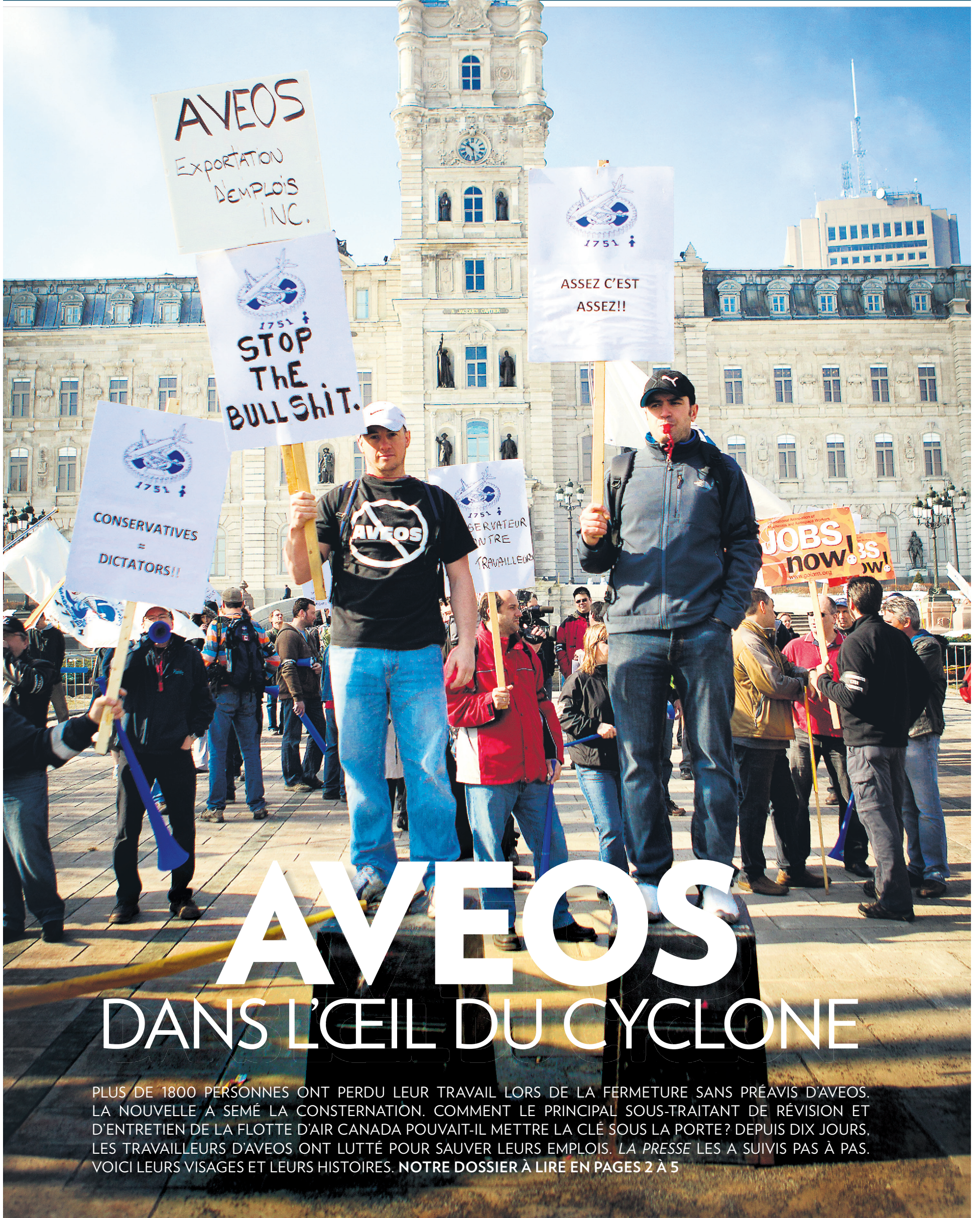


ZOOM
**11 000
MÈTRES
SOUS LES
MERS**
PAGE 8



AVEOS DANS L'ŒIL DU CYCLONE

PLUS DE 1800 PERSONNES ONT PERDU LEUR TRAVAIL LORS DE LA FERMETURE SANS PRÉAVIS D'AVEOS. LA NOUVELLE A SEMÉ LA CONSTERNATION. COMMENT LE PRINCIPAL SOUS-TRAITANT DE RÉVISION ET D'ENTRETIEN DE LA FLOTTE D'AIR CANADA POUVAIT-IL METTRE LA CLÉ SOUS LA PORTE? DEPUIS DIX JOURS, LES TRAVAILLEURS D'AVEOS ONT LUTTÉ POUR SAUVER LEURS EMPLOIS. LA PRESSE LES A SUIVIS PAS À PAS. VOICI LEURS VISAGES ET LEURS HISTOIRES. **NOTRE DOSSIER À LIRE EN PAGES 2 À 5**

PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE

NPD
**UNE COURSE
À LA DIRECTION...
À RABAIS!**

VINCENT MARISSAL
PAGES 6 ET 7



9À5 OU 5À7
VESTONS SPORT À PARTIR DE 149,98\$

1 888 858-5258
MAGASINEZ EN LIGNE
PARTOUT AU QUÉBEC

ERNEST.CA
DU JEANS... AU COMPLET

AVEOS DANS L'ŒIL DU CYCLONE

JOURNAL DE BORD D'UNE MOBILISATION



PHOTO LA PRESSE CANADIENNE



ANABELLE NICOUD

La naissance d'Aveos, dans la foulée de la restructuration d'Air Canada, a toujours inquiété les représentants syndicaux de ses 2300 employés canadiens. À plusieurs reprises, le syndicat a tenté d'alerter Québec et Ottawa sur les risques de démantèlement des anciens centres de maintenance et de révision d'Air Canada à Montréal, Winnipeg et Toronto. Le scénario catastrophe s'est finalement réalisé il y a deux semaines, quand Aveos a annoncé sa faillite et sa liquidation. *La Presse* a suivi les travailleurs et leur syndicat à Montréal, Québec, Ottawa, et Chicoutimi, sur les routes de leur mobilisation. Voici leur histoire.

