droit fondamental et inaliénable à habiter à 30 km du bureau sans payer pour l'entretien des routes, des ponts et des viaducs.

////////////////////////////

C'est qu'au Québec, au principe de l'utilisateur-payeur, on préfère celui de l'utilisateur-jouisseur.

Voyez les leaders étudiants à l'université, les bourgeois de demain, revêtir les habits du progressisme pour exiger le gel des droits de scolarité jusqu'à la fin des temps, voire la gratuité. Allez, société, fais-moi avocat, fais-moi médecin, fais-moi ingénieur, fais-moi économiste ou sociologue, c'est pour ton bien, paye ! Voyez comme ils font pitié à voir quand on augmente les frais afférents : scandale ! Hausse déguisée ! Et, pourquoi pas, nos leaders étudiants réclament maintenant que les stages en entreprise soient rémunérés, ça leur est dû, n'est-ce pas ? À bas le *cheap labour* ! Les bibliothèques s'effondrent en silence comme des morceaux de viaducs, leurs labos font de plus en plus dur, mais ça aussi, c'est la faute du gouvernement qui refuse d'investir davantage en éducation, non ?

Comment les blâmer ? Ainsi allons-nous tous. Haussez de deux misérables dollars les frais de garderie, les parents sont révulsés.

Dites aux baby-boomers qu'ils devront payer leur part pour assurer leur corps sur leur Harley, ils accuseront le gouvernement, les politiciens, les fonctionnaires, responsables du déficit actuariel de la SAAQ. S'ils ont un accident, ils ne manqueront pas de noter que l'indemnité de la Société de l'assurance auto est dérisoire. Mais bien sûr il n'y a aucun rapport entre ceci et cela.

Tout comme les vieux qui passent l'hiver en Floride qui trouvent terrible qu'on ne paie pas tous leurs frais de santé à l'étranger, eux qui ont servi la patrie. Justice, où es-tu ?

////////////////////////////

Quand j'avais 15 ans, René Lévesque inaugurait avec Robert Bourassa la plus grande centrale hydroélectrique au monde, à la Baie-James. Il ne faisait aucun doute que les ingénieurs et les travailleurs québécois étaient parmi les meilleurs au monde. Il n'y a pas de raison qu'ils ne le soient plus.

Mais aux enfants de 15 ans qui voient tomber en morceaux les ouvrages de leurs grands-pères, qu'avons-nous à dire ? Allons-nous continuer de blâmer quelque inconnu, qui est peut-être à blâmer, ou regarderons-nous l'État du Québec tel qu'il est : à rénover, à réparer, à relancer.

Ces chantiers-là n'ont pas le lustre des premières et du jamais vu. Mais tel est le legs qui nous échoit. Un État remarquable, généreux, mais endetté, qui vit au-dessus de ses moyens, qui est soutenu par de moins en moins de travailleurs, et qui soutient de plus en plus de pensionnés.

Si nous n'entreprenons pas ces chantiers, qui le fera, et quand ?

Nos enfants méritent mieux qu'un Québec dont les viaducs s'effondrent.

COURRIEL
Pour joindre notre chroniqueur : yves.boisvert@lapresse.ca

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE

Une vingtaine de viaducs

> Les plans de 875 structures passés en revue

Hier, le viaduc Rockland, qui fait le pont entre Mont-Royal et l'arrondissement d'Outremont, est resté fermé durant environ deux heures, sur la base des témoignages de résidants, qui ont aperçu des morceaux de béton sous cette structure.

BRUNO BISSON

Incapable d'avancer la moindre hypothèse quant aux causes de l'effondrement du viaduc de la Concorde qui a tué cinq personnes, samedi, à Laval, le gouvernement du Québec a ordonné hier une inspection complète et immédiate d'une vingtaine d'autres viaducs qui sont de conception semblable afin de prévenir toute nouvelle catastrophe dans son réseau routier.

Le ministre des Transports du Québec, Michel Després, a affirmé qu'une véritable armée d'ingénieurs a passé en revue, dans la nuit de samedi à dimanche, les plans de 875 structures surélevées afin d'identifier ces 20 viaducs, pour lesquels le ministre a exigé un rapport d'inspection dans les 48 heures. Mais Québec a refusé de rendre publique la liste de ces viaducs, malgré l'insistance de *La Presse*.

Québec a aussi mandaté l'ex-premier ministre Pierre Marc Johnson de mener une enquête publique détaillée sur les causes et les circonstances de cet effondrement que trois ministres du gouvernement Charest ont qualifié à maintes reprises d'« exceptionnel ».

En conférence de presse, le ministre Després a reconnu le retard considérable pris par le Québec dans l'inspection et la réfection de ses ponts et viaducs, dont presque 75 % ont été construits à la même époque que le viaduc de la Concorde.

Et pendant que le ministre Després, son collègue de la Sécurité publique, Jacques Dupuis, et la ministre responsable de Laval, Michelle Courchesne, tentaient de calmer les appréhensions de la population devant un tel accident, aussi dramatique qu'inexpliqué, la municipalité de Mont-Royal, au nord-ouest de Montréal, prenait l'initiative de fermer un viaduc, sans même en parler au ministère des Transports.

Bien qu'il ait été impossible de savoir qui a pris cette décision municipale, hier, le viaduc Rockland, qui fait le pont entre Mont-Royal et l'arrondissement d'Outremont, est resté fermé durant environ deux heures, sur la base des témoignages de résidants, qui ont aperçu des morceaux de béton sous cette structure.

Ces réactions spontanées ont aussi eu un écho chez plusieurs ingénieurs et jusqu'à l'Ordre des ingénieurs du Québec, où le même étonnement et la même incompréhension marquaient les opinions et des commentaires d'experts, confondus par l'effondrement de cette structure relativement jeune dont la



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE ©

Des pompiers regardent entre les poutres effondrées du viaduc de la Concorde, à Laval, à côté d'une moto fracassée.

Charest défend le ministère des Transports

SÉBASTIEN RODRIGUE

Le ministère des Transports va « tirer des leçons » de l'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde à Laval, promet le premier ministre Jean Charest, mais Québec n'a jamais négligé l'entretien du réseau routier au profit du développement, a-t-il martelé.

M. Charest a constaté sur place hier l'étendue des dégâts. Il était accompagné, entre autres, du ministre des Transports, Michel Després, de la ministre responsable de la région de Laval, Michelle Courchesne et du maire de Laval, Gilles Vaillancourt.

Le petit groupe s'est rendu à pied à proximité du tablier effondré sur l'autoroute 19. Le premier ministre est demeuré environ 15 minutes devant le viaduc écroulé. « On ne s'explique pas comment le tablier du pont est tombé, les gens ne le savent pas, pour l'instant c'est inexplicable », a-t-il déclaré en point de presse peu de temps après sa visite.

M. Charest a ajouté que la commission d'enquête présidée par Pierre Marc Johnson permettra d'expliquer la tragédie. « Le pont s'est brisé à un endroit où normalement ça n'arrive pas (...) alors raison de plus de vraiment tout mettre en œuvre pour essayer de savoir ce qui est arrivé », a-t-il précisé.

Le premier ministre s'est aussi porté à la défense du ministère des Transports et des gouvernements précédents. « Lorsqu'il se présente une situation qui met en péril la sécurité de la population, on n'a jamais hésité à dégager les fonds nécessaires pour faire les travaux et je pense qu'il n'y aucun gouvernement qui, franchement, aurait agi autrement », a-t-il souligné.

M. Charest a aussi voulu rassurer les automobilistes circulant sous les nombreux viaducs québécois. « Le réseau, évidemment, a vieilli mais, encore une fois, je veux rassurer la population sur le fait que le gouvernement, lorsqu'il s'agit de sécurité, agit immédiatement », a-t-il dit.

Il s'est aussi empressé de mentionner que les budgets pour l'entretien et le développement des routes avaient doublé depuis trois ans. Le ministre Després a ajouté que l'entretien n'était pas la seule explication possible. « On ne s'explique pas, tant au niveau des experts et des scientifiques pour quelles raisons le pont est tombé. Est-ce qu'il s'agit d'un problème de construction ou de conception ?» s'est-il interrogé.

Le maire de Laval s'est, pour sa part, dit « perplexe » devant ce bris encore inexpliqué. « Ce sont des structures nouvelles, modernes qui jusqu'ici n'étaient même pas rendu au milieu de leur vie; il s'est passé quelque chose d'anormal », a-t-il laissé tombé. La Ville de Laval a d'ailleurs entrepris une inspection de toutes les structures routières sous sa responsabilité. Le ministère des Transports a lancé une opération semblable dès samedi.

L'Ordre des ingénieurs sévira si nécessaire

MATHIEU PERREAULT

L'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ) promet d'enquêter sur ses membres qui ont travaillé au viaduc de la Concorde, si le syndic « a des raisons de croire » qu'ils ont mal fait leur travail.

En conférence de presse, hier, le président de l'OIQ, Zaki Ghavitian, a aussi évoqué la possibilité de « pratique illégale du génie ». « Nous avons 51 000 membres, et notre syndic ne fait qu'une centaine d'enquêtes par année, a-t-il expliqué. Les cas de manquements au code de déontologie sont très rares. »

M. Ghavitian n'a pas voulu préciser s'il estimait que l'inspection du viaduc samedi matin, dont s'est chargé un surveillant routier, aurait dû être faite par un ingénieur. Il a cependant estimé qu'il était peu réaliste que des ingénieurs soient impliqués dans toutes les inspections des surveillants routiers. « Il y a beaucoup de surveillants et beaucoup de ponts », a-t-il noté.

Par contre, l'inspection de mai 2005 a été faite par un ingénieur. Selon M. Ghavitian, cet ingénieur ne s'est certainement pas limité à une inspection visuelle du viaduc. « Une inspection seulement visuelle, ce n'est pas très professionnel. »

M. Ghavitian, qui est ingénieur à Hydro-Québec, n'a pas voulu faire de commentaires sur les causes de l'effondrement du viaduc. Mais il a affirmé que ce type d'événement restera « très rare ». « Nous ne devons pas généraliser et effrayer le public », a-t-il dit.

Les infrastructures routières québécoises ont peut-être souffert d'un manque d'investissements, particulièrement à cause des problèmes budgétaires des gouvernements, selon le président de l'OIQ. Mais le vieillissement des routes n'est pas un problème seulement au Québec, mais dans toute l'Amérique du Nord, selon lui.

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE

inspectés d'urgence

Québec admet son retard en matière d'inspections

durée de vie théorique est de 70 ans, mais qui s'est effondrée après seulement 38 ans de service.

Par mesure de précaution, un viaduc quasiment identique à celui du boulevard de l a Concorde, le viaduc Deblois, qui surplombe aussi l'autoroute 19 à Laval, et qui est situé à faible distance de la structure effondrée, a été fermé jusqu'à nouvel ordre.

Ces mesures préventives bien ciblées, ordonnées en moins de 24 heures, n'ont pas suffi à dissiper les doutes chez les usagers de la route qui n'ont appris qu'hier que plus de 2200 ponts et viaducs, soit près de la moitié des ouvrages d'art du réseau autoroutier, sont considérés par le MTQ comme déficients.

Même si ces chiffres sont connus depuis quelques années, ils ont soudainement pris une dimension fort préoccupante. Et hier, partout au Québec, des milliers d'usagers de la route, en passant sous les viaducs, ont jeté un regard inquiet sur ces structures suspendues à plusieurs mètres du sol qui font pourtant partie du paysage routier depuis toujours.

Dès 1999, alors qu'il était titulaire des Transports dans le gouvernement de Lucien Bouchard, Guy Chevrette avait aussi reconnu un problème grave de sous-financement.

En conférence de presse, le ministre Després a reconnu le retard considérable pris par le Québec dans l'inspection et la réfection de ses ponts et viaducs, dont presque 75 % ont été construits à la même époque que le viaduc de la Concorde. Il a tout de même tenu à défendre les choix de son gouvernement qui, en deux ans à peine, a doublé les budgets de construction pour des nouvelles routes.

« C'est vrai que nous avons doublé les sommes consacrées au développement des nouvelles routes, a-t-il admis. Mais durant la même période, les sommes consacrées aux ouvrages d'art sont passées de 75 millions, en 2003, à 200 millions, cette année. Et en 2006-2007, nous allons consacrer 262 millions à la réfection des ponts », soit trois fois et demie les sommes investies dans ces infrastructures, il y a trois ans.

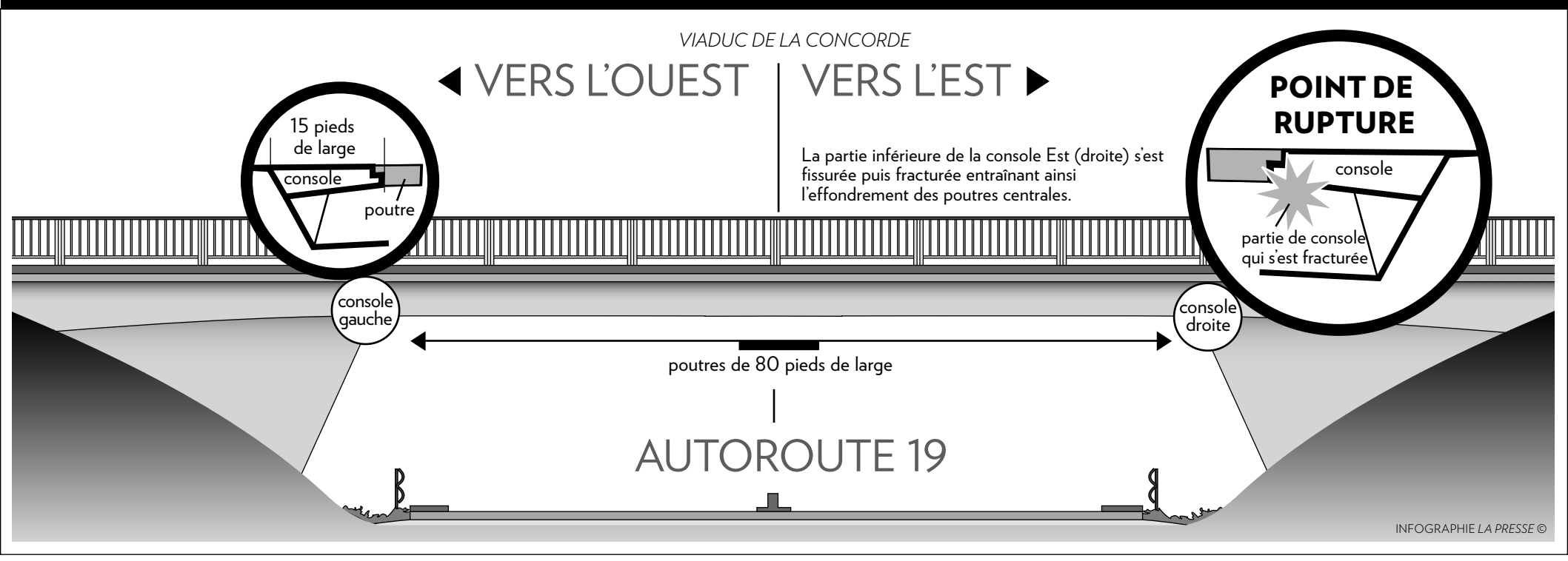
Ces investissements devraient suffire à corriger les déficiences d'une centaine de ponts et de viaducs (sur les 2200 identifiés comme en mauvais état). Cette augmentation considérable des investissements gouvernementaux dans les ponts, viaducs et ponceaux du réseau routier concrétiseront ainsi un sentiment d'urgence régnant chez les analystes et fonctionnaires du ministère des Transports, qui signalaient depuis des années cette hausse importante du déficit d'entretien sur les routes du Québec.

Dès 1999, alors qu'il était titulaire des Transports dans le gouvernement de Lucien Bouchard, Guy Chevrette avait aussi reconnu un problème grave de sous-financement et avait fait graduellement augmenter ces budgets de 35 millions, en 1994, jusqu'à 88 millions par année, cinq ans plus tard.

« Et notre objectif, avait-il conclu, c'est d'arriver sur cinq ans à injecter près de 500 millions, ce qui nous assurera à ce moment-là une qualité constante. » Les budgets annoncés hier par le ministre Després généreront le même niveau de dépenses, en deux ans seulement.

Avec la collaboration de Mario Girard, Mathieu Perreault et Sébastien Rodrigue

HYPOTHÈSE DE RUPTURE



Selon plusieurs experts, la rupture d'une console de béton aurait entraîné la chute du viaduc. La mauvaise qualité du béton pourrait expliquer cette rupture.

« L'hypothèse Vaillancourt »

BRUNO BISSON

Quelques minutes seulement après la fin du point de presse durant lequel les ministres Dupuis, Després et Courchesne ont tenté sans grand succès de rassurer la population sur l'état du réseau routier, le maire de Laval, Gilles Vaillancourt, entouré par une horde de journalistes, faisait de petits dessins dans le lobby de l'hôtel.

Avec une rare habileté, cultivée en 30 ans de vie publique, le maire Vaillancourt expliquait que l'effondrement du viaduc de la Concorde a vraisemblablement été causé par une rupture de la culée de béton qui soutenait le lourd tablier du viaduc, du côté est de l'autoroute 19 (voir schéma ci-contre).

Bien qu'elle ne puisse expliquer pourquoi cette culée s'est rompue, après 38 ans de service, cette hypothèse s'est renforcé hier de plusieurs témoignages d'ingénieurs experts en structures consultés par *La Presse*, depuis samedi.

Selon l'ingénieur Roger Nicolet, qui a notamment présidé des commissions sur le déluge du Saguenay et la crise du verglas de 1998, et à qui on doit la conception du pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, il est « improbable » que l'effondrement soit dû à un défaut de conception. « Les conséquences ne seraient pas survenues après 35 ans, a-t-il affirmé, hier, à *La Presse*. À tout le moins, ce ne serait pas la cause première. Il n'y avait pas une charge particulièrement importante, samedi, ni une sollicitation thermique particulière. »

Par contre, il est possible que des erreurs commises durant la construction soient en cause, selon M. Nicolet. À titre d'exemple, si le béton utilisé était de qualité moindre que spécifié par les concepteurs, il a pu se détériorer plus rapidement et contribuer à une corrosion de l'armature.

Selon un autre ingénieur spécialisé en structures, des infiltrations d'eau, au fil des années, ont pu attaquer l'intégrité des barres métalliques composant l'armature du béton. Dans les années 60, les armatures métalliques n'étaient pas protégées contre la corrosion par une couche d'époxy ou de l'acier galvanisé. La rouille, provoquant un effritement du métal, aurait réduit la densité de l'armature. Le béton pourrait s'être peu à peu détaché de cette armature, affaiblissant peu à peu la résistance de la culée, sur laquelle reposait tout le tablier du viaduc.

Samedi matin, cet affaiblissement aurait atteint un point critique, et des morceaux de béton auraient commencé à se détacher de la structure. Ce sont ces pièces de béton qui ont été recueillies sur l'autoroute 19, une heure avant que le viaduc s'effondre dessus.

Selon Roger Nicolet, un des points importants de l'enquête publique conduite par l'ex-premier ministre Pierre Marc Johnson, sera la visite du patrouilleur du MTQ, sur les lieux. « Il faudra se demander ce que le protocole l'obligeait à faire, et comment il l'a fait », a-t-il expliqué hier.

Par contre, même si le rapport de ce patrouilleur était extrêmement préoccupant, a conclu l'ingénieur, la décision de fermer le pont aurait difficilement pu être prise assez rapidement pour éviter des morts, parce qu'une telle décision doit être prise en haut lieu.

Avec la collaboration de Sébastien Rodrigue et Mathieu Perreaul.



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE ©

Plusieurs citoyens n'hésitent pas à blâmer le ministère des Transports pour l'effondrement du viaduc, comme ceux qui ont déposé cette pancarte, hier.

Piètre état des routes, viaducs et ponts

« On va perdre le contrôle »

DENIS LESSARD

QUÉBEC — L'ensemble des infrastructures du réseau routier québécois est dans un piètre état et le gouvernement Charest devrait profiter de l'écroulement d'un viaduc à Laval cette fin de semaine pour lancer une très vaste enquête pour prévenir d'autres tragédies.

« Seulement une structure sur deux au Québec est en bon état, ce n'est pas rien », a soutenu hier Michel Gagnon, ingénieur et président des 1150 membres de l'Association des ingénieurs du gouvernement du Québec. L'événement de samedi illustre tristement que le réseau se dégrade rapidement, et que « si on continue dans cette voie, si les gestes nécessaires ne sont pas posés, on va perdre le contrôle », a-t-il affirmé dans une entrevue accordée à *La Presse*.

L'aspect troublant de l'accident du viaduc de la Concorde «est qu'on est en présence d'une structure relativement jeune... en mauvais état ». Il a rappelé qu'il y a un an, un ponceau qui ne semblait pas à risque s'était écroulé aussi sur l'autoroute 40.

« Quand on voit cela, c'est inquiétant, le problème est plus large que le viaduc de la Concorde », lance le spécialiste qui s'insurge devant la décision de Québec de lancer une enquête publique sur les événements de samedi en particulier.

L'investigation de l'ex-premier ministre Pierre Marc Johnson devrait porter sur l'ensemble des infrastructures sous la responsabilité de Transports Québec, selon lui.

L'Association des ingénieurs collige depuis des années des chiffres dévastateurs sur l'état des 29000 km du réseau routier supérieur et des 5000 « structures » dont l'entretien dépend de Transports Québec.

En 2000, 66 % du réseau routier supérieur et six structures sur 10 étaient considérés en bon état, selon l'appréciation même du ministère des Transports.

En 2004, on visait à maintenir le même niveau de 66 % en bonne condition pour le réseau routier, mais la qualité du réseau a chuté à 61 %. Du côté des infrastructures, on est passé de 60 à 55 % en «bon état» en quatre ans.

Pour 2008, le MTQ « vise » 63 % des routes et 55 % des structures en bonne condition – une évaluation faite avec des appareils scientifiques. D'année en année, le réseau se dégrade et les décideurs politiques l'acceptent, dénonce M. Gagnon.

