la presse

LE PLUS GRAND QUOTIDIEN FRANÇAIS D'AMÉRIQUE

MONTRÉAL, MARDI 13 AOÛT 1985, 101e ANNÉE, No 291, 66 PAGES, 6 CAHIERS ● ●

LA MÉTÉO: NÉBULOSITÉ CROISSANTE, AVERSES POSSIBLES.
MINIMUM: 8°, MAXIMUM: 24°.
DEMAIN: DÉGAGEMENT. DÉTAILS PAGE A 2

Louez À LONG TERME une Mercedes Benz directement de Mercedes-Benz
MTL: 735-3581 RIVE-SUD: 672-2720

35 cents
Hors de la zone métropolitaine: 45 cents
Ailleurs au Québec: 50 cents, Iles de La Madeleine: 90 cents

UN JUMBO JET DES JAPAN AIR LINES S'ÉCRASE PRÈS DE TOKYO AVEC 524 PERSONNES À BORD

Sept survivants dans les débris du Boeing 747

d'après AFP, Reuter et AP

■ FUJIOKA, Japon — Sept survivants ont été retrouvés ce matin sur le mont Osutaka, où un Boeing 747 des Japan Air Lines s'est écrasé hier soir (vers 7 h GMT) dans une région montagneuse, à 120 kilomètres à l'ouest de Tokyo, avec 524 passagers et membres d'équipage à son bord, a annoncé un porte-parole de l'hôpital de Fujioka.

Quatre personnes ont été découvertes dans les débris de la carlingue par des parachutistes de l'armée japonaise, héliportés sur les lieux de la catastrophe, et trois autres personnes ont été ensuite découvertes et évacuées sur l'hôpital de Fujioka, a-t-il précisé. Il a ajouté que l'état de santé des survivants n'inspirait pas d'inquiétude.

Des images de télévision ont montré l'un des survivants, une petite fille de huit ans, clignant des yeux, emmaillotée dans une veste de pompier et hissée sur un brancard.

La petite fille a fait un signe de la tête alors que le mouvement des pales d'un hélicoptère des équipes de secours faisait bouger le filin auquel étaient accrochés ses sauveteurs.

Les opérations de secours ont débuté ce matin lorsque 70 parachutistes sont descendus vers les débris de la carlingue à l'aide de filins. Il n'existe pas de route conduisant à l'endroit où le Boeing des JAL s'est abattu et l'armée japonaise a décidé d'utiliser des hélicoptères.

Cette catastrophe est la plus grave intervenue impliquant un seul avion et la deuxième en gravité après la collision au sol entre deux Boeing sur la piste de Santa Cruz de Tenerife, dans les îles Canaries, ayant causé, le 27 mars 1977, la mort de 582 personnes.

Autres informations en A 8 et A 9

voir SURVIVANTS en A 2

LE TÉMOIN IMPORTANT EST LIBÉRÉ JUSQU'À L'ENQUÊTE DU CORONER

Un automobiliste fonce sur un groupe de gens après une querelle: deux morts

■ Philippe Bird, 22 ans, arrêté dans la nuit de dimanche à lundi après avoir fauché deux personnes avec son véhicule, a été libéré hier par le coroner Maurice Laniel et confié à la garde de sa mère jusqu'à la tenue de l'enquête publique, lundi prochain.

RAYMOND GERVAIS

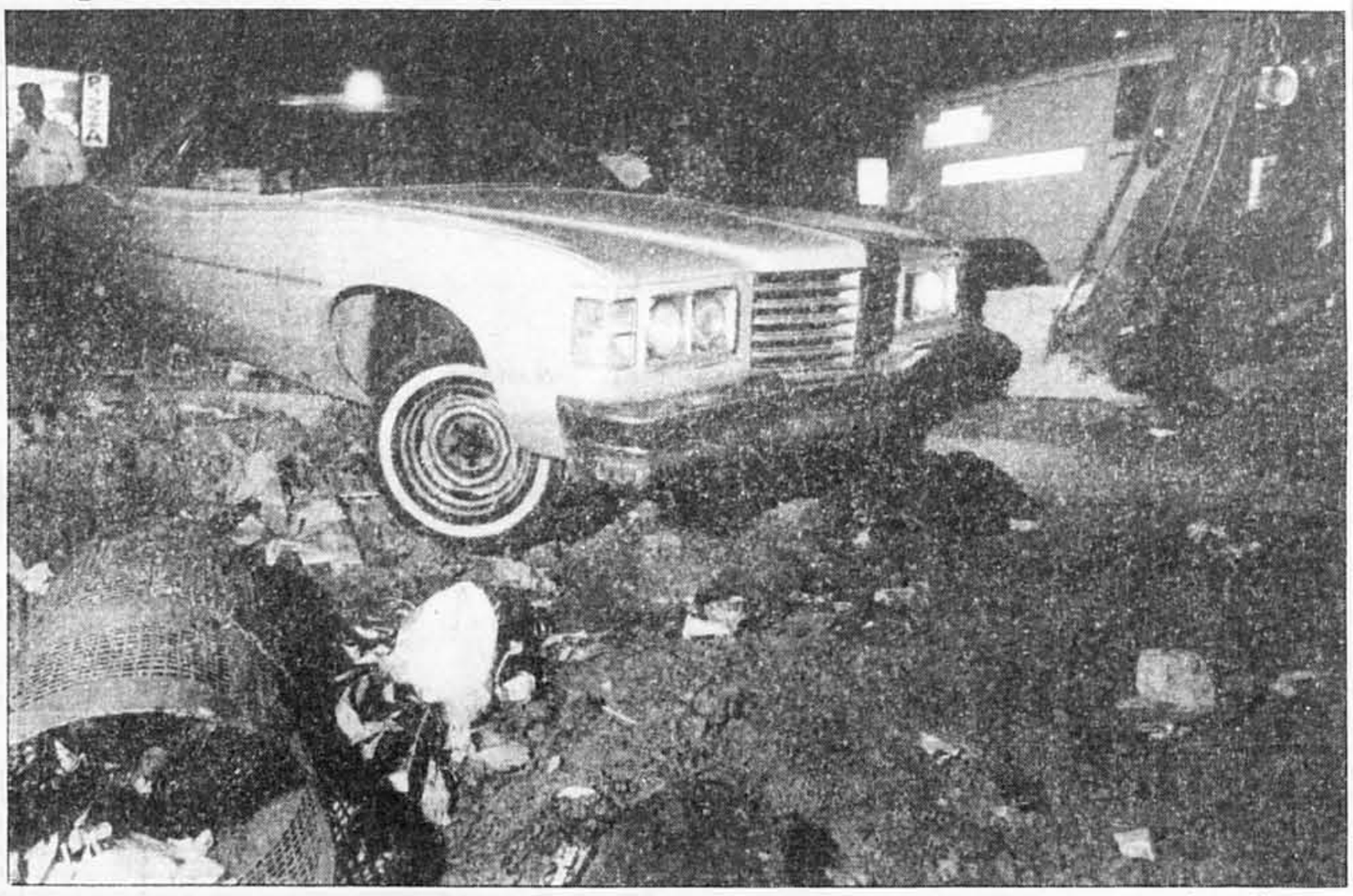
Le coroner Laniel a expliqué sa décision en précisant que c'était la façon de procéder lors d'accidents impliquant des automobiles. Me Laniel a aussi affirmé que les enquêteurs lui avaient dit que Bird avait des tendances suicidaires et qu'il valait mieux pour le témoin important qu'il demeure chez sa mère.

« J'ai pris sur moi de le remettre en liberté à la suite des représentations que les policiers m'ont faites. J'aime mieux qu'il meure chez sa mère que dans un local d'incarcération... », a déclaré le coroner.

D'après la police, Bird aurait foncé avec sa voiture sur un groupe de personnes, tuant deux d'entre elles qui attendaient l'autobus à l'intersection des rues Du Collège et Décarie à Saint-Laurent. Une violente querelle entre le témoin et une des deux victimes serait à l'origine du drame.

En plus des deux morts, deux enfants ont été blessés grièvement dans l'accident et reposent

voir QUERELLE en A 2



C'est à la suite d'une querelle que Philippe Bird aurait foncé en auto sur un groupe de personnes qui attendaient l'autobus, tuant deux d'entre elles.
photo Armand Trottier, LA PRESSE

AUJOURD'HUI

• LIZA MINELLI

Liza Minelli arrive à Montréal pour le tournage d'un film télévisé où elle incarne la mère d'un jeune garçon victime de dystrophie musculaire.

page B 1

• APARTHEID

Les États-Unis augmentent la pression sur les dirigeants sud-africains en réclamant de leur part « des décisions radicales ».

page E 1

• JEAN-PAUL II

Le Souverain Pontife revient à la charge et fustige à nouveau le système d'apartheid qui « soulève l'indignation du monde et de l'Église ».

page C 6

• LA MODE

Les vêtements Parachute ont le vent dans les voiles et plaisent surtout à ceux qui ne craignent pas de se singulariser.

page C 1

L'ÉCONOMIE

$886 MILLIONS

Petro-Can achète des actifs de Gulf

page D 1

$105 MILLIONS

Marine et Hydro s'associent à Maniwaki

page D 1

Le Dr Jacques Rioux en compagnie du petit Benjamin-Pierre, né samedi.
photolaser CP

Benjamin-Pierre est le premier bébé-éprouvette à naître au Québec

■ SAINTE-FOY — Le centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL) revendique depuis samedi la première réussite au Québec de la technique de fécondation « in vitro » après la naissance, « quelque part au Québec », d'un bébé de sexe masculin.

Le Dr Jacques E. Rioux, responsable de la recherche en infertilité au centre hospitalier de l'Université Laval, a précisé hier qu'une mère de 29 ans, une « Québécoise pure laine », a accouché d'un garçon de 3,97 kilos et de 53 cm après s'être prêtée à l'implantation d'un ovule fertilisé en laboratoire par une équipe du centre.

Accompagné du biologiste Raymond D. Lambert et de l'infirmière Rita Richard, le Dr Rioux s'est refusé à préciser le nom, le lieu de résidence de la mère de même que l'endroit où est né Benjamin-Pierre.

« Je ne leur souhaite pas une conférence de presse », a-t-il dit ironiquement avant de préciser qu'il avait promis à la mère, « qui souhaitait un enfant et non un événement », de respecter le secret de son identité.

La mère, a expliqué le Dr Rioux, faisait initialement partie d'un groupe de 11 femmes infertiles intéressées à donner naissance par la technique de la technique « in vitro ». De ce nombre, sept ont pu se prêter à l'étape de la fertilisation ovulaire qui ne s'est révélée positive

voir BÉBÉ en A 2

SOMMAIRE

Annonces classées ..... D 2, D 7 à D 9, E 2 à E 4
Arts et spectacles ..... B 1, B 2, B 4, B 5
— Horaires ..... B 3
Décès, naissances, etc. ..... E 5
Économie ..... D 1 à D 6
Êtes-vous observateur? ..... E 3
FEUILLETON ..... E 3
Horoscope ..... D 8
Le monde ..... E 1, E 6 à E 8
Mots croisés ..... E 4
« Mot mystère » ..... D 9
Quoi faire aujourd'hui ..... B 3
Télévision ..... B 1
Tribune libre ..... A 7
Vivre aujourd'hui
— La mode ..... C 1 à C 3

TABLOÏD SPORTS
Bandes dessinées 10, 11
Mots croisés 14

BLACKSTRIPE 20"
CX-2034
GARANTIE 50 MOIS ..... 699$

VIDÉO VM-650
105 CANAUX
4 PROGRAMMES / 7 JOURS ..... 499$

TOSHIBA

le petit magasin au grand, grand choix!...

Dumoulin
783 Mistral (coin 8250 St-Hubert) 388-4777
SPEC

Conciliateur à Air Canada

■ Le gouvernement fédéral a nommé l'ancien sénateur H. Carl Goldenberg, hier, comme conciliateur entre Air Canada et son personnel non navigant.

Cette nomination reporte à au moins un mois toute possibilité de grève légale par les employés au sol de la société aérienne.

Une entente de principe est déjà intervenue avec les agents de bord, qui se prononcent actuellement sur le sujet par vote dans tout le pays.

Le personnel non navigant demande une hausse salariale d'environ 6 p. cent dans un contrat d'un an.

Air Canada réclame pour sa part quelques concessions de la part de tous ses employés, afin de demeurer concurrentielle au moment de la déréglementation.

— Presse canadienne

BÉBÉ

SUITE DE LA PAGE A 1

que chez la mère de Benjamin-Pierre. Le centre hospitalier a par la suite procédé à l'implantation de l'ovule fertilisé.

En décembre, une autre femme doit accoucher d'un « bébé-éprouvette » après avoir eu recours aux spécialistes de l'Université Laval qui, à l'automne, auront à nouveau recours à ce procédé sur un groupe de 33 femmes.

Le Dr Rioux a enfin précisé que la mère porteuse d'un bébé-éprouvette doit débourser en frais divers plus de $700 que la Régie de l'assurance-maladie du Québec ne rembourse pas.

— Presse Canadienne

FLORE D'ICI

avec Florian Bernard

Cardamine

— 35 —

■ La cardamine des prés, affectionnant les marais non tourbeux de l'ouest et du centre du Québec, notamment dans la région de Montréal, est un cresson sauvage, d'où l'origine de son nom botanique. C'est une ravissante plante dont les fleurs délicates s'inclinent le soir ou lorsqu'il pleut pour se redresser au matin.

On compte environ 125 espèces de cardamines dans les régions tempérées, dont cinq ou six au Québec. L'une des cardamines les plus communes chez nous est l'espèce de Pennsylvanie ou cardamine de Mühl. Ses fleurs blanches apparaissent au printemps, surgissant au-dessus du feuillage sombre dans les fossés humides et sur le bord des eaux. On lui donne en anglais le nom de «rock cress».

La cardamine parviflore recherche plutôt des lieux secs. Elle est plus rare au Québec. La cardamine bulbeuse — ou cresson amer — pousse le long de la rivière des Outaouais, des deux côtés de la rive. Elle fleurit le printemps.