JEUDI 22 MARS La Jeep est garée depuis plusieurs heures en plein soleil, boulevard Côte-Vertu.

C'est une journée exceptionnellement chaude.

Lunettes noires vissées sur le nez, bras à la fenêtre, Alain et Yves* observent, de leur voiture, la scène qui se joue sous leurs yeux.

Face à eux, des dizaines de syndiqués qui viennent de perdre leur travail. Dos à eux, leur « client »: Aveos. Entre les deux: des policiers.

Alain et Yves sont gardiens de sécurité pour Garda. Les conflits de travail et fermetures d'usine sont leur spécialité.

Ils ont l'habitude de voir défiler des travailleurs, des policiers, des cadres qui rasent les murs et même des politiciens « sortis des boules à mites ».

Ce matin-là, les troupes ont reçu la visite des députés Denis Coderre, Justin Trudeau (PLC), Ève Pécelet (NPD) et Maria Mourani (Bloc).

« Anyway, on s'attend pas à rester longtemps ici. Quand c'est une liquidation, ça va vite », explique Alain.

Son coéquipier, mâchant de la gomme, le regrette.

« C'est des bons syndiqués. »

■ ■ ■

« Dans les faits, Aveos, c'est Air Canada. Une compagnie qui a 90% de ses activités avec un seul client, ce n'est pas une vraie compagnie. »

— François Legault, chef de la CAQ, et ancien président d'Air Transat

Après sa faillite en 2004, Air Canada s'est divisée en plusieurs entités. Ses services techniques ont été acquis en 2007 par des investisseurs privés. Aveos est née en 2008.

Les deux entités sont distinctes, mais unies par des liens étroits.

Air Canada était le principal client d'Aveos.

L'entrée des bureaux d'Aveos, boulevard Côte-Vertu, est d'ailleurs décorée de feuilles d'érable.

« Dans les faits, Aveos, c'est Air Canada. Une compagnie qui a 90% de ses activités avec un seul client, ce n'est pas une vraie compagnie », a lancé François Legault, chef de la CAQ, et ancien président d'Air Transat, à l'issue de sa rencontre à Québec avec le syndicat d'Aveos. Selon lui, Aveos n'est qu'une « coquille vide ».

C'est aussi l'avis des travailleurs d'Aveos qui, dans leur écrasante majorité, ont été mutés, contre leur gré, des services techniques d'Air Canada à Aveos, il y a moins d'un an.

Un déplacement que le syndicat a tenté d'empêcher. Sans succès.

En dépit de ses craintes, jamais le syndicat n'aurait imaginé un tel krach chez Aveos. Les cadres intermédiaires de l'entreprise non plus. « On n'a eu aucun signe précurseur », explique l'un d'entre eux, qui souhaite garder l'anonymat.

Quand Aveos est née, son président, Chahram Bolouri, a présenté un plan d'affaires à moyen terme. Chose que n'avait pas encore faite son successeur, Joe Kolshak, un ancien de United Airlines, en poste depuis moins d'un an.

Deux départements d'Aveos se portaient bien, dit cet ancien cadre: celui des moteurs, et celui des composantes. L'an dernier, Aveos a investi 50 millions dans le bâtiment du département des composantes.

« Rien de drastique ne laissait prévoir le chaos », soupire notre interlocuteur.

Il croit qu'une partie des emplois et des activités d'Aveos aurait pu être sauvée.

« C'est très frustrant. Si on avait eu des signes avant-coureurs de difficultés financières, on aurait pu faire quelque chose, passer en mode gestion serrée. Maintenant, on est placés devant le fait accompli. »

■ ■ ■

PHOTO ALAIN ROBERGE, LA PRESSE
Au premier plan, Jean Poirier, porte-parole des syndiqués.

PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE

« Maintenant, il faut que les bottines suivent les babines. »

— Marcel St-Jean, président de la section locale 1751 de l'AIMTA.

MERCREDI 21 MARS Le nerf de la guerre, c'est la loi Air Canada.

« Cette loi-là, je la connais sur le bout des doigts », dit Jean Poirier.

Depuis trois ans, Jean Poirier, charismatique président général de la section 140 de la région de l'est de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA), épluche au parlement les archives des discussions entourant le passage de la loi, en 1988.

Les discussions qui ont entouré la privatisation d'Air Canada sont claires: la révision et la maintenance de ses appareils doivent être effectuées dans ses centres, au Canada.

Dans son bureau, un épais classeur contient plusieurs centaines de pages, l'essentiel de sa documentation.

Pour lui, l'équation est simple: Air Canada trahit la loi. Les gouvernements doivent rappeler le transporteur à l'ordre.

À Québec, c'est justement des pressions sur Ottawa et Air Canada que les travailleurs sont venus chercher, en ce mercredi matin ensoleillé.

Quatre autocars ont déposé des dizaines de manifestants devant le parlement.

Mais c'est dans les antichambres de l'Assemblée que les leaders négocient leurs appuis: ils sont reçus d'abord par le ministre du Développement économique, Sam Hamad. Puis par le PQ, et la CAQ.

Leur sort est aussi au cœur de la période des questions, ce matin-là. Ils quittent le salon Bleu forts d'une motion votée à l'unanimité, engageant le gouvernement à envisager des recours contre Air Canada.

Dans la voiture qui les ramène à Montréal, les dirigeants restent prudents. Rien n'est gagné.

« Maintenant, il faut que les bottines suivent les babines », illustre sagement Marcel St-Jean, président de la section locale 1751 de l'AIMTA.

Une semaine plus tard, le bureau syndical fera le voyage à Québec pour « éclaircir » les choses. Qui doit mettre en branle des recours judiciaires contre Air Canada? Le gouvernement et le syndicat se renvoient la balle.