EFFONDREMENT DU VIADUC DE LA CONCORDE

Pierre Marc Johnson présidera la commission d'enquête

L'ancien premier ministre se retirera du conseil d'administration de Ciment Saint-Laurent

DENIS LESSARD

QUÉBEC — Nommé responsable de la commission d'enquête sur les causes de la tragédie du viaduc de la Concorde, l'ancien premier ministre Pierre Marc Johnson se retirera du conseil d'administration de Ciment Saint-Laurent pour la durée de son investigation.

« Cela fait partie des choses que je vérifiais, tôt ce matin. Je vais me retirer du conseil pour le temps de l'enquête », a expliqué M. Johnson, dans un entretien accordé hier à *La Presse*.

Avant d'accepter ce mandat, qui ne l'occupera à temps plein que pour les audiences publiques, M. Johnson a tenu aussi à vérifier les relations entre son bureau, Heenan Blaikie, et l'industrie de la construction.

« J'ai fait vérifier; il ne semble pas qu'il y ait de risque de conflit d'intérêts. Cela fait partie des choses qu'on doit faire avant d'accepter un tel mandat. » La firme qui était responsable des travaux à la fin des années 60, Desseau, « ne fait pas partie des clients d'Heenan Blaikie », a-t-il précisé.

Sur son site Internet, le prestigieux bureau d'avocats fait longuement état de son expertise et de sa clientèle dans le secteur de la construction de grands travaux. On souligne même que la firme dispose des services de nombreux avocats spécialisés dans les poursuites à l'endroit des entrepreneurs. « Notre expérience du litige nous permet de sortir nos clients de l'impasse de façon rapide, efficace et économique », poursuit le site de Heenan Blaikie.

M. Johnson s'est assuré d'éviter tout risque de conflit d'intérêts.

À quand les audiences?

Samedi soir, les collaborateurs de M. Charest ont joint l'ancien premier ministre pour vérifier son intérêt pour présider cette commission.

Pour l'heure, M. Johnson ne sait pas quand les audiences publiques pourront commencer: « Il y a beaucoup de travail en amont; il faut mettre sur pied une équipe d'experts et de procureurs, réunir une foule d'informations, monter un dossier, avant de tenir des audiences publiques », explique-t-il.

Il avoue « ne pas avoir encore décidé » si ses conclusions porteront exclusivement sur le cas du viaduc de la Concorde ou s'il visera à faire des recommandations touchant d'autres ouvrages de ce type sur le territoire.

« Mes conclusions seront-elles générales ou spécifiques? Je ne le sais pas encore. Pour l'heure, je suis surtout touché par le drame vécu par les blessés et la douleur des proches des personnes décédées », résume l'ancien premier ministre péquiste.

Le décret qui précisera le mandat de la commission sera adopté demain au Conseil des ministres. M. Johnson soutenait hier ne pas savoir quels sont les honoraires liés à cette nomination.

Ce n'est pas le premier mandat qu'il obtient du gouvernement du Québec: sous le gouvernement de Bernard Landry, on lui avait confié la responsabilité de représenter le Québec dans les négociations sur le bois d'œuvre. M. Johnson est aussi un ami de très longue date de Raymond Bachand, ministre libéral du Développement économique, longtemps stratège péquiste et bras droit de l'ancien premier ministre. M. Johnson avait publiquement approuvé la décision de M. Bachand de faire le saut avec le Parti libéral du Québec, il y a un an.

BIOGRAPHIE

Élu député du Parti québécois en 1976, il est réélu en 1981. Il occupe à partir de là plusieurs ministères dont celui du Travail, des Affaires sociales, de la Justice et des Affaires intergouvernementales. Élu président du Parti québécois le 29 septembre 1985, il devient premier ministre du Québec le 3 octobre 1985. Après les élections de décembre 1985, il se retrouve dans le rôle de chef de l'opposition. En 1987, il quitte la présidence du Parti québécois et reprend ses activités de professeur d'université et d'avocat.

En 1991, il est nommé conseiller spécial du secrétaire général de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement. En 2001, il devient conseiller et négociateur principal du gouvernement du Québec dans le dossier opposant les États-Unis au Canada sur le bois d'œuvre. Il est aujourd'hui membre du conseil d'administration d'organisations et d'institutions liées au développement durable et de sociétés commerciales à capitalisation ouverte ou fermée.



PHOTO ROBERT SKINNER, LA PRESSE ©

Des inspecteurs scrutent le viaduc de la Concorde, qui s'est effondré samedi.

Viaducs : seule une inspection de surface serait possible

DENIS LESSARD

QUÉBEC — Des structures comme le viaduc de la Concorde ne peuvent être complètement vérifiées. Leur construction même empêche d'avoir accès à des éléments névralgiques de ces ouvrages.

En mai 2005, comme tous ceux qui étaient passés avant eux tous les trois ans, les spécialistes du ministère des Transports n'ont pu faire qu'une vérification de surface de cette construction datant de 1970.

« On ne peut pas tout voir dans ce type d'ouvrage », explique une source spécialisée dans ces vérifications. Les inspecteurs peuvent vérifier visuellement s'il y a des bris de béton, des traces de rouille suspectes qui indiquent que l'armature est attaquée par la corrosion. Mais on ne peut pas vérifier l'état des « poutrelles en caissons » qui constituent l'épine dorsale de ces constructions en béton précontraint.

Comme la plomberie d'une maison

Même avec des moyens modernes, les inspecteurs de Transports Québec se retrouvent dans la situation du propriétaire qui voudrait inspecter sa plomberie. Une partie est facilement accessible, mais une bonne proportion ne peut être vérifiée sans ouvrir les murs.

« Ces ouvrages en béton ne peuvent être inspectés qu'en surface, on ne peut constater que des dommages évidents », a confirmé hier à *La Presse*, l'ingénieur Roger Nicolet, ancien président de son ordre professionnel.

Ce qui est survenu à Laval samedi « est un avertissement ». « Il va falloir que quelqu'un se penche sur les normes, les processus d'inspection », a ajouté l'ingénieur, à qui Québec avait confié une enquête sur les barrages après le déluge du Saguenay.

Ce qui est survenu samedi est un avertissement, selon l'ingénieur Roger Nicolet.

Pour M. Nicolet, même avec des inspections régulières tous les trois ans, il est impossible de connaître exactement l'état des poutrelles, de l'armature de tiges métalliques qui renforcent le béton tout en exerçant une tension pour suspendre l'ouvrage.

Les structures de métal, un pont par exemple, peuvent être scrutées aux rayons X, « mais cela ne fonctionne pas avec de telles masses de béton ».

Seules des traces de rouille peuvent indiquer qu'à l'intérieur, les tiges d'acier sont corrodées par l'usage « généreux » de sel de déglaçage.

Autrement, rien ne permet de connaître l'état de cette structure coulée dans le béton, indique M. Nicolet. Sans présumer des conclusions de l'enquête, l'ingénieur souligne que ce qu'il a vu à la télé lui fait croire que c'est bien l'armature métallique dans les poutres, ancrée aux deux bouts, et non le tablier qui a cédé.

Depuis quelques années, ces tiges d'armatures sont galvanisées ou protégées par une couche d'époxy. Ces procédés coûteux n'existaient pas il y a 30 ans.

Véritable institution aux Transports – après y être entré dans les années 60, il y a été sous-ministre de 1980 à 1989 –, Pierre Michaud reconnaît que la capacité d'inspection du ministère est bien limitée. On observe s'il y a des signes de désagrégation du béton, l'état des tiges métalliques qu'on peut apercevoir, résume cet ingénieur. Mais ce serait déjà une bonne chose si le ministère intervenait rapidement après avoir constaté un problème. « Il faudrait une correction rapide après le constat. Or, à Montréal, la liste d'attente a toujours été longue. Il y a tellement de structures », souligne le retraité.

Aussi, souligne M. Michaud, bon nombre de ces structures ont été construites alors qu'on sous-estimait le volume de la circulation. « Il y a des routes qui ont été construites pour 10 000 véhicules par jour et il en passe 10 fois plus. Sans parler des poids lourds de plus en plus nombreux! »

DANS UN ÉTAT DE L'INDE

Les sacs de plastique ont disparu

Chaque année, 500 milliards de sacs de plastique, auxquels il faudra entre 100 et 400 ans pour se décomposer, sont produits dans le monde, donnant des cheveux gris aux environnementalistes. Dans un petit État de l'Inde, des citoyens ont décidé de leur déclarer la guerre. Dix ans plus tard, le résultat est stupéfiant, constate notre journaliste.

LAURA-JULIE PERREAULT
ENVOYÉE SPÉCIALE
INDE

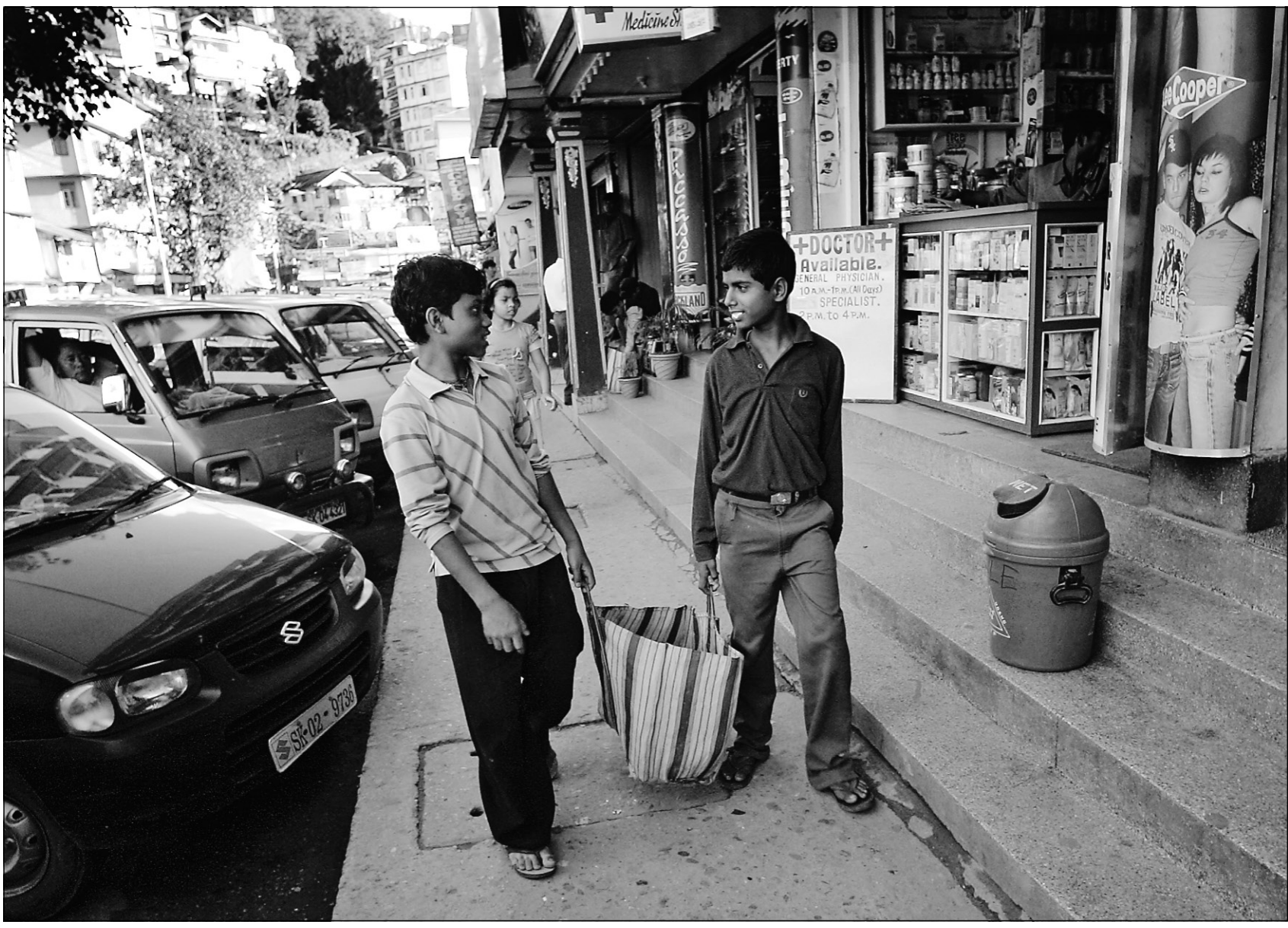


PHOTO MARTIN CHAMBERLAND, LA PRESSE©

Le centre-ville de Gangtok, dans l'État himalayen du Sikkim, est l'un des plus propres de l'Inde. Depuis près de 10 ans, les sacs de plastique y sont prohibés.

GANGTOK, Sikkim — Les habitants de Gangtok n'oublieront jamais le glissement de terrain qui a eu lieu pendant la mousson de 1997. Deux enfants ont été tués quand leur maison, bâtie à flanc de montagne, a été envoyée dans le précipice par la boue. Ni les pluies diluviennes ni la construction de la maison n'étaient à blâmer. Les grands coupables du drame étaient nuls autres que des sacs de plastique.

Jetés à la rue et dans les caniveaux par les habitants de la capitale du Sikkim, un État du nord-est de l'Inde, les sacs de plastique avaient créé un véritable barrage qui a empêché les pluies automnales de s'écouler. La terre gorgée d'eau a fini par céder, emportant dans la mort les deux petits.

Un groupe de citoyennes, qui avaient senti le danger venir, avait tenté deux ans plus tôt de convaincre le gouvernement de bannir les sacs de plastique. L'État avait promulgué une loi que personne ne respectait.

« Nous avons amené le gouvernement en cour pour l'obliger à faire respecter le règlement. Une campagne de sensibilisation ne suffit pas dans un pays où il fait partie de la culture de mettre les rebuts n'importe où », se rappelle Mridula Agarwal, la militante qui a été la première à déclarer la guerre aux sacs de plastique.

À l'époque, se souvient-elle, Gangtok était un dépotoir à ciel ouvert et dégageait une odeur nauséabonde. Cette triste réalité gâchait le magnifique paysage himalayen qui sert de toile de fond à la ville. Les routes panoramiques du Sikkim n'avaient pas été épargnées non plus. Elles étaient souillées d'ordures.

Après la tragédie, l'indignation de Mridula Agarwal a fini par atteindre les oreilles du gouvernement de l'État. Un comité de surveillance, le Gangtok Task Force, composé de policiers, de citoyens et de fonctionnaires, a été mis sur pied. Le travail du comité consiste, depuis près de 10 ans, à garder les commerçants à l'œil. Si l'un d'eux donne un sac de plastique à un client, il écope une amende de 5000 roupies, soit plus de 110$, une somme importante en Inde. La deuxième fois, il perd son permis et doit fermer boutique.

Le succès du règlement a été immédiat. Les sacs de plastique ont disparu du décor. Aujourd'hui, pour porter leurs achats, les clients utilisent des sacs réutilisables faits de jute et de plastique épais. Lorsqu'ils ont besoin d'emballer, les commerçants utilisent du papier journal.

Fort de cette première réussite verte, le gouvernement a décidé de pousser plus loin son expérience : depuis deux ans, dans tout l'État du Sikkim, il est interdit de jeter quoi que ce soit dans la rue, sous peine d'emprisonnement. Des poubelles ont poussé à tous les coins de rue. Des affiches rappellent aux citoyens qu'il est interdit de cracher n'importe où.

« Malheureusement, il faut encore utiliser le bâton pour que les gens respectent la règle. Mais ça fonctionne, notre qualité de vie ne cesse de s'améliorer. Et les touristes apprécient », s'exclame le président du Gangtok Task Force, Aswin Oberoi, lui-même propriétaire d'un restaurant au centre-ville de Gangtok. Il se souvient que ses pairs ont rouspété lors de l'interdiction des sacs, mais qu'ils se sont vite adaptés.

Le gouvernement du Sikkim, qui mise sur l'écotourisme pour sa croissance, veut aller encore plus loin. D'ici trois ans, les pesticides auront disparu. Toute l'agriculture et l'horticulture y sera organique. Un programme de recyclage est aussi à l'étude.

La révolution verte de ce petit État serti entre le Bhoutan, le Tibet et le Népal fait déjà des émules. Plusieurs villes montagneuses du Jammu et du Cachemire ont marché dans leurs pas. L'État voisin, le Bengale, qui a l'immense ville de Calcutta comme métropole, se penche présentement sur un projet d'interdiction des sacs de plastique. « Je suis invité dans beaucoup de villes pour parler de notre projet. Mais rien n'est gagné. Ça prendra une génération pour que les mentalités changent. Mais le mouvement est en marche », conclut Aswin Oberoi.

COURRIEL
Pour joindre notre journaliste: lperrea1@lapresse.ca

ACTUEL
LA NOUVELLE SOCIÉTÉ
Tous les jours dans LA PRESSE

BAISSE DE DÉSIR SEXUEL

Vous avez 18 ans et plus, vous n'êtes pas ménopausée et vous éprouvez une **baisse de libido** ? Vous pourriez participer à une étude investiguant l'effet **d'un nouveau comprimé sans hormone sur la libido chez la femme.**

Pour être éligible, vous devez avoir un partenaire stable, depuis 1 an où plus, être menstruée à chaque mois et ne pas utiliser d'antidépresseur.

Sous la direction du Dr Michèle Moreau, médecin spécialiste en santé des femmes.

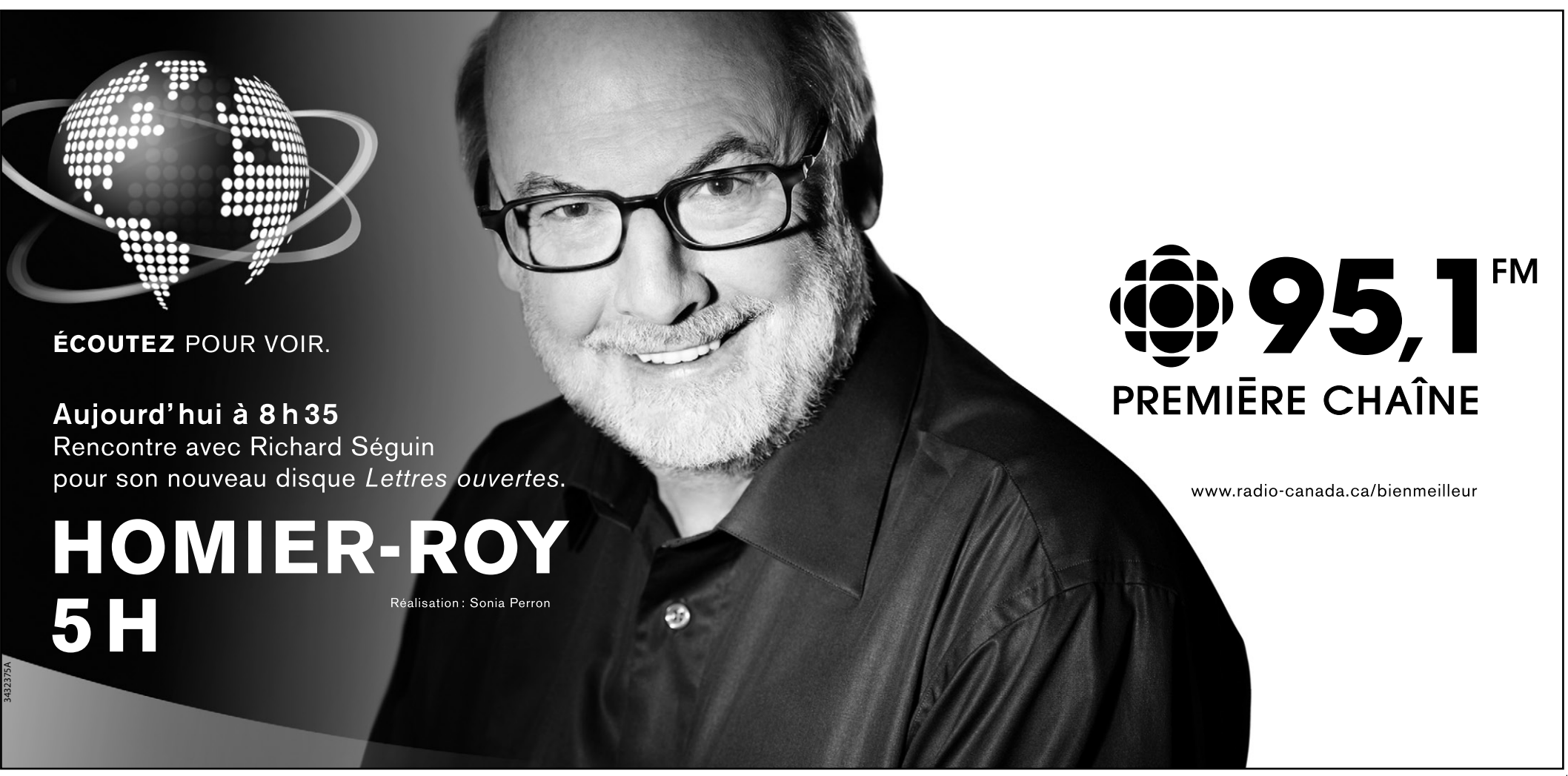
Pour informations, contactez Karine Chaussé, infirmière, au **514-257-8796.**

3431511 3431524

MILLER THOMSON POULIOT
Avocats, agents de brevets et de marques de commerce
millerthomsonpouliot.com
514.875.5210
3431263A



Laval : 3155, Jules-Brillant • Saint-Laurent : 4940, Ch. Bois-Franc • Longueuil : 848, Trans-Canada
Gatineau : 1201, boulevard St-Joseph • Québec : 5237, boulevard Wilfrid-Hamel Ouest
Visitez nos salles de montre • www.zytco.com • 1-800-361-9232



SÉRIE /// **DÉFI VERT**



PHOTO IVANOH DEMERS, LA PRESSE ©

Près de l'intersection des rues Saint-Denis et Rachel, le restaurant Continental et le bar L'Barouf ont placé sur le trottoir les bacs roulants qu'ils ont achetés afin de recycler leurs bouteilles de verre et leurs cartons.

Les commerçants rechignent à recycler

Au Québec, les petits commerces sont les plus mauvais recycleurs. Après deux mois d'enquête, *La Presse* l'a constaté dans le Plateau–Mont-Royal, pourtant l'arrondissement montréalais qui recycle le plus : plus des deux tiers des commerçants du Plateau ne participent pas à la collecte sélective...