On trouve aussi autour du golfe du Saint-Laurent deux espèces introduites d'Europe et qui se sont naturalisées en certains endroits, la cardamine flexuosa et la cardamine hirsuta.

Votre pelouse aujourd'hui

■ L'eau est une ressource dispendieuse à produire et à acheminer. L'implantation et le développement des équipements de production et de distribution d'eau protable nécessitent des investissements importants. Il faut pomper l'eau, la traiter dans des usines de traitements où des procédés de filtration et de chloration la rendent propre à la consommation. L'eau est alors distribuée par un réseau de conduites d'aqueduc. Après usage, les eaux sales sont éliminées. Chaque année, de 200 à 300 millions de dollars sont investis dans la construction d'équipements pour l'eau et l'opération de ces équipements coûte environ 100 millions de dollars par an en salaires, énergie, produits et services. La réduction de la consommation s'accompagnera donc d'économies substantielles à long terme.

	ADRESSES PAIRES	ADRESSES IMPAIRES		ADRESSES PAIRES	ADRESSES IMPAIRES
Acton-Vale	NR	NR	Mont-St-Hilaire	1	X
Beloeil	1	X	Otterburn Park	1	X
Candiac	X	1	Pointe-Calumet	NR	NR
Châteauguay	X	NR	Sorel	X	1
Cowansville	X	1	St-Basile-le-Grand	NR	X
Deux-Montagnes	X	NR	St-Constant	X	NR
Farnham	NR	NR	St-Eustache	NR	X
Granby	X	1	St-Jean-Baptiste	NR	X
Grande-Île	NR	NR	St-Louis-de-Terrebonne	X	X
Joliette	1	1	St-Mathias	X	NR
Lachenaie	X	X	Ste-Agathe-des-Monts	NR	NR
La Prairie	NR	NR	Ste-Anne-de-Bellevue	NR	NR
Laval	1	1	Ste-Catherine	NR	X
LeGardeur	NR	X	Ste-Madeleine	NR	X
Longueuil	X	X	Ste-Marthe-sur-le-Lac	NR	NR
Mascouche	1	1	Ste-Thérèse	X	1
McMasterville	1	X	Terrebonne	X	X
Mirabel	NR	X	Vaudreuil	NR	X
Montréal-Est	NR	NR	Ville de l'Île-Perrot	NR	X

LÉGENDE: X — Interdit par le règlement municipal
NR — Arrosage non recommandé car humidité suffisante dans le sol
1 — Arrosage de 1h recommandé
2 — Arrosage de 2h recommandé

Ces recommandations quotidiennes d'arrosage des pelouses sont publiées en collaboration avec l'Association québécoise des techniques de l'eau (AQTE). Établies à partir d'un calcul mathématique éprouvé, elles tiennent compte du volume d'eau nécessaire pour une croissance maximale de votre pelouse et de la capacité du sol à conserver l'humidité.

Ces recommandations sont valables s'il n'a pas plu entre-temps. Une interdiction signifie qu'une municipalité défend d'arroser.

Enfin, tenez compte des heures permises pour l'arrosage dans le règlement de votre municipalité.

La Quotidienne — Tirage de samedi

à trois chiffres	à quatre chiffres
756	5667

LA MÉTÉO

Mardi le 13 août 1985
AUJOURD'HUI: Min.: 10° Max.: 23°
NÉBULOSITÉ CROISSANTE, POSSIBILITÉ D'AVERSES EN SOIRÉE
DEMAIN: DÉGAGEMENT

33 2 01

Québec

	Min.	Max.	Aujourd'hui
Abitibi	9	16	Pluie, orages
Outaouais	10	23	Averses
Laurentides	10	23	Averses
Cantons de l'Est			
Mauricie			
Québec	8	21	Nuageux
Lac-Saint-Jean	6	19	Nuageux
Rimouski	8	20	Ens. pa. nuo.
Gaspésie	7	19	Ens. pa. nuo.
Baie-Comeau	7	19	Ens. pa. nuo.
Sept-Îles			

Canada

	Min.	Max.	Aujourd'hui
Victoria	11	19	
Edmonton	3	11	
Regina	3	11	
Winnipeg	7	15	
Toronto	12	20	
Fredericton	14	22	
Halifax	8	16	
Charlottetown	9	17	
Saint-Jean	14	22	

États-Unis

	Min.	Max.		Min.	Max.
Boston	21	31	N.-Orléans	22	33
Buffalo	12	26	Pittsburgh	13	29
Chicago	18	27	S. Francisco	13	25
Miami	25	33	Washington	23	32
New York	21	31	Dallas	26	39

les capitales

	Min.	Max.		Min.	Max.
Amsterdam	14	18	Madrid	12	30
Athènes	19	31	Moscou	15	31
Acapulco	26	35	Mexico	11	25
Berlin	14	25	Oslo	9	18
Bruxelles	10	18	Paris	13	23
Buenos Aires	9	16	Rome	14	29
Copenhague	15	20	Séoul	20	28
Genève	13	27	Stockholm	14	18
Hong Kong	22	27	Tokyo	24	28
Le Caire	21	32	Trinidad	22	33
Lisbonne	15	25	Vienne	14	28
Londres	12	18			

photos Armand Trottier, LA PRESSE

Des enquêteurs s'affairaient, dans la nuit de dimanche à lundi, autour de la voiture de Philippe Bird, recueillant des indices pouvant expliquer la tragédie qui a fait deux morts et deux blessés graves.

photos Armand Trottier, LA PRESSE

Une traînée de sang près de la roue du véhicule de Bird.

Le soulier d'une des jeunes filles happées par la voiture.

QUERELLE

SUITE DE LA PAGE A 1

aux soins intensifs. Sophia Brown, sept ans, qui a été transportée à l'hôpital Sainte-Justine, n'avait toujours pas repris connaissance hier après-midi. Quant à l'autre blessée, Mendy Manshick, 14 ans, elle a été transportée à l'hôpital de Montréal pour enfants où, elle aussi, repose entre la vie et la mort.

Les deux victimes de cet accident ont été identifiées comme étant Wendell Marshall, 21 ans, et Magalie Joachin, 18 ans, tout deux habitant Saint-Laurent.

Lors de sa comparution devant le coroner hier, Bird, qui habite Pierrefonds, sanglotait et semblait très nerveux. Le témoin s'est vu interdire par le coroner Laniel de conduire un véhicule automobile.

Bien que les deux victimes soient de race noire, la police de la Communauté urbaine de Montréal refuse pour le moment de parler de racisme et prétend que l'incident ne peut être relié à une rivalité ethnique. Il s'agirait plutôt, selon l'agent James Anderson, d'un différend remontant à quelques jours entre les deux hommes.

Toujours d'après la police, Bird, qui travaille dans une boite de nuit, aurait déjà évincé Wendell Marshall, et c'est ce dernier qui, dans la nuit de dimanche à lundi, aurait reconnu Bird pour ensuite lui chercher querelle. Bird serait sorti de son véhicule pour engueuler et menacer Marshall avant de réintégrer son automobile puis de foncer sur les gens qui attendaient l'autobus.

SURVIVANTS

SUITE DE LA PAGE A 1

Les débris de l'appareil sont éparpillés sur cinq kilomètres et les opérations de secours sont rendues difficiles en raison de la densité de la couverture forestière, des pins et des mélèzes, dans la région proche des monts Okura et Osutaka. Les recherches sur le terrain même sont menées par de petits groupes de pompiers et de policiers locaux qui sont partis du village de Kita Aiki, à 110 km de Tokyo hier soir en direction des feux qui signalaient la présence de l'épave.

Le jumbo jet reliait Tokyo à Osaka quand il s'est écrasé 40 minutes après son décollage, peu après avoir disparu des écrans radar. Juste avant, le pilote avait déclaré qu'il avait perdu le contrôle de l'appareil.

Le vol Tokyo-Osaka avait à son bord 509 passagers, dont 21 portant des noms à consonnances étrangères, pour la plupart coréennes, mais aucun Canadien, et les 15 membres d'équipage. Avant de s'arrêter sur une crête où il semble avoir entièrement brûlé, l'appareil a creusé une tranchée dans la forêt de sapins qui couvre les flancs de la montagne. Le fuselage se serait désintégré sous la violence du choc.

Un porte-parole du ministère des Transports a déclaré à la presse que le pilote, peu avant la catastrophe, avait demandé l'autorisation d'effectuer un atterrissage d'urgence, en raison de la défaillance d'une porte située à l'arrière de l'appareil.

Il a ensuite signalé une perte de contrôle, et demandé sa position. Les contrôleurs de la navigation aérienne lui ont fait savoir qu'il pouvait se poser en catastrophe soit à l'aéroport de Tokyo-Haneda, soit sur la piste de la base américaine de Yokota, près de la capitale japonaise, mais n'ont jamais obtenu de réponse.

Des experts japonais ont déclaré à l'agence japonaise Kyodo qu'une défaillance de la porte arrière n'aurait pas suffi à provoquer la catastrophe: en cas d'ouverture, l'avion aurait subi une depressurisation brutale et perdu de l'altitude, mais aurait pu continuer à voler quelque temps.

Par contre, il est possible que la porte, en s'arrachant, ait endommagé un stabilisateur arrière. Dans ce cas, l'avion serait descendu en vrille.

À Washington, un porte-parole du Conseil national de la sécurité des transports a déclaré que celui-ci enverrait dès aujourd'hui à Tokyo des enquêteurs, assistés d'experts de la société Boeing. Il a souligné que, à sa connaissance, aucun des six accidents subis par des 747 depuis leur lancement, en 1969, n'avait eu pour origine la défaillance d'une porte arrière.

Chez Boeing, on exprimait le même avis: l'appareil n'était à incriminer dans aucun des accidents, estimait-on. Il y avait eu à chaque fois erreur de pilotage ou mauvaises conditions météorologiques. Sur les listes de passagers publiées par les JAL, se trouve le nom d'un célèbre chanteur de variété japonais, Kyu Sakamoto, qui était devenu en 1963 le premier interprète nippon à figurer au hit parade américain.

Par ailleurs, selon un porte-parole des JAL, le jumbo avait dans sa soute 239 kg d'un radioisotope (élément chimique radioactif), dont son fournisseur l'Association japonaise de l'isotope, a affirmé qu'il ne présente de danger qu'en cas de contact prolongé.

téléphoto AP

La petite Mikiko Yoshizaki, huit ans, sera évacuée dans quelques instants. Elle est l'une des rares survivantes découverte par les secouristes sur les lieux de l'écrasement aérien.

Caroline de Monaco au prochain carnaval de Québec?

■ QUEBEC (PC) — La princesse Caroline de Monaco pourrait participer au prochain carnaval de Québec. Le directeur général du carnaval, M. Michel Proulx, a confirmé hier que les organisateurs avaient multiplié les démarches en vue de persuader la jeune princesse de participer à l'événement de 1986.

« Je puis vous affirmer que nous n'avons pas encore reçu de confirmation officielle. Nous ne pouvons qu'espérer une réponse affirmative. D'ailleurs, cette réponse ne devrait pas tarder », a-t-il déclaré.

La mère de la princesse Caroline, la regrettée princesse Grace, avait pris part au carnaval de 1969. Elle était venue au Québec notamment pour renouer avec une amie d'enfance, Mary Schafer, devenue par la suite l'épouse de Gilles Lamontagne, ancien maire de Québec, puis lieutenant-gouverneur du Québec. Les deux femmes avaient fréquenté le même collège à Philadelphie.

Nouveau cas de maladie du légionnaire

■ (PC) — Un nouveau cas de maladie du légionnaire a été diagnostiqué hier à l'hôpital de Verdun, ce qui porte à sept le nombre de personnes hospitalisées qui souffrent maintenant de cette affection.

David Levine, directeur exécutif du Centre hospitalier de Verdun, a déclaré qu'un patient souffrant de troubles respiratoires s'est présenté à l'urgence de l'hôpital la semaine dernière. Des tests ont confirmé qu'il s'agissait bien de la maladie du légionnaire.

Levine — qui n'a dévoilé ni l'âge ni le sexe du patient — a déclaré qu'il était traité aux antibiotiques et qu'il avait été isolé.

Cinq des six autres patients montréalais atteints du mal du légionnaire étaient hospitalisés à l'hôpital Royal Victoria.

Compagnie d'ambulances poursuivie pour négligence

■ Une poursuite de $180 000 a été intentée hier contre une compagnie d'ambulances de l'est de Montréal, les Ambulances Repentigny, à la suite du décès, par arrêt cardiaque, d'un résident de cette localité.

L'épouse et les enfants de M. Jose Perez, qui était âgé de 56 ans, se plaignent à la fois de la lenteur mise par le véhicule de secours à se rendre au domicile du malade et du peu de soins administré par les ambulanciers de cette compagnie, à la fois sur place, puis, dans l'ambulance, en route vers l'hôpital.

Il aurait fallu tout d'abord plusieurs appels des membres de la famille, avant que le véhicule n'arrive. Puis, alors que la parenté avait pratiqué le bouche à bouche et les massages cardiaques sur le malade, qui s'était soudainement écroulé sur le parquet, les ambulanciers, eux, se seraient dirigés fort placidement vers la maison en invitant l'épouse à ne pas s'énerver.

C'est même l'un des frères du défunt qui l'aurait pris dans ses bras pour aller le déposer plus rapidement sur la civière, dans l'ambulance. Dans le véhicule, aucun massage n'aurait été pratiqué, et aucun soluté administré. Ce n'est qu'à l'hôpital que ces soins ont été prodigués à la victime, qui, incidemment, est décédée une heure plus tard.

Les requérants reprochent donc principalement cette absence d'actes médicaux aux ambulanciers, et le fait qu'ils n'ont réclamé à ses proches aucun détail sur ses antécédents médicaux.

Réparateur de TV condamné

■ (PC) — Un réparateur de téléviseurs de Montréal, M. Réal Bouchard, a été condamné à $900 d'amendes après avoir été reconnu coupable, par le juge Aldéric Deschamps de la Cour des sessions de la paix, de trois accusations portées par l'Office de protection du consommateur (OPC).

C'est la deuxième fois que l'OPC obtient une condamnation contre M. Bouchard, qui opère sous la raison sociale d'Atelier image et son, dont les locaux sont situés sur la rue Notre-Dame est.