La question est toujours en suspens.

■ ■ ■

AVEOS DANS L'ŒIL DU CYCLONE



PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE



PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE



PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE

VENDREDI 23 MARS Il est à peine 4h du matin. Près de la «base» (le bureau de la section locale), une quinzaine de travailleurs s'engouffrent dans un autocar.

Le syndicat a tenu jusqu'au dernier moment leur destination secrète.

Ce sera Chicoutimi, où le ministre des Transports, Denis Lebel, participe à une conférence de presse.

Après plusieurs jours de silence, Denis Lebel a joint, la veille, Jean Poirier. Il l'invite à Ottawa la semaine suivante.

Jean Poirier espère plutôt lui présenter une nouvelle idée: un plan de sauvetage du centre de révision et de maintenance, à l'image de celui consenti à General Motors.

Sur la route, le moral revient. À Toronto, Montréal et Halifax, les bagagistes d'Air Canada ont spontanément entamé une grève, pour protester contre la suspension de trois d'entre eux. Un monstre vient de se réveiller, croit-on: le syndicalisme canadien.

À Chicoutimi toutefois, c'est la déception.

Surpris, Denis Lebel a glissé quelques mots aux travailleurs qui l'ont accueilli avec trompettes et sifflets. Mais il n'a pas laissé le temps à Jean Poirier de lui expliquer ce plan: il a fui dès qu'il a entendu les lettres «GM».

Filmé par les télévisions locales, le face à face a duré moins d'une minute.

«Il s'est sauvé pas à peu près», observe Lyne Ste-Marie.

Le car repart peu après. Les anciens d'Aveos auront avalé près de 13 heures de route ce jour-là.

Denis Lebel reçoit les syndicats à Ottawa, trois jours plus tard: la réunion dure à peine 40 minutes.

« C'est sûr, le gouvernement s'en câlisse qu'on garde nos jobs ou pas. »

MARDI 27 MARS Il est 8h du matin, sur le stationnement de la «base».

George Kuehn veille au départ des travailleurs vers Ottawa: 10 cars ont été préparés.

«Je fais plus d'heures depuis que je n'ai plus d'emploi», constate-t-il.

Les anciens d'Aveos espèrent que leur déplacement en grand nombre fera fléchir le gouvernement conservateur, qui attend encore des avis juridiques pour se prononcer sur le dossier.

Sur la colline parlementaire, des députés du NPD, du Bloc et du PLC se relaient aux côtés des manifestants.

Aveos a entamé sa liquidation depuis une semaine, et le temps presse, répète le syndicat.

La manifestation s'étire jusqu'à la fin de la période des questions. Le gouvernement campe sur ses positions: il attend des avis juridiques avant de décider si il doit sévir contre Air Canada.

Les travailleurs repartent la mine basse.

Parmi eux, on rit jaune. «C'est le moment où on se met en boule dans le garde-robe pour pleurer», dit Daniel.

Sur la route vers Montréal, le moral flanche.

«C'est sûr, le gouvernement s'en câlisse qu'on garde nos jobs ou pas», soupire un passager.

Malgré tout, le syndicat croit encore que les choses peuvent bouger.

La stratégie syndicale, c'est comme un jeu d'échecs, explique un représentant: un joueur habile doit trouver le meilleur moment pour son coup.



JEUDI 29 MARS L'hiver a repris ses droits, et, sur le boulevard Côte-Vertu, la circulation automobile aussi.

Des gardiens de sécurité sont encore postés aux entrées d'Aveos. Quelques manifestants continuent à venir tôt le matin. Mais l'espoir est mince.

Près de leurs voitures, trois hommes discutent. Ils ne savent plus quoi faire. «Mon cœur est ici, mais il faut bien que je trouve un travail», explique Andrew.

Au même moment, à Ottawa, le gouvernement ferme définitivement la porte à des recours contre Air Canada.

À la «base», le bureau syndical planche sur la suite des choses. Sa porte reste close.

En fin de journée, Jean Poirier nous rappelle. Il a été le visage et la voix des travailleurs d'Aveos dans les médias. Ce rôle revient maintenant à Gilles Brosseau, de la FTQ.

La rétrogradation interne de Jean Poirier fait grincer des dents à la section locale 1751.

On doute du pouvoir de persuasion du nouveau porte-parole. «C'est comme passer d'une Ferrari à une Lada», nous dit-on.

«Si je suis optimiste? Je ne peux pas le dire», dit, au téléphone, M. Brosseau, vice-président de la FTQ, coordonnateur au Québec de l'AIMTA.

Mais la FTQ n'a pas jeté le dossier, assure-t-il.

«On ne croit pas qu'Aveos puisse repartir comme telle. Mais il peut y avoir des investissements. Quand on a 1100 membres qui ne travaillent pas, on ne jette pas le dossier.»

Avant de raccrocher, il nous demande si le comité des Transports se réunit toujours mardi prochain, à Ottawa.

«Je vous dis ça, parce que sur leur site, leur lien ne fonctionne plus.»

* les prénoms ont été modifiés



AVEOS DANS L'ŒIL DU CYCLONE

DE LA SHOP À LA RUE

LES VISAGES D'UNE LIQUIDATION

Plus de 1800 Montréalais ont perdu leur emploi dans la liquidation d'Aveos. Depuis près de deux semaines, ils se sont fait entendre à Montréal, Chicoutimi, Québec ou Ottawa, devant le siège social d'Air Canada et devant les parlements. Leur unique revendication: retrouver leur travail. Ils sont le visage d'une fermeture aussi brutale qu'inattendue.

TEXTES D'ANABELLE NICAUD
PHOTOS DE MARCO CAMPANOZZI



QUAND IL A QUITTÉ la shop pour le week-end, il y a deux semaines, Benoît Lefebvre ne se doutait pas qu'il venait de vivre sa dernière journée chez Aveos.