ÉRIC CLÉMENT

Le jour où *La Presse* est passée rue Saint-Denis, entre les rues Duluth et Roy, côté ouest, il n'y avait que six bacs verts sur le trottoir : quatre appartenaient à des particuliers, un aux Dominicains du 3980, Saint-Denis et le dernier (avec un grand nombre de cartons) au Subway situé à l'angle de la rue Roy. Mis à part ce restaurant service rapide, les 35 autres commerçants de ce côté de la rue n'avaient pas mis de bacs.

Le vendredi suivant, jour des poubelles, il y avait des dizaines et des dizaines de cartons dans la ruelle située juste derrière ces commerces.

Du côté est de la rue, le restaurant L'Express ne recycle jamais. « Nous passons 70 caisses de vin par semaine, mais on met toutes ces bouteilles aux vidanges, dit le maître d'hôtel Roch Arsenault. On n'a pas de place pour mettre notre recyclage. »

Pourtant, tout près, la Brûlerie Saint-Denis et les restaurants Piazzetta et Continental recyclent. Un peu plus loin, le restaurant Fondue Mentale et le El Zaz Bar ont mis consciencieusement des dizaines de bouteilles vides dans des bacs et des cartons sur le trottoir.

Selon le règlement du Plateau, les commerçants ne peuvent mettre plus de trois bacs roulants sur le trottoir chaque mercredi, jour de la collecte. Du coup, les commerçants préfèrent souvent tout mettre aux poubelles. Dans cet arrondissement où le taux de récupération des matières recyclables a atteint 54 % en 2004 (record montréalais), la mairesse Helen Fotopulos estime que les commerçants devraient avoir une responsabilité civique de faire appel au privé quand ils ont de gros volumes à recycler.

« Nous passons 70 caisses de vin par semaine, mais on met toutes ces bouteilles aux vidanges, dit le maître d'hôtel Roch Arsenault. On n'a pas de place pour mettre notre recyclage. »

Le bar L'Barouf, lui, a opté pour de gros bacs roulants de 240 litres pour recycler ses bouteilles. Au nord de Rachel, Aliments naturels Tau, Stokes, le Valet d'coeur et la librairie Champigny avaient tous mis leurs cartons ou leurs bacs ce jour-là. Le restaurant Chuchaï a même placé sept grosses poubelles étampées Recyclage dans la ruelle. Le jour où nous sommes passés, elles étaient pleines à ras bord de bouteilles, cartons et plastiques. « Une entreprise passe chaque semaine nous les prendre », a dit une serveuse de Chuchaï.

Manon Renaud, gérante de la boutique Côté Sud, dit que le recyclage devrait passer deux fois par semaine et aussi dans les ruelles. « Ce n'est pas possible dans les ruelles car il est difficile de coordonner les heures de livraison des commerces à celles de la collecte sélective », répond la mairesse.

Quantités limitées

Pour Robert Romanoff, cadre au magasin Aliments naturels Tau, l'arrondissement devrait améliorer le service. « On n'a pas le droit de mettre une certaine quantité de cartons sur le trottoir, du coup on doit faire affaire avec une firme et ça nous coûte 200 $. »

Pourtant, dans cinq arrondissements sur 19, notamment le Plateau, un camion récolte les cartons des commerçants le même jour que la collecte sélective. Mais les quantités sont limitées.

Des commerçants se plaignent que le camion de collecte passe trop tôt, avant que les employés n'arrivent. Pourtant, Alain Leduc, conseiller en environnement à la Ville, dit que les camions ne doivent pas commencer leur tournée le matin par les artères commerciales.

Quoi qu'il en soit, l'effort des commerçants à recycler n'est pas au point. Aujourd'hui pharmacienne à Joliette, Caroline Perrier a travaillé dans une trentaine de pharmacies de Montréal, Pointe-Claire et d'autres municipalités. Chaque fois, elle a fait le même constat : « Très peu de pharmacies recyclent, dit-elle. Certains propriétaires s'y opposent même, alors que leurs employés voudraient y contribuer, de peur peut-être d'ajouter une tâche au personnel, ce qui pourrait nuire à leurs autres tâches ? »

« On est conscients que la récupération par les commerçants est un problème et on réfléchit là-dessus », dit Gaston Lafleur, président-directeur général du Conseil québécois du commerce de détail.

« Il n'y a rien de plus décourageant pour le citoyen que de faire l'effort de mettre son carton plié en huit dans son bac de recyclage et de constater près de chez lui un commerce en train de jeter ses cartons à la poubelle », dit Jeannot Richard, vice-président de Recyc-Québec.

Un suivi serré est indispensable

ÉRIC CLÉMENT

Les employés des éco-quartiers sont les seuls à Montréal à tenter de convaincre des commerçants de recycler. Et quand ils le font, les résultats sont là, a constaté *La Presse*.

Ceux des éco-quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques, dans Ville-Marie, ont passé l'été à donner des bacs aux commerçants des rues Ontario, Amherst et Sainte-Catherine Est. Leurs visites ont porté fruits. « Sur les 79 commerçants de la rue Ontario, entre Champlain et de L'Espérance, on a augmenté de 28 % en deux mois le nombre de commerçants qui recyclent, dit Marie-Noëlle Foschini, coordonnatrice de l'éco-quartier Sainte-Marie. Maintenant 47 d'entre eux, au lieu de 25, participent à la collecte sélective. »

Mme Foschini dit que même si les résultats ont l'air encourageants, cela prend un suivi serré. « Il faut retourner plusieurs fois pour leur demander de persévérer car ils disent oui sur le coup, mais, souvent, c'est pour qu'on leur foute la paix ! Une semaine après avoir distribué des bacs, on a constaté que le jour de la collecte, les bacs au bord de la rue étaient rares. »

« Il faut retourner plusieurs fois pour leur demander de persévérer car ils disent oui sur le coup, mais souvent, c'est pour qu'on leur foute la paix ! » affirme une coordonatrice de l'éco-quartier.

L'Association des commerçants de la rue Ontario a aidé l'éco-quartier à sensibiliser ses membres. Mais toutes les associations de commerçants ne sont pas si actives. Dans le Plateau-Mont-Royal, la Société de développement de l'avenue du Mont-Royal ne fait rien pour inciter ses membres à recycler.

« Ce mandat revient à l'éco-quartier », dit Michel Depatie, le directeur général de l'organisme qui prépare toutefois un plan de développement durable, mais rien sur le recyclage. Dominique Gauvrit, de la boulangerie Première Moisson, compte donc sensibiliser l'organisme à montrer l'exemple sur l'avenue du Mont-Royal.

Selon Jeannot Richard, vice-président de Recyc-Québec, le recyclage dans les petits commerces n'augmentera que si les municipalités ou le secteur privé réussissent à intéresser plusieurs commerces en même temps, pour rentabiliser la tournée. Mais le coût de l'élimination est si faible, par rapport au recyclage, qu'il ne convainc pas les entreprises de recycler. « Souvent, elles vont opter pour ce qui coûte le moins cher, dit-il. Et c'est souvent les poubelles. »

« Le recyclage devrait être obligatoire, dit Mme Foschini. Et si on offrait deux jours de collecte sélective et un seul ramassage des vidanges par semaine, les commerçants seraient obligés de trier leurs déchets. »

« Ça fait partie des éléments de réflexion du plan directeur de gestion des matières résiduelles que nous planifions actuellement », dit Alain Leduc, conseiller en environnement à la Ville de Montréal.

Montréal doit-il forcer la main des commerçants ?

ÉRIC CLÉMENT

Contrairement à Toronto, Amos, la MRC de Bellechasse ou la Ville de Rimouski qui ont, par règlement, forcé les commerçants à recycler, Montréal n'a pris aucun moyen coercitif pour obliger le recyclage des matières réutilisables dans les petits commerces.

« Mais nous avons un règlement qui dit qu'il est interdit de mettre des matières recyclables dans les déchets, dit Alain Leduc, conseiller en environnement à la Ville de Montréal. Avec le Règlement sur les services de collecte de Pierre Bourque, c'était la première fois qu'une ville disait qu'à partir de maintenant la collecte sélective, vous devez y participer. »

M. Leduc dit que quand Pierre Bourque a lancé ce règlement en mai 1999, il avait prévenu qu'après six mois d'informations, le 1er novembre suivant marquerait le début de la coercition. « On n'avait jamais vu ça, se rappelle Alain Leduc. La collecte sélective, ce mois-là, a augmenté de 36 %. En un mois, on était passé, sur une base annuelle, de 37 000 tonnes à 51 000 tonnes. Et ensuite, ç'a toujours augmenté, mais de façon moins importante, de 5 %, de 7 %, etc. »

Inspecter les poubelles

M. Leduc attribue cette forte hausse à la réglementation qui donne des résultats quand elle est couplée à la sensibilisation. Selon lui, les arrondissements ont le devoir de faire vérifier par des inspecteurs que les poubelles des commerçants ne comportent pas de matières recyclables.

Mais *La Presse* a constaté que ce n'est pas le cas. Non seulement la plupart des arrondissements n'ont aucun inspecteur pour faire ce travail, mais, en plus, quand il y a des inspecteurs, ils s'occupent de la propreté et du respect des horaires pour sortir les poubelles.

Finalement, il n'y a que Villeray–Saint-Michel–Parc Extension et Ville-Marie où les inspecteurs vérifient de temps en temps si des matières recyclées sont jetées. Dans Ville-Marie, des avertissements sont donnés, mais pas d'amendes, contrairement à VSMPE.

« Neuf constats d'infraction ont été déposés à la cour municipale depuis le début de l'année pour cette infraction, dit Marie-Ève Humbert, porte-parole de VSMPE. Le coût de l'amende est de 100 $ pour un citoyen et 200 $ pour une entreprise. »

L'alternative à la réglementation est, pour certains, d'augmenter les coûts d'enfouissement. Cela convaincrait les commerçants de ne pas faire affaire avec des firmes de ramassage de détritus, mais les contribuables montréalais se trouveraient alors dans la situation de financer le recyclage des commerçants alors qu'ils paient déjà 25 millions par année pour organiser la collecte sélective.

« Si on augmente les coûts d'enfouissement, les villes vont être pénalisées, donc les citoyens », dit Alain Leduc.

PORTRAIT DES DÉCHETS

L'entrée en vigueur le 23 juin d'une redevance sur l'élimination de 10 $ par tonne enfouie, perçue par le gouvernement sur les terrains d'enfouissement, devrait avoir un impact positif sur le recyclage des matériaux secs (béton, gypse et bois).

En 2004, au Québec, sur 100 tonnes de déchets, 37 provenaient des industries, commerces et institutions, 32 des citoyens et 31 du secteur de la construction, de la rénovation et de la démolition.

Pour la même année, le secteur de la construction-rénovation-démolition a obtenu un taux de récupération des matières recyclables de 62 % tandis que les industries-commerces-institutions ont eu un taux de 58 %. Les citoyens québécois ferment la marche avec une moyenne de 23 %...

Selon l'organisme Recyc-Québec, le Québec aura ajouté de 1998 à 2008 pas loin d'un milliard de dollars de valeur à des résidus, ce qui aura créé 10 000 emplois.

POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE RECYCLAGE

Échec à l'horizon

La première politique québécoise de recyclage s'est soldée par un fiasco. C'était en 2000. Six ans plus tard, le scénario se répète : la seconde politique du genre s'annonce déjà, à 15 mois de l'échéance, comme un échec retentissant. À qui la faute ?

FRANÇOIS CARDINAL



PHOTO IVANOH DEMERS, LA PRESSE ©

Dans le quartier chinois, sur le boulevard Saint-Laurent, la plupart des commerces jettent leurs cartons et d'autres matières recyclables aux vidanges plutôt que de les entreposer pour la collecte sélective.

Vêtue d'une robe très colorée signée Yves Saint-Laurent, la mairesse de Québec, Andrée Boucher, s'est attiré bien des moqueries lors de son voyage en France, cet été. Mais les railleries de ses commettants ne l'ont pas émue autant que celles des élus de l'Hexagone, qui se sont fendu la pêche pour une toute autre raison.

« On a bien fait rire les Français avec notre politique de récupération, a-t-elle confié. Pour vous dire franchement, ils ont trouvé notre objectif de recyclage si ambitieux qu'ils ont ri à gorge déployée ! »

Comme pour leur donner raison, la totalité des acteurs de l'industrie interviewés par *La Presse* ces derniers mois, incluant le président de Recyc-Québec, prédisent déjà l'échec de la politique de gestion des matières résiduelles 1998-2008. À 15 mois de l'échéance, reconnaissent-ils, le Québec est encore loin de la cible de 65 % de déchets recyclés.

« Si la tendance se maintient, c'est certain que nous raterons la cible, note Robert Ménard, directeur du Front commun pour une gestion écologique des déchets. Les dernières statistiques font état d'un taux de 49 %. On est très loin de l'objectif de 65 %, sachant que la tendance est une hausse de 2 à 5 % par an. »

Analysés dans le détail, les chiffres sont accablants. Les citoyens, par exemple, ne recyclent que le quart de leurs déchets. Seulement 6 % des matières organiques sont valorisées alors qu'elles occupent près de 40 % des sacs de déchets. Même les commerces et institutions, avec 58 %, sont loin de leur objectif fixé à 80 %.

Il a été impossible de faire réagir le ministre de l'Environnement, Claude Béchard, qui n'a donné suite à aucune des demandes d'entrevues faites ces derniers mois. Quant au président de Recyc-Québec, Robert Lemieux, il n'a eu d'autre choix que de reconnaître que l'objectif ne sera pas atteint à temps.

« Nous l'atteindrons peut-être avec deux ou trois ans de retard, note M. Lemieux. Il y a beaucoup de choses qui sont rentrées dans l'ordre depuis un an ou deux. »

Deux échecs

La plupart des maires, écologistes et représentants de l'industrie sont toutefois moins optimistes et déplorent ce second échec en autant de tentatives. Les objectifs actuels ont en effet été fixés dans la foulée du fiasco de la précédente politique (1989-2000) : un taux de recyclage de 11 % avait alors été atteint alors que l'objectif était de 50 %.

Pourquoi donc sommes-nous encore aujourd'hui si loin du but ? L'enquête de *La Presse* a permis d'isoler deux problèmes majeurs.

D'abord, le gouvernement et les municipalités ont tardé à agir. Bien que la politique ait été élaborée il y a six ans, les municipalités viennent d'adopter leurs stratégies, les fameux plans de gestion des matières résiduelles.

« L'argent et la volonté n'y étaient tout simplement pas », soutient Charles Tremblay, président d'Éco Entreprises Québec, organisme qui représente l'industrie de la récupération. Et les chiffres semblent lui donner raison : de 2000 à 2004, le taux de récupération des villes n'a fait qu'un léger bond, de 21 % à 23 %.

« Les municipalités voient encore la récupération comme un gros paquet de troubles », déplore Michael Cloghesy, président du Conseil patronal de l'environnement du Québec.

Les maires, pour leur part, pellettent la responsabilité dans la cour de Québec. Certains soutiennent ainsi que le gouvernement met toute la responsabilité sur les épaules des villes et pas assez sur l'industrie.

« La journée où on va obliger les compagnies à récupérer ce qu'elles produisent, on va en faire collectivement beaucoup plus, estime le préfet de la MRC Beauharnois-Salaberry, Yves Daoust. Le gouvernement n'est pas assez actif pour obliger tout le monde à faire sa part. »

Et Recyc-Québec ?

Le second problème du recyclage est de nature plus structurelle : on reproche à Recyc-Québec, qui a pour mission de promouvoir, de développer et de favoriser le recyclage, de ne pas être à la hauteur du défi. Mais la faute n'incomberait pas tant à l'organisme qu'au gouvernement, qui n'a jamais donné à Recyc-Québec les pouvoirs nécessaires.

On en veut pour preuve le fait que le Québec enfouit plus de déchets aujourd'hui qu'il y a 10 ans. Malgré la présence de Recyc-Québec, la quantité de détritus envoyés au dépotoir est en effet passée de 5 millions à 6,4 millions de tonnes de 1994 à 2004.

Le cofondateur d'Action Rebuts, Michel Séguin, estime qu'il est essentiel que le gouvernement revoie le rôle de la société d'État. « Recyc-Québec est nécessaire, mais il pourrait être beaucoup plus actif, croit-il. Il devrait avoir le pouvoir de travailler à la réduction de la quantité de déchets à la source. »

Plus encore, la société d'État devrait avoir le pouvoir d'imposer des pénalités financières aux villes et aux entreprises récalcitrantes, selon Stéphane Leclerc, directeur du consortium Écho-logique, dont la mission est la récupération sur les aires publiques. « Pourquoi même ne pas avoir des bonus pour les municipalités qui dépassent leur objectif ? » demande-t-il.

Le président de Recyc-Québec, Robert Lemieux, ne peut que reconnaître les limites d'un travail basé sur la bonne volonté des gens. « Dans certains cas, il est vrai, on aurait besoin de services d'inspection avec plus de dents », avoue-t-il.

Notons d'ailleurs que le souhait de la société d'État pourrait être exaucé dans un futur proche. Recyc-Québec est en effet un des organismes gouvernementaux visés par le plan de réingénierie 2004-2007 du gouvernement Charest. Son mandat devrait être revu l'an prochain.

COURRIEL
Pour joindre notre journaliste : francois.cardinal@lapresse.ca

Un ticket modérateur pour les déchets ?

FRANÇOIS CARDINAL

Vous entendez le camion à ordures s'approcher. Vous jetez un coup d'oeil par la fenêtre. L'ébouleur saisit votre sac et le dépose délicatement sur une balance. Puis il note son poids, le jette dans le camion et poursuit son chemin. Quelques mois plus tard, une facture vous est acheminée selon le poids de vos déchets.

L'idée vous semble incongrue ? Elle émane pourtant de Recyc-Québec, la société d'État chargée du recyclage. Cette dernière souligne que là où cette mesure a été appliquée, les résultats ont été plus que probants : une réduction de la quantité de déchets allant jusqu'à 38 % et une augmentation idoine des matières récupérées.

Constatant les limites de l'approche volontaire dans son tout récent *Guide sur la collecte sélective des matières recyclables*, la société d'État suggère en effet aux municipalités de fixer un tarif (selon le poids ou le nombre de sacs) plutôt que de dissimuler le coût du service dans les impôts fonciers (compte de taxes).

« Au Québec, écrit-on, on observe que les résultats de plusieurs programmes municipaux de collecte sélective ont stagné au cours des dernières années avec l'application de mesures qui reposent sur l'implication volontaire des citoyens. Ainsi, les municipalités devraient mesurer les impacts de l'adoption d'approches plus coercitives. »

Une des idées suggérées est le « pay as you throw » : plus le citoyen jette, plus il paye cher, ce qui l'incite à expurger son sac à poubelle du maximum de matières recyclables. Cela peut être fonction du poids des sacs ou de leur nombre. L'institut CD Howe, entre autres, milite pour l'application de cette mesure.

La capitale de la Colombie-Britannique, Victoria, a fixé une limite de sacs par semaine : chaque sac supplémentaire doit porter un timbre d'une valeur de 3,50 $.

Pratique répandue

Au Canada, 200 municipalités auraient recours à une forme ou une autre du principe de l'utilisateur-payeur, dont 150 en Ontario. La capitale de la Colombie-Britannique, Victoria, a par exemple fixé une limite de sacs par semaine : chaque sac supplémentaire doit porter un timbre d'une valeur de 3,50 $.

Aux États-Unis, plus de 6000 municipalités auraient adopté ce principe, selon l'Environmental Protection Agency (EPA). Toutes les municipalités d'Irlande sont en passe de l'appliquer. Et en Suisse, où les citoyens sont habitués à payer selon le poids de leurs déchets, leur taux de recyclage avoisine 50 %.

Et Montréal ? Serait-il possible d'équiper les camions à ordures de la métropole de balances électroniques ? « Techniquement, oui, car la technologie est très poussée aujourd'hui, selon Jean-François Léonard, coordonnateur en environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La difficulté, cependant, est financière. »

Le problème, c'est que l'installation d'un tel système coûterait très cher, de même que tout ce que cela implique comme autres dépenses (inspecteurs, sensibilisation, etc.) « Dans la mesure où tu as les moyens de faire appliquer à la lettre le règlement, ça peut s'avérer efficace. Sinon, il est très difficile de rattraper une tentative infructueuse », note M. Léonard.

Selon CD Howe, les bons résultats liés à la pesée des sacs ou autres tickets modérateurs s'expliquent par le fait que les citoyens ignorent trop souvent le véritable coût de la collecte des ordures. En imposant un tarif, ils sont du coup sensibilisés à la quantité de déchets jetés.

Charles Tremblay, d'Éco Entreprises Québec est tout à fait d'accord avec cette approche. Il prétend même que le coût de la collecte, environ 150 $ par porte, pourrait être plus élevé. « Ça me coûte plus cher pour faire déneiger mon entrée ou pour m'abonner à *La Presse*, lance-t-il. Les gens, ça ne les dérange pas de payer plus cher pour un service, en autant qu'ils le voient et qu'ils soient en mesure de l'apprécier. »

LÀ OÙ ÇA FAIT MAL

Les matières recyclables déposées dans le bac vert vont-elles au dépotoir ? Bien des Québécois se posent la question, se remémorant quelques anciens reportages faisant état de cette pratique.

La réponse ? Non. Les matières récupérées étant à la base même de l'industrie du recyclage, elles sont triées puis vendues, pour la plupart. Certes, quelques détritus sont tout de même envoyés au dépotoir car ils ne trouvent pas acheteurs ou parce qu'il n'y a pas de marché.

Selon Recyc-Québec, le taux de rejets des centres de tri québécois est de 6 %. Il varie de 18 % pour les petits centres à 4 % pour les plus gros. Plus de la moitié des rejets sont composés de matières non recyclables, c'est-à-dire de matières non acceptées par les programmes municipaux de collecte sélective.