DANS LE QUARTIER SAINT-HENRI

Les planchers d'une maison s'effondrent: deux ouvriers blessés

■ Deux ouvriers ont été blessés, dont l'un grièvement, hier, à la suite de l'effondrement des planchers d'une maison en construction de trois étages si-

ANDRÉ CÉDILOT

tuée dans le sud-ouest de Montréal. «Heureusement qu'on travaillait au premier palier, sinon on y passait tous...», raconte Claude Brais, 28 ans, qui a failli être pris au piège, avec cinq autres de ses collègues.

La catastrophe est survenue vers 13 h 30, au moment où les huit hommes coulaient du béton sur les planchers. La structure en bois de l'immeuble aurait cédé, entraînant dans sa chute deux des ouvriers qui travaillaient au rez-de-chaussée. Brais s'en est tiré en regagnant précipitamment l'extérieur. Un autre s'est jeté par une fenêtre, alors que deux ou trois se sont accrochés désespérément à des poutres ou à des madriers qui pendaient.

«Je me trouvais à une dizaine de pieds de la porte, lorsque j'ai soudainement entendu un drôle de craquement. En me retournant, j'ai vu que les planchers commençaient à glisser. Je me suis mis à courir pour sortir juste en temps», relate Claude Brais. Il ajoute que les trois planchers s'étaient écroulés l'un après l'autre, en l'espace d'une quinzaine de secondes.

Les deux victimes ont été trouvées au sous-sol, souillées de ciment et ensevelies sous des tas de planches. L'un des ouvriers aurait été sérieusement blessé au dos, tandis que son compagnon a subi des blessures à la tête et aux jambes. Des collègues leur ont porté secours jusqu'à l'arrivée des ambulanciers d'Urgence-Santé. Les blessés ont ensuite été conduit à l'hôpital Royal-Victoria.

On ignore pour l'instant la cause exacte de l'effondrement. La semaine précédente, on avait procédé à des opérations de bétonnage similaires dans un immeuble identique situé également sur la rue Richmond, à Saint-Henri, mais rien ne s'était produit. Les matériaux étaient-ils moins résistants, ou s'agit-il d'un vice de construction? l'enquête en cours devrait répondre à ces questions.

L'immeuble en cause fait partie d'un important projet de condominiums mis en chantier dans le quartier Saint-Henri.

photo P.H. Talbot, LA PRESSE

Claude Brais, 28 ans, a eu le temps de quitter l'immeuble, juste avant que les planchers ne s'effondrent.

PROJETS DE $80 MILLIONS PRÈS DE LA PLACE DES ARTS

Un immeuble résidentiel de 250 logements avoisinera une seconde Place Ville-Marie

■ À la suite d'un échange de terrains entre la Ville de Montréal et la compagnie Trizec Limitée, la CIDEM s'apprête à inviter les entrepreneurs de la région à réaliser un super-projet de construction au centre-ville de Montréal. Il s'agit d'un immeuble résidentiel de 250 logements qui couvrira la moitié nord des terrains vagues occupant actuellement le quadrilatère situé juste à l'ouest de la Place des Arts, entre les rues Jeanne-Mance et de Bleury.

DENIS MASSE

La réalisation de l'ensemble résidentiel de douze étages comprenant trois étages de boutiques commerciales et un corridor souterrain relié à la station de métro Place des Arts et au Complexe Desjardins, nécessitera un investissement minimum de $30 millions et consolidera, dans la pensée de l'administration municipale, l'équilibre immobilier plutôt précaire entre l'est et l'ouest de la métropole.

Ce projet domiciliaire en plein centre-ville promet d'être un heureux complément au futur gratte-ciel de 50 étages que la firme Trizec s'est engagée à mettre en chantier d'ici les cinq prochaines années, dans la moitié sud du même quadrilatère, en front de la rue Sainte-Catherine. Pour Trizec, il s'agit là d'un projet de $50 millions qui pourrait être une seconde Place Ville-Marie.

Nous voici donc en présence de projets de l'ordre de $80 millions sur ce quadrilatère voisin de la Place des Arts et du Complexe Desjardins.

Aires ouvertes

Les urbanistes de la CIDEM ont veillé à ce que l'aménagement global de l'ensemble dégage une perspective sur le complexe de la Place des Arts qui englobera, une fois terminé, un nouvel édifice abritant le Musée d'art contemporain.

C'est ainsi que l'immeuble résidentiel projeté ne couvrira que 50 p. cent de la superficie de 75000 pieds carrés du terrain disponible. Ce vaste terrain est mis en vente au prix de $4,7 millions.

Le type des logements à construire est laissé au choix de l'entrepreneur; on ne sait donc pas, pour le moment, s'il s'agira de logements en location ou en co-propriété (condominium).

Première percée au centre-ville

C'est la première pénétration importante de l'Opération 20000 logements au centre-ville de Montréal. « Mais c'était essentiellement notre objectif, a déclaré le président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, de favoriser le plus possible le retour des populations vers le centre-ville ». De plus, l'administration estime que le projet va fortement contribuer à rétablir l'équilibre entre l'est et l'ouest dont le maillon central est plutôt faible.

C'est sur ce quadrilatère, sis entre les rues Jeanne-Mance et Bleury, à l'ouest de la Place des Arts, que sera construit un immeuble résidentiel de 250 logements. photo P.H. Talbot, LA PRESSE

Les autorités sont aussi très fières de voir là une ramification importante du réseau souterrain de la métropole. L'entrepreneur qui décrochera ce contrat, au début de l'année 1986, devra aménager toute la partie souterraine de son emplacement tandis que la Ville s'est engagée à réaliser des corridors de raccordement avec la station de métro ainsi qu'avec le Complexe Desjardins. Le projet de construction comporte trois étages réservés au commerce et aux affaires dont deux hors sol et un souterrain. De plus, des garages permettant le stationnement de 4500 voitures sont prévus.

La rue Balmoral va disparaître

La rue Balmoral qui sépare actuellement le quadrilatère, est à toutes fins pratiques fermée; elle disparaîtra complètement une fois le projet en marche. D'autre part, l'emplacement fait partie d'une aire de protection d'un bien culturel, soit les façades de la rue Jeanne-Mance, au nord de l'avenue Président-Kennedy, et, de la sorte, tout projet de construction devra être au préalable soumis à l'approbation du ministère des Affaires culturelles. Pour sa part, Trizec s'est engagée à conserver la banque située à l'intersection des rues de Bleury et Sainte-Catherine.

Le projet, a précisé M. Lamarre, va permettre à l'Opération 20000 logements de réaliser son objectif annuel de 2500 logements. L'Opération vient de tourner le cap des 14000 logements dont 11469 sont actuellement complétés ou en chantier.

photo P.H. Talbot, LA PRESSE

La présence dans l'eau de vieilles carcasses de voitures gêne le travail des plongeurs de la SQ au quai de Saint-Sulpice.

Saint-Sulpice: le corps du « Curé » reste introuvable

■ SAINT-SULPICE — Pour une troisième journée consécutive, les policiers de la Sûreté du Québec sont revenus bredouilles, hier, de cette excursion de pêche qui n'en finit plus, à la hauteur de Saint-Sulpice, afin de trouver le cadavre d'un autre membre des Hell's Angels de Laval qui pourrait avoir été éliminé au cours des dernières années.

ANDRÉ CÉDILOT

Pendant ce temps, le coroner québécois a émis des mandats contre six membres des Hells du chapitre d'Halifax. Ceux-ci devraient comparaître dans l'enquête menée sur les meurtres de six motards lavallois. La Gendarmerie royale du Canada a fait savoir que les mandats avaient été émis la semaine dernière, mais que certains problèmes pourraient survenir puisqu'ils ne peuvent normalement être appliqués hors du Québec. Ces mandats s'adressent à Randy Mersereau, Locky MacDonald, Michael Christiansen, Patrick Guernier, Bernard Hebert et David Carroll. Des témoignages précédents ont suggéré que les membres du chapitre d'Halifax avaient eu vent de la conspiration pour liquider leurs six confrères lavallois.

Au Québec, pendant ce temps, après trois heures de recherches, hier, les plongeurs ont à nouveau remisé leurs équipements, après avoir fouillé le lit du Saint-Laurent, en bordure du quai principal de la petite municipalité de Saint-Sulpice située à l'est de Repentigny. La présence de carcasses de vieilles voitures nuit à leur travail. Il n'est pas impossible qu'on doive les retirer de l'eau, avant de continuer.

Hier, un hélicoptère de la SQ a même fait du rase-motte au-dessus des eaux du fleuve, au grand dam de plusieurs riverains.

Un porte-parole de la SQ a confirmé, hier, que ce nouveau ratissage sous-marin avait pour but de trouver « au moins un cadavre et d'autres éléments de preuve » relativement à des enquêtes instituées dans le cadre du projet Haro, qui vise à mettre fin aux présumées activités illicites des groupes de motards, principalement celles des Hell's Angels.

Grâce aux recherches entreprises à Saint-Sulpice, la police espère notamment recouvrer le corps de Denis Kennedy, surnommé le Curé. Un membre influent du défunt chapitre des Hell's Angels de Laval, Kennedy, après avoir été aperçu à quelques reprises à Sorel, est mystérieusement disparu de la circulation à la fin de 1981. L'année précédente, il avait fait un long séjour dans l'Ouest canadien, alors que la fusion avec les Satan's Angels de la Colombie-britannique en était à ses premiers pas.

Selon la police, Kennedy et au moins trois autres membres ou alliés de l'ancien clan de Laval auraient été les victimes d'une autre guerre intestine qui se serait jouée au sein du plus puissant groupe de motards au pays, il y a quatre ans. Kennedy, croit-on, a été liquidé à la manière traditionnelle des Hell's: il aurait été abattu par balles, ficelé dans un sac de couchage puis enchaîné à un bloc de ciment, avant d'être balancé dans les eaux du fleuve Saint-Laurent.

C'est ainsi, à cinq mois d'intervalle, en 1982, qu'on avait d'ailleurs retrouvé les corps des trois autres victimes de cette tuerie, identifiées comme étant Charles Haché, 31 ans, Marjolaine Poirier, 25 ans, et Robert « Steve » Grenier, 24 ans.

À la même époque, on avait également découvert dans un bois des Laurentides le corps d'un autre individu qui était en étroite relation avec les membres du groupe de Laval. Les enquêtes policières n'ont jamais abouti.

Marc-André Bédard appuiera Johnson

■ CHICOUTIMI — Contrairement à ce qu'on avait cru, le ministre Marc-André Bédard ne restera pas neutre dans la course au leadership du PQ mais appuiera plutôt le candidat Pierre Marc Johnson.

LOUIS FALARDEAU
envoyé spécial de LA PRESSE

C'est ce que plusieurs de ses proches ont confirmé à LA PRESSE hier, à l'occasion de la visite de M. Johnson à Chicoutimi.

Un de ses attachés politiques, M. Benoit Ruelland, ne cherchait même pas à maintenir le suspense: « C'est sûr que M. Bédard va se prononcer et qu'il va le faire en faveur de M. Johnson, a-t-il dit à LA PRESSE. S'il ne l'a pas fait encore, c'est uniquement pour des raisons stratégiques. »

« Ce n'est pas pour rien, a-t-il ajouté que Gilles Lalonde (le bras droit de M. Bédard à Chicoutimi depuis plusieurs années) et moi on est ici et qu'on travaille pour lui. »

M. Lalonde dirige en effet l'organisation Johnson dans la circonscription de Chicoutimi.

Les journalistes de la région, pour qui l'adhésion du député de Chicoutimi au camp Johnson est un secret de Polichinelle, s'attendaient d'ailleurs à ce que M. Bédard profite du passage de son poulain dans la région pour lui donner publiquement son appui.

Mais celui-ci, officiellement absent du Québec pour quelques jours, aura préféré attendre un moment plus propice. La stratégie de l'équipe Johnson vise à égrener le plus possible l'annonce des appuis à leur candidat, de façon à en tirer le plus de profit possible.

Or hier c'était au tour du député de Roberval, M. Michel Gauthier, de se prononcer publiquement en faveur du ministre de la Justice, devenant le trente-troisième député à le faire.

M. Johnson a également pu ajouter à sa collection l'adhésion des présidents des associatioons péquistes de Chicoutimi et de Roberval, MM. Yvon Lavoie et Gaétan Girard.

Le fils de M. Bédard, Eric, 17 ans, était également venu saluer « son » candidat.

On explique ici que M. Bédard est resté neutre en début de campagne parce qu'il savait qu'en tant que vice-premier ministre il aurait à diriger le gouvernement pendant les vacances de M. Lévesque.

Interrogé à ce sujet en conférence de presse, M. Johnson a repris cette explication avant d'ajouter qu'il souhaitait cet appui et s'en ennorgueuillirait. « Mais je ne courtise pas M. Bédard, a-t-il dit, parce que je ne courtise pas mes amis. »

JOHNSON ATTEND DAVANTAGE D'OTTAWA

« Le beau risque, ça se prend des deux bords »

■ CHICOUTIMI — Le ministre Pierre Marc Johnson croit que la décision du gouvernement québécois de prendre le « beau risque » de collaborer avec l'équipe Mulroney a donné un certain nombre de bons résultats, notamment dans le domaine du développement économique.

LOUIS FALARDEAU
envoyé spécial de LA PRESSE

Mais il reste à son avis « une couple d'os assez durs » et certains de ces dossiers devront être réglés à l'avantage du Québec.

Le ministre de la Justice et des Affaires intergouvernementales canadiennes, a fait ces déclarations hier, au cours d'une conférence de presse à Chicoutimi, où l'amenait la tournée du Québec qu'il effectue dans le cadre de la course au leadership du Parti québécois.

À un journaliste qui lui demandait de commenter les propos du candidat Bernard Landry voulant que le fédéral n'ait pas livré la marchandise, M. Johnson a d'abord répondu que son « concurrent » n'avait pas dit ça, mais plutôt qu'il en restait beaucoup à venir.

Il y a eu de la marchandise de livrée, a-t-il dit, notamment les diverses ententes de développement économique. Plusieurs problèmes qui trainaient depuis longtemps, certains mineurs et certains majeurs, ont également été solutionnés.