Ce contrôleur d'atelier à la certification finale du service des moteurs a pourtant reçu un appel lui demandant, dimanche soir, de ne pas se présenter au travail le lendemain.

On lui a promis de reprendre très vite contact avec lui.

Son employeur ne l'a jamais rappelé. Quarante-huit heures plus tard, Aveos a entamé sa liquidation.

Depuis, Benoît nage en plein désarroi.

« En 30 ans, j'ai payé un demi-million de dollars d'impôts, et là, tout ce qu'on me dit, c'est: "Mange de la marde, retourne à l'usine" », dit-il. J'ai toujours été en haut de la chaîne alimentaire, et là, je viens de me faire égorger. »

À 50 ans, il se demande quel emploi il va bien pouvoir trouver.

« Oui, je suis enragé solide. Je ne me sens pas bien, ça va pas. On se fait voler par nos gouvernements. Et on n'a rien. »

Ses yeux balaient le sol.

« On espère une vie meilleure que celle de nos parents. On est allés à l'école. On a fait des études. Mais on dirait que ça change rien. »

Il semble inconsolable.

■■■

POUR SES EMPLOYÉS, la faillite brutale d'Aveos, principal fournisseur de services de maintenance et de réparation d'Air Canada, est une véritable trahison. Jusqu'en juillet dernier, les 1800 employés syndiqués étaient eux-mêmes des employés d'Air Canada. Leur caisse de retraite y est toujours.

Les plus anciens ont entamé leur carrière pendant les beaux jours du transporteur aérien. Ils se sont dévoués pour une entreprise qui, en retour, leur offrait les meilleures conditions de travail du secteur. Les parents encourageaient leurs enfants à y faire carrière. Des couples s'y sont formés. Des amitiés s'y sont bâties.

La faillite d'Air Canada a sonné le glas de cette époque. Depuis 10 ans, les syndiqués ont accepté une détérioration de leurs conditions de travail. Dans la foulée de sa restructuration, Air Canada s'est séparée de ses services de maintenance et d'entretien.

Ainsi est née Aveos.

Mais les employés ne digèrent pas la rupture. Signe qui ne trompe pas, ils étaient des dizaines à porter leur ancien uniforme d'Air Canada pour protester contre la fermeture d'Aveos.

Luciano Colangelo ne comprend pas la tournure des événements.

« Air Canada, c'est le symbole de notre pays. Ce qui se passe nous regarde tous », estime cet ancien magasinier.

Aux côtés de sa femme, Isabel Daponte, il est de toutes les manifestations depuis la fermeture d'Aveos.

Le couple, qui partage le même employeur, espère retourner chez Air Canada.

« On veut montrer à Air Canada qu'ils ont fait une erreur. Ils n'auraient jamais dû diviser leurs activités. On aurait tous pu s'unir, trouver des solutions pour que ça aille mieux », croit-il.

Le calcul du couple est simple: Air Canada a besoin de faire réparer ses avions au Canada. Des centaines de travailleurs qualifiés et formés n'attendent justement que ça.

Luciano et Isabel ne comprennent pas pourquoi leurs emplois devraient partir au Salvador, où Aveos a une filiale.

« Pourquoi on irait donner notre travail aux Salvadoriens, alors qu'eux ne nous donnent rien? », s'interroge Luciano.

■■■

LE SECTEUR de l'aviation connaissait ses hauts et ses bas. Mais chez Aveos, la fermeture a pris tout le monde de court. La « cellule de crise » formée dans les premiers jours de la faillite par le syndicat a rapidement été inondée d'appels.

« De la détresse, il y en a », indique un dirigeant syndical.

Devant les grilles d'Aveos, la tristesse s'exprime avec franchise pendant les jours qui suivent la fermeture. « Je me lève avec une bière, je me couche avec une bière », résume un technicien.

Son physique est imposant, mais son regard est las. Il préfère taire son nom, pour ne pas inquiéter sa famille.

■■■



« Je ne sais pas où je serai dans trois mois ou dans six mois, ni où ma famille sera. »

Robert Lussier et sa conjointe Lyne Martineau
PHOTOS MARCO CAMPANOZZI,
LA PRESSE

AVEOS DANS L'ŒIL DU CYCLONE



DEPUIS QU'IL A APPRIS la fermeture d'Aveos, Robert Lussier, 48 ans, passe ses journées couché. Ce mécanicien est habité par des pensées suicidaires.

Après 13 ans de service chez Air Canada, sa vie a commencé à se déglinguer. Il est tombé malade, et a subi une greffe du foie. Il y a eu des complications, et il a passé plusieurs mois en rééducation. Son arrêt de travail, entamé à l'été 2010, s'est prolongé. Sa santé ne lui a jamais permis de retourner travailler.

Aujourd'hui, ce sont ses reins qui ne fonctionnent plus. Il attend une nouvelle greffe.

Pendant ce temps, son fils de 16 ans est devenu diabétique.

Pour Robert, ce licenciement soudain, et la perte, tout aussi inattendue, de ses assurances maladie et médicaments, ont été le coup de grâce, raconte sa conjointe, Lyne Martineau.

Aujourd'hui, elle a du mal à se projeter dans l'avenir.

«J'ai appris depuis les deux dernières années que c'est difficile de prévoir les choses. Il faut vivre au jour le jour», dit-elle.

Le couple vient de mettre sa maison en vente.

«Je ne sais pas où je serai dans trois mois ou dans six mois, ni où ma famille sera. Je m'étais fait un plan de vie. Mais il a bien changé.»

■■■

MEMBRE DU COMITÉ de négociation du syndicat d'Aveos, Benoît Lantôt partage les sorties de ses anciens collègues depuis la fermeture. Il ne s'explique pas comment un géant comme Aveos a pu mettre la clé sous la porte en une nuit.