VINCENT MARISSAL

Ignatieff, grâce au Québec

Michael Ignatieff a gagné cette fin de semaine les concours de popularité et d'organisation auprès des membres du Parti libéral du Canada. On verra maintenant s'il a aussi ce qu'il faut pour remporter la joute politique et aller chercher les appuis qu'il lui manque pour devenir chef.

La recrue vedette du Parti libéral comptait déjà le plus grand nombre d'appuis parmi ses collègues députés et dans les associations de circonscription à travers le pays. Il a confirmé cette fin de semaine qu'il jouit aussi du plus fort soutien des militants, en particulier au Québec et en Ontario, les deux provinces clés pour tout parti fédéral.

Logiquement, l'élection de l'ex-professeur de Harvard au congrès de décembre à Montréal, devrait aller de soi. Mais avec quatre candidats encore bien placés dans le peloton de tête, avec deux mois de course et un vote à plus d'un tour à venir dans l'atmosphère imprévisible d'un congrès, la logique pourrait bien être déjouée.

Les partisans de Bob Rae, Gerard Kennedy et Stéphane Dion s'encourageront sans doute en se rappelant que les conservateurs avaient élu Joe Clark au troisième tour, en 1976, alors qu'il était troisième après le premier tour. Il y a encore de l'espoir pour ces trois-là, mais il va falloir faire preuve de doigté politique pour concocter des alliances. Parce que pour le moment, Michael Ignatieff est clairement en tête, grâce surtout au Québec, qui lui a donné un appui au-delà des attentes de ses organisateurs. Curieux, quand on pense que Michael Ignatieff est généralement vu comme le candidat le plus à droite.

En plus, M. Ignatieff peut compter sur l'appui d'environ la moitié des délégués d'office (les députés, candidats sortants, présidents d'association et sénateurs), ce qui le rapproche encore davantage de la barre des 50 %.

Cette domination au Québec donne à M. Ignatieff un atout majeur sur ses adversaires: il pourra dire qu'il est le seul à pouvoir véritablement relancer le Parti libéral au Québec.

Du coup, sa cote va remonter chez les libéraux des autres provinces. C'est le facteur «*can you deliver Quebec?*», comme disent les organisateurs anglophones. Un facteur particulièrement important après le scandale des commandites.

L'autre atout crucial de Michael Ignatieff, c'est qu'il pourra dire qu'il est le seul des huit candidats à obtenir des appuis forts dans toutes les régions du Canada, ce qui n'est pas le cas des Rae, Kennedy et Dion.

Gerard Kennedy a surpris tout le monde en obtenant un excellent score en Ontario et en Alberta, mais ses appuis faméliques au Québec (environ 1 % des délégués) ne lui permettent pas de rêver au trône.

M. Kennedy a toutefois entre les mains le pouvoir non négligeable de jouer les «*kingmakers*» en appuyant l'un des trois meneurs. M. Kennedy pencherait-il plus pour Michael Ignatieff ou pour Bob Rae? Ou encore pour Stéphane Dion?

Une alliance Rae-Kennedy est improbable. Bob Rae, le grand perdant de la fin de semaine, n'a récolté que 15 % des délégués dans sa province, l'Ontario, presque deux fois moins que M. Kennedy. Il est loin d'être certain que les partisans de Gerard Kennedy le suivraient chez Bob Rae, qui aura aussi besoin d'aide pour gagner le Québec. De toute façon, MM. Rae et Kennedy récoltent ensemble autour de 40 % des délégués, trop peu pour l'emporter au premier tour.

Un rapprochement Kennedy-Dion? Difficile à imaginer quand on se rappelle la dureté de Stéphane Dion à l'endroit de l'ancien ministre de l'Éducation de l'Ontario, à qui il avait reproché en débat de n'apporter aucune nouvelle idée dans cette course.

À l'heure actuelle, les alliances les plus plausibles, sont Ignatieff-Kennedy et Rae-Dion. Dans ce dernier cas, toutefois, on peut se demander si ce n'est pas Bob Rae qui irait vers Stéphane Dion, et non l'inverse. Bob Rae n'est pas mort, mais son piètre résultat en Ontario sème un doute tangible quant à ses chances de succès dans sa propre province aux prochaines élections.

Rien n'est joué, donc, en vue du congrès de décembre. Après la grande séduction auprès des membres ces derniers mois, le quatuor de meneurs se lance dès ce matin dans une partie de poker. Aucun d'entre eux n'a la main pour gagner seul, reste à voir qui va abattre son jeu avant le congrès et qui va bluffer jusqu'à la fin.

Bob Rae n'est pas mort, mais son piètre résultat en Ontario sème un doute tangible quant à ses chances de succès dans sa propre province aux prochaines élections.

Il faudra voir aussi ce que feront les Joe Volpe, Ken Dryden, Scott Brison et Martha Hall Finlay, clairement hors compétition après le vote des délégués. Ensemble, ces quatre-là détiennent environ 15 % des délégués, ce qui n'est pas négligeable dans la guerre de tranchées qui s'amorce.

Il ne faudrait pas s'étonner de voir quelques-uns d'entre eux se désister en tentant de monnayer leurs faibles appuis à un meneur.

COURRIEL
Pour joindre notre chroniqueur : vincent.marissal@lapresse.ca



Le FBI s'attendait à l'assassinat de Lévesque

DENE MOORE
PRESSE CANADIENNE

MONTRÉAL — Le FBI s'attendait à une tentative d'assassinat de René Lévesque lorsqu'il s'est rendu à New York, en 1977. C'est ce que révèlent des documents internes du service de la police fédérale américaine.

Le FBI disposait d'un dossier sur le dirigeant souverainiste, incluant des documents de l'époque du maccarthysme portant sur la possibilité que M. Lévesque ait été en contact avec une présumée organisation communiste au sud de la frontière.

Selon les documents, un informateur anonyme a prévenu le FBI de la possibilité d'un complot lors d'une allocution prononcée par le premier ministre à l'Economic Club de New York, le 25 janvier 1977.

«Coup de téléphone prétendument fait par un homme inconnu depuis l'aéroport de Montréal», peut-on de lire dans les documents du 27 janvier 1977. «L'homme aurait surpris une conversation entre deux hommes, dont un noir, menaçant la vie du premier ministre du Québec lorsqu'il sera au déjeuner (...).»



POLITIQUE

Michael Ignatieff toujours en tête

Le favori dans la course à la direction du PLC obtient l'appui de 30,2 % des délégués élus

JOËL-DENIS BELLAVANCE

OTTAWA — Michael Ignatieff a réussi à se maintenir en tête dans la course à la direction du Parti libéral du Canada (PLC) en fin de semaine. Mais il devra continuer à jeter un coup d'œil par-dessus son épaule. Trois adversaires pourraient encore le supplanter le 2 décembre à Montréal lorsque les délégués éliront le prochain chef libéral.

M. Ignatieff a obtenu l'appui de 30,2 % des délégués élus au cours du week-end, selon les résultats préliminaires affichés à 21 h hier, rendant ainsi impossible une victoire au premier tour de scrutin au vote de Montréal.

L'ancien premier ministre de l'Ontario, Bob Rae, est arrivé deuxième avec 19,1 % tandis que l'ancien ministre de l'Éducation de l'Ontario, Gerard Kennedy, se classait troisième avec 17,1 %. L'ancien ministre de l'Environnement, Stéphane Dion, le seul candidat du Québec dans cette longue course, était bon quatrième avec 16,5 %.

Les quatre autres candidats en lice – Ken Dryden (4,9 %), Joe Volpe (4,2 %), Scott Brison (4 %) et Martha Hall Findlay (1,2 %) – n'ont récolté ensemble que 15 % des délégués élus. On peut d'ores et déjà s'attendre à ce que de fortes pressions soient exercées sur eux pour qu'ils tirent leur révérence avant le congrès de Montréal, compte tenu qu'ils n'ont aucune chance de remporter la course.

En tout, quelque 200 000 membres du parti avaient le droit de vote afin d'élire les 4312 délégués dans les 308 circonscriptions électorales qui choisiront le prochain chef du PLC.

Avant de se faire élire, les délégués doivent indiquer lequel, parmi les huit candidats en lice, ils appuient. Ils doivent aussi voter pour ce candidat au premier tour de scrutin au congrès. Au deuxième tour, ils sont libres de voter comme bon leur semble.

Même s'il est demeuré en tête tout au long de la fin de semaine, Michael Ignatieff a affirmé hier que la bataille est loin d'être gagnée. Il reste encore deux mois de campagne et la lutte sera corsée jusqu'à la toute fin. Le cinquième et dernier débat entre les candidats, qui aura lieu à Toronto le 15 octobre, risque de faire plus d'étincelles que les quatre premiers.

En outre, la décision des quelque 900 délégués d'office (députés, sénateurs, présidents d'association de circonscription, membres de l'exécutif national, entre autres), sera déterminante. Ces derniers n'ont pas eu à se faire élire en fin de semaine pour participer au congrès. Ce groupe s'ajoutera 4300 délégués élus durant le week-end.

« Il reste encore deux mois dans cette course. La chose que j'aimerais souligner, c'est que j'ai des appuis partout au pays, chez les francophones, les anglophones, dans les zones urbaines, dans les régions, à l'Est et dans l'Ouest, partout. Je suis bien ancré à travers le pays et je suis très heureux et très fier de cela », a dit M. Ignatieff.

L'ancien professeur de Harvard a surtout bien fait au Québec, récoltant 38,2 % des délégués élus. Sa promesse de rouvrir la Constitution pour reconnaître que le Québec forme une nation a assurément été un facteur. Stéphane Dion est arrivé deuxième dans sa province natale avec 28 % tandis que Bob Rae n'était pas très loin derrière avec 25,1 %.

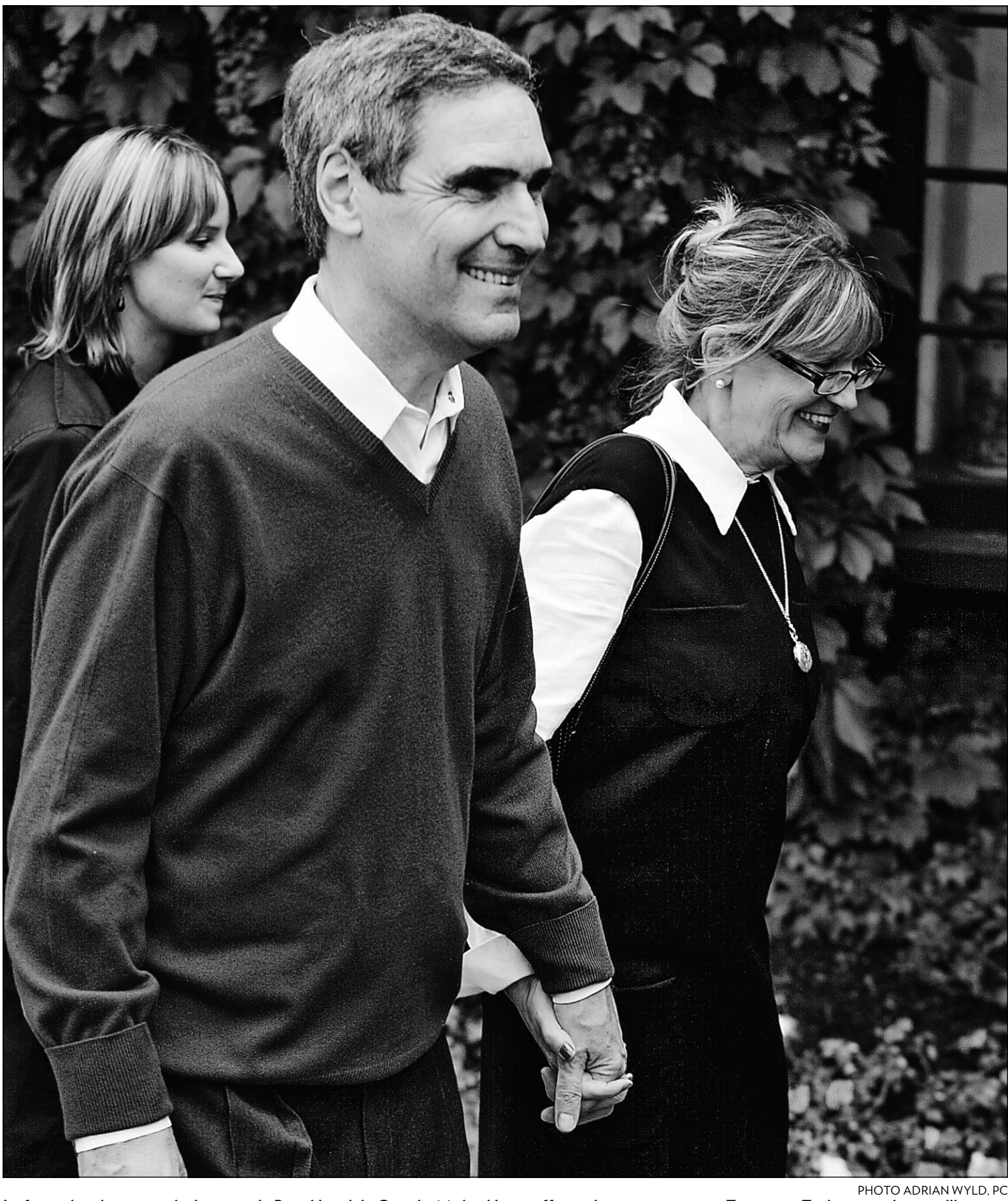


PHOTO ADRIAN WYLD, PC

Le favori dans la course à la direction du Parti libéral du Canada, Michael Ignatieff, marche avec son épouse Zsuzsanna Zsohar après le vote d'hier.

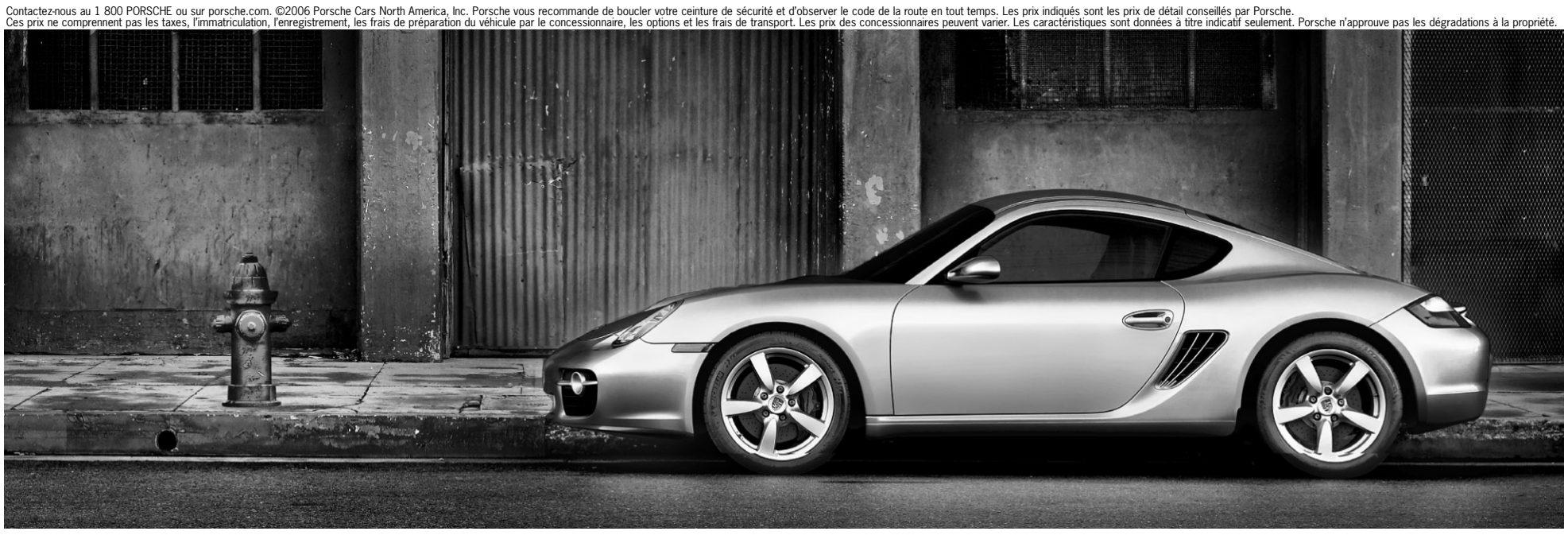
En Ontario, M. Ignatieff s'est toutefois fait chauffer par Gerard Kennedy, les deux hommes récoltant 28 % et 27 % des délégués élus respectivement. Bob Rae, qui a dirigé la province de 1990 à 1995, devait se contenter du troisième rang avec 16,6 % alors que Stéphane Dion recueillait 10,9 %.

Interrogé hier au sujet de sa performance durant ce « super week-end libéral », M. Rae a refusé d'appuyer sur le bouton de panique, affirmant qu'il a obtenu les résultats escomptés. Il ne voit pas non plus son faible score en Ontario comme un geste de rejet de la part des militants.

« Nos résultats sont à la hauteur de ce que nous espérions. Nous avons lancé notre campagne sur le tard comparativement à d'autres candidats qui avaient déjà à leur disposition une vaste organisation. Mais je suis heureux du succès que nous avons eu partout au pays », a dit l'ancien premier ministre néo-démocrate de l'Ontario.

M. Rae s'est particulièrement illustré en Colombie-Britannique, où il a obtenu 24,9 % des délégués élus contre 21,8 % à M. Kennedy et 18,7 % à M. Ignatieff.

Contactez-nous au 1 800 PORSCHE ou sur porsche.com. ©2006 Porsche Cars North America, Inc. Porsche vous recommande de boucler votre ceinture de sécurité et d'observer le code de la route en tout temps. Les prix indiqués sont les prix de détail conseillés par Porsche.
Ces prix ne comprennent pas les taxes, l'immatriculation, l'enregistrement, les frais de préparation du véhicule par le concessionnaire, les options et les frais de transport. Les prix des concessionnaires peuvent varier. Les caractéristiques sont données à titre indicatif seulement. Porsche n'approuve pas les dégradations à la propriété.



En voilà une qui ne passe pas inaperçue. Un moteur six cylindres à plat de 3,4 litres développant 295 chevaux, en position centrale. Une vitesse maximale sur circuit de 275 km/h. Une carrosserie rigide, pour un maniement d'une précision extrême. Au total, une voiture jouissive comme ce n'est pas permis. La Cayman S. Porsche. Rien ne peut s'y comparer.

C'est tout juste si ce n'est pas illégal.

La Cayman S

PORSCHE

3417467A

GANGS DE RUE ZONES DE GUERRE



PHOTO J. EMILIO FLORES, COLLABORATION SPÉCIALE

Une fois par mois, les membres du groupe Parents of Murdered Children se réunissent dans un sous-sol d'église pour échanger sur leur deuil. C'est l'occasion des étreintes et des consolations. Ici, Luiz Ruiz, dont le fils de 23 ans est mort il y a neuf mois, a trouvé du réconfort auprès d'Elizabeth Vargas.

Parents d'enfants tués par les gangs de rue

« On ne guérit jamais, on essaie de continuer à vivre »

Les victimes des gangs de rue ne se limitent pas à ceux qui ont croulé sous les balles. Leurs proches souffrent également. Dans le troisième volet de son dossier sur ces groupes qui sèment la terreur à Montréal, Toronto et Los Angeles, *La Presse* vous présente aujourd'hui des témoignages de parents éplorés de la côte Est américaine.

NICOLAS BÉRUBÉ

LOS ANGELES — La première fois que Margaret Rodgers est sortie en public après l'enterrement de son fils, elle portait une robe fleurie et un chemisier pêche. Ses cheveux noirs étaient retenus derrière sa tête par de fines lanières de cuir. Ses joues étaient pâles. Son mascara coulait. Ses ongles manucurés couleur or volaient dans les airs lorsqu'elle évoquait le souvenir de son fils, David, mort trop jeune, mort pour rien. Mort à la mi-juillet d'une balle dans la tête.

« C'était ma vie. Mon cœur. Je ne sors plus de chez moi depuis, sauf aujourd'hui. Je me suis dit qu'ici, les gens me comprendraient. C'est difficile pour moi d'en parler, vous savez… »

Autour d'elle, des femmes et des hommes ont souri. Sa voisine de droite, Marry, dont le fils a été tué l'an dernier, a tendu le bras et pris sa main dans la sienne. Pendant un moment, personne n'a rien dit parce qu'il n'y avait rien à dire et que tout le monde comprenait.

À travers ses larmes, Margaret a raconté comment son fils a été tué par un membre d'un gang de rue alors qu'il se rendait à l'église un dimanche matin. « David était dans sa voiture. Dehors, les gens couraient. Des coups de feu ont été tirés. Il a reçu une balle. Il est mort sur le coup. Comme ça. Au volant de son auto. Il venait d'avoir 22 ans. »

Les policiers, dit Margaret, n'ont arrêté personne. Un refrain bien connu à Los Angeles, où les enquêtes sur les meurtres commis par des gangs de rue finissent souvent en cul-de-sac.

Ann Kennedy, fondatrice du groupe Parents of Murdered Children (POMC) pour la région de Los Angeles, n'en finit plus d'entendre des histoires d'horreur au sujet des meurtres commis par les gangs. « Les policiers sont débordés. Ils n'ont pas le temps de faire leur travail correctement. Et souvent, ils disent que les meurtres sont des règlements de compte entre les gangs de rue, mais ce n'est pas vrai. Ici, les gens tuent pour le plaisir, pour le défi. Ils ne pensent pas aux victimes et aux conséquences », dit-elle. Son fils a été tué il y a quatre ans.

Une fois par mois, les membres du groupe fondé par M^me^ Kennedy se réunissent dans un sous-sol d'église du quartier San Gabriel pour parler de leur deuil, raconter ce qu'ils vivent. Certains parents viennent pour la première fois, d'autres sont des habitués. Chaque mois, le groupe est plus important.