« Mais il reste, a-t-il ajouté, une couple d'os assez durs. Si — ne soyons pas naïfs! — il faut être conscients qu'on ne les gagnera pas tous, on est mieux d'en gagner quelques-uns. Car le beau risque, ça se prend des deux bords. »

Le candidat a cité plusieurs de ces « os » — la pétrochimie, l'industrialisation, l'ensemble du contentieux constitutionnel — mais il a particulièrement insisté sur le dossier de la formation de la main-d'oeuvre, qui figure de

Pierre Marc Johnson

toute évidence au nombre de ceux qu'à son avis le Québec devra gagner.

On sait que les négociations entre les ministres Pauline Marois et Flora Macdonald ont jusqu'à maintenant donné des résultats dont le gouvernement québécois est tout à fait insatisfait.

Les propos de Marois

M. Johnson s'est par ailleurs montré très prudent dans ses commentaires relatifs aux déclarations de Mme Marois voulant que le bilan économique du gouvernement Lévesque laisse à désirer.

Même si la question du journaliste visait directement ces propos, il s'est contenté, sans faire la moindre référence à la candidate, de dire que ce bilan était « assez remarquable » compté tenu du contexte et des circonstances.

Le Québec, dit-il, a bien fait face à la crise et son plan de relance a donné des bons résultats.

Mais il est victime, selon lui, de la conjoncture nord-américaine et de son appartenance à un système politique (le fédéralisme canadien) qui transfère de l'argent pour des services plutôt que des investissements.

Il y a aussi, dit-il, un problème de productivité, et il faudra le solutionner en se disant que l'adversaire n'est pas l'employeur ou le syndicat, mais celui qui produit à meilleur compte en Asie, en Europe ou en Afrique.

Relativement aux assemblées régionales dont la première aura lieu dimanche à Rimouski, M. Johnson précise qu'il ne s'oppose pas en principe à ce qu'il y ait des échanges avec la salle.

« Ce ne sont pas les périodes de questions qui m'énervent, lance-t-il à ce sujet, que ce soit en chambre ou ailleurs. »

Mais il croit que le nombre de candidats rend tout simplement impraticable un tel format d'assemblée.

Il poursuit aujourd'hui sa campagne en visitant Bromont, Sherbrooke, Acton Vale et Danville et il complète demain son tour du Québec sur la Côte-Nord.

Bertrand officiellement candidat

■ Après Luc Gagnon et Francine Lalonde, c'est au tour de l'avocat Guy Bertrand de déposer officiellement aujourd'hui son bulletin de présentation entre les mains de Mme Francine Jutras. Me Bertrand a, comme ses adversaires, receuilli les 250 signatures nécessaires, provenant d'au moins 10 comtés. Il devient ainsi le 7e candidat officiel à la succession de René Lévesque, après les Pierre Marc Johnson, Bernard Landry, Jean Garon, Pauline Marois et, depuis hier, Francine Lalonde et Luc Gagnon. Théoriquement, il pourrait y en avoir d'autres, s'ils remplissent les conditions avant minuit demain soir.

La perspective d'une majorité ministérielle fragile n'inquiète guère Bernard Landry

■ Bernard Landry ne s'inquiète pas outre mesure de la fragile majorité ministerielle que sera celle du Parti québécois à la rentrée parlementaire du 15 octobre prochain. Il estime même que la démission du député de Taillon, M. René Lévesque, quelque part en octobre, n'amènera pas nécessairement le nouveau premier ministre à déclencher des élections générales dès cet automne.

YVON LABERGE

Pour le candidat à la succession de René Lévesque, et ministre des Relations internationales et du Commerce extérieur, l'élection d'un nouveau président du PQ et sa désignation comme premier ministre du Québec pourrait produire une nouvelle dynamique chez certains députés indépendants et ainsi permettre à l'actuel gouvernement d'aller au bout de son mandat de cinq ans.

(On sait en effet qu'avec la démission du député René Lévesque, après la désignation de son successeur, la majorité ministérielle — 61 députés — ne sera plus que de deux voix, en comptant bien sûr celle du président de l'Assemblée nationale, M. Richard Guay, cependant que les libéraux ont 53 sièges et que les indépendants sont au nombre de six et que deux fauteuils seront alors inoccupés.)

« Avec un nouveau président du parti — et donc un nouveau premier ministre — ça produit immédiatement une nouvelle donne (redistribution des cartes) et une réévaluation de l'attitude de certains députés, dont certains députés indépendants. Il faut donc songer, a déclaré hier M. Landry à LA PRESSE au cours d'une breve entrevue, que, dans ces réajustements, le gouvernement pourrait trouver la possibilité de continuer son mandat et ce, si c'est dans l'intérêt public. »

Mais M. Landry n'est pas sans savoir que le comportement de certains députés indépendants sera dicté par le choix du nouveau président que se seront donnés les membres du Parti québécois. Tout comme il n'écarte pas que certains d'entre-eux puissent réintégrer le caucus ministériel si ce choix les satisfait.

« Je suis sûr, a-t-il précisé, que pour certains députés indépendants, la personne du chef n'est pas un facteur indifférent dans leur décision. Comme elle ne l'a d'ailleurs pas été dans le passé. »

À la lumière des propos du ministre, il serait donc surprenant, dans l'éventualité où les péquistes éliraient, le 29 septembre ou le 6 octobre, un Pierre Marc Johnson pour les diriger, que les députés indépendants — et orthodoxes — lui facilitent la tâche. Il ne faut pas oublier en effet que certains d'entre-eux voient en M. Johnson le grand responsable de la mise au frigo de l'option souverainiste qui a provoqué la crise que l'on sait en novembre dernier.

« C'est pour ça qu'il faut évaluer l'impact de la personne du nouveau président sur la réflexion des députés indépendants », a répondu M. Landry lorsqu'interrogé en ce sens.

Quant à savoir ce qu'il ferait si élu président et premier ministre il devait faire face à une motion de non-confiance le défaisant en Chambre, il a eu ce commentaire: « Il faudra juger à ce moment-là. L'histoire du Canada est remplie de gouvernements serrés et qui ont bien fait leur travail. »

Enfin, invité à commenter la décision du premier ministre Lévesque qui a annoncé samedi son intention de quitter son siège de député en même temps qu'il laissera le pouvoir à son successeur, M. Landry a dit comprendre le geste du député de Taillon.

« Après 25 ans d'un effort inouï au service du Québec, M. Lévesque a le droit de mettre fin à ses activités au moment où il le désire. C'est avec un immense sentiment de compréhension que j'accueille et respecte sa décision. »

Par ailleurs, la première d'une série de dix assemblées régionales, auxquelles participeront tous les candidats à la succession de René Lévesque, aura lieu le weekend prochain à Rimouski, à 14h00 au cégep de l'endroit. Dans un communiqué émis hier, le Parti québécois a fait savoir que la période de mise en candidature n'étant pas encore terminée — elle le sera le jeudi 15 août — les modalités du déroulement de cette assemblée seront connues plus tard cette semaine.

RENCONTRE BIRON-STEVENS SUR PÉTROMONT

Stevens n'y voit qu'une séance d'« information »

de notre bureau d'Ottawa

■ OTTAWA — Le gouvernement fédéral ne prendra aucune décision majeure aujourd'hui dans le dossier Pétromont à la suite de la rencontre entre le ministre québécois Rodrigue Biron et son vis-à-vis fédéral Sinclair Stevens.

« M. Stevens considère la réunion strictement comme une séance d'information et rien n'y sera décidé », a déclaré hier son porte-parole, Richard Bonin.

M. Bonin n'a pas voulu dévoiler l'heure du meeting disant que le ministre considère cela comme « une conversation privée ».

Le gouvernement québécois assume seul dans le moment les déficits de la société Pétromont et le ministre Biron demandera au fédéral qu'il participe au fardeau financier.

D'autre part, Québec a en mains un projet de modification du pipeline de gaz Sarnia-Montréal pour y faire acheminer du gaz liquide également.

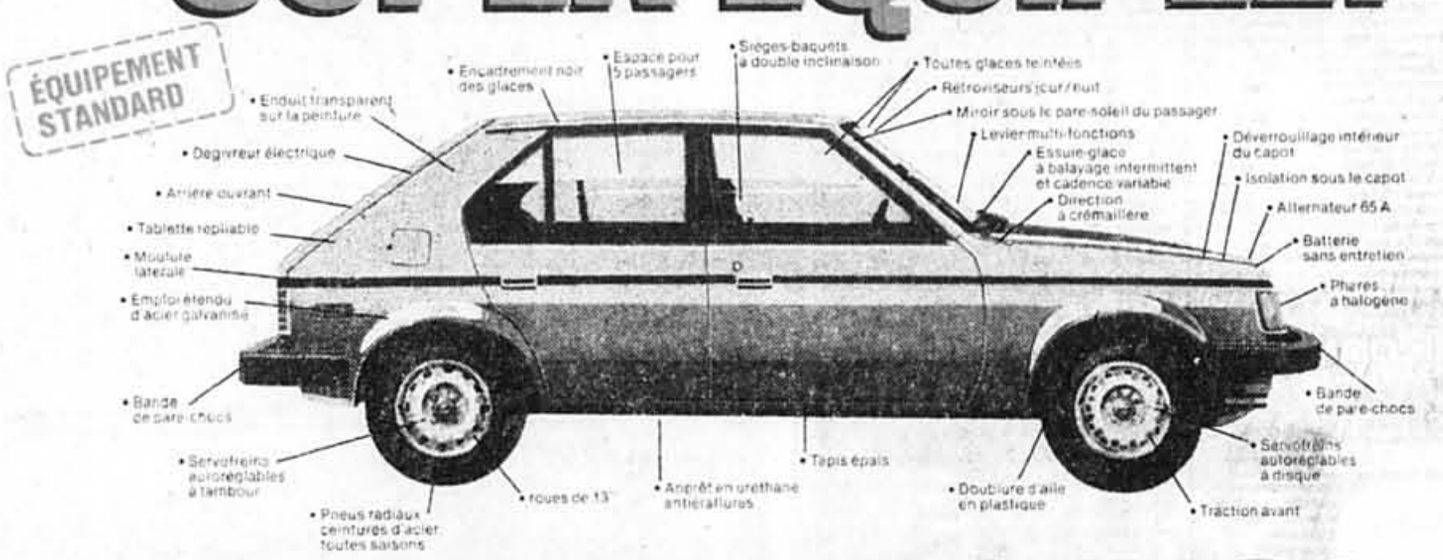
Dans ce cas, il est demandé à Ottawa de contribuer en subventionnant le prix du gaz pour permettre à Montréal d'obtenir la matière première à un prix compétitif avec le gaz naturel livré en Alberta.

Selon les renseignements obtenus hier à Ottawa, le fédéral attendra quelques mois encore avant de pouvoir donner une réponse puisque la question du transport du gaz relève du ministre de l'Énergie, Pat Carney.

Celle-ci a promis une nouvelle politique sur le gaz pour le mois de novembre.

DODGE OMNI/PLYMOUTH HORIZON 1985

SUPER ÉQUIPÉE!



SUPER RABAIS!

RABAIS D'ÉTÉ
1118$
à l'achat d'une Omni ou d'une Horizon 1985, 5 portes, munie de l'ensemble-options ATA qui comprend:
✓ TRANSMISSION AUTOMATIQUE
✓ MOTEUR 2,2 LITRES
✓ CONSOLE
✓ SERVODIRECTION
✓ RADIO AM/FM STÉRÉO
✓ RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS TÉLÉCOMMANDÉS
✓ ROUES DE 13 POUCES

SANS FRAIS ADDITIONNELS
5/80
Seule Chrysler garantit* le moteur, le rouage d'entraînement et la carrosserie extérieure contre les perforations dues à la corrosion, de chaque voiture et camion qu'elle fabrique pour
5 ans/80 000 km

COMPAREZ!
1141$
DE MOINS QU'UNE ESCORT!
Avec les rabais d'été de Chrysler, une Omni ou une Horizon 1985, 5 portes, typiquement équipée peut vous coûter 1141 $ de moins qu'une Ford Escort L 1985 1/2, 5 portes, typiquement équipée.

RABAIS D'ÉTÉ
804$
à l'achat d'une Omni ou d'une Horizon 1985, 5 portes, munie de l'ensemble-options ATM qui comprend:
✓ TRANSMISSION 5 VITESSES
✓ MOTEUR 2,2 LITRES
✓ CONSOLE
✓ INSTRUMENTATION RALLYE
✓ RADIO AM/FM STÉRÉO
✓ RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS TÉLÉCOMMANDÉS
✓ ROUES RALLYE DE 13 POUCES

*Cette garantie limitée ne s'applique pas aux voitures de parcs ou de location après 2 ans ou 40 000 km. Possibilité de 100 $ déductibles. Votre concessionnaire a tous les détails. Les éléments de comparaison avec la garantie des compétiteurs sont conformes à l'information disponible au moment d'aller sous presse.
Offre valable pour les modèles 1985 en inventaire chez les concessionnaires participants; on doit acheter et prendre livraison au détail d'ici le 31 août 1985.
Offre non valable pour les véhicules de parcs ou de location.
Détails chez les concessionnaires participants.

Certains équipements ou accessoires illustrés ou mentionnés peuvent être optionnels moyennant supplément.
Les données de comparaison avec la concurrence sont obtenues de sources publiées.

Dodge Plymouth Camions Dodge Camions Dodge CHRYSLER CHRYSLER

Chez Chrysler, notre seule ambition, c'est d'être les meilleurs!