Pas plus tard que l'an dernier, Chuck Frosst, directeur des ressources humaines d'Aveos, avait même promis d'installer une nouvelle culture du travail.

Quand il évoque ce souvenir, ses collègues, autour de lui, éclatent de rire.

«C'est la culture de la fermeture, oui!», pouffent-ils.

Benoît acquiesce. «On voit où ça nous a menés.»

Il reprend: «Dans ma catégorie, je suis sixième en ancienneté. Je me disais qu'avant qu'ils me touchent, moi, ils allaient mettre la clé sous la porte. Et c'est exactement ça qui est arrivé: ils ont mis la clé sous la porte.» Il lui a fallu plusieurs jours pour réaliser qu'il est maintenant sans emploi. Ce constat l'a ébranlé.

«J'ai refait mon C.V., j'ai fait mes démarches. Je prépare le coup. Si, dans les prochains jours, on me dit: tu rentres, O.K. Mais sinon, je ne vais pas rester à la maison à attendre que le téléphone sonne.»

«Les gars veulent se replacer, ils s'envoient des emails, se disent: "Ici, ils embauchent, mais ne le dis pas." Tout le monde veut sauver sa peau, puis les autres, après», croit-il.

Parmi les anciens d'Aveos, plusieurs ont tenté leur chance chez Bombardier ou Bell. Mais les places sont rares.

Benoît, qui avait décroché son poste avec Air Canada simplement en frappant à la porte de la société il y a 20 ans, se sent quelque peu déboussolé par la nouvelle façon de postuler un emploi.

Autour de lui, on râle contre les annonces «tout en anglais» de Bombardier.

Benoît se verrait bien retourner à son premier métier: entrepreneur dans les rénovations. «J'aurais un seul patron, un seul chargé des relations travail, un seul employé: moi.»

■■■



«En sept ans, j'ai eu dix mises à pied»

Frédéric Charlier
PHOTOS MARCO CAMPANOZZI,
LA PRESSE

AVEC SES LUNETTES de soleil, ses tatouages et sa veste de cuir, Frédéric Charlier, 25 ans, est le genre de jeune homme qu'on s'attend plus à rencontrer dans une salle de concert de Montréal que parmi des employés syndiqués de l'aérospatiale.

Et pourtant. Il a été de toutes les mobilisations pendant les jours qui ont suivi la fermeture d'Aveos, il a même dormi à l'occasion dans sa voiture sur le boulevard Côte-Vertu, après une soirée à Montréal, pour participer à l'aurore à une manifestation devant le siège social d'Air Canada.

Musicien, Frédéric est aussi mécanicien depuis sept ans. Il a atterri dans l'aviation un peu par hasard et a commencé

chez Avianor et Bombardier. Les hoquets de l'industrie aérienne, il connaît.

«En sept ans, j'ai eu dix mises à pied», compte-t-il, dans un sourire.

Au fil des jours suivant la fermeture, Frédéric a toutefois commencé à s'inquiéter.

C'est un jeune homme doux. Il explique sa situation: une relation amoureuse qui a mal tourné l'a laissé avec une maison à assumer, seul, en plus de ses trois voitures et de son studio de musique.

Il y a trois mois, mercredi, il a finalement décroché un nouvel emploi, chez Premier Aviation, à Trois-Rivières.

Il a commencé dès le lendemain.

C'est un nouveau départ.

ENJEUX COURSE À LA DIRECTION DU NPD

LA POLITIQUE DE LA SIMPLICITÉ VOLONTAIRE

La course à la direction du NPD, qui s'est conclue par l'élection de Thomas Mulcair, ne passera pas à l'histoire comme l'une des plus excitantes au Canada, mais elle trône certainement en tête des moins coûteuses. Faute de moyens, les candidats à la succession de Jack Layton ont dû adopter le principe de la simplicité volontaire. Budgets faméliques, dépenses minimales et dettes personnelles, retour sur une campagne minceur.



VINCENT MARISSAL

En tourisme, le concept « dormir chez l'habitant » existe depuis longtemps. Nécessité oblige, l'ex-candidat à la direction du NPD Brian Topp a expérimenté un nouveau concept en politique: « dormir chez le militant ».

« Tout au début de ma campagne, il y a sept mois, je suis allé rencontrer Bill Blaikie (NDLR: personnalité politique marquante du Manitoba et ancien doyen des députés néo-démocrates aux Communes) pour lui demander des conseils, et il m'a suggéré de coucher chez les gens, chez des militants, plutôt que de m'ennuyer tout seul le soir dans des hôtels anonymes, raconte M. Topp. J'ai suivi ce conseil et cela m'a permis de rencontrer des gens merveilleux partout au pays et de discuter avec eux. »

Judicieux conseil que de rencontrer des gens, certes, mais le recours à la simplicité volontaire de Brian Topp a d'abord et avant tout été dicté par pure nécessité financière. Tout comme les longs voyages seul en avion à travers le pays, coïncé avec les gens ordinaires en classe économique, les repas chez Tim Hortons ou les soirées pizza.

Quant aux sondages, aux publicités, aux gadgets promotionnels de campagne, aux équipes de pointeurs à pied d'œuvre sept jours sur sept, aux conseillers et aux relationnistes payés dans chaque province, aux chauffeurs, oubliez ça! Quand on doit faire campagne pendant sept mois dans un pays aussi grand avec à peine 400 000\$, la frugalité n'est pas un choix philosophique, c'est une nécessité.

M. Topp, comme ses rivaux, a dû faire appel à des bénévoles pour se déplacer, pour organiser des rencontres avec les militants et les médias, pour tenir les listes à jour, pour préparer les discours, bref, pour tout.

« On doit accomplir des miracles et faire preuve de beaucoup d'imagination pour mener une si longue campagne avec si peu de moyens », a dit Brian Topp à *La Presse* quelques jours avant la fin de la course.