Pour Luz Ruiz, dont le fils de 23 ans est mort il y a neuf mois, ces rencontres sont cruciales. « Ici, je peux crier, pleurer et rire, parfois en même temps. Les gens comprennent ce que je vis parce qu'ils vivent la même chose. Ils passent par les mêmes étapes. On ne guérit jamais d'avoir perdu son enfant. On peut juste trouver le courage de continuer à se lever le matin. »

La première réaction des parents est de se demander ce qu'ils auraient pu faire pour protéger leur enfant, dit-elle. « Il n'y a pas un jour où je ne me sens pas coupable. Je dois me raisonner et me dire que je n'y pouvais rien. C'est la chose la plus difficile à faire. »

Un samedi soir de janvier, son fils Roberto s'est rendu a une fête dans le quartier Highland Park, à Los Angeles. Durant la soirée, des jeunes membres d'un gang de rue ont essayé d'entrer à la fête, mais l'organisateur leur a refusé l'accès. Les jeunes ont regagné leurs voitures. Quelques minutes plus tard, ils ont fait irruption dans la cour arrière et ont tiré dans la foule.

« Souvent, les policiers disent que les meurtres sont des règlements de compte entre les gangs de rue, mais ce n'est pas vrai. Ici, les gens tuent pour le plaisir, pour le défi », dit une mère éplorée.

« Ils ont tué mon fils et une autre personne », explique M^me^ Ruiz. Depuis, elle et d'autres parents tiennent une veillée chaque mois devant l'hôtel de ville. Ils allument des chandelles et prient. « Nous demandons que justice soit rendue et que les enquêteurs trouvent le meurtrier. Nous demandons que la violence cesse et que les rues soient plus sûres pour nos enfants. »

Les parents sont en colère. Ils ne comprennent pas. Ils veulent tout faire pour passer au travers, mais n'arrivent pas à accepter le décès de leur enfant, explique Ann Kennedy.

Orlando, le fils de Rozanna Primmer, est mort en mars. Il venait d'avoir un ennui mécanique avec sa voiture sur l'autoroute et s'est dirigé vers la maison d'un ami, dans un quartier qu'il connaissait peu. Il est sorti de sa voiture et s'est fait tirer dessus.

Pour venir à la rencontre, Rozanna a mis un t-shirt à l'effigie de son fils, qu'elle porte souvent pour que la mémoire d'Orlando continue de vivre. « C'est pour qu'on se souvienne de lui. Si je ne montre pas son visage, qui le fera? Si je ne dis pas son nom, qui le dira? Orlando ne mérite pas d'être oublié. »

À la fin de la soirée, les participants s'assoient en cercle et observent une minute de silence. Puis, à tour de rôle, ils prennent la parole pour expliquer comment ils se sentent. Certains ne dorment pas. D'autres disent qu'ils ont de « bonnes journées » et de « mauvaises journées ». Que les frères et sœurs du défunt ne réussissent pas à s'en remettre. Qu'ils ne comprennent pas. Qu'ils ne veulent pas comprendre.

Randy Jurado, dont le fils a été tué il y a 14 ans cette année, résume son sentiment: « C'est une sentence à vie qu'on a reçue. On ne guérit jamais. Notre vie ne sera jamais plus normale. Pour moi, plus le temps passe et plus ça fait mal. Je souhaite que les choses se passent différemment pour vous, mais moi, c'est ce que je ressens. »

Quand tous les parents ont parlé, ils se prennent la main, prient Dieu, se lèvent et s'en retournent chez eux.



PHOTO ANDREW MCKENZIE, ASSOCIATED PRESS

Les crimes reliés aux gangs de rue comme celui-ci, commis en bordure du Pacific Coast Highway en avril 2003, ont diminué à Los Angeles. Mais le problème des gangs reste entier, croient les autorités.

EMBELLIE PASSAGÈRE

Le nombre de membres de gangs de rue est en diminution à Los Angeles depuis quelques années. Les actes de violence et de vols ont eux aussi connu une baisse marquée. Une « victoire » que les autorités se gardent bien de célébrer trop vite : les gangs sont en train de s'adapter aux nouvelles stratégies policières, croient plusieurs observateurs. Depuis cinq ans, le nombre de membres de gangs répertoriés par la police de Los Angeles est passé de 57 000 individus à quelque 39 000 aujourd'hui. Parallèlement, le nombre d'actes de violence (meurtre, agression, vols) est passé de 8905 à 6610 durant la même période. En 2005, 483 homicides se sont produits à Los Angeles, alors qu'au milieu des années 90, le nombre d'homicides enregistrés annuellement tournait généralement autour de 1000. Or, le problème des gangs reste entier, croit Albert Hereda, représentant des victimes d'actes criminels au bureau du procureur du comté de Los Angeles. « Les policiers font leur travail et la situation semble s'améliorer, mais il reste énormément à faire. Le système judiciaire est débordé et ça reste long et difficile de faire avancer tous les dossiers en cours. Dans la rue, les gens ne se sentent pas nécessairement plus en sécurité. » Selon Najee Ali, travailleur social et militant du milieu des gangs à Los Angeles, le mélange entre les populations noire et latino crée une escalade de violence dans certains secteurs. « Il y a des gens qui se font tuer simplement parce qu'ils sont latinos et qu'ils se trouvent dans un quartier noir, et vice versa. Le problème des gangs est ancré très profondément ici. Selon moi, ça va prendre plus d'une génération à résoudre. »

— Nicolas Bérubé

LE ZÉLATEUR La rubrique des horreurs urbaines



PHOTO ARMAND TROTTIER, *LA PRESSE* ©

POMPE MAUDITE

SÉBASTIEN RODRIGUE

Les résidants voisins du carrefour de la rue Lambert-Closse et de l'avenue Hawarden dans l'arrondissement de Ville-Marie n'en peuvent plus. La Ville a entrepris des travaux souterrains d'urgence en juillet dernier et il ne se passe plus rien.

Des travaux ont été effectués près de la voie ferrée bordant l'autoroute Ville-Marie. Un peu plus loin, une grosse pompe sur roues a été installée. Des barricades forment un imposant périmètre autour de l'appareil. La pompe ronronne sans arrêt pour récupérer les eaux d'un égout et les déverser quelques centaines de mètres plus loin par la rue Atwater. « Ils nous ont bousillé notre été », lance une résidante rencontrée sur les lieux.

Cette grosse pompe fait un bruit continu ressemblant à celui d'une petite génératrice. Les odeurs seraient désagréables lorsqu'il pleut. L'installation temporaire nuit aussi à l'accès de quelques garages. La résidante excédée s'inquiète de la présence de cet attirail avec l'arrivée de l'hiver. Elle en a surtout assez d'entendre une pompe fonctionnant jour et nuit sous sa fenêtre depuis plus de deux mois maintenant.

L'EXPLICATION

L'arrondissement de Ville-Marie est aux prises avec un problème colossal, nous indique un porte-parole. Les employés municipaux ont d'abord voulu régler un problème de conduite d'eau, mais l'excavation a mis à jour des problèmes plus importants.

L'égout s'est affaissé, ce qui explique la présence d'une pompe. Sans celle-ci, le quartier serait inondé d'eau usée. Ces travaux coûteront environ 500 000 $ et un appel d'offres a été lancé pour embaucher une firme externe. La voie ferrée complique cette intervention parce qu'il faudra creuser d'environ 80 pieds pour installer un mur de soutènement pour la voie ferrée.

Le chantier doit débuter en novembre et se terminer avant la fin décembre. La Ville pense pouvoir enlever la pompe bruyante dès le début des travaux dans un mois environ.

QUI S'EN OCCUPE ?

Chantale Morissette,
chef de division, Gestion stratégique des réseaux d'eau, Ville de Montréal, **514-872-4791**.

APPEL À TOUS: Si la négligence et le laisser-aller se manifestent près de chez-vous, écrivez-nous à l'adresse suivante : Le Zélateur, 7, rue Saint-Jacques, Montréal, H2Y 1K9. Par courriel : **zelateur@lapresse.ca**. Par téléphone : 514-285-7070. Par télécopieur : 514-285-6808.



PHOTO R. NADON, ARCHIVES LA PRESSE ©

Frank Zampino

Zampino courtisé

SARA CHAMPAGNE ET SÉBASTIEN RODRIGUE

Le président du comité exécutif de la Ville de Montréal, Frank Zampino, est courtisé par Québec.

On avoue au Parti libéral au Québec (PLQ) que l'homme qui tient les cordons de la bourse de la Ville, reconnu comme un fervent libéral, est « bienvenu » dans les rangs.

« C'est un homme politique de grande qualité, a expliqué le coordonnateur des communications au PLQ, Daniel Thibault. Honnêtement, il est tout à fait possible que des discussions sur le terrain aient lieu en ce moment avec M. Zampino. Mais je ne suis pas en mesure de vous en dire plus. »

La circonscription qu'il pourrait représenter aux prochaines élections provinciales, celle de Jeanne-Mance-Viger, serait écartée. Le député et président de l'Assemblée nationale, Michel Bissonnet, aurait, selon des informations recueillies auprès de son personnel politique, l'intention de briguer les prochains suffrages.

Interrogé jeudi, le principal intéressé, Frank Zampino, a expliqué sur un ton rieur qu'il écoute les gens qui le courtisent pour faire le saut dans l'arène provinciale, mais aussi au fédéral.

« Je les écoute, a-t-il dit. Mais j'ai trop de travail à faire à Montréal. Je reste *focussé* sur ce que j'ai à faire. J'aime beaucoup Montréal, puis je travaille très bien avec le maire Gérald Tremblay. Je n'abandonnerai évidemment pas mon poste de président au comité exécutif pour d'autres défis. »

M. Zampino a ensuite affirmé qu'il a l'intention de poursuivre son mandat à la Ville, qui est « passionnant. »

DÉVELOPPEMENT DE L'ÎLE DES SŒURS

Des résidants en colère

ÉRIC CLÉMENT

Les projets immobiliers de la pointe sud de l'île des Sœurs font enrager des résidants de ce secteur: certains sont exaspérés par les chantiers en cours et d'autres en ont contre l'ampleur des projets.

Une soirée d'information organisée mercredi soir par les promoteurs et l'arrondissement de Verdun avait pour but de bien expliquer ces projets. D'ici 10 ans, cette zone de l'île, jadis champêtre, aura un nouveau golf et au moins deux secteurs résidentiels supplémentaires: les deux tours de 25 étages (350 unités) de Prooment et les cinq tours de 20 étages du projet Symphonia (1200 unités dont des maisons individuelles).

Nina Gould, du Comité pour la protection du patrimoine de l'île des Sœurs, ne comprend pas pourquoi la Ville de Montréal ne tient pas compte du développement durable, de la protection des milieux naturels et de la conservation du patrimoine paysager pour ce développement immobilier.

Elle est déçue que Verdun autorise le développement de ces immenses tours d'habitation sur une partie de l'écoterritoire des rapides de Lachine, ce qui, en fait, est autorisé en autant que le bois soit préservé. Jeudi soir, elle s'est rendue, avec d'autres résidants du secteur, au conseil d'agglomération de Montréal pour protester contre certains aspects des projets.

« Nous sommes allés demander pourquoi la Ville traîne la patte pour protéger le patrimoine visuel de ce milieu riverain très précieux, car c'est aussi un corridor majeur pour tous les oiseaux qui viennent dans l'est de l'Amérique du Nord, dit-elle. Nous demandons au maire Gérald Tremblay de se pencher sur ces projets pour notamment en limiter la hauteur, car c'est un lieu unique et il faut favoriser une diversité d'immeubles plutôt qu'uniquement des tours de 20 étages. »

Mais, dit le maire de Verdun Claude Trudel, ces terrains sont privés et l'arrondissement ne fait qu'appliquer le plan d'urbanisme. « Et on a probablement le comité consultatif d'urbanisme le plus sévère à Montréal », a-t-il dit à *La Presse*.

Des travaux ont déjà lieu dans cette zone pour créer le golf et construire des maisons. Des centaines de résidences subissent le passage régulier de camions qui transportent de la terre vers les chantiers. Les résidants doivent endurer le bruit et la poussière et se plaignent d'un manque de sécurité.

« On avait choisi ce quartier résidentiel pour sa quiétude et sa qualité de vie, dit Pierre Brunet, un des résidants. On a 800 passages de camions par jour dans une rue résidentielle. » M. Brunet n'est pas opposé au développement de la pointe sud. « Si j'avais voulu acheter un terrain de 100 000 pieds carrés, je serais allé à Mont-Saint-Hilaire ou à Granby », dit-il.

Mais il aimerait qu'on réduise les conséquences des chantiers. Des amendes ont déjà été imposées à des camionneurs (pour vitesse excessive ou oubli de marquer l'arrêt), mais elles n'ont pas eu l'effet espéré, ni la station de lavage des camions qui aurait dû réduire les nuages de poussière.

Les citoyens veulent que les camions empruntent une autre route. Le maire dit trouver la situation très regrettable, mais estime que les camions « ont le droit, pour se rendre à leur chantier, de passer par la route la plus rapide » car « c'est la loi ». Il dit que ses services ont déjà envisagé plusieurs solutions et continuent de le faire.

POUR AMÉLIORER VOTRE QUALITÉ DE VIE



Montréal a entrepris un vaste programme de réfection de ses **routes**, de ses **aqueducs** et de ses **égouts** sur l'ensemble de son territoire.

Jusqu'en novembre, plusieurs projets de réfection majeurs seront en cours de réalisation. Parmi les plus importants, il faut noter les chantiers des boulevards **Saint-Laurent**, **Henri-Bourassa**, **Marcel-Laurin**, **Pierrefonds** et celui du **chemin Queen-Mary**.

Merci de votre patience !

Montréal

3430194A

3431597

Ascenseur ou escalier ?

Bougez donc ! DES TRUCS POUR GARDER LA FORME.
UN CAHIER SPÉCIAL EN PAPIER GLACÉ À CONSERVER, SAMEDI PROCHAIN.

LA PRESSE
POUR MIEUX CHOISIR

3427044A

POLITIQUE

L'armée mécontente du gouvernement

Les conservateurs n'ont pas su défendre la mission afghane, selon les militaires

PRESSE CANADIENNE

OTTAWA — L'incapacité du gouvernement conservateur, l'été dernier, à expliquer clairement et à défendre la mission du Canada en Afghanistan a été une source d'immense frustration pour les hauts dirigeants militaires du pays, affirment des sources au sein du ministère fédéral de la Défense nationale.

M. Hillier aurait affirmé que les opposants à la guerre avaient le « champ libre » pour « affaiblir le soutien public à la mission ».

Ce mécontentement a été exprimé le 6 septembre, lors d'une réunion à laquelle prenaient part de hauts responsables fédéraux et le chef d'état-major de la Défense, le général Rick Hillier.

Lors de cette réunion, organisée afin de discuter de l'envoi de renforts, pour venir en aide aux troupes impliquées dans des combats dans le district de Panjwayi, près de Kandahar, M. Hillier aurait affirmé que les opposants à la guerre en Afghanistan avaient le « champ libre » pour « affaiblir le soutien public à la mission », a indiqué une source sous le couvert de l'anonymat.

Alors que le bilan des victimes s'alourdissait, cet été, l'opposition à la guerre augmentait et était galvanisée par l'appel lancé par le dirigeant néo-démocrate Jack Layton en faveur d'un retrait des troupes canadiennes des opérations de combat menées sur le sol afghan.

M. Layton a demandé à ce que les troupes canadiennes stationnées dans le sud de l'Afghanistan tiennent un rôle de maintien de la paix similaire à celui joué par certains membres européens de l'OTAN dont les soldats sont déployés dans le nord du pays.

Une nette majorité de Canadiens estiment que la mission canadienne en Afghanistan est une cause perdue, selon un important sondage dont les résultats traduisent le profond scepticisme de la population vis-à-vis de la lutte contre le terrorisme.

La firme Decima Research a sondé plus de 2000 Canadiens, le mois dernier, alors que le premier ministre fédéral Stephen Harper accentuait ses efforts afin de promouvoir la mission.

Cinquante-neuf pour cent des répondants ont estimé que les soldats canadiens « meurent pour une cause que nous ne pouvons pas gagner », 34 % d'entre eux ne partageant pas ce point de vue.

Ce sondage a été mené par Internet auprès de 2038 personnes, entre les 8 et 18 septembre. Ses résultats sont considérés justes 19 fois sur 20, avec une marge d'erreur de 2,2 points de pourcentage.



PHOTO LES PERREAUX, PC

Hier, les confrères du soldat Josh Klukie ont conduit sa dépouille vers l'avion qui doit le ramener de Kandahar. Le soldat a été tué vendredi lorsqu'il a marché sur un piège explosif.

AFGHANISTAN

Le Canada respecte les règles, dit la Croix-Rouge

PRESSE CANADIENNE

OTTAWA — Le plus haut dirigeant de la Croix-Rouge internationale se dit assuré que les troupes canadiennes en Afghanistan respectent toutes les règles dans le traitement des prisonniers.

Jakob Kellenberger, le président du Comité international de la Croix-Rouge, a indiqué en entrevue, récemment, qu'il n'a aucune inquiétude quant aux Canadiens.

Le printemps dernier, certains soldats canadiens avaient dit craindre que les autorités afghanes ne maltraitent ou ne tuent les prisonniers qui leur sont remis.

Le ministre de la Défense, Gordon O'Connor, avait alors affirmé que les Canadiens appliquaient les dispositions de la Convention de Genève à l'endroit des prisonniers. Sans avoir le statut officiel de prisonniers de guerre, ceux-ci étaient quand même assurés d'être traités humainement.

La Convention de Genève définit les critères selon lesquels des détenus peuvent être officiellement considérés comme prisonniers de guerre. Le Canada ne dirige pas de centres de détention en Afghanistan, mais confie ses prisonniers au gouvernement afghan.

Selon M. Kellenberger, le Canada avise toujours scrupuleusement la Croix-Rouge quand il fait des prisonniers et les remet aux autorités afghanes, ce qui est important pour permettre aux représentants de la Croix-Rouge de visiter les établissements où ils sont gardés en détention. La Croix-Rouge s'occupe de suivre la situation de milliers de détenus en Afghanistan.

M. Kellenberger, souligne également que les Canadiens font pression sur le gouvernement afghan pour que celui-ci traite correctement les prisonniers.

Par ailleurs, certaines personnes remettent en question la Convention de Genève, laissant entendre qu'elle est maintenant désuète et ne répond plus aux conditions des conflits contemporains. Mais M. Kellenberger est sceptique.

« Si des gens croient que la Convention de Genève n'est plus adéquate, qu'ils me prouvent que c'est le cas, et qu'ils me proposent des façons d'améliorer les choses. Mais si on vise simplement à réduire la protection (des prisonniers), alors je ne suis pas d'accord », a-t-il dit.

MILLER THOMSON POULIOT
Avocats, agents de brevets et de marques de commerce
millerthomsonpouliot.com
514.875.5210
3431267A

LOTO QUÉBEC

Résultats des tirages du: 2006-10-01

Banco: 05 12 13 17 24 26 36 41 42 43 44 45 47 53 54 55 57 63 66 68

La Quotidienne: 3 782 4 9065

Astro: Jour - Mois - Année - Signe : 22 AVRIL 55 CAPRICORNE

Extra 1737459 **500 000 $***
*décomposable dans les deux sens

Résultats des tirages du: 2006-09-30

Lotto 6/49: 01 10 18 24 31 46 — compl. 19

	Gagnants	Lots
6/6	3	8 214 691,00 $
5/6+	12	53 294,60 $
5/6	288	1 834,40 $
4/6	16 497	60,60 $
3/6	292 191	10,00 $
2/6+	207 762	5,00 $

Ventes totales : 32 091 634 $
Prochain gros lot (approx.) : 4 000 000 $

Québec 49: 27 32 34 38 41 48 — compl. 37

	Gagnants	Lots
6/6	0	1 000 000,00 $
5/6+	0	50 000,00 $
5/6	17	500,00 $
4/6	1 014	50,00 $
3/6	18 921	5,00 $

Ventes totales : 651 247,50 $

Extra 2463602* **500 000 $**
*décomposable dans les deux sens

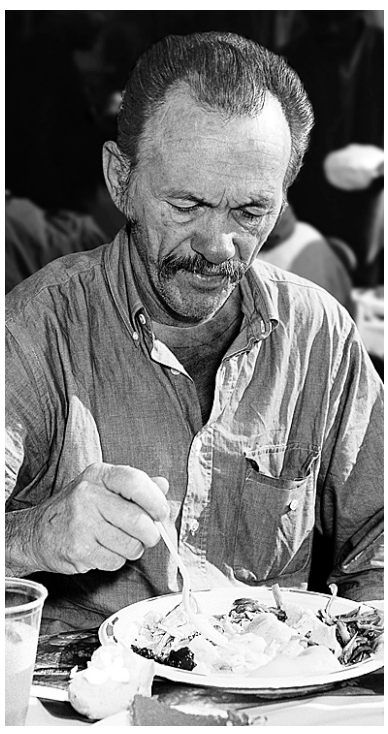
Lotto Québec: **Plus que 8 jours avant le 1er tirage !**

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

LOTOQUEBEC.COM

VEUILLEZ JOINDRE ET EXPÉDIER AVEC VOTRE DON DÈS MAINTENANT

REPAS COMPLET DE L'ACTION DE GRÂCE - 2.29 $



Nous avons besoin de votre aide pour servir des repas nutritifs et procurer d'autres services de transition aux personnes qui ont faim, qui sont sans abri et qui souffrent dans la région de Montréal durant cette saison de l'Action de grâce.

Pour seulement 2,29 $, vous pouvez procurer un repas réconfortant ou d'autres services essentiels qui sont le point de départ d'une nouvelle vie. S.V.P., aidez-nous à offrir des soins à ceux qui ont faim, aux sans-abri et à ceux qui souffrent en postant votre don dès maintenant.

❑ 22.90 $ pour aider 10 personnes ❑ 45.80 $ pour aider 20 personnes
❑ 68.70 $ pour aider 30 personnes ❑ 91.60 $ pour aider 40 personnes
❑ 229 $ pour fournir 100 repas ou des services essentiels
❑ _____ $ pour aider autant de personnes que possible

Veuillez débiter ma carte de crédit: ❑ VISA ❑ MasterCard ❑ American Express
Numéro de carte
Date exp.
Signature

Donnez en ligne au www.missionbonaccueil.com, ou composez le 514-523-5288.