CHRYSLER

HÂTEZ-VOUS! POUR UN TEMPS LIMITÉ SEULEMENT

L'ASSOCIATION DES CONCESSIONNAIRES CHRYSLER DU GRAND MONTRÉAL

Pointe-Claire Plymouth Chrysler
335, boul. Brunswick
Pointe-Claire 694-8333

Rond-Point Dodge & Chrysler
5055, boul. Cousineau
St-Hubert 656-4110

Automobiles Plymouth Chrysler de Laval
1058, boul. des Laurentides
Laval 668-8080

Automobiles Forgues
15949, rue Sherbrooke est
Montréal 642-7411

Lucerne Automobiles (Candiac) Ltée
185, boul. de l'Industrie
Candiac 659-5474

Automobiles Plymouth Chrysler Laurentien
2525, boul. Laurentien
St-Laurent 335-0500

Automobile Jarry
2090, boul. St-Joseph
Lachine 637-2345

Longue Pointe Chrysler Plymouth
7150, boul. Langelier
Montréal 256-5092

Longueuil Dodge Chrysler
770, rue St-Charles ouest
Longueuil 674-1571

Landry Automobile
103, boul. Labelle
Laval 625-0733

Champlain Dodge Chrysler
3350, rue Wellington
Verdun 761-4801

Boulevard Dodge Chrysler
330, boul. Crémazie
Montréal 389-7871

Touchette Automobile
2175, av. Papineau
Montréal 526-6691

Dollard Newman Plymouth Chrysler
8550, boul. Newman
LaSalle 363-5000

Lasalle Automobile
7635, boul. LaSalle
LaSalle 366-7818

Desmeules Dodge Chrysler
1400, boul. Labelle
Laval 682-1700

Babin Automobile
10660, rue Lajeunesse
Montréal 389-8271

USAGE DE FONDS PUBLICS DURANT LA COURSE À LA DIRECTION

Bourassa veut « traîner » le PQ en commission parlementaire

■ Le Parti libéral du Québec a l'intention de « traîner » le Parti québécois en commission parlementaire pour usage éhonté des fonds publics lors de sa lutte au leadership.

PIERRE VENNAT

Montrant les dents pour la première fois depuis un bon bout de temps, le chef de l'opposition, Robert Bourassa, a déclaré hier soir en conférence de presse, après avoir rencontré les jeunes libéraux de son comté, qu'un tel comportement de la part des candidats ministres était inacceptable et fort probablement illégal. En tout cas, affirme-t-il avec vigueur, totalement immoral.

Plus que l'usage du téléphone ou des limousines ministérielles, c'est le paiement par l'État du salaire d'attachés politiques impliqués dans la campagne partisane — au moins 150 estime-t-il — qui le scandalise. M. Bourassa considère qu'il s'agit là de l'aboutissement de l'usage de la publicité gouvernementale à des fins partisanes, auquel se livre depuis plusieurs mois le gouvernement du Parti québécois. Lors de la course à la direction du Parti libéral, en 1983, rappelle-t-il, quatre attachés politique de l'opposition avaient démissionné pour s'occuper de la campagne.

Le Parti libéral entend donc étudier ce dossier de près et déterminera sous peu, compte tenu de la réforme des commissions parlementaires, devant laquelle de celles-ci il provoquera le débat.

Oui aux référendums et au suffrage universel

M. Bourassa, qui participera en fin de semaine au congrès des jeunes libéraux, à Québec, s'est d'autre part déclaré favorable au principe de tenir statutairement des référendums sur diverses questions controversées en cours de mandat.

Les jeunes libéraux, en effet, font de la tenue de tels référendums statutaires un des fers de lance de la transparence électorale qu'ils espèrent instaurer sous un gouvernement libéral.

M. Bourassa s'est donc engagé à « étudier » la question, dès qu'il aura pris le pouvoir, pour voir quelle formule serait la plus appropriée au Québec.

Robert Bourassa

Il approuve également le principe du choix de son éventuel successeur par voie de suffrage universel. Il a rappelé que les libéraux sont venus bien près d'adopter eux aussi cette formule en 1982, alors que 62 p. cent des membres l'avaient appuyée. Il aurait fallu l'approbation des deux tiers des délégués pour que les libéraux en fasse leur règle.

M. Bourassa, veut toutefois s'assurer de la pertinence de l'idée pour un parti politique, et c'est dans cette optique qu'il surveillera de près l'initiative péquiste en ce sens.

« Mais il est évident, précise-t-il, qu'on ne peut être que pour le principe. C'est sur les modalités que certains ont encore besoin d'être convaincus ».

Luc Gagnon s'oppose aux subventions au gaz naturel

■ Le candidat écologiste Luc Gagnon, qui avait fait une entrée remarquée sur la scène politique, la semaine dernière, en proposant ni plus ni moins que la conversion à l'électricité de tous les systèmes de chauffage fonctionnant encore à l'huile, s'en est pris, hier, aux subventions accordées pour la transformation du chauffage au gaz naturel.

PIERRE VENNAT

Officiellement candidat à la direction du PQ depuis hier, M. Gagnon s'oppose à ce que l'État subventionne le gaz naturel, qu'il classe parmi les polluants « bien qu'il soit 50 p. cent plus propre que l'huile ».

L'écologiste-politicien voit cependant un avenir pour le gaz naturel et propane dans le transport, où il pourrait et devrait éventuellement remplacer le pétrole.

Par ailleurs, au sujet du travail partagé, M. Gagnon a indiqué qu'il ne s'agirait pas pour l'État de subventionner entièrement les pertes de revenus encourues par ceux qui renonceraient — volontairement — à travailler une partie de la semaine afin de permettre à d'autres d'occuper au moins partiellement leur emploi. Mais bien de leur permettre de toucher l'assurance-chômage ou l'asssistance sociale ainsi épargnée.

C'est ainsi par exemple, dit-il, que si quatre travailleurs consentent chacun à ne travailler que quatre jours par semaine au lieu de cinq, ils procurent du travail à un cinquième, qui jusqu'ici était chômeur. Il n'en coûterait donc pas plus cher à l'État de partager le montant d'assurance-chômage que touchait le dit chômeur entre les quatre travailleurs qui lui permettent d'accéder au marché du travail.

M. Gagnon a receuilli, sur son bulletin de présentation, 305 signatures d'électeurs venant de 40 comtés.

À TOUS LES DÉTENTEURS DE POLICES D'ASSURANCE DE NORTHUMBERLAND

AVIS

POUR VOUS ASSURER EN TOUTE URGENCE COMMUNIQUEZ AVEC NOUS

SAUVÉ ASSURANCE INC.
Richard Sauvé

384-7371
1-800-361-3922
1-800-361-3925

Automne 85
Cours de base de Fine Cuisine Familiale
par Henri Bernard
1 fois par semaine le jour ou le soir
Permis d'enseignement de culture personnelle 749640
DÉPLIANT GRATUIT
843-6481
Institut Culinaire Henri Bernard
3942, rue St-Denis, Montréal H2W 2M2

Parlez avec efficacité
SACHEZ CONVAINCRE
en public et en privé, créer le contact, mettre en valeur votre personnalité. Dale Carnegie propose dans 52 pays un entraînement pratique et progressif.
Dale Carnegie®, fondateur
COURS DALE CARNEGIE®
pour hommes et femmes
APPELEZ POUR RÉSERVATIONS 285-1287
300, RUE LÉO-PARISEAU, SUITE 714
angle des Pins et du Parc
Présenté par E.J. Glowka & Ass. Inc.
PROCHAINE CLASSE: MERCREDI 28 AOÛT 85

LE NOUVEAU FAIRVIEW POINTE CLAIRE PRÉSENTE:
aggies
Soyez à la hauteur avec vos chaussures AGGIES!
GRANDE OUVERTURE
25% DE RABAIS!
Faites un pas dans la mode à des prix super alléchants: 25% de rabais du prix régulier sur TOUS nos sacs à main et chaussures en magasin durant les célébrations de la fête d'ouverture du 14 au 17 août inclusivement.
Nombreux autres spéciaux en magasin!
UNE FÊTE À LA HAUTEUR!
Transcanadienne et Boul. St-Jean.

LE NOUVEAU FAIRVIEW POINTE CLAIRE PRÉSENTE:
Woolworth
SACS À MAIN POUR DAMES
EN CUIR VÉRITABLE
Couleurs assorties.
Rég. 19,99$
SPÉCIAL D'OUVERTURE 10$
UNE FÊTE À LA HAUTEUR!
Transcanadienne et Boul. St-Jean.

Pierre Foglia

Cachez-moi ce règlement!

■ Voici une petite histoire qui devrait intéresser les tout-nus d'Outremont, même si la jeune femme que cette petite histoire met en scène n'a rien, mais alors rien du tout d'une Outremontaise...

De fait, on trouverait difficilement plus Montréalaise que Ginette Boucher, la jeune dame en question. Résolument plantée sur la Catherine, dans le bout de la Main, Ginette appartient au folklore de notre ville. Et non moins folklorique est son petit costume... Je dis « petit », je devrais dire minuscule: un haut qui s'ouvre bien bas, un bas qui remonte bien haut... Bref, rue Bernard dans cet accoutrement, Ginette en aurait pris pour 20 ans!

À l'angle De Bullion et Sainte-Catherine il lui en coûta beaucoup moins cher... Cela se passait le 11 septembre 1983. Après l'avoir sournoisement photographiée, deux agents de la police de Montréal l'ont arrêtée. Motif: « porter illégalement des vêtements indécents sur la voie publique »!...

Le même jour, Ginette était condamnée à payer une amende de $40 plus les frais. Et cela en vertu de l'article 1 du règlement no 1979 de la Ville de Montréal, qui énonce ceci: « Le port de vêtements indécents est prohibé dans les rues, les parcs, les places publiques et les squares de Montréal, de même que dans les véhicules servant au transport en commnun »...

On le voit, là non plus les Outremontais n'ont rien inventé, puisque ce règlement qu'ils viennent d'adopter à grand bruit, est en vigueur à Montréal depuis 1950...

Mais revenons à Ginette, ce 11 septembre 83. Furieuse qu'elle était. Elle n'acceptait pas du tout cette amende de $40. Bon OK, se disaitt-elle ces shorts-là sont un peu serrés, mais outre que c'est mon costume de travail, je ne vois pas ce qu'il y a d'indécent là-dedans... « Allons en appel! » ordonna-t-elle à son avocat d'autant plus joyeusement qu'il ne lui coûtait pas cher: il était, à l'époque, à l'Aide juridique...

Il s'agit de Me Louis Belleau qui acquiesça aussitôt à la demande de sa cliente dont il admirait le cran. Il me confiera au téléphone: « Je n'ai pas été surpris de la fière réaction de Ginette: les vrais tout nus sont gens d'honneur! »...

Pince-sans-rire Me Belleau est aussi un « trippeux », un fouilleux et un fouineux. Et c'est pour son propre plaisir qu'il en a appelé du premier jugement, n'en faisant pas une affaire d'honneur, mais bien une subtile affaire de droit...

La justice suivant le cours très lent que l'on sait, le juge Jean-Guy Riopel de la Cour supérieure vient de renverser, il y a quelques semaine à peine, le premier jugement; acquittant la belle Ginette et déclarant le règlement de la Ville de Montréal ultra vires... locution qui signifie, je crois, « prohibitif, inconstitutionnel, hors de la compétence de »... Autrement dit, la décence sur la voie publique ne peut pas être réglementée par les municipalités. C'est pas de leurs affaires...

C'est exclusivemnt l'affaire du code criminel. Article 170.

Et toc.

« Voilà, dit Me Belleau, qui devrait rassurer les Outremontais qui s'amusent en ce moment à la désobéissance civile »...

Quant à Ginette, elle est persuadée qu'elle a été acquittée parce qu'elle était décente... Ça fait qu'elle vient de raccourcir encore un peu ses shorts...

On a déjà dit de la justice qu'elle avait le bras le long... Et la jambe donc! Vous devriez voir Ginette au coin Saint-Laurent et De Bullion!

•

Fausse joie

Fausse joie pour moi. J'espérais que la grève du baseball durerait quelques mois, voire quelques années... Vous ne pouvez pas savoir comme j'ayis ce jeu débilitant! Je pense que j'ayis plus le basball aujourd'hui que lorsque je l'ai découvert avec l'arrivée des Expos... Au début, au moins, il y avait un truc que j'aimais bien... vous savez quand il font le résumé de la manche ou de la game, ils disent *tant de points, tant de coups sûrs*, et ils ajoutent « *trois hommes* (ou deux ou cinq) *laissés sur les sentiers* »... Savez-vous ce que moi j'entendais, au début? J'entendais: « Trois hommes BLESSES sur les sentiers »... Pis j'étais tellement content...

Mais à bien y penser, et surtout à lire et entendre la colossale suite d'âneries qui se sont dites et écrites en une journée et demie seulement de grève, je crois qu'il était préférable qu'elle se termine rapidement. Il y allait de la santé de la collectivité...

Je ne sais pas si vous lisez « les enquêtes dans la rue » qu'on se croit toujours obligé de faire dans ces grandes occasions-là... C'est épouvantable. Je ne crois pas qu'il y ait de plus tristes occasions de désespérer de l'espèce. On jurerait que les entrevues sont menées dans un asile où les calmants ont été coupés depuis huit jours!

Pour revenir à la grève elle-même, j'avoue qu'elle m'a laissé fort perplexe. Autant j'ai très bien compris les positions défendues par le joueurs, et celles tenues par les propriétaires, autant je n'ai rien compris à l'argumentation du public...

Si je la résume, cette argumentation, ça donne à peu près ceci, corrigez-moi si je me trompe:

— Ces écoeurants de millionnaires! Ces h... de chiens sales de t..., de c... de pourris là!

C'est bien là l'écho fidèle de la rumeur publique? Vous l'avez entendue comme moi?... Très bien. Jusque là, pas de problème. Je comprenais parfaitement...

Mais voilà que, contre toute attente, survient un accord entre les proprios et les h... de t.... de c.... de chiens sales.

Aussitôt le public se précipiter au stade, pour leur faire signer des autographes, pour les applaudir, pour les toucher, ah nos amours, ah nos héros, bavo, bravo.

Je ne comprends plus. Mais peut-être qu'il n'y a rien à comprendre.

Peut-être qu'il suffit de roter dans sa bière.

Francine Lalonde veut aussi chausser les souliers du député de Taillon

■ Non seulement Francine Lalonde est-elle intéressée à la succession de René Lévesque à la tête du Parti québécois, mais elle lorgne également du côté de Taillon, dont le siège sera laissé vacant à l'atomne par le premier ministre.