Tout est calculé au dollar près dans une campagne aussi modeste. Au moment où le Parti conservateur dépensait des centaines de milliers de dollars en publicité « préventive » contre le chef libéral Bob Rae, les candidats à la direction du NPD devaient choisir minutieusement le meilleur moment, le seul moment, pour envoyer aux militants un bon vieux dépliant par la poste!

Et encore, avec un budget de près de 400 000\$, M. Topp (comme Thomas Mulcair, qui



Ensemble, les sept candidats à la direction du NPD ont reçu et dépensé moins de 1,5 million de dollars.

PHOTO PAWEL DWULIT, ARCHIVES LA PRESSE CANADIENNE

a recueilli autour de 350 000\$, selon ses organisateurs) roulait sur l'or comparativement aux autres candidats.

En fait, l'expression « rouler sur l'or » est largement exagérée, ici, puisque Brian Topp a dû contracter sur sa maison à Toronto une nouvelle hypothèque de 100 000\$, soit environ le quart du budget total de sa campagne, pour couvrir les frais. Il devra évidemment rembourser cette somme à la banque.

À votre bon cœur...

Après avoir publié, lundi, son communiqué de fin de campagne, l'équipe Topp a ajouté cette note sur son site internet: « Si vous voulez démontrer votre appréciation des idées que Brian a amenées dans cette campagne, SVP pensez à donner généreusement. Votre don de 100\$, 200\$ ou 400\$ – ou un autre montant selon vos moyens – aidera à rembourser la dette que Brian a contractée pendant cette campagne. »

Le vainqueur de la course, Thomas Mulcair, s'en tirera mieux, selon ses organisateurs, notamment parce qu'il récoltait entre 35 000\$ et 40 000\$ par semaine en fin de campagne. Cela dit, la campagne Mulcair a dû recourir à une marge de crédit et terminera vraisemblablement avec une dette de quelques dizaines de milliers de dollars, selon Raoul Gébert,

organisateur en chef du nouveau chef néo-démocrate.

« Nous avons dû être très conservateurs dans nos choix durant la campagne. Dans le sens de prudent, je veux dire! », explique M. Gébert.

Contrairement à Brian Topp, M. Mulcair dormait

Topp, de 350 000 à 400 000\$; Paul Dewar et Peggy Nash, autour de 150 000\$; Nathan Cullen, autour de 100 000\$; des miettes pour Martin Singh (environ 50 000\$) et Niki Ashton (autour de 30 000\$).

Imaginez: 400 000\$ (au mieux!) pour 30 semaines de

votes, mais plutôt afin d'accumuler des dons pour éponger ses dettes, qu'il estime à environ 25 000\$. Les bénévoles de M. Saganash ont notamment organisé un encan silencieux d'œuvres d'art autochtones dans le but de renflouer les coffres de la campagne.

Un plafond... bas

Les autorités du NPD avaient fixé à 500 000\$ le plafond des dépenses dans cette course, une somme plutôt modeste pour une campagne si longue dans un pays aussi grand. Aucun candidat n'a atteint ce plafond. Tout un contraste avec les dernières courses à la direction sur la scène fédérale, que ce soit au Parti libéral ou au Parti conservateur.

En 2006, lors de la dernière course au PLC, les 10 candidats ont amassé 14 millions de dollars, et trois d'entre eux (Stéphane Dion, Bob Rae et Michael Ignatieff) ont dépensé 3 millions, soit près du plafond autorisé, qui était de 3,4 millions. Même d'obscur candidats qui n'avaient aucune chance de victoire, comme Gerard Kennedy (1,8 million) et Maurizio Bevilacqua (1 million) ont amassé de trois à cinq fois plus d'argent que les plus riches aspirants à la direction du NPD.

La plupart des candidats libéraux de 2006 ont toutefois terminé cette course avec de

« Nous avons dû être très conservateurs dans nos choix durant la campagne. Dans le sens de prudent, je veux dire! » – Raoul Gébert, organisateur en chef de Thomas Mulcair

à l'hôtel pendant ses déplacements, mais il voyageait lui aussi seul, parfois avec une personne, et en classe économique.

Une nouvelle époque

À une époque où les liens entre l'argent et la politique soulèvent régulièrement des questions éthiques, le NPD a réinventé, par la force des choses, le modèle de la campagne à la direction. Les grosses machines ont fait place à la brigade légère.

Ensemble, les sept candidats ont reçu et dépensé moins de 1,5 million de dollars (les derniers chiffres n'ont pas encore été remis à Élections Canada): M. Mulcair et

campagne, soit 13 000\$ par semaine. De plus, les candidats devaient remettre 15% de leurs dons au parti, qui a aussi grand besoin d'argent.

Encore étonnant que sept des neuf candidats aient continué jusqu'au bout, dont le Néo-Écossais Martin Singh, qui a contracté un emprunt de 170 000\$ pour faire campagne (il s'est retiré après le premier tour au congrès avec 5,8% des voix).

Romeo Saganash, lui, a abandonné la course après près de cinq mois. Au congrès de Toronto, il avait lui aussi un bureau de campagne au même étage que les candidats toujours en lice. Ce n'était toutefois pas pour attirer des

ENJEUX COURSE À LA DIRECTION DU NPD



PHOTO GEOFF ROBINS, ARCHIVES AFP

Le vainqueur de la course, Thomas Mulcair, dormait à l'hôtel pendant ses déplacements, mais il voyageait seul, parfois avec une personne, et en classe économique.

lourdes dettes, et au moins un d'entre eux, Ken Dryden, n'a toujours pas fini de rembourser, plus de cinq ans plus tard. Selon les données d'Élections Canada, M. Dryden devait toujours 135 000\$ au 31 décembre dernier.