Nom
Adresse App.
Ville/Prov./C.P.
Tél. :
Courriel :

Les montants mentionnés sont des coûts moyens et comprennent les frais de préparation et de service des repas. Un reçu d'impôt sera émis pour tout don de 10 $ et plus. La Mission Bon Accueil est un organisme de charité enregistré 10819 5215 RR0001.

Veuillez faire votre chèque à l'ordre de :
MISSION BON ACCUEIL
606, rue De Courcelle, Dept. 404307
Montréal QC H4C 3L5
Refuge au : 1490, rue Saint-Antoine Ouest
www.missionbonaccueil.com

3429130

NOTRE 114e ANNÉE DE SERVICE À MONTRÉAL



mercedes-benz.ca/classec

Exigez plus.

LA C230 SELECT 2007

Voici un véhicule prestigieux supérieur à tous ceux de sa classe. Mercedes-Benz offre des améliorations complémentaires pour la C230 Select, incluant : boiseries intégrales, volant et pommeau de vitesses gainés de cuir assorti, et essuie-glaces à capteur de pluie. L'Édition Select est aussi disponible pour les modèles C280 et C350. Détails auprès d'un concessionnaire Mercedes-Benz.

LOCATION-BAIL BASÉE SUR 39 MOIS
429 $*/MOIS | 5,5 %*
ACOMPTE DE 4 000 $
PDSF À PARTIR DE 38 400 $

Mercedes-Benz

FINANCEMENT OFFERT PAR
Services financiers Mercedes-Benz

Montréal
Automobiles Silver Star Inc.
7800, Boul. Décarie, Montréal
(514) 735-3581

West Island
Mercedes-Benz West Island
4525, Boul. St-Jean, Dollard-des-Ormeaux
(866) 405-4444

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

Rive-Sud
Mercedes-Benz Rive-Sud
4844, Boul. Taschereau, Greenfield Park
(866) 734-1111

© Mercedes-Benz Canada Inc., 2006. *Offre de location-bail basée sur une C230 neuve, disponible uniquement par l'intermédiaire de Services financiers Mercedes-Benz sur approbation du credit, pendant une durée limitée. 429 $ par mois pendant 39 mois. Acompte ou reprise équivalente de 4 000 $, première mensualité, dépôt de garantie de 500 $ et taxes applicables requis à la date d'entrée en vigueur du bail. PDSF à partir de 38 400 $. Taux de location annuel de 5,5 %. Obligation totale : 20 731 $. Kilométrage limité à 18 000 km/an (0,20 $/km supplémentaire). Frais de transport et de préparation (jusqu'à 1 795 $; le concessionnaire peut facturer moins), d'immatriculation et d'assurance, ainsi que taxes et frais RRPMR en sus. Le concessionnaire peut louer à prix moindre. Modèle C230 montré. Offre pouvant changer sans préavis et ne pouvant être combinée à aucune autre offre.

3432390A

MONDE

Scandale sexuel au Congrès



RICHARD HÉTU
COLLABORATION SPÉCIALE

NEW YORK — Ardent défenseur des valeurs morales, le Parti républicain est confronté au Congrès à un scandale sexuel qui éclate à un moment inopportun : dans cinq semaines, les Américains iront aux urnes à l'occasion des élections parlementaires de mi-mandat.

L'homme par qui le scandale arrive s'appelle Tom Foley. Âgé de 52 ans, il représente à la Chambre des représentants une circonscription de Floride. Élu pour la première fois en 1995, il est reconnu pour son combat contre l'exploitation des enfants. Vendredi, il a démissionné après la révélation d'une correspondance électronique compromettante avec un mineur ayant travaillé au Congrès comme page.

Le même jour, la chaîne ABC a cité d'autres communications électroniques entre le parlementaire républicain et des mineurs travaillant ou ayant travaillé au Congrès. Dans une conversation par messagerie instantanée, Foley aurait écrit à un page de 16 ans: « Je t'excite un peu? »

— « Un peu », aurait répondu le page.

— « Cool », aurait enchaîné l'élu.

Premier impact de ce scandale : les républicains viennent de perdre un siège sûr. Déjà mince, leur majorité à la Chambre des représentants apparaît plus fragile que jamais.

Car le scandale sexuel en cache peut-être un autre. De fait, les leaders républicains de la Chambre des représentants sont aujourd'hui accusés d'avoir fermé les yeux sur le harcèlement homosexuel dans ses propres rangs.

En 2005, un ancien page originaire de Louisiane s'est plaint à son représentant au Congrès d'avoir reçu des courriels déplacés de Tom Foley. Dans l'un de ces courriels, le parlementaire demandait au mineur une photo.

Le parlementaire de Louisiane a refilé la plainte de l'ancien page à un élu de New York, Thomas Reynolds, responsable de la campagne électorale des républicains à la Chambre des représentants.

Reynolds a alors informé le bureau du président de la Chambre des représentants.

Des mois et des mois ont passé, et Tom Foley est resté à son poste, jusqu'à ce que la chaîne ABC ne l'interroge sur ses courriels à un page louisianais.

Les leaders républicains se sont-ils prêtés à un classique *cover up* dans l'espoir de sauver le siège de Foley en Floride et la réputation des républicains à travers les États-Unis?

Les démocrates ne doutent évidemment pas de la réponse.

« Il est clair que le leadership républicain était au courant de ce problème avec les pages depuis plus d'un an », a déclaré samedi Tim Mahoney, l'opposant démocrate de Tom Foley. « Il leur a semblé plus important de conserver un siège que de protéger nos enfants. »

Les parlementaires républicains, pris au dépourvu, ont rivalisé d'indignation. Samedi soir, le président de la Chambre des représentants, Dennis Hastert, et ses deux adjoints ont applaudi à la démission de Tom Foley et condamné sévèrement son comportement, le qualifiant « d'abus de confiance obscène ».

L'indignation du triumvirat républicain est cependant loin de le racheter. Les uns et les autres se sont contredits sur le moment où ils ont été mis au courant de l'affaire. Finalement, le bureau du président de la Chambre des représentants a admis avoir été informé de la plainte du page louisianais à l'automne 2005.

Mais le président Dennis Hastert a juré n'avoir rien su des autres communications jugées déplacées ou perverses du parlementaire.

Le scandale risque de prendre de l'ampleur. Plusieurs parlementaires démocrates ont réclamé la nomination d'un enquêteur indépendant pour faire la lumière sur le rôle des leaders républicains dans cette affaire. La page éditoriale du *Washington Post* les a secondés, de même qu'un parlementaire républicain de New York, Peter King.

« Quiconque a été impliqué dans la chaîne d'information doit s'avancer et dire quand il a été mis au courant, ce qu'il a su exactement, et ce qu'il a fait avec l'information une fois qu'il l'a reçue. »

Depuis plusieurs années, le Parti républicain se présente comme le parti de la vertu morale. Dans le dernier droit de la campagne électorale, ce scandale ne peut que lui nuire.

SÉGOLÈNE ROYAL

La politique des coups tordus



LOUIS-BERNARD ROBITAILLE
COLLABORATION SPÉCIALE

PARIS — Il y a parfois des coïncidences trop belles pour être tout à fait naturelles.

Ainsi cette mini-bombe médiatique qui vient d'exploser à la figure de Ségolène Royal, grandissime favorite dans les sondages, à la veille de sa déclaration de candidature prévue le samedi à Marseille. Une info pour le moins bizarre, car elle concerne des événements vieux de 21 ans.

Cela paraît vendredi dans le *Parisien*, au beau milieu d'une interview d'Antoine Royal l'un des cinq frères de Ségolène. Selon ce dernier, un autre frère, Gérard, alors lieutenant dans les services secrets, avait lui-même placé la bombe qui avait coulé dans le port d'Auckland (Nouvelle-Zélande) le *Rainbow Warrior*, le bateau de Greenpeace. Une ténébreuse opération des services secrets français, à l'été de 1985 et sous le régime socialiste, qui avait provoqué un énorme scandale. Et pour cause: un photographe de Greenpeace avait trouvé la mort dans l'explosion. Deux agents français arrêtés sur les lieux avaient été condamnés à 10 ans de prison pour homicide involontaire. Les autres membres du commando avaient réussi à quitter la Nouvelle-Zélande.

L'info ne provoque de véritable ébullition que le lendemain, y compris en Nouvelle-Zélande où les autorités menacent de rouvrir le dossier de cet attentat et de lancer de nouvelles poursuites.

Du coup, cette « affaire » touchant Gérard Royal faisait hier soir la une des grands journaux télévisés. Avec beaucoup de calme, la principale intéressée expliquait lors d'un déplacement en province: « Je trouve étonnant que cette nouvelle sorte la veille de ma déclaration de candidature. D'autant plus qu'elle a été apparemment aussitôt démentie par une source du ministère de la Défense. Est-ce une peau de banane? Il ne faudrait tout de même pas qu'une campagne électorale justifie tout et n'importe quoi... »

Affaire trouble. D'un côté, un avocat associé au dossier déclare que celui-ci est définitivement clos, et qu'aucune poursuite n'est envisageable. De l'autre, une source citée par l'AFP précise que Gérard Royal, en effet présent à Auckland en 1985, n'avait « jamais » posé la bombe. Et finalement cette « révélation » tient en une ligne, fort évasive, au milieu d'une interview d'Antoine Royal, petit entrepreneur mis en examen en avril dernier pour escroquerie: plusieurs années après les faits, Gérard « m'a dit que c'était lui qui avait posé la bombe »...

Ségolène Royal, qui vient de fêter ses 53 ans, était d'une famille plutôt pauvre de huit enfants, avec un père général... qui avait plaqué femme et enfants pour refaire sa vie. Elle a également quatre enfants avec François Hollande. Et, par-dessus le marché, le *Parisien* vient également de lui trouver une cousine germaine... militante et candidate du Front national depuis vingt ans...

Cette coïncidence qui vient éclabousser le début de campagne de M^me^ Royal s'ajoute à deux « affaires », anodines et bizarres, révélées par les médias au cours des derniers mois. Ainsi, au printemps, les agences de presse relaient-elles une information pourtant bien mineure, concernant l'un des fils de Ségolène: celui-ci aurait été brièvement « interpellé » par la police. Un terme toujours chargé de suspicions diverses. Drogue? Scandale sur la voie publique? Vérification faite, le garçon aurait reçu une visite de la police pour tapage nocturne. Pourquoi l'affaire a-t-elle « fuité » dans les journaux? Grand mystère.

Au mois d'août dernier, autre indiscrétion; l'appartement du couple Hollande-Royal à Boulogne en banlieue ouest de Paris, a été « visité » et « retourné de fond en comble », sans qu'aucun objet de valeur ait été volé. Intrusion signalée à la police, mis sans dépôt de plainte: quelques jours plus tard, le « vrai-faux cambriolage » s'étale dans les journaux. Ségolène Royal accuse le ministère de l'Intérieur (dirigé par un certain Nicolas Sarkozy) d'avoir organisé la fuite. Ce que dément Sarkozy, bien entendu.

Les « coups tordus font partie de la tradition politique française. Des photos bizarres qui circulent sous le manteau. Des déclarations d'impôt embrassantes qui sortent dans les journaux... Dans son dernier livre de mémoires, paru cette semaine, l'ancien président Giscard d'Estaing – battu par Mitterrand en mai 1981 – raconte comment ce dernier à quelques mois de sa mort lui avait confirmé l'existence d'un fameux dîner secret d'octobre 1980, au cours duquel Jacques Chirac lui avait en quelque sorte proposé un pacte: « Il faut nous débarrasser de Giscard », avait-il dit à Mitterrand fort étonné.

Six mois plus tard, à la veille du second tour de la présidentielle, dans une scène presque comique, Giscard avait lui-même téléphoné à la permanence chiraquienne en se faisant passer pour un « militant » de la région parisienne: « La consigne est de voter Mitterrand », lui avait répondu un responsable de la droite. Commentaire de Mitterrand en décembre 95 : « Je n'ai été élu en 81 que grâce aux 550 000 voix apportées par Chirac au second tour... »

Vous avez dit tordu?

HMV
RABAIS INCROYABLES SUR DES MILLIERS DE CD ET DE DVD
SOLDE MONSTRE

CD ET DVD ESSENTIELS À DES PRIX À TOUT CASSER : LE 3 OCTOBRE SEULEMENT

THE KILLERS
Sam's Town
9,99
CD (édition normale)
le 3 octobre seulement
ou jusqu'à épuisement des stocks

THE KILLERS
Hot Fuss
8,99
CD (édition normale)
le 3 octobre seulement
ou jusqu'à épuisement des stocks

EVANESCENCE
The Open Door
12,99
CD (édition normale)
le 3 octobre seulement
ou jusqu'à épuisement des stocks

ÉGALEMENT EN VENTE :
EVANESCENCE
Fallen
8,99 $
CD (édition normale)
le 3 octobre seulement ou
jusqu'à épuisement des stocks

X3 : THE LAST STAND
En vigueur le 3 octobre seulement
19,99
DVD simple
le 3 octobre seulement
ou jusqu'à épuisement
des stocks

LE PRIX DE SOLDE DE 19,99 $ pour le DVD *X-Men : The Last Stand* est SEULEMENT en vigueur le 3 octobre 2006 ou jusqu'à épuisement des stocks. Le client doit présenter le coupon-rabais au moment de l'achat afin d'obtenir le prix de solde. Les reproductions et les photocopies sont interdites. Aucun bon de réduction en différé ne sera émis. La revente est interdite. Limite d'un coupon par client. HMV se réserve le droit de limiter les quantités et de mettre fin à cette offre en tout temps. Visitez le www.hmvonline.com pour repérer le magasin le plus près de chez vous. Ressemblances avec les personnages de X-Men : MC et © 2005 Marvel Characters inc. Tous droits réservés. © 2005 Twentieth Century Fox Home Entertainment inc. Tous droits réservés. « Twentieth Century Fox », « Fox » et leurs logos associés sont la propriété de Twentieth Century Fox Film Corporation.

ÉGALEMENT EN VENTE : X-MEN ET X2 : X-MEN UNITED - 7,99 $ CHACUN!
le 3 octobre seulement ou jusqu'à épuisement des stocks

NOUVEAUTÉS EN SOLDE : LE 3 OCTOBRE SEULEMENT!
MARIE-CHANTAL TOUPIN, NICOLA CICCONE, BECK ET THE LITTLE MERMAID (ÉDITION SPÉCIALE)

CD INCONTOURNABLES EN SOLDE :
DU 3 AU 8 OCTOBRE SEULEMENT

8,99 CHACUN
du 3 au 8 octobre
ou jusqu'à épuisement
des stocks

COLDPLAY
X&Y

MICHAEL BUBLÉ
It's Time

MADONNA
The Immaculate Collection

NEIL YOUNG
Greatest Hits

GREEN DAY
International Superhits!

EN SOLDE JUSQU'AU 4 NOVEMBRE : NOUVEAUX TITRES
CHAQUE MOIS ET PLUS GRANDE SÉLECTION EN MAGASIN!

3 DVD POUR 20 $
Choisissez vos favoris parmi des centaines de DVD...
Edward Scissorhands (édition spéciale), Super Troopers (DVD simple), The Princess Bride (édition spéciale), Donnie Darko (DVD simple) et Moulin Rouge! (DVD simple)

50 % DE RABAIS
SUR DES CENTAINES DE CD SPÉCIALEMENT IDENTIFIÉS, DONT DES CLASSIQUES DES BEATLES, DE PINK FLOYD ET DE BIEN D'AUTRES!

2 DVD POUR 30 $
Choisissez vos favoris parmi des centaines de DVD...
Sin City (version Nancy/Hartigan), Memoirs of a Geisha (coffret de 2 DVD), V for Vendetta (DVD simple), Hostel et Wedding Crashers

Visitez www.hmvonline.com pour connaître le magasin le plus près de chez vous. Les prix de solde sont en vigueur au cours des périodes indiquées. Les prix de solde ne sont pas offerts sur le site www.hmv.com. Aucun bon de réduction en différé. HMV se réserve le droit de limiter les quantités et de mettre fin à cette offre en tout temps. Certaines restrictions s'appliquent à l'échange du coupons-rabais. Voir le coupon pour de plus amples détails.
3432589A

MONDE

ABUS SEXUELS SUR LES MINEURS

Un guide expliquerait aux évêques comment éviter les scandales

AGENCE FRANCE-PRESSE

La BBC a fait état hier soir d'un document secret du Vatican visant selon elle à étouffer les cas d'abus sexuels sur les mineurs, affirmant que pendant 20 ans, avant de devenir pape, le cardinal Joseph Ratzinger l'avait fait appliquer.

Ce document intitulé « Crimen Sollicitationis » devait être au coeur d'une émission spéciale du programme *Panorama* hier soir.

Ce document de 39 pages, écrit en 1962, dont une copie en anglais figure sur le site internet de la BBC, enseigne aux évêques du monde entier comment procéder en cas de « crime de sollicitation », dans le cadre du confessional ou en dehors. Sollicitation, précise le document, d'actes obscènes, que ce soit par la parole ou les gestes.

Ces instructions marquées « confidentiel » devaient être conservées dans le coffre de leur église par les évêques.

Elles exigeaient notamment le secret absolu, tant du prêtre que de la victime, ou encore d'éventuels témoins ou personnes au courant, selon *Panorama*. Le non-respect de ce serment signifiait une excommunication.

Le père Tom Doyle, un expert du droit canon renvoyé du Vatican parce qu'il avait critiqué sa manière de gérer ces cas d'abus sexuels, a interprété le document pour la BBC, estimant qu'il s'agissait d'une politique explicite pour enlever tout droit à la parole aux victimes.

Les représentants britanniques de l'Église catholique ont immédiatement dénoncé ces accusations comme complètement fallacieuses, expliquant que ce document n'avait pas trait aux abus sexuels mais seulement à l'usage impropre du confessionnal.

« Cet aspect de l'émission est faux et absolument trompeur », s'est indigné l'archevêque de Birmingham, Vincent Nichols, s'exprimant au nom des évêques d'Angleterre et du Pays de Galles.

« C'est faux parce que cela déforme deux documents du Vatican et les utilise de manière extrêmement trompeuse de manière à lier l'horreur de ces abus d'enfants à la personne du pape », a-t-il ajouté.

EN BREF

La France écrase

La France s'apprête à renforcer sa législation antitabac, le gouvernement voulant se prononcer à la mi-octobre sur une interdiction de fumer dans les lieux publics. La confirmation des risques du tabagisme passif est, selon plusieurs parlementaires et experts, un des « faits nouveaux » qui impliquent d'agir pour protéger les non-fumeurs, et non plus seulement d'éviter de les gêner, comme le préconisait la loi en vigueur en France depuis 1991.
Agence France-Presse

Élections aux Émirats

Le gouvernement émirati a annoncé dimanche la tenue en décembre des premières élections parlementaires partielles dans ce pays du Golfe, décidées il y a près d'un an, avec la participation de femmes. Ces élections parlementaires partielles seront un scrutin indirect qui sera limité à un groupe restreint d'électeurs, des dignitaires des sept membres de la fédération des Émirats arabes unis.
Agence France-Presse



ARTS SPECTACLES
BIEN BELLE SOIRÉE
Tous les jours dans LA PRESSE

MILLER THOMSON POULIOT
Avocats, agents de brevets et de marques de commerce
millerthomsonpouliot.com
514.875.5210
3431266A

CRTC
Avis public CRTC 2006-120
Canada

Le Conseil a été saisi de la demande qui suit. La date limite pour le dépôt des interventions/observations est le **18 octobre 2006**.

- **Canadian Satellite Radio Inc.** — Modification de licence d'un service de radio par satellite par abonnement — L'ensemble du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter l'avis public **CRTC 2006-120**. Si vous désirez appuyer ou vous opposer à une demande ou obtenir une copie de l'avis public, veuillez consulter le site Web du CRTC au www.crtc.gc.ca à la section « instances publiques » ou appelez le numéro sans frais 1-877-249-CRTC. Toute information que vous soumettrez, incluant tout renseignement personnel, sera disponible sur le site Internet du CRTC. #061

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
3430260A

CRTC
Avis public CRTC 2006-121
Canada

Le Conseil a été saisi de la demande qui suit. La date limite pour le dépôt des interventions/observations est le **24 octobre 2006**.

- **Coopérative de Radiodiffusion MF 103,5 de Lanaudière** — Renouvellement de licence d'entreprise de programmation de radio commerciale — Joliette (Québec)

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter l'avis public **CRTC 2006-121.** Si vous désirez appuyer ou vous opposer à une demande ou obtenir une copie de l'avis public, veuillez consulter le site Web du CRTC au www.crtc.gc.ca à la section « instances publiques » ou appelez le numéro sans frais 1-877-249-CRTC. Toute information que vous soumettrez, incluant tout renseignement personnel, sera disponible sur le site Internet du CRTC. #063

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
3431501A

CRTC
Avis d'audience publique CRTC 2006-10
Canada

Le Conseil tiendra une audience publique à partir du **14 novembre 2006** à **9h00**, à **l'administration centrale, 1, Promenade du Portage, Gatineau (Québec)**, afin d'étudier les demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions/observations est le **19 octobre 2006**.