PIERRE VENNAT

C'est ce que l'ancienne vice-présidente de la CSN, pour un temps ministre de la Condition féminine, a indiqué hier après-midi en conférence de presse après avoir déposé entre les mains de la présidente du congrès du parti, Mme Francine Jutras, les signatures et autres documents nécessaires pour en faire officiellement une candidate.

Mme Lalonde espère que la lutte au leadership donnera lieu à deux tours de scrutin. Ainsi, dit-elle, le vainqueur, quel qu'il soit, se rendra compte qu'il ne peut diriger le parti seul et, par conséquent, devra tenir compte des courants d'idées de ses adversaires, surtout si ceux-ci représentent une force au sein du parti.

C'est dans cette optique qu'elle pose sa candidature et désire faire en sorte que le plein emploi devienne l'obsession du PQ, alimenté d'expériences pratiques comme celles qu'elle a elle-même vécues.

Mme Lalonde serait par ailleurs vivement intéressée à tenter dès l'automne de se faire élire à l'Assemblée nationale. Elle aimerait, pour ce faire, profiter de la tenue d'élections complémentaires, qui pourraient avoir lieu dans le cas où le nouveau chef du PQ retiendrait sa suggestion de retarder les élections générales jusqu'au printemps prochain, afin de réaliser le renouveau dans le parti.

Hier Mme Lalonde a dit avoir reçu des appuis importants de plusieurs régions du Québec. Il ne semble pas, toutefois, que des présidents régionaux ou d'associations de comté soient de ce nombre.

ÉDITORIAL

PAUL DESMARAIS
président du conseil d'administration

ROGER D. LANDRY
président et éditeur

MICHEL ROY
éditeur adjoint

CLAUDE GRAVEL directeur de l'information
JEAN-GUY DUBUC éditorialiste en chef

Afrique du Sud: prières et actes

Les discours moraux sur l'Afrique du Sud, qu'ils émanent de l'évêque anglican Tutu ou du pape Jean-Paul II, conduisent tous à rejeter l'apartheid comme «inadmissible» et à s'élever contre les excès qui ravagent un malheureux pays.

Au cours d'un périple de 12 jours en Afrique, Jean-Paul II s'est arrêté au Cameroun et c'est dans la capitale de ce pays qu'il a exprimé sa «peine profonde» et son «inquiétude», devant la détérioration constante de la situation en Afrique du Sud. Ce sont vraisemblablement les événements récents dans la région de Durban (au moins 65 morts) qui ont inspiré la plainte et la prière du pape.

Quand une société a perdu le principe de son unité elle devient le lieu d'affrontements qui n'en finissent plus, qui atteignent tous ses éléments. Le Noir qui collabore avec le gouvernement est perçu comme un salaud. Si la vindicte de ses frères noirs le rejoint, il sera tué dans la rue à coups de pierre ou par le feu. La télévision a transmis dimanche sur ces épisodes des images tellement éloquentes que le commentaire devient superflu.

Quand on remarque que ces déchaînements surviennent à l'occasion des funérailles d'une militante qui a été elle-même abattue par haine politique, on mesure l'étendue du malheur qui s'abat sur un peuple.

La gangrène gagne de proche en proche. C'est le Noir contre le Noir, mais aussi contre l'Indien, jalousé ou haï pour quelques privilèges dérisoires. En Afrique du Sud, les habitants sont classés en quatre groupes, vivant dans des zones résidentielles distinctes: Blancs, Noirs, métis, Asiatiques.

Toute compréhensible qu'elle soit chez des êtres qui ont accumulé trop de motifs de rancoeur, la violence n'est pas acceptable. Les chefs spirituels la rejettent sans équivoque et l'évêque Tutu, partisan déclaré de la non-violence, a laissé entendre nettement que si son prêche n'était pas suivi il prendrait lui-même le chemin de l'exil. Quand on lui demande quelle solution il envisage pour son pays, il répond que n'étant pas un homme politique il n'a pas de constitution nouvelle à proposer.

Naturellement, le discours moral reste court au chapitre des recettes politiques.

Mais comment ne pas voir également que la politique a relayé la morale, que les méthodes chères au président Botha ont été réprouvées par les gouvernements d'un grand nombre de nations, qui ont manifesté leur répugnance tantôt par le retrait de leur ambassadeur, tantôt par l'imposition de sanctions économiques, quelquefois par les deux initiatives.

Le gouvernement de Pretoria cherche des oreilles en ce moment. Des ministres se déplacent. Ils vont tenter de convaincre Européens et Américains de «l'imminence des réformes». Les réactions de la communauté internationale ont donc ému (plutôt impressionné qu'ému) les dirigeants. Faut-il affaiblir davantage le régime, comme le souhaitent les dirigeants les plus radicaux de l'opposition?

L'opinion américaine pourrait bien ne pas soutenir le président Reagan dans son opposition aux sanctions économiques. (Le Congrès y semble favorable.) Au Canada, certains milieux voudraient que M. Clark mette du «tigre» dans ses sanctions, jugées trop insipides.

La crise ouverte en Afrique du Sud a profité indirectement au Canada, en favorisant sur le marché des pièces d'or la substitution de la feuille d'érable au «kruggerrand» sud-africain. En poussant au maximum à la recherche d'une solution le Canada ne sera pas soupçonné de profiter du malheur des autres.

Guy CORMIER

La Bourse change de cible

Pour survivre, la Bourse de Montréal doit innover. Depuis cinq ans, M. Pierre Lortie avait diversifié ses activités pour faire la concurrence à la Bourse de Toronto dont la prépondérance dans le marché des actions n'avait cessé de croître depuis plus de cinquante ans. Son successeur à la présidence de la Bourse, M. André Saumier, veut maintenant aller plus loin.

La Bourse de Montréal a su arrêter son déclin au cours des dernières années: l'organisation de marchés d'options sur l'or et les devises et leur intégration avec des marchés semblables à Amsterdam, à Vancouver et en Extrême-Orient ont redoré le blason d'une bourse qui avait du mal à s'imposer dans le domaine des actions face à la puissance de Toronto, le gigantisme de New York et l'impertinence de Vancouver.

Cet effort n'est toutefois pas suffisant si la Bourse de Montréal veut continuer à offrir les services que le public attend d'elle. Pour M. Saumier, il faut intégrer les marchés des actions des quatre bourses canadiennes. La survie de la Bourse de Montréal ne dépend plus tellement de la concurrence faite à celle de Toronto qu'à la capacité des bourses canadiennes ensemble de faire concurrence au marché américain.

Un grand nombre d'actions canadiennes sont aussi cotées aux États-Unis et une grande partie des transactions sur ces valeurs sont faites aux États-Unis, même par des Canadiens. L'intégration des marchés canadiens permettrait aux acheteurs et aux vendeurs d'actions canadiennes de trouver un meilleur prix au Canada qu'actuellement avec la fragmentation des marchés.

La bourse a trois fonctions fondamentales: elle doit permettre aux entreprises de vendre leurs actions au public au prix le plus élevé, permettre à un public très large de les acquérir et de les revendre à des prix avantageux et, enfin, permettre aux courtiers de réaliser un bénéfice sur chacune de ces transactions.

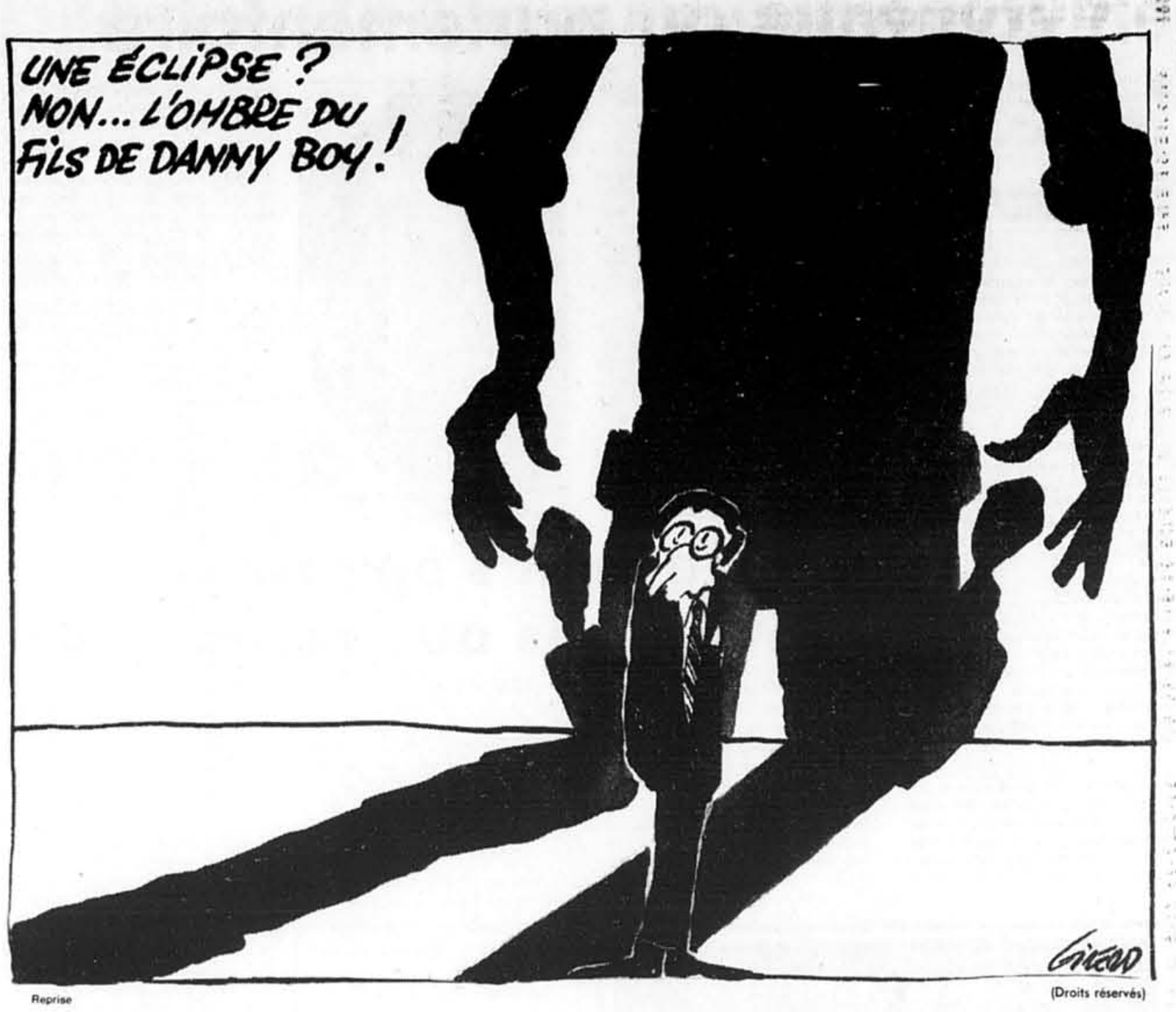
Depuis longtemps, l'ampleur des transactions boursières a transformé ce qui était autrefois un club en une industrie. Les progrès technologiques n'ont qu'accentué cette transformation. L'intégration des marchés est déjà chose faite aux États-Unis; elle offre des avantages considérables aux acheteurs, aux vendeurs et aux courtiers.

La Bourse de Montréal est petite par rapport à celle de Toronto où la réaction à la création d'un marché national est: «Le marché national, c'est nous!» M. Saumier a cependant bien choisi son moment car la Bourse de Montréal a montré qu'elle sait prendre d'heureuses initiatives et qu'elle n'a pas l'intention de devenir une simple succursale de Toronto.

La création d'un marché national n'a pas été facile aux États-Unis et ne le sera pas davantage au Canada où le régionalisme des bourses est renforcé par le fait qu'elles sont de juridiction provinciale et non fédérale. La Commission des valeurs mobilières du Québec s'est toutefois distinguée par son libéralisme au cours des dernières années et devrait prendre au sérieux l'idée de M. Saumier qui pourrait faciliter l'accès du public aux services de la bourse, que ce soient des entreprises ou des investisseurs.

En fin de compte cependant, ce sont les courtiers, qui agissent quotidiennement pour le compte du public et qui sont membres des bourses, qui devraient relever le défi et rendre le marché canadien plus concurrentiel par rapport au géant américain.

Frédéric WAGNIÈRE



Reprise

(Droits réservés)

Marcel Adam

Les USA ont testé avec succès la résolution de M. Mulroney

Dimanche, le brise-glace américain *Polar Sea* quittait les eaux arctiques canadiennes pour entrer dans les eaux américaines, en route vers l'Alaska, terme d'un voyage entrepris le premier août, de Thulé, au Groenland, et poursuivi via le passage du Nord-Ouest.

On sait que le Canada a toujours considéré que ce passage maritime fait partie de ses eaux intérieures et qu'en conséquence aucun navire étranger ne peut l'emprunter sans sa permission. Mais parce que les États-Unis sont d'avis que ce détroit est un passage international, ils ne crurent pas devoir faire plus que d'aviser le Canada que le *Polar Sea* utiliserait cette voie d'eau de telle date à telle date.

Les autorités canadiennes ne posèrent aucun geste concret d'affirmation de la souveraineté du Canada sur ce passage.

Alors que la presse et plusieurs spécialistes alertaient l'opinion publique et rappelaient le gouvernement à son devoir de poser un geste officiel de protestation afin que ce précédent n'infirme pas, en droit international, ses prétentions à la souveraineté sur ces eaux, M. Mulroney gardait le silence.

Il est vrai que la veille du départ du brise-glace les ministres Clark, Mazankowski et Crombie publièrent *in extremis*, pour sauver la face, un communiqué annonçant qu'ils avaient «autorisé» le passage du navire. En accordant une autorisation qui n'avait pas été sollicitée, le gouvernement se montrait veule devant l'humiliation et affaiblissait sa position dans ce contentieux.

Il est évident que les Américains ont voulu tester la résolution du nouveau premier ministre et de son gouvernement, comme ils l'avaient fait peu de temps après l'arrivée au pouvoir de M. Trudeau. Mais celui-ci n'avait pas hésité à affirmer en paroles et en action la souveraineté du Canada sur le passage du Nord-Ouest, lorsque les États-Unis décidèrent d'y faire faire un aller-retour par le *Manhattan* en 1969.