Bob Rae a rapidement réglé ses dettes de campagne, mais les autres, y compris Stéphane Dion et Michael Ignatieff, ont mis quelques années avant d'effacer l'ardoise à force de soirées de financement et de collectes de fonds auprès des militants. Élections Canada exige des comptes des anciens candidats, qui doivent lui fournir des rapports financiers régulièrement. Il n'est pas permis, notamment, de se faire soi-même un prêt sans le rembourser (ce qu'on avait appelé à la blague la clause «Belinda» à l'époque où la riche M^{me} Stronach tentait de se faire élire à la tête du PC).

Par ailleurs, un ancien candidat qui ne peut respecter les délais de remboursement fixés par la loi doit demander une prolongation à un juge, ce qui rend l'après-campagne encore un peu plus pénible.

Paul Martin, par contre, n'a pas eu ce problème en 2003, lui qui avait recueilli au moins 12 millions pour succéder à Jean Chrétien dans une course dont l'issue était connue d'avance! M. Martin

avait amassé tellement d'argent que, une fois élu, il avait donné 3 millions excédentaires à son parti.

En 2004, Stephen Harper avait pour sa part amassé des dons totaux de 2,7 millions pour la campagne (contre Belinda Stronach et Tony Clement) qui allait le faire élire chef du nouveau Parti conservateur.

Mais les règles de financement ont changé après 2004: les dons des entreprises aux partis et aux candidats à la direction sont interdits, et ceux des individus sont plafonnés.

Il est révolu le temps où n'importe quel candidat à la direction d'un parti pouvait réunir quelques généreux avocats, ingénieurs ou entrepreneurs dans une petite salle privée et en ressortir avec quelques dizaines de milliers de dollars en dons.

En vertu des nouvelles lois, seuls les individus peuvent contribuer à la caisse d'un candidat à la direction d'un parti et ils ne peuvent donner plus de 1200\$.

De plus en plus difficile

Le financement des campagnes électorales (internes ou nationales) deviendra encore plus difficile dans les prochaines années avec l'abolition du financement public aux partis politiques

promise par Stephen Harper. Privés de financement public, les partis vont devoir solliciter encore davantage leurs militants pour les élections générales ou partielles, pour la campagne annuelle, pour leur député local et pour les courses à la direction. Les collecteurs de fonds des partis politiques risquent d'entendre souvent l'expression «J'ai déjà donné»...

Les sept candidats à la direction du NPD ont prouvé qu'on peut faire campagne avec peu de moyens, mais il y a des limites aux économies. On ne peut tout de même pas demander à un aspirant à la direction d'un parti de sillonner le Canada en auto-stop et de dormir sous les ponts...

Les partis devront élargir leur base militante et créer des mouvements, notamment en utilisant mieux les réseaux sociaux, ce que le NPD n'a pas su faire dans cette course: après une campagne de sept mois pour la direction d'un parti de 135 000 membres (le deuxième en importance après le Parti conservateur), Thomas Mulcair et Brian Topp ne comptaient respectivement que 8700 et 8000 abonnés Twitter.



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

BUDGETS DE COURSES À LA DIRECTION

Paul Martin (PLC, 2003)*

Récolté: 12 millions

Plafond de dépenses autorisé: 4 millions

Stephen Harper (PCC, 2004)*

Récolté: 2,7 millions

Plafond de dépenses autorisé: 3 millions

Parti libéral 2006

Récolté:

Stéphane Dion: 3 millions

Michael Ignatieff: 3 millions

Bob Rae: 3 millions

Gerard Kennedy: 1,8 million

Maurizio Bevilacqua: 1 million

Joe Volpe: 900 000 \$

Scott Brison: 800 000 \$

Ken Dryden: 700 000 \$

Martha Hall-Finlay: 466 000 \$

Hedy Fry: 135 000 \$

Plafond de dépenses autorisé: 3,4 millions

NPD 2012**

Récolté (prêts compris): n.d.

Thomas Mulcair: environ 350 000 \$

Brian Topp: environ 350 000 \$ (dont un supplément hypothécaire de 100 000 \$)

Martin Singh: environ 230 000 \$ (dont 170 000 \$ en prêt)

Paul Dewar: environ 150 000 \$

Peggy Nash: environ 150 000 \$

Nathan Cullen: environ 100 000 \$

Niki Ashton: environ 30 000-35 000 \$

Plafond de dépenses autorisé: 500 000 \$

* En 2003 et 2004, les dons des entreprises étaient toujours permis. La nouvelle loi interdit les dons de sociétés et limite les dons des individus à 1200\$ par année.

** Les différents candidats n'ont pas encore remis leur rapport définitif à Élections Canada.



PHOTO ARCHIVES REUTERS

Avec à peine 400 000\$ pour une campagne de sept mois, Brian Topp, comme ses rivaux, a dû faire appel à des bénévoles pour se déplacer, pour organiser des rencontres avec les militants et les médias, pour tenir les listes à jour, pour préparer les discours, bref, pour tout.

ZOOM

QUAND LES
EXPLORATEURS
TOUCHENT
LE FONDONZE MILLE
MÈTRES SOUS
LES MERS**Batteries:**
1000
cellules de
lithium-ion**Projecteurs:** un
panneau de 2 millions
d'ampoules LED,
capable d'illuminer
jusqu'à 30 mètres**Perches:** avec projec-
teurs et caméras 3D**Enveloppe:** Faite de mousse syntacti-
que, un polymère injecté de microbilles
de verre et qui rend le matériau à la fois
léger et résistant**Propulseurs:** pour les déplacements
verticaux et horizontaux**Bras mécanique:** pour la
collecte d'échantillons**Lest:** Plaques
de 500 kg dont
le submersible
s'est délesté pour
remonter à la
surface**Sphère de pilotage:**
Large d'un mètre,
épaisse de 6 cm,
elle est conçue pour
résister à une pression
1000 fois plus élevée
qu'à la surface**0m**
Niveau
de la mer**1000 m**
Derniers rayons de
soleil qui percent de
la surface**2000 m****3000 m**
Profondeur maximale
atteinte par le cachalot**3784 m**
Épave du *Titanic***4000 m**À la conquête
du fond