- **Ultimate Indie Productions Inc.** — Demande de licence pour une entreprise de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 — L'ensemble du Canada
- **Black Walk Corporation** — (3 demandes) — Demandes de licences pour des entreprises de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 — L'ensemble du Canada
- **High Fidelity HDTV Inc., au nom d'une société devant être constituée** — (7 demandes) — Demandes de licences pour des entreprises de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 en haute définition — L'ensemble du Canada
- **Greek National Television Network (Canada) Inc.** — (2 demandes) — Demandes de licences pour des entreprises de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 — L'ensemble du Canada
- **YTV Canada, Inc.** — Demande de licence pour une entreprise de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 — L'ensemble du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter l'avis d'audience publique **CRTC 2006-10**. Si vous désirez appuyer ou vous opposer à une demande ou obtenir une copie de l'avis d'audience publique, veuillez consulter le site Web du CRTC au www.crtc.gc.ca à la section « instances publiques » ou appelez le numéro sans frais 1-877-249-CRTC. Toute information que vous soumettrez, incluant tout renseignement personnel, sera disponible sur le site Internet du CRTC. #062

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
3431334A


3431871
POUR VOUS ASSURER UNE RETRAITE HEUREUSE
Jeudi dans
Ne manquez pas notre dossier PRÉPARATION À LA RETRAITE
LA PRESSE

MONDE

Les nouvelles internationales
en continu sur **cyberpresse.ca/monde**

LE TOUR DU GLOBE

ÉTATS-UNIS
Rumsfeld affirme qu'il ne démissionnera pas

Le secrétaire d'État américain à la Défense Donald Rumsfeld a affirmé dimanche qu'il avait reçu le soutien personnel du président George W. Bush et qu'il ne démissionnerait pas en dépit des critiques suscitées par la parution d'un livre du journaliste américain Bob Woodward. S'adressant aux journalistes à bord de l'avion qui le menait à Managua, M. Rumsfeld a indiqué que le président Bush avait discuté de la polémique provoquée par le livre avec un groupe élargi de responsables à travers un circuit vidéo sécurisé et qu'il l'avait ensuite appelé. Comme on lui demandait si le président l'avait soutenu, M. Rumsfeld a répondu: « Oh, mon Dieu oui! Il l'a fait publiquement. Vous avez vu ce que la Maison-Blanche a dit ». — AFP

GÉORGIE
Poutine alimente la polémique

La guerre des mots entre Russie et Géorgie depuis l'arrestation de quatre officiers russes à Tbilissi a connu une nouvelle escalade hier, avec une violente attaque de Vladimir Poutine comparant la politique géorgienne à un « terrorisme d'État » et à la terreur stalinienne. Dans une allusion voilée aux États-Unis et à l'OTAN, M. Poutine s'en est également pris aux « commanditaires étrangers » des dirigeants de Tbilissi. Le président russe « a qualifié les actions de la direction géorgienne d'acte de terrorisme d'État avec prise d'otages », a rapporté le service de presse du Kremlin dans un communiqué. — AFP



PHOTO, SAEED KHAN, AFP

Surayud Chulanont, un militaire de carrière de 63 ans, a été nommé hier premier ministre de Thaïlande.

THAÏLANDE
Nouveau premier ministre

Surayud Chulanont, un militaire de carrière de 63 ans, a été nommé hier premier ministre de Thaïlande, alors que les auteurs du putsch du 19 septembre renforçaient leur pouvoir en présentant une Constitution provisoire avalisée par le roi. Surayud, ancien commandant en chef de l'armée, a pris ses fonctions lors d'une cérémonie officielle après avoir reçu l'assentiment du roi Bhumibol Adulyadej. Le roi a également avalisé hier une Constitution temporaire qui donne aux auteurs du putsch des pouvoirs très étendus jusqu'à des élections promises pour la fin 2007. — AFP

BOSNIE
Division sur l'unité de la Bosnie

Les résultats partiels des élections à la présidence collégiale de la Bosnie suggéraient de profondes divisions entre les communautés du pays, Bosniaques musulmans et Croates catholiques soutenant des candidats au programme unificateur tandis que les Serbes semblaient appuyer un candidat prônant la division ethnique. Après dépouillement de quelque 50% des bulletins, des responsables électoraux ont déclaré que Nebojsa Radmanovic – dont le parti a récemment proposé un référendum sur la sécession des territoires serbes– semblait devoir représenter les électeurs serbes à la présidence collégiale du pays, composée de trois membres. – AP

AUTRICHE
Les socio-démocrates remportent les législatives

Le chef de l'opposition social-démocrate (SPÖ), Alfred Gusenbauer, travailleur austère, a réussi hier, malgré son relatif manque de charisme, à remporter les élections législatives autrichiennes, à sa seconde tentative. Le SPÖ ayant devancé de peu les conservateurs (ÖVP) du chancelier sortant Wolfgang Schüssel, Alfred Gusenbauer a toutes les chances de diriger un prochain gouvernement. Une grande coalition des deux principaux partis n'est toutefois pas exclue. — AFP



PHOTO MAURICIO LIMA, AGENCE FRANCE-PRESSE

Avec 98 % des votes dépouillés hier, Luiz Inacio Lula da Silva a recueilli 48,8 % des voix contre 41,4 % pour son rival social-démocrate Geraldo Alckmin.

PRÉSIDENTIELLE BRÉSILIENNE

Il y aura un deuxième tour entre Lula et Alckmin

ASSOCIATED PRESS

BRASILIA — Le président brésilien Luiz Inacio Lula da Silva est arrivé en tête mais n'a pas obtenu la majorité absolue des voix nécessaire pour se faire réélire dès le premier tour de la présidentielle organisé hier. Un deuxième tour aura donc lieu le 29 octobre suivant, ont annoncé les autorités électorales.

L'annonce a été faite après dépouillement de 98 % des voix, alors que Lula recueillait 48,8 % des voix et son rival social-démocrate Geraldo Alckmin, ancien gouverneur de l'État de Sao Paolo, 41,4 %.

Il s'agissait d'un revers pour Lula, dont l'avance dans les sondages s'était réduite sur fond de scandale dans les derniers jours avant le scrutin d'hier, alors que son Parti des travailleurs (PT) fait face à des accusations selon lesquelles des membres auraient tenté d'acheter un dossier contenant des informations incriminant un chef de l'opposition.

À une semaine du premier tour, un sondage évaluait la cote de Lula à 59 % des intentions de vote. Mais ce week-end, de nombreux journaux ont placé en « une» des photographies de piles d'argent prétendument destiné à acheter le fameux dossier. Des médias locaux ont rapporté que les photographies émanaient de sources de la police fédérale.

Le PT de Lula a accusé les partisans de M. Alckmin d'être impliqués dans cette affaire et a saisi un juge en demandant que la candidature de M. Alckmin soit invalidée en raison de la fuite des photographies. La campagne de M. Alckmin a nié toute implication. Le juge saisi a déclaré qu'il étudierait la question.

Six membres du PT, dont un proche de Lula responsable de la sécurité du président, sont sous le coup d'un mandat d'arrêt pour leur rôle supposé dans cette affaire. Lula avait renvoyé son chef de campagne à quelques jours du scrutin, mais a démenti à plusieurs reprises avoir personnellement connaissance d'un quelconque acte illicite.

En votant dans un quartier chic de Sao Paolo hier, M. Alckmin a juré de défaire Lula lors d'un deuxième tour, parce que « l'éthique battra la corruption ».

Presque 126 millions de Brésiliens se sont rendus aux urnes – le vote est obligatoire pour les électeurs de 19 à 70 ans, volontaire pour ceux de 16 à 18 ans – pour désigner le président, mais aussi les 27 gouverneurs des États fédérés et du district fédéral, les 513 députés et le tiers des sénateurs (27 sur 81).

Huit morts et 130 blessés

Journée sanglante en Palestine

AGENCE FRANCE-PRESSE

Huit Palestiniens ont été tués et plus de 130 blessés hier lors des heurts armés les plus meurtriers entre partisans du Hamas et du Fatah depuis l'entrée en fonction du gouvernement Hamas fin mars.

Ces violences, qui interviennent en pleine impasse politique pour former un gouvernement d'union nationale, ont éclaté à la suite de manifestations des membres des forces de sécurité, fidèles au Fatah du président Mahmoud Abbas, pour réclamer le paiement de leurs salaires.

«J'ordonne le retrait de la force exécutive (la force du Hamas) vers ses anciennes positions et j'appelle le gouvernement et son chef à prendre les mesures nécessaires pour contenir la crise», a affirmé hier soir M. Abbas dans un discours à la nation.

Le ministère de l'Intérieur, Saïd Siam, a déployé hier matin les hommes d'une force qu'il contrôle dans la bande de Gaza pour tenter de ramener l'ordre après plusieurs jours de protestations, ce qui a eu l'effet contraire.

«Je répète mes instructions aux membres des forces de sécurité de regagner leurs positions et de mettre fin aux protestations», a ajouté M. Abbas.

Dans un souci d'apaiser les tensions, le gouvernement a immédiatement accédé à la requête de M. Abbas et «décidé de redéployer la force exécutive dans ses anciennes positions», a affirmé Khaled Abou Hillal, un porte-parole du ministère de l'Intérieur.

Dans son discours télévisé, M. Abbas a estimé que ces violences avaient dépassé «une ligne rouge».

Il a en revanche estimé, dans un entretien diffusé par la télévision al-Jazira, qu'il ne tolèrerait «jamais» que soit franchie la «ligne rouge» d'une «guerre civile».

De son côté, le premier ministre, Ismaïl Haniyeh, a appelé au calme et demandé aux « citoyens de faire preuve de responsabilité et de se placer au dessus des différends ».

Les heurts, qui avaient débuté hier matin à Khan Younès, dans le sud de la bande de Gaza, se sont rapidement propagés à la ville de Gaza, au nord, qui a connu les violences les plus sanglantes.

« Sept Palestiniens ont été tués aujourd'hui à Gaza au cours des affrontements et plus de 70 blessés », a indiqué le chef des urgences de l'hôpital Chifa, Baker Abou Safia. Deux adolescents de 15 ans et 16 ans figurent parmi les victimes.

Pendant plusieurs heures, le centre de la ville s'est mué en champ de bataille. Des membres de la force du ministère de l'Intérieur du Hamas y ont affronté des policiers et des membres de la Sécurité préventive.

En réaction, des centaines de manifestants ont mis le feu au siège du gouvernement à Ramallah, en Cisjordanie. Ils ont également incendié des bureaux avoisinants après avoir saccagé les locaux du groupe parlementaire du Hamas.

Une source sécuritaire y avait également fait mention de l'enlèvement d'un membre du gouvernement du Hamas, Wasfi Qabha, le ministre en charge des prisonniers, par des membres des Brigades des Martyrs d'Al-Aqsa, ce que le ministre démentait un peu plus tard. « C'est une information sans fondement. Je ne sais pas d'où elle vient. Je n'ai pas été enlevé ou victime d'une tentative d'enlèvement », a-t-il déclaré à l'AFP.

La même source avait fait état de l'enlèvement également à Ramallah du sous-secrétaire du ministère des Finances, Samir Birawir. Aucun démenti n'a été apporté à cette information.

Dans la soirée, les combats se sont poursuivis: un partisan du Fatah a été tué et 35 autres personnes blessées dans la localité de Boureij, dans le centre de la bande de Gaza, alors qu'à Hébron, dans le sud de la Cisjordanie, des manifestants pro-Fatah ont mis le feu aux bureaux locaux du Parlement.

Les fonctionnaires de l'Autorité palestinienne, proches du Fatah, sont en grève et manifestent depuis le 2 septembre pour réclamer leurs payes, qui n'ont été que très partiellement versées depuis fin mars.

Israël a suspendu le transfert du produit de la TVA et des taxes de douanes prélevées pour le compte de l'Autorité palestinienne qui servait à régler les quelque 170 000 employés publics alors que la communauté internationale a cessé de verser des aides directes à l'Autorité palestinienne depuis l'entrée en fonction du cabinet Hamas en mars.

FORUM

André Desmarais > Président du conseil d'administration
Guy Crevier > Président et éditeur
Philippe Cantin > Vice-président à l'information et éditeur adjoint
Éric Trottier > Directeur de l'information **André Pratte** > Éditorialiste en chef
LA PRESSE

ÉDITORIAUX

Comprendre l'incompréhensible



apratte@lapresse.ca
ANDRÉ PRATTE

Le gouvernement du Québec a confié à l'ancien premier ministre Pierre Marc Johnson la tâche de découvrir pourquoi le viaduc de la Concorde, une structure relativement jeune, s'est effondrée samedi midi, tuant 5 personnes. C'est une bonne décision. La gravité de l'incident exigeait la tenue d'une enquête publique. Cette enquête devait être présidée par une personnalité dont la compétence et la crédibilité faisaient consensus ; c'est certainement le cas de M. Johnson.

L'avocat devra « comprendre l'incompréhensible », pour reprendre l'expression du ministre des Transports, Michel Després. Les experts interrogés par les médias s'entendent pour dire que cette défaillance d'une structure de béton armée vieille de seulement 36 ans est exceptionnelle.

Les automobilistes n'ont pas à trembler chaque fois qu'ils passent sur ou sous un viaduc.

Tellement exceptionnelle que les ingénieurs n'osent pas spéculer sur ce qui a pu se produire.

Seuls ceux qui ne savent pas se prononcent, multiplient les hypothèses et les accusations. La sagesse exigerait qu'on attende de connaître tous les faits.

La sagesse n'est pas le fort du chef de l'ADQ, Mario Dumont. M. Dumont a exigé des « excuses publiques » de la part du premier ministre, Jean Charest. Des excuses pour quoi ? Absolument rien n'indique qu'une décision politique, de ce gouvernement ou des gouvernements précédents, soit à l'origine de ce qui s'est passé samedi. La seule décision prise par le gouvernement Charest en lien lointain avec cette affaire, c'est celle d'AUGMENTER les budgets de réparation des infrastructures routières.

La porte-parole de Québec solidaire, Françoise David, a pour sa part laissé entendre que la réduction du nombre de fonctionnaires pouvait être à l'origine de l'accident. Or, le MTQ avait suffisamment d'inspecteurs pour procéder à l'examen du viaduc de la Concorde aussi récemment que l'an dernier. Il a aussi pu envoyer rapidement un patrouilleur sur place samedi matin, lorsque la chute de morceaux de béton a été rapportée. L'hypothèse de M^me^ David a donc ses origines moins dans les faits que dans l'idéologie de son parti.

////////////////////////

L'enquête de M. Johnson nous permettra de comprendre ce qui s'est passé avant l'effondrement. Pour ce qui est de l'après, tout indique que les personnes impliquées, à commencer par les premiers témoins qui ont porté secours aux blessés, en passant par les services de police, de pompiers, d'ambulanciers, jusqu'aux ministères concernés, ont fait un travail remarquable.

Le ministre Després a ordonné que soient répertoriées puis inspectées les structures semblables à celle qui s'est effondrée ; c'est la mesure appropriée. Il serait futile de prendre des décisions plus spectaculaires, par exemple de lancer une grande corvée de travaux de réfection, avant de connaître la cause de l'accident. De la même manière, il serait excessif de conclure qu'en raison de ce qui s'est passé samedi, tous les viaducs du Québec doivent être passés au peigne fin. Ou que les automobilistes devraient désormais trembler de peur chaque fois qu'ils passeront sous ou sur un viaduc. Quand un avion s'écrase, on ne cloue pas au sol tous les appareils ; les gens n'arrêtent pas de voyager. Les responsables de la sécurité aérienne commencent par déterminer l'origine de l'accident et apportent ensuite les correctifs nécessaires.

C'est ce qu'il faut faire dans ce cas-ci. Méthodiquement. Sans panique. Sans politicaillerie. Sans chasse aux coupables.

Pas dans nos assiettes



akrol@lapresse.ca
ARIANE KROL

Le procès des gourmets se poursuit aux États-Unis. Après le canard à foie gras et le homard bouilli vif, une nouvelle preuve de cruauté vient d'être retenue contre eux : la viande de chevaline. Cette production barbare et anti-américaine doit être interdite, a décidé la Chambre des représentants.

Pas de doute, le syndrome de Bambi a encore frappé. Comme chacun sait, il est plus facile de mobiliser les foules pour défendre un mammifère attendrissant que pour protéger une espèce vraiment menacée, mais peu séduisante, comme la teigne du yucca.

C'est ce qui explique en grande partie pourquoi 263 représentants (contre 146) ont appuyé une loi interdisant le commerce de la viande chevaline. Le reste est une affaire de culture. Très peu d'Américains mangent du cheval et la quasi-totalité des équidés tués dans leurs abattoirs sont destinés à l'exportation. La mise à l'index ne touche donc pas grand monde.

Ce sont sans doute les mêmes valeurs qui ont convaincu l'État de la Californie et la Ville de Chicago d'interdire le foie gras. Que ces élus protègent certaines espèces n'est pas une preuve d'humanisme, mais seulement l'indice d'une culture ou d'une sensibilité particulière. Ces mesures n'auraient eu aucune chance de passer s'il avait été question de poulets ou de boeufs plutôt que de canards ou de chevaux.

Loin de nous l'idée de défendre la cruauté, le sadisme ou la négligence envers les animaux. Mais il faut voir les choses en face. Quelles que soient les précautions que nous prendrons, jamais le sort des bêtes que nous élevons, abattons, chassons et pêchons ne nous semblera *humain*, si l'on entend par là qu'il serait acceptable d'infliger ce traitement à un être humain.

////////////////////////

Si cette réalité est insoutenable, il faut être conséquent. Beaucoup de gens décident, pour des raisons morales ou religieuses, de ne pas consommer de produits d'origine animale. C'est un choix qu'il faut respecter. Que certains forment des groupes de pression pour convaincre le plus grand nombre d'adhérer à leur point de vue est tout aussi légitime.

Les supermarchés américains Whole Foods ont beaucoup fait rire d'eux lorsqu'ils ont décidé, en juin dernier, de ne plus vendre de homards vivants parce qu'ils réprouvaient leurs conditions de vie en captivité. Pourtant, c'est leur droit le plus strict en tant que commerçants.

Mais que des politiciens récupèrent une partie de ce discours pour se poser en censeurs des moeurs alimentaires est tout à fait délirant. Les mesures adoptées jusqu'ici sont d'ailleurs loin de faire l'unanimité. Le maire de Chicago menace de renverser le règlement anti-foie gras adopté par son conseil municipal et le Sénat américain risque fort de bloquer le projet de loi sur la viande chevaline.

Cette législation créerait d'ailleurs un sérieux casse-tête, car environ 90 % des bêtes envoyées à l'abattoir chaque année ne sont ni malades ni trop vieilles. Que faudrait-il faire de ces 81 000 chevaux ? Les euthanasier ?

Le débat sur le bien-être des animaux d'élevage est loin d'être inutile, surtout aux États-Unis. Mais ce n'est pas en prenant des décisions émotives inspirées par l'univers de Walt Disney qu'il pourra progresser.



Serge Paquette, collaboration spéciale

DROITS RÉSERVÉS

LA BOÎTE AUX LETTRES

> Pour nous écrire : forum@lapresse.ca

Un peu de décence !

À ceux qui prétendent que c'était prévisible et qu'ils s'en doutaient depuis toujours, pourquoi n'avez-vous rien dit avant si vous possédiez des preuves ? L'heure est plus à la sympathie qu'à la petite politique et aux « je vous l'avais bien dit » sans fondement aucun. Laissez au moins les corps refroidir avant de vous crêper le chignon et de blâmer le gouvernement. C'est tout de même pas les ministres eux-mêmes qui construisent les ponts de leurs blanches mains. En attendant, des familles ont perdu des proches et c'est là que se situe la véritable tragédie. Un peu de décence !

Michel Verret

Capteurs électroniques

Une inspection encore plus fréquente de toutes les infrastructures routières est un travail dont l'ampleur dépasserait l'entendement en main-d'oeuvre et en coûts. Pourquoi alors ne pas installer des capteurs électroniques qui permettraient de faire le suivi à distance de certains paramètres (vibrations, tensions, alignement, etc.) de ces structures ? Cela existe déjà pour certains ouvrages importants aux États-Unis et pourrait être généralisé ou alors implanté temporairement sur des ouvrages les plus vieux et/ou les plus à risque. Il s'agit d'un investissement initial qui serait peut-être important, mais qui par la suite permettrait de sauver de la main-d'oeuvre d'inspection, de mieux prioriser les réparations et, en bout de ligne, de sauver des vies. En outre, l'accumulation de paramètres de suivi sur ces structures permettrait de mieux connaître leur comportement en vieillissant et ainsi améliorer les ouvrages futurs.

Gilles Douaire
Montréal

Appareils performants

Les ingénieurs en structure affirment qu'il est difficile de déceler l'émergence d'une catastrophe comme celle survenue samedi. Y a-t-il des appareils qui seraient plus performants que ceux dont le Québec dispose et qui permettraient un diagnostic plus exhaustif de l'état de nos viaducs et de connaître en temps opportun les défaillances pouvant mettre en danger la vie des usagers ? Il y a sûrement moyen de s'en assurer rapidement sans attendre les résultats de l'enquête publique.

Gilles Meloche
avocat

Une autre approche

Ce n'est pas très rassurant de savoir qu'il y a peut-être d'autres viaducs ou ponts qui sont probablement dans le même état que celui du boulevard de la Concorde. Le ministère des Transports devra apporter des changements majeurs dans la façon d'inspecter les structures afin d'y mettre plus de rigueur.

Jacques Damphousse

Hara-kiri

Il fut une époque au Japon où le ministre des Transports, devant tant de déshonneur, se serait donné la mort. Ici, à tout le moins, le ministre des Transports devrait démissionner. Il n'est peut-être pas directement responsable des événements, mais il est clair que les hauts fonctionnaires ou lui-même n'ont pas sonné l'alarme comme il faut. Ce geste demande un certain courage, mais il aurait le bénéfice de secouer le ministère, des hauts fonctionnaires à la base et tout l'appareil gouvernemental. Et peut-être ainsi éviterait-on une troisième catastrophe ?

Paul Germain

La gratuité a un prix

Le prix de la gratuité des services, cinq personnes viennent de le payer. Au Québec, tout est gratuit. Une faible proportion des gens paient la majorité des impôts. Comment peut-on avoir des infrastructures dignes de ce nom avec si peu de moyens. Il faut rétablir au plus vite les péages sur les autoroutes. De cette manière, les gens qui travaillent au noir contribueront au moins à entretenir les routes qu'ils utilisent.

Bruno Martel

Toujours plus

La responsabilité doit être partagée par tous les Québécois, nous sommes un peuple qui veut toujours plus de services de l'État, garderies à 7 $ et autres choses du genre. Pour payer ces mesures sociales, il faut couper quelque part. Donc, le gouvernement coupe tout ce qui est entretien du réseau routier sans qu'on dise un mot puisqu'on a eu notre bonbon d'assisté social.

Claude Boisjoly

Attristé et en colère

En apprenant la nouvelle, samedi, j'ai dit à mon fils : « Écoute bien, ils vont trouver une multitude de prétextes pour justifier l'accident. Ça ne sera la faute à personne. On ne pouvait prévoir quelque chose comme ça, etc. » Mais, il y a des familles qui pleurent la perte d'êtres chers. Je suis attristé et en colère contre ceux qui croient que leur tâche n'est pas suffisamment importante pour bien l'accomplir. Mais si chacun faisait son travail avec fierté, ce genre de tragédie pourrait sans doute être évité.