Pendant seize ans ils n'osèrent plus récidiver. Mais l'arrivée d'un gouvernement dirigé par un homme extrêmement conciliant, qui attache beaucoup de prix aux rapports d'amitié avec le voisin du sud, enhardit les Américains à tenter une autre fois leur chance. Cette fois-ci ils ne se sont pas trompés dans leur pari: le premier ministre canadien s'est montré un véritable ami des États-Unis.

Ce qu'il y a de troublant dans cette affaire c'est que les États-Unis ont moins d'égards pour un ami fidèle et loyal comme le Canada que pour un ennemi comme l'URSS. Celle-ci revendique aussi la souveraineté sur le passage du Nord-Est, de l'autre côté du pôle nord. Comme les États-Unis lui contestent cette prétention tout autant qu'au Canada, ils décidèrent deux fois de l'emprunter il y a une vingtaine d'années, mais chaque fois ils rebroussèrent chemin après que l'URSS eut protesté avec force et annoncé qu'elle intercepterait les intrus.

Les États-Unis ont compris le message et renoncent depuis lors à emprunter ce passage prétendument international.

Ce qui montre encore une fois que dans les relations internationales les États n'ont pas d'amis mais des intérêts, et qu'il ne sert à rien de se dire dans son droit si on n'a pas la force ou la volonté de protéger son intégrité territoriale par des actes diplomatiques officiels et éclatants, accompagnés au besoin de manifestations de force au moins symboliques.

Quand un petit pays comme le Canada s'en remet presque totalement à son puissant voisin pour assurer sa sécurité, qu'il renonce même à se donner l'équipement militaire nécessaire à la sauvegarde de ses frontières et de ses côtes, il s'expose à subir, même de la part de son protecteur, le genre d'affront qui vient de lui être infligé.

À la décharge du gouvernement Mulroney il faut dire que c'est le gouvernement précédent qui a rendu vulnérable à ce point la souveraineté du pays. Par exemple, le Canada n'a pas un seul brise-glace, un seul navire de surface ou submersible capable de naviguer dans le passage du Nord-Ouest pour y manifester la souveraineté canadienne. Pire encore, il n'a même pas pris l'élémentaire précaution d'inscrire sur ses cartes la marque de sa souveraineté sur ces eaux arctiques.

En admettant que les États-Unis étaient justifiés de poser ce geste pour soutenir leur prétention au caractère international de ce passage maritime, pour soutenir la prétention contraire le Canada n'avait d'autre choix que de protester avec force et de poser un geste symbolique de souveraineté. Les Américains auraient peut-être persisté dans leur dessein mais, outre de sauver l'honneur, le Canada aurait été en meilleure position pour défendre éventuellement sa cause devant une cour internationale.

Cela dit, je me demande si les États-Unis servent bien leurs intérêts stratégiques en tentant de faire de cette voie d'eau un passage international. Où l'Union soviétique pourrait y poursuivre des activités qui sont interdites aux Américains dans le passage du Nord-Est au nom d'une souveraineté qu'ils reconnaissent de facto à l'URSS.

REVUE DE PRESSE

Guadeloupe et Nouvelle-Calédonie

La situation en Guadeloupe à la suite de la libération du militant indépendantiste Georges Faisans a été commentée par les journaux parisiens.

Le Matin de Paris demande: «Et maintenant? C'est là l'inconnue de cette équation compliquée. D'abord, il va falloir réorganiser la vie dans tous les services, administratifs en particulier, et tenter de remettre sur les rails un pays déjà rongé par le chômage. Mais il ne sera pas facile de gommer les cinq jours de manifestations. Cinq jours au cours desquels les indépendantistes ont «pris le pouvoir». Il y a eu, dans ces cinq jours de manifestations, comme un avertissement, que tout peut basculer.»

Selon *Le Quotidien de Paris*, «le gouvernement aurait probablement tort de considérer que la libération de Georges Faisans règle définitivement le problème posé par les indépendantistes de tout poil. Elle crée au contraire un précédent dangereux. Le problème, c'est que ce geste de clémence, les extrémistes guadeloupéens l'interprètent comme un signe de faiblesse.»

Pour *Les Échos*, «dans ce genre de situation, la faiblesse intellectuelle et la vacillation de la volonté mise en présence d'une détermination aguerrie par des années de semi-clandestinité ne peuvent rien obtenir et peuvent tout déstabiliser. La déstabilisation, nous l'avons vue à l'oeuvre dans les barricades dressées sur les routes, mais aussi dans la façon dont l'information officielle, donc le gouvernement, s'est employée à faire pression sur la justice.»

Le Parisien libéré écrit que «la tentation était sans doute forte pour certains d'exploiter l'exemple calédonien, mais tout le monde s'est vite rendu compte que les situations n'étaient pas transposables. On peut même supposer que les thèses indépendantistes ont perdu du terrain à l'issue de ces journées d'émeute. Il était temps de se replier sur des positions propices à la réflexion.»

•

Par ailleurs, la session extraordinaire du Parlement français sur la Nouvelle-Calédonie qui s'est ouverte hier était un événement important pour les éditorialistes parisiens.

Selon *Les Échos*, «puisqu'il s'agit d'aller vite pour ne pas trop indisposer les indépendantistes, inquiets d'un report des élections promises pour le 8 septembre, la procédure choisie par l'Élysée présente un gros avantage. Les incidents, plus ou moins graves, qui n'arrêtent pas d'émailler ces temps-ci la vie néo-calédonienne, plaident de toute façon pour une prompte solution du problème législatif et une tenue rapide des élections régionales.»

Libération remarque qu'en convoquant le Parlement «le président de la République a signifié qu'il voulait régler le problème calédonien au plus vite afin que les élections régionales sur le Caillou et le scrutin législatif de mars prochain n'interfèrent pas.»

Pour *Le Figaro*, «(le pouvoir) se presse parce que le calendrier le presse. La proportionnelle à l'envers imaginée pour la Nouvelle-Calédonie procède bien d'une volonté politique constante: donner, sur place, aux indépendantistes largement minoritaires, la force d'une vraie majorité. L'affaire est moins sûre avec la décision du Conseil constitutionnel. Elle serait, en tout cas, ratée après les législatives prochaines. Alors, on pousse les feux.»

L'Humanité parle «de promesse non tenue en promesse non tenue. Aujourd'hui, où en sommes-nous? Le début d'été est passé sans qu'il y ait d'élections. (...) Une seule chose est claire: La Nouvelle-Calédonie vit toujours sous le régime de l'état d'urgence.»

Agence France-Presse

A LA PRESSE, MONTRÉAL, MARDI 13 AOÛT 1985

TRIBUNE LIBRE

L'autonomie canadienne

L'invitation faite au Canada de participer à la recherche-développement de l'Initiative de défense stratégique (IDS) aura eu le mérite de forcer Ottawa à prendre position dans le dossier «Guerre des étoiles» du président américain mais également dans d'autres domaines intrinsèquement liés à des questions de souveraineté nationale.

Si le Canada, à ce jour, n'est pas totalement finlandisé par Washington, il reste que la politique internationale canadienne se trouve à un point tournant de son histoire, étape critique comparable à celle où, dans une autre affaire, la province de Québec sacrifia son droit de veto à l'intérieur de la fédération.

En effet, le Canada possède toujours certains leviers politiques (et militaires) lui permettant d'agir comme puissance intermédiaire souveraine. Cependant, en acceptant de se rallier de manière monolithique à l'IDS étatsunien, le Canada serait définitivement satellisé de manière telle que les décisions affectant le sort des Canadiens et de leur pays pourraient bien, un jour, être prises ailleurs, c'est-à-dire aux Etats-Unis. La perspective d'un commandement militaire aérospatial unifié pour l'Amérique du Nord cristallise ce phénomène de satellisation paralysante.

Si le Canada participe du bout des doigts à la recherche sur l'IDS, quelle sera sa marge de manoeuvre afin de ne pas devenir une *colonie technologique* dominée par le complexe technologico-militaro-industriel américain? C'est là, il me semble la question à laquelle doit répondre, en partie du *moins*, le Comité mixte spécial sur les relations extérieures du Canada dans le rapport qu'il doit remettre au gouvernement avant le 23 août.

Pour les États-Unis, le savoir-faire, l'expertise, la main-d'oeuvre et la technologie du Canada sont des aspects secondaires non essentiels. Ce qui intéresse primordialement Washington, c'est de pouvoir disposer — le plus librement possible — de notre territoire, et de nos régions arctiques et circum-arctiques en particulier, dans le but de déployer leurs arsenaux défensifs, voire offensifs, les plus complets et les plus sophistiqués.

Ainsi, le voyage en août du brise-glace *Polar Sea* de la garde côtière américaine, lequel est de surcroit doté d'un armement léger, dans les eaux arctiques canadiennes pose pour la seconde fois depuis trois lustres le problème de la souveraineté canadienne sur des eaux et terres jusqu'ici assez peu fréquentées.

Les autorités américaines se démarquent de la position d'Ottawa en ce qui a trait à la reconnaissance de la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest, Pour elles, ce passage est une voie maritime internationale. Il n'est évidemment pas question de demander la permission au gouvernement canadien avant d'emprunter cette voie navigable. Un précédent existe déjà avec le voyage, en 1969, du pétrolier *Manhattan*.

L'existence dans le Grand Nord de pétrole et de minéraux stratégiques en quantités importantes est une réelle possibilité. Ces facteurs devraient stimuler le Canada à vouloir rapidement s'approprier le corpus de lois lui permettant d'asseoir irréversiblement ses revendications sur l'ensemble de ses territoires arctiques et sur le passage du Nord-Ouest.

Si la position américaine était acceptée internationalement, cela voudrait dire qu'une kyrielle de marines, amies et ennemies, pourraient librement emprunter nos eaux et détroits pour mener leurs activités militaires et/ou paramilitaires. Quiconque pourrait exploiter le pétrole off-shore, etc.

Par ailleurs, notre pays aurait intérêt à achever les relevés cartographiques des territoires nordiques et à entreprendre immédiatement la construction d'un brise-glace d'importance prévue par la garde côtière au coût de $450 millions. Il apparait inutile, même délétère, d'attendre le commerce naval régulier dans ces régions avant de débuter la construction du brise-glace qui nécessitera cinq années. À ceux qui objecteront le coût relativement élevé de ce navire, on répondra que c'est le prix d'une quinzaine de F-18, dont le Canada a commandé plus de cent exemplaires (deux se sont déjà écrasés). C'est le prix de la souveraineté...

Car ce n'est pas en déplaçant des populations autochtones plus au nord que nous réaffirmerons notre diques. Dans les années cinquante le gouvernement canadien n'avait-il pas déplacé des Inuit du Québec septentrional pour les relocaliser à Grise Fiord, dans l'île d'Ellesmere à plusieurs milliers de kilomètres au nord, dans ce but précis?

Le gouvernement central devrait également mettre sur pied une société de la Couronne responsable de toutes les questions ayant trait à la navigation dans les détroits du passage du Nord-Ouest. La présence canadienne dans le Grand Nord doit être accrue par des missions scientifiques, le déploiement de certains effectifs militaires et des missions régulières de reconnaissance aérienne.

Louis-Henri COMTE

Des citoyens à part entière

Suite aux lettres ayant paru récemment dans les journaux, nous croyons important de réitérer la nature des objectifs ayant été à l'origine de l'enquête sur l'hôpital Rivière-des-Prairies. Ce qui nous frappe à la lecture de ces différentes lettres, c'est le peu de place qu'on y accorde aux personnes vivant avec une déficience mentale à l'intérieur de l'hôpital. En effet, c'est le bien-être et la qualité de vie de ces personnes, nos enfants, qui sont à la base de cette enquête. Il ne s'agit pas d'un simple conflit de personnalités et/ou de l'affrontement de diverses théories, mais bien de répondre adéquatement aux besoins des personnes.

Au mois de mars dernier, nous demandions que l'enquête porte sur:

- les conditions de vie de nos enfants à l'intérieur de l'hôpital et les services de réadaptation;
- une étude d'un plan de désinstitutionnalisation qui permettrait à nos enfants d'accéder à une vie de qualité dans la communauté;
- la responsabilité de la direction dans la situation actuelle.

L'issue de cette enquête est fondamentale pour nos enfants et ceux et celles qui vivent à l'hôpital et qui n'ont pas de parents, car elle représente pour eux la possibilité de vivre comme des citoyens à part entière dans la communauté.

Aujourd'hui, nous avons formé un nouveau groupe qui porte le nom de «Regroupement pour l'intégration dans la communauté» dont les membres réunissent les personnes handicapées intellectuellement, les parents et les amis. Ce regroupement existe parce que nous voulons quelque chose de mieux, un futur de qualité pour toutes les personnes vivant avec une déficience mentale et recevant des services de l'hôpital Rivière-des-Prairies.

Nous ne sommes pas d'accord avec ce qui se vit et ce qui se fait actuellement à l'intérieur de l'hôpital Rivière-des-Prairies et notre regroupement prend carrément position pour la défense des droits des personnes vivant avec une déficience mentale à l'hôpital. En ce sens, le «Regroupement pour l'intégration dans la communauté» a comme priorité la personne vivant avec une déficience mentale. De ce fait, les droits et les intérêts de ces personnes priment et sont le point de référence et le moteur de toutes nos actions.

Nous travaillons ensemble à promouvoir, défendre et faire respecter les droits des personnes vivant avec une déficience mentale à l'hôpital Rivière-des-Prairies, notamment:

- le droit de vivre dans la communauté;
- le droit à une vie de qualité;
- le droit à des services de qualité, entre autres au niveau du logement, de l'éducation, de la santé, du travail, du transport et des loisirs;
- le droit à des services de support et d'accompagnement adéquats selon leurs besoins.

Le Regroupement a reçu jusqu'à maintenant l'appui d'une quarantaine d'associations à travers le Canada, oeuvrant dans le domaine de la déficience mentale, qui viennent renforcer nos valeurs et croyances et nous stimulent à continuer notre action en étant encore plus conscients que les objectifs de notre regroupement s'inscrivent dans un courant et un mouvement irréversibles.