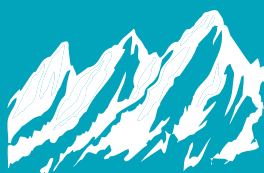
Le véritable exploit du cinéaste-explorateur James Cameron est assurément «de réintéresser les gens à l'exploration de leur propre planète», estime le professeur en écologie benthique à l'Université du Québec à Rimouski, Philippe Archambault. «On a énormément de moyens pour aller dans l'espace, mais pas pour des grandes fosses marines.» Pourtant, les fonds marins regorgent non seulement de ressources fossiles et minières, mais aussi d'espèces animales inconnues. Si James Cameron acceptait de lui prêter les clés de son engin, Philippe Archambault irait faire un tour au fond de l'Arctique pour découvrir cet écosystème qui vit sous des mètres de glace et qui risque de disparaître avec le réchauffement climatique...

Le battage médiatique autour de l'expédition constitue une belle publicité pour les chercheurs en quête de financement, dit M. Archambault. Signe que l'opération se déroule en conditions extrêmes, James Cameron fera un maximum de cinq plongées pour tourner son documentaire à Challenger Deep, alors qu'il prévoyait y plonger une douzaine de fois. D'autres explorateurs sont sur les rangs pour visiter Challenger Deep, dont le richissime et excentrique président de l'entreprise de télécommunications Virgin, Richard Branson.

La fosse
des Mariannes

À la frontière des plaques tectoniques des Philippines et du Pacifique, la fosse des Mariannes fait 2550 km de long, soit cinq fois plus que le Grand Canyon. Son point le plus profond a été baptisé The Challenger Deep, en l'honneur du navire d'exploration britannique HMS Challenger II qui en a mesuré la profondeur en 1951. Il serait à environ 11 000 mètres de profondeur - des équipes de chercheurs ont, au fil des ans, obtenu des résultats différents sur sa profondeur exacte.

En janvier 2009, le président américain George W. Bush a désigné la fosse, située à proximité du territoire sous contrôle américain de Guam, «monument national marin». En vertu de ce décret, les travaux scientifiques y sont permis tandis que l'extraction de ressources et la pêche sont interdits.

4267 m
Profondeur
moyenne de l'océan**5000 m****5450 m**
Bassin eurasien -
point le plus profond
de l'océan Arctique**6000 m**
Profondeur maximale
atteinte par les sous-
marins russes Mir**7000 m**
Profondeur maxi-
male où a été filmé
un poisson vivant**7725 m**
Fosse de Java - point
le plus profond de
l'océan Indien**8000 m****8648 m**
Fosse de Porto Rico -
point le plus profond
de l'océan Atlantique**8848 m**
Hauteur de l'Everest**9000 m****10000 m****10911 m**
Profondeur du
Challenger Deep, le
point le plus profond
jamais mesuré dans
les océans.**11000 m**Océan
Pacifique

La fosse des Mariannes

James Cameron a touché le fond. Et ça n'a rien à voir avec la qualité de ses dernières productions cinématographiques. James Cameron ne pouvait pas descendre plus bas, littéralement. En atteignant dimanche dernier le Challenger Deep, à 11 km de profondeur dans la fosse des Mariannes, le réalisateur de *Titanic* et *Avatar* a remporté son pari. Même si des pépins techniques l'ont obligé à écourter sa mission et l'ont empêché de recueillir des spécimens grouillants, la prouesse scientifique reste admirable. Comme l'a souligné le journaliste scientifique britannique Michael Hanlon: « Environ 3000 grimpeurs ont atteint le sommet de l'Everest, 550 astronautes ont voyagé dans l'espace et 12 hommes ont marché sur la Lune. Mais seulement trois personnes ont visité le point le plus profond de la surface de la Terre. »

- Textes Judith Lachapelle

Le submersible

Sa mission prévoyait qu'il allait passer six heures dans les abysses, mais c'était sans compter les avaries techniques. Finalement, après une descente de 2h36, James Cameron a passé trois heures au Challenger Deep. La remontée s'est faite en 1h10.

À cause de l'extraordinaire pression atmosphérique au fond de l'eau (1000 fois plus forte qu'au niveau de la mer), les systèmes hydrauliques ont connu des pannes et l'ont empêché de recueillir autant de sédiments, d'échantillons d'eau et de cailloux qu'il l'aurait souhaité.

En 1960, le Suisse Jacques Piccard et l'Américain Don Walsh ont été les premiers à atteindre Challenger Deep. Le bathyscaphe *Trieste* a mis cinq heures à atteindre son but. Le hublot d'observation en plexiglas ayant fissuré pendant la descente, les chercheurs ne sont restés que 20 minutes avant d'amorcer la remontée, en trois heures.

Un paysage
lunaire

Qu'y a-t-il à voir à 11 km au fond des mers? Pendant longtemps, les scientifiques n'ont pas cru que la vie pouvait exister au-delà de 1000 mètres de profondeur, là où parviennent les derniers rayons du soleil. Mais l'exploration scientifique a démontré que la vie s'était adaptée à ces conditions extrêmes. Piccard et Walsh, en 1960, ont même rapporté avoir vu des crevettes et des poissons au fond de la fosse des Mariannes.

James Cameron, lui, a diffusé jusqu'ici très peu d'images de son séjour dans les bas-fonds - on se doute qu'il gardera les meilleures prises pour son documentaire en 3D qui sera produit avec National Geographic. En conférence de presse, après sa plongée, Cameron a décrit avoir vu un «endroit très lunaire, très désert, très isolé». «On aime tous imaginer qu'il y a des pieuvres géantes et d'autres monstres marins là-bas», a dit l'explorateur Cameron. Mais il n'y a rien vu de plus gros que quelques amphipodes, «rien de plus de trois centimètres».