Pierre-F. Lapointe

Pour une enquête élargie

J'espère que Pierre Marc Johnson (il est avocat et médecin) fera une enquête aussi sérieuse qu'on est en droit de s'attendre d'un homme de sa trempe. Quant à moi, j'aimerais bien que son enquête soit élargie et porte non seulement sur les causes de cet effondrement en particulier, mais sur l'industrie de la construction (grands ouvrages) en général. Pourquoi nos routes, ponts et viaducs semblent construits à la « va-comme-je-te-pousse », alors que, si on compare notre réseau à tout ce qui existe en Amérique du Nord et en Europe (même avec des conditions météorologiques semblables), aucun autre réseau d'un pays dit industrialisé n'est en si mauvais état ? Pourquoi a-t-on accepté que l'argent aille ailleurs que dans le béton et l'asphalte, à savoir dans les poches des politiciens corrompus et dans celles des entrepreneurs sans scrupules ? Pourquoi la question de la corruption est-elle un sujet si tabou ?

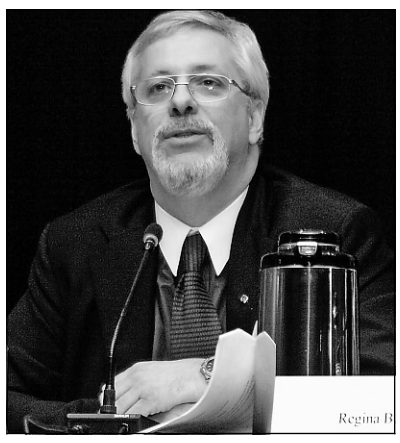


PHOTO ARCHIVES LA PRESSE
Pierre Marc Johnson

Christian Laroche

FORUM

Que de préjugés !



pgagne@lapresse.ca
PIERRE-PAUL GAGNÉ

La rentrée n'aura jamais paru aussi désespérante aux banlieusards qui doivent supporter jour après jour aux heures de pointe des files d'attente interminables aux abords des ponts reliant le 450 et l'île de Montréal.

Pourtant, bas prix aidant, les jeunes couples qui désirent élever une famille continuent en grand nombre à acheter des bungalows dans la deuxième et même la troisième couronne autour de l'île.

Allez faire un tour, les week-ends, dans les développements domiciliaires de la Rive-Sud ou de la couronne nord, de Saint-Basile à Terrebonne, pour voir de vos propres yeux les jeunes couples promenant leurs poussettes, ou les futures mamans aux ventres arrondis, regarder avec envie les chantiers où s'élèveront bientôt des rues entières de bungalows avec terrain et piscine. Les yeux pétillants, ces parents ou parents en devenir voient déjà leur progéniture s'amuser en toute sécurité dans les petites rues de ces futurs quartiers résidentiels, là où ils ne courront aucun risque.

Voilà le rêve ! Un rêve qui perdure malgré les heures perdues en voyagement et les efforts inouïs déployés par Montréal pour garder « en ville » ces jeunes couples déserteurs ou y faire revenir les baby-boomers de banlieue, une fois leur famille élevée.

C'est dans ce contexte qu'un dossier de *La Presse*, publié mercredi dernier et intitulé « Grandir à Montréal », expliquant les difficultés d'élever une famille en ville, a fait réagir nombre de nos lecteurs, autant d'heureux citadins du 514 que de béats résidants du 450, divisés en deux groupes campés sur leurs positions. D'abord des citadins :

> « Je vis à Montréal, dans un quartier que je considère central. J'ai un petit duplex qui, après quelques aménagements, sera bien suffisant pour élever deux, voire trois enfants. Il y a une cour clôturée, une ruelle simple mais propre et peu passante, un parc pas loin, des écoles... Bref je ne vois aucun handicap majeur au développement d'un futur enfant. » (Nicolas Satge)

> « J'habite Rosemont, mon fils va à l'école dans le quartier, il y a plein d'activités gratuites ou pas chères offertes par la ville. On peut tout faire à pied ou en transport en commun. À six ans, il a commencé à jouer dans la ruelle. Ses meilleurs amis sont d'origine haïtienne, africaine, marocaine, etc. Quel bel apprentissage de la tolérance et du respect des autres... » (Marika Laforest)

> « Grandir à Montréal, c'est aussi ceci... Une rue paisible où on retrouve des petits parterres fleuris, un terrain de tennis fréquenté dès 7h le matin par des sportifs du quartier, où les enfants jouent au hockey dans la cour d'école et improvisent une partie de soccer au terrain de jeu au coin de la rue. Je n'habite pas Hampstead ou Westmount, j'habite le sud-ouest... Et j'y suis très bien ! » (Élyse Bélanger)

Et des banlieusards :

> « Je suis entièrement d'accord avec le fait que Montréal n'est pas organisé pour les enfants. C'est la raison pour laquelle j'ai quitté la grande ville. Il n'y a pas d'espace suffisant pour jouer et les parcs sont souvent malpropres. » (Séverine Nault)

> « Je vivais à Montréal quand ma femme est tombée enceinte. On s'est dit qu'il fallait que notre enfant voie autre chose que des drogués et des prostituées. En plus, il n'y a pas de verdure dans les cours d'école, et les parcs sont bondés de crottes de chien et de cochonneries que les « Mourialais » laissent par terre. Alors on s'est acheté une petite maison loin de la ville et de la pollution. » (Dominique Dumais)

> « Je suis maman d'une petite fille de 2 ans et demi. Et je peux vous dire que c'est rock'n roll de prendre les transports en commun avec ma gamine, et même de la promener en poussette sur les trottoirs étroits ou défoncés de nids-de-poule... » (Geneviève Dionne)

Ville ou banlieue ? En réalité, chacun poursuit son rêve. Mais, alors que les années passent, les préjugés demeurent toujours aussi tenaces d'un bord à l'autre des ponts. Mêmes préjugés, même méconnaissance des réalités de chacun, mêmes exagérations. Comme si le fleuve Saint-Laurent était une mer... alors qu'en réalité, le centre-ville de Saint-Lambert est moins éloigné géographiquement du centre-ville de Montréal que la plupart des quartiers de l'île...

Non au béton !

Le béton devrait être banni de toutes les structures portantes soumises à des étirements et à des flexions

PAUL LAVALLÉE



L'auteur est physicien, professeur à la retraite de l'UQAM. Il a effectué des recherches expérimentales et théoriques sur les milieux poreux (dont le béton) pendant une dizaine d'années.



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE

Le gouvernement Charest a annoncé la tenue d'une enquête publique pour trouver les causes de la tragédie du viaduc du boulevard de la Concorde, à Laval.

Un événement tragique sert souvent de signal pour se poser des questions sur la façon de faire. La chute du viaduc le 30 septembre à Laval est justement un signal qui doit nous inciter à changer la façon de construire certaines structures.

Le béton est un matériau qui est extrêmement efficace pour supporter des charges en compression, comme par exemple les structures verticales. Il est cependant extrêmement inefficace pour supporter des efforts de tension et de flexion, comme par exemple dans les structures horizontales des ponts, viaducs ou tunnels. Pour rendre le béton apte à supporter des efforts de tension, on en fait du béton précontraint : on met sous tension des tiges de fer, on coule le béton sur ces tiges, dans un moule qui lui donne la forme appropriée (une poutre de pont par exemple), on laisse durcir.

La poutre ainsi comprimée par les tiges de fer est maintenant apte a subir des efforts de tension, et, jusqu'à un certain point, de flexion. Cet état de chose demeure tant que les tiges de fer jouent leur rôle de « tendeurs ». Mais voici que la corrosion, les attaques des sels minéraux, les cycles de gel-dégel affaiblissent le contact entre les tiges de fer et le béton, et le béton devient de moins en moins précontraint, pour devenir du béton ordinaire.

Pas facilement visible

Si cet état de chose n'est pas facilement visible, on peut néanmoins le constater à chaque année, de mai à novembre, en tentant de circuler sur nos routes : les ponts, les viaducs, les tunnels sont attaqués par des hordes d'ouvriers avec des marteaux piqueurs, pour mettre à nu les tiges de fer, enlever la corrosion, construire des moules pour couler le nouveau ciment... Chaque citoyen est ainsi en mesure de constater cette dégradation de la fiabilité du réseau routier. Chaque pont ne va pas tomber, mais chacun s'affaiblit année après année.

Tout ceci provient du fait que le béton est un milieu poreux qui laisser pénétrer l'eau (et les sels d'épandage). Ce phénomène est connu mais aucune solution n'existe présentement pour nos climats. D'autant plus que les équations de diffusion utilisées dans les calculs d'infiltration sous-estiment la quantité d'eau infiltrée (plusieurs résultats expérimentaux publiés depuis une vingtaine d'années démontrent cet état de fait). Le problème est plus présent au Québec à cause des cycles de gel-dégel qui, grâce à l'infiltration d'eau, font éclater localement le béton

Le béton devrait être banni de toutes les structures portantes soumises à des étirements et des flexions : on peut utiliser le béton pour les piliers des ponts et viaducs mais pas pour les portées horizontales. On devrait, pour cet usage, avoir recours à un matériau éprouvé comme l'acier par exemple. Considérez les pont Victoria (presque 150 ans) et Jacques Cartier (presque 100 ans), qui résistent au temps sans broncher. Considérez en contrepartie l'échangeur Turcot, construit en béton, qui ressemble à des montagnes russes tant la déflexion entre les piliers est importante ou le Métropolitain, que l'on doit refaire aux dix ans. Le coût de construction avec de l'acier est peut être plus élevé, mais à moyen terme il représente une économie à cause des moindres frais d'entretien et de la sécurité pour les usagers des routes.

Le coût de construction avec de l'acier est peut être plus élevé, mais à moyen terme il représente une économie à cause des moindres frais d'entretien.

Les ions chlore responsables ?

Heureusement, il faut des dizaines d'années pour que les ions chlores parviennent aux barres d'armature et amorcent le processus de corrosion

RICHARD GAGNÉ



L'auteur est directeur adjoint du Centre de recherche sur les infrastructures en béton à l'Université de Sherbrooke.

L'effondrement du viaduc de la Concorde est un événement tragique qui témoigne de l'ampleur et de l'importance des défis techniques et socio-économiques associés au développement et à la préservation de nos infrastructures de transport. Il est important de comprendre toutes les causes de cet accident pour pouvoir poursuivre le développement et la gestion sécuritaire des infrastructures routières en béton armé.

Au Canada, nos infrastructures de transport en béton armé sont soumises à des conditions climatiques très rigoureuses. Il existe peu de pays au monde où les grandes agglomérations urbaines sont systématiquement soumises à un environnement aussi exigeant pour les structures en béton armé. À Montréal, les hivers sont rigoureux, les cycles de gel-dégel sont nombreux. Les chutes de neige fréquentes et abondantes forcent l'utilisation intensive de sels de déglaçage. Ces sels, en combinaison avec les cycles de gel-dégel, sont la principale cause de la dégradation des structures de béton armé.

Les sels de déglaçage contiennent des ions chlore qui pénètrent à l'intérieur des structures par les fissures ou la microporosité du béton. Lorsqu'ils atteignent les barres d'armature, ils amorcent puis accélèrent un processus de corrosion métallique (la rouille). La formation de rouille autour de la barre d'acier crée une forte pression qui peut faire éclater le béton d'enrobage qui protège la barre d'acier contre l'environnement externe. La perte de ce béton d'enrobage expose la barre à l'environnement et accélère sa corrosion. La corrosion gruge la barre d'acier et fait diminuer son diamètre.

Les barres d'armature sont utilisées pour renforcer la structure interne du béton. Elles sont généralement fortement tendues dans les structures de béton armé. Si leur diamètre devient trop petit, elles cassent en traction et l'élément en béton armé perd une grande partie de sa capacité structurale.

Heureusement, il faut des dizaines d'années pour que les ions chlore parviennent aux barres d'armature et amorcent le processus de corrosion. Un béton de bonne qualité ayant une épaisseur d'enrobage suffisante permet généralement d'éviter les problèmes de corrosion pendant au moins une cinquantaine d'années.

Bétons de très grande qualité

Au Québec, depuis le début des années 1990, les structures en béton armé sont construites (ou réparées) avec des bétons de très grande qualité qui ralentissent très fortement la pénétration des ions chlore, ce qui permet d'allonger très significativement leur durée de vie. Dans les années 1960-1970, ces bétons n'avaient pas encore été développés. De plus, les normes et les critères de conception n'étaient pas les mêmes que ceux utilisés de nos jours. On concevait alors une structure pour qu'elle résiste aux charges de service mais on accordait moins d'importance aux sollicitations environnementales.

En fait, les ingénieurs de l'époque n'étaient pas très sensibilisés à l'aspect durabilité car ils n'avaient pas encore connu les problèmes que nous vivons actuellement. Les structures datant des années 50-70 sont donc construites avec des bétons plus « perméables » offrant une moins bonne résistance à la pénétration des ions chlore. Les épaisseurs de béton utilisées pour protéger les barres d'armature étaient plus faibles. Les systèmes structuraux étaient plus vulnérables aux attaques environnementales.

Toutes ces structures (elles sont très nombreuses) vieillissent et font l'objet de programmes réguliers d'inspection. L'état des structures est régulièrement mis à jour dans des banques de données qui permettent d'optimiser et de prioriser les interventions d'inspection et de réparation. L'évaluation de l'état de corrosion des aciers d'armature est particulièrement difficile, car les techniques d'auscultation actuelles sont complexes, longues et coûteuses à mettre en oeuvre.

Au Québec, les ressources qu'il faut consacrer à la réparation des structures de transport en béton armé sont énormes. Le défi technique et économique est très complexe et mobilise des ressources majeures. Les coûts sociaux (bouchons, retards, pollution) associés à la réparation des structures sont très importants. Les grands propriétaires d'ouvrages (villes, ministère des Transports, etc.) sont parfaitement conscients de cette problématique. Au cours des 15 dernières années, les travaux de réparation dans la région de Montréal (boulevard Décarie, autoroute Métropolitaine, tunnel Lafontaine, tablier du pont Champlain, etc.) témoignent de leurs énormes efforts.

Des choix de société ont été faits, notamment au niveau des ressources financières qu'il faut accorder aux postes budgétaires prioritaires de nos administrations publiques.

POUR NOUS JOINDRE *La Presse*, 7, rue Saint-Jacques, Montréal (Québec) H2Y 1K9
VOUS AVEZ UNE NOUVELLE À NOUS TRANSMETTRE ? Écrivez-nous à **nouvelles@lapresse.ca**
VOUS VOULEZ EXPRIMER VOTRE OPINION? **forum@lapresse.ca**

RÉDACTION (514) 285-7070 **commentaires@lapresse.ca** | **ABONNEMENT** (514) 285-6911 ou 1 800 361-7453 **cyberpresse.ca/abonnement** | **PETITES ANNONCES** (514) 987-8363 ou 1 866 987-8363 **petitesannonces@lapresse.ca** | **DÉCÈS** (514) 285-6816 **deces@lapresse.ca** | **CARRIÈRES** (514) 285-7320 **carrieres@lapresse.ca** | **PUBLICITÉ** (514) 285-6931

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

ACTUALITÉS

Pénurie de citrouilles à l'horizon

SILVIA GALIPEAU

Encore un mois avant l'Halloween et déjà, des producteurs québécois prédisent le pire : si la tendance se maintient, on pourrait bien manquer de citrouilles cet automne.

S'il en reste, la tradition risque tout de même d'être écorchée. Faute de belles grosses citrouilles à décorer, les familles devront peut-être se contenter de petites courges encore toutes vertes.

Il faut dire que la récolte a été mauvaise, « catastrophique », disent même certains. La région de Granby et de Saint-Hyacinthe, d'où proviennent la majorité des producteurs de la province, a connu un très mauvais été. Là-bas, « il n'y en a pas de citrouilles cette année », résume aussi une conseillère de la Financière agricole, qui suit les dossiers des trois plus gros producteurs du coin. Les pertes sont quasi totales, à 90 %, dit-elle.

Comme de fait, le mois de mai a été terriblement pluvieux. Les cultivateurs ont dû retarder leurs semences d'un mois. Résultat : la récolte est tardive. Les citrouilles sont donc plus petites qu'à l'habitude et souvent toujours vertes, « ce qui n'est pas normal pour la fin septembre », indique Pascale Coutu, propriétaire de la Courgerie, à Sainte-Élizabeth.

En prime, l'été a été beaucoup plus pluvieux qu'à l'ordinaire, ce qui a pourri bien des plants. Un malheureux record pour les cultivateurs de la région : d'après Environnement Canada, entre les mois de juin et août, Sherbrooke a aussi reçu 497mm de pluie (pour une normale de 358mm), du jamais vu en 45 ans.

« Je n'ai jamais vu ça, commente Gino Maynard, propriétaire du Roi de la fraise à Saint-Paul-d'Abotsford, également exportateur de citrouilles. Je parle avec des vieux qui ont 40 ans d'expérience, et on n'a jamais vu des quantités d'eau comme ça. »

L'homme dit n'avoir réussi à sauver que 10 % de sa récolte. L'an passé, il a rempli 15 chargements de citrouilles. Cette année, il peine à en faire un seul. Ses clients américains, qui ont connu le même été pluvieux, ne cessent de l'appeler. « Oui, il y a une très grosse demande des États-Unis. Mais je ne peux pas fournir. Je ne peux pas. » S'il exporte ses récoltes un peu plus cher (0,08$ la livre, au lieu de 0,06$), « ça ne compense pas la perte », dit-il.

Bruno Gauvin, propriétaire des Potagers Gauvin près de Granby, a quant à lui mis une croix sur son marché extérieur. « On a déjà de la misère à fournir notre marché local, dit-il. L'an dernier, j'ai rempli 150 chargements. Cette année, 20. » Lui aussi prévoit vendre ses citrouilles un peu plus cher cette année, « 40 % plus cher, parce qu'on en a moins. »

À Mont-Saint-Grégoire, Denis Charbonneau, propriétaire des Vergers Denis Charbonneau, a été plus chanceux. S'il dit avoir autant de citrouilles qu'à l'ordinaire, il avoue toutefois qu'elles sont encore souvent bien vertes. Son secret ? Il a installé des ruches dans ses champs. « Plus les abeilles butinent les fleurs, meilleure est la récolte », explique-t-il. Même si sa production est réservée aux consommateurs sur place, divers grossistes on déjà fait appel à lui, lui demandant jusqu'à 50 chargements de citrouilles. « On m'a déjà demandé un chargement, mais 50 ! C'est très important, dit-il. Ils ne sont pas capables de s'approvisionner. »

Bien sûr, toutes les régions n'ont pas été affectées aussi rudement. À La Courgerie, dans Lanaudière, où il y a eu moins de pluie, on affirme avoir de belles courges bien rondes. Mais il y en a moins : la moitié de la récolte habituelle. Elles sont aussi plus chères : 2,50$ au lieu de 2$. Et le tiers d'entre elles sont encore vertes. Au Centre d'interprétation de la courge, à Saint-Joseph-du-Lac, on a réussi à produire 75 % de la récolte.

N'empêche. Sur 44 producteurs de citrouilles assurés, la Financière agricole a déjà reçu 20 avis de dommages. « C'est considérable », confirme la porte-parole Nathalie Foster. Apparemment, les distributeurs commencent à jaser. « Il y en a qui pensent qu'à l'Halloween, on va être à court de citrouilles », indique Jean-Pierre Charbonneau, acheteur de produits locaux chez Luc Charbonneau Fruits et Légumes, qui fournit essentiellement les chaînes Provigo, Metro et autres. « Dans le moment, on n'en manque pas. D'ici deux semaines, je vais devoir me casser la tête. Je vais devoir faire le tour de la province pour essayer d'en trouver. »

Du côté de Metro et Provigo, où des quantités précises de citrouilles sont réservées, on a bon espoir d'être en mesure de répondre à la demande, et ce sans changer les prix. « Elles vont être un peu plus verdâtres qu'orangées, mais cela ne changera rien à la qualité du produit », insiste Josée Bédard, porte-parole chez Provigo.



PHOTO PATRICK SANFAÇON, LA PRESSE©

Le cultivateur Bruno Gauvin craint le pire pour sa récolte automnale. Il a l'intention de vendre ses citrouilles 40 % plus cher.

André Viger meurt d'un cancer

MARIO GIRARD

L'ex-champion du monde de course en fauteuil roulant André Viger est décédé d'un cancer du système rénal, hier après-midi, à l'âge de 54 ans. Il combattait la maladie depuis quelques années déjà.

Né le 27 septembre 1952, à Windsor, en Ontario, André Viger était devenu paraplégique alors qu'il avait à peine 20 ans à la suite d'un accident d'automobile.

Doté d'une détermination hors du commun, il a décidé de faire sienne sa chaise roulante et de devenir athlète. En 1979, il a commencé à « rouler » sérieusement et a remporté son premier marathon. Suit alors un nombre impressionnant de médailles et de titres.

Au cours de sa carrière, il a participé aux événements sportifs les plus prestigieux tels les Jeux olympiques et paralympiques. Spécialiste des courses de fond, il est rentré des Jeux paralympiques de 1992 avec une médaille d'or au 10 000 mètres.

En plus d'être le copropriétaire d'un magasin d'appareils orthopédiques à Montréal, il était le président honoraire de la Fondation André Viger, dont la mission est d'encourager les athlètes paralympiques à surmonter les obstacles qui se dressent chaque jour sur leur chemin.

Il a reçu plusieurs mentions d'honneur, dont un doctorat honorifique de l'Université d'Ottawa. Il a été le premier athlète intronisé au Temple de la renommée Terry Fox en 1993, en plus d'être lauréat de la Roue de bronze de l'Association québécoise des sports en fauteuil roulant et de l'Association des paraplégiques du Québec en 1992, officier de l'Ordre du Canada en 1989 et chevalier de l'Ordre national du Québec en 1987.

En 1986, il avait été nommé Personnalité de l'année au Gala excellence *La Presse*.