Paulette BERTHIAUME
et Madeleine GIRARD
Regroupement pour l'intégration dans la communauté

LIBRE OPINION

Le gambit soviétique

Les contacts entre diplomates israéliens et soviétiques ne sont pas quelque chose de nouveau ou d'extraordinaire. Malgré l'absence de relations diplomatiques (rompues en 1967 par l'URSS) entre les deux pays, les ministres des Affaires étrangères d'Israël et d'URSS se sont rencontrés à l'Assemblée générale des Nations unies à New York et divers ambassadeurs d'Israël et de l'Union soviétique (en particulier ceux résidant à Washington) ont eu l'occasion de discuter longuement. Il est toujours ressorti de ces entretiens que l'URSS regrettait en fait la rupture des relations diplomatiques qui permet à Israël de récuser la participation soviétique à des efforts internationaux — autrement dit une conférence internationale — en vue de la promotion de la paix au Moyen-Orient.

DAVID CATARIVAS

Cependant, la récente rencontre entre l'ambassadeur d'Israël à Paris, M. Ovadia Sofer, et son collègue soviétique Youli Voronitsov présente un intérêt particulier en raison à la fois de sa forme et de son contenu. Cette rencontre a été voulue par le diplomate soviétique et ne s'est pas limitée à un bavardage, verre en main, lors d'un cocktail. Il s'est agi de véritables séances de travail. Ensuite, le diplomate soviétique a employé, semble-t-il, un style beaucoup plus direct que ses collègues. Il a admis l'erreur commise par le gouvernement soviétique en rompant les relations avec Israël et il a reconnu, indirectement, le dommage commis envers l'image soviétique par les campagnes israéliennes de protestation au sujet du sort fait, en URSS, aux candidats juifs à l'émigration vers Israël.

Mais il y a plus: le diplomate soviétique a délibérément laissé entendre que son pays s'intéressait davantage aujourd'hui aux intérêts de la Syrie (à propos du plateau du Golan) qu'à ceux des Palestiniens (à propos des territoires de Judée et Samarie). Est-ce un avertissement donné à Yasser Arafat pour l'empêcher de s'engager trop avant aux côtés du roi Hussein dans des prénégociations avec les Américains? Tout est possible.

Ce qui ressort nettement c'est l'inquiétude soviétique de voir s'amorcer et se développer un processus de négociations dont l'URSS serait totalement écartée et, en même temps, la volonté de préparer les futurs sommets de M. Gorbatchev (avec le président Mitterrand et le président Reagan) dans une atmosphère moins «polluée» par le problème des juifs d'URSS qu'à l'heure actuelle. En dehors de ce dessein stratégique, il n'apparait pas que dans l'immédiat quoi que ce soit puisse être modifié.

Les relations diplomatiques ne seront pas renouées puisque la condition soviétique est le «début d'un progrès dans la solution du problème du Golan» et rien pour l'instant ne permet de concevoir une négociation israélo-syrienne à ce sujet.

Pour Israël, certaines leçons à tirer s'imposent:

Contrairement à tout ce qu'ont pu prétendre certains politiciens israéliens, l'accord donné par le gouvernement israélien à l'installation d'émetteurs de la Voix de l'Amérique en Israël et à la participation au programme de recherche «Guerre des Étoiles» n'ont pas mis les Russes «hors d'eux-mêmes» et n'ont pas provoqué un accroissement de l'hostilité soviétique.

D'autre part, la campagne diplomatique et politique menée par le gouvernement d'Israël à propos des juifs de Russie dérange les Russes bien plus qu'ils ne l'avouent.

Enfin, l'URSS est frustrée de ne pas pouvoir participer à l'élaboration des plans de négociations dans la région.

Il n'y a donc de la part d'Israël aucune raison de ne pas donner satisfaction aux demandes de son alliée l'Amérique; il n'y a aucune raison — sauf la contrepartie proposée par l'ambassadeur soviétique à Paris, à savoir la reprise de l'émigration de juifs de Russie à destination d'Israël — pour mettre fin à la campagne antisoviétique.

Et il n'y a aucune raison de permettre sous quelque forme que ce soit à l'URSS de participer aux diverses conversations au Moyen-Orient.

Enfin, Israël a-t-il réellement intérêt à voir un ambassadeur soviétique se réinstaller à Tel-Aviv? Oui, si cela signifie une politique soviétique plus équilibrée, non, si cela ne constitue qu'une opération tactique soviétique pour s'insérer dans une éventuelle négociation. Oui, dans la mesure où cela donne à Israël une marge de manoeuvre diplomatique plus grande, permet la reprise du dialogue avec les autres pays du bloc soviétique, diminue la pression communiste antiisraélienne au sein des organisations internationales, met fin à la propagande systématiquement antisioniste des partis communistes du monde. Non, si cela ne finit que par constituer un moyen de pression de plus sur le gouvernement israélien qui a déjà l'expérience des «interventions» des ambassadeurs soviétiques.

Ce qui est sûr, c'est que les contacts entre Israël et l'URSS vont se poursuivre et peut-être de plus en plus ouvertement avec la consolidation du pouvoir de M. Gorbatchev. Mais ces contacts serviront d'abord et avant tout les intérêts soviétiques. Leur gambit traduit une volonté de jouer une nouvelle partie au Moyen-Orient mais sans se priver pour autant de ce qu'ils y ont déjà acquis. À Israël de manoeuvrer avec suffisamment de prudence pour que chaque nouveau «pas» soviétique soit accompagné d'avantages pour Israël aussi.

Dans un parc d'Outremont

Au maire Jérôme Choquette,

Le 17 juillet dernier, les professeurs et les étudiants du soir de l'école Paul Gérin Lajoie, d'Outremont, sont allés faire un pique-nique au parc Saint-Viateur situé tout près de l'école. Nous avions préalablement avisé la municipalité de ce pique-nique, en mentionnant que nous serions une cinquantaine d'adultes.

Nous sommes arrivés au parc vers six heures trente, et avons étendu nos couvertures sur le gazon. Après le repas, nous avions l'intention de jouer au ballon, au frizbee et à d'autres activités récréatives du genre, mais, sitôt le ballon sorti nous avons reçu la visite du gardien qui nous a averti que ce n'était pas permis dans le parc. Nous avons alors chanté un peu, mais lorsqu'un étudiant s'est accompagné à la guitare et que le groupe a repris en choeur, le gardien est à nouveau venu nous avertir de cesser. Il était environ neuf heures. Nous avons quitté les lieux. Tous étaient fâchés et déçus, et se demandaient si les parcs d'Outremont étaient faits pour regarder ou pour utiliser. Nous ne portions pourtant pas de maillots de bain!... Mais nous n'en avons pas moins été traités comme des fauteurs de troubles. Quel bel exemple nos immigrants récemment arrivés ici ont eu d'un pays qu'ils croyaient libre!

Hélène PALIN,
Bruno BERNARD,
Maleq Taj ALIBAY,
Luc CHAREST,
Jeanne-Mance ALLAIRE,
Francine LOCAS
professeurs
Edmundo TORRES
étudiant

Pourquoi pas une femme?

A Jean-Guy Dubuc pour sa chronique du 25 juillet dernier intitulée «Les Québécois accepteraient-ils une femme premier ministre?»

Vous avez parfaitement raison de dire que la question ne se pose même pas. D'autant plus que l'on n'évalue pas un leader politique par son sexe mais par sa détermination à former un parti qui saura répondre aux besoins de la population.

Il est grand temps que plusieurs Québécois, aux idées plutôt limitées, comprennent comment analyser un parti politique sans tenir compte qu'il soit dirigé par une femme ou un homme. Surtout dans l'état où se trouve le Québec présentement, ce n'est pas le temps de s'attarder à ces principes injustifiés et risquer de faire un choix que certains regretteront peu de temps après.

Alors pourquoi pas une femme premier ministre si l'on sait très bien qu'elle peut apporter autant que n'importe quel autre leader politique? Et ceux qui pensent que les femmes ont encore à se prouver pour être acceptées dans des milieux où auparavant les hommes avaient le pouvoir et le dernier mot devraient réfléchir à la question encore un peu car ce sera peut-être eux qui occasionneront une grave erreur dans le choix du futur gouvernement.

Christine LAFLEUR
Greenfield Park

Tragédie ferroviaire

L'erreur humaine n'est pas seulement imputable... au lampiste, en l'occurrence le chef de gare qui fit partir, sur voie unique, l'omnibus.

Elle s'étend à tous les échelons de la hiérarchie jusqu'au président de la Société des chemins de fer, jusqu'au ministre des Transports.

Quoi! on va sur la lune, des cosmonautes soviétiques sortent en scaphandre de leur Soyouz à 300 kilomètres de la terre et vaquent au remplacement de leurs panneaux énergétiques, on corrige à des millions de kilomètres la trajectoire d'une sonde destinée à Vénus, et on laisse de malheureux trains tributaires de rails se rentrer l'un dans l'autre comme dans du beurre?

Que diable, un système d'ordinateurs ne devrait-il pas rendre la catastrophe impossible en bloquant des convois allant l'un vers l'autre sur une voie unique?...

Il y a une soixantaine d'années, la Russie, au lendemain de sa révolution, connut semblable gabegie dans son trafic ferroviaire. L'ordinateur n'étant pas vulgarisé comme de nos jours, Staline, qui voyait là le grave danger que son pays courait, usa d'un autre moyen: il fit fusiller 3 ou 4 pontifes du chemin de fer, et les trains arrivèrent à l'heure sans dérailler...

Les Japonais exportent leurs autos mais pas leur hara-kiri. Si des dignitaires responsables de telles catastrophes manquent de coeur au ventre pour se mettre les tripes à l'air, qu'on les y aide à la manière stalinienne!...

André FRAYON
St-Laurent

Caricatures

LA PRESSE, mon journal préféré, a le meilleur caricaturiste au monde!

Félicitations, Jean-Pierre Girerd, vous êtes si drôle et jamais méchant.

N'oubliez pas de temps en temps M. le maire Jean Drapeau, car je vous admire tous les deux.

Thérèse PARÉ
Lachine

Feu le cléricalisme

Le 9 juillet dernier paraissait, dans la «Tribune libre» de LA PRESSE, une lettre ouverte dans laquelle le révérend père Edmond Robillard défendait avec une éloquence toute ecclésiastique la confessionnalité des écoles, tout en laissant une porte ouverte au progrès, du moment qu'il était de facture catholique. En toute bonne foi, l'auteur semblait prôner à mots couverts l'ostracisme de tous les non-catholiques et leur cantonnement pur et simple dans des commissions scolaires différentes et distinctes basées sur la religion. Que d'irréalisme! Il est en effet difficile de croire que l'orientation religieuse puisse encore de nos jours servir de base à l'éducation distribuée par le secteur public. Au niveau privé, il semble que les choses en soient tout autrement: on parait toujours privilégier une forme d'enseignement d'orientation essentiellement religieuse et, après tout, grand bien fasse à ceux qui choisissent d'y faire former leur progéniture!

Bien entendu, l'Eglise catholique est sévère, intolérante et centrée sur sa nature de «vraie» religion, ignorant ainsi la foi — et par conséquent l'intelligence — de plus de la moitié de la planète qui doit forcément être timorée pour oser adhérer à d'autres religions. Bien sûr, elle enferme depuis 1563, année où le concile de Trente mit officiellement en branle le processus de christianisation qui marqua la vie de la population jusqu'à voilà à peine quelques générations, la chrétienté dans un climat de culpabilisation d'où seuls le temps et une certaine modification des valeurs nous ont partiellement extirpés. Mais que demander d'autre à une institution qui a systématiquement maintenu son autorité — au demeurant bien plus temporelle que spirituelle — grâce à un discours alliant terreur et crainte?

Or, malgré la diminution radicale de l'emprise catholique, certains porte-flambeaux de la terreur et du Purgatoire semblent reprendre du service pour faire à nouveau peser sur nous la menace — toujours angoissante selon leurs raisonnements obstinément théologiques — de la damnation éternelle et de la Vraie foi. A lire le texte de M. Robillard, une pensée effrayante venait à l'esprit: les notions fort peu charitables de «païens» et d'«infidèles» verraient-elles encore une place sanctifiée dans le coeur de certains partisans de la religion prônant l'amour du prochain?

Ne devrait-on pas admettre que la ségrégation religieuse propre à une certaine époque et à une certaine mentalité — en particulier celle des XVIe et XVIIe siecles — n'est plus nécessaire dans une société moderne et individualiste où les valeurs ne s'accordent plus à un corpus dogmatique et un système moral érigé en doctrine par institution passée?

Hervé GAGNON
Montréal

Un cadenas aberrant

Au ministère des Sports, Ottawa

Il y a des jours où l'on voit se produire certaines choses, et l'on se demande si les personnes ayant à prendre ces décisions y ont vraiment pensé avant de les prendre.

L'autre jour, me promenant en vélo sur la piste cyclable, entre l'île des Soeurs et St-Lambert, je demande au gardien, à la sortie de la piste au pont Victoria à St-Lambert, s'il y a possibilité de rejoindre l'île Notre-Dame, où, je sais, existe une piste cyclable très intéressante. «Oui» fut sa réponse. «Mais pour vous y rendre, vous devez longer la rue Riverside à St-Lambert jusqu'au pont Jacques-Cartier, le prendre jusqu'à l'île Ste-Hélène, de là, vous pourrez accéder à la piste de l'île Notre-Dame.» «Mais vous n'êtes pas sérieux», fut ma réponse. Il manque à peine 100 mètres pour aller de l'endroit d'où je suis à la piste cyclable de l'île Notre-Dame en passant sous le pont Victoria, il suffirait de longer la canalisation du St-Laurent. La personne en charge de la sécurité me dit: «Vous avez raison, mais vous avez ici deux départements gouvernementaux fédéraux très différents, soit Parcs Canada pour la partie cyclable où vous êtes présentement, et la Canalisation sous le pont Victoria vers l'île Notre-Dame. Il est impossible de réunir ces deux départements afin d'avoir une réponse favorable à l'ouverture de ces 100 mètres.

Renseignement pris et ayant fait ces fameux 100 mètres défendus en vélo, j'ai trouvé une barrière fermée au cadenas, la seule chose empêchant la possibilité de joindre les deux pistes cyclables.

Vu l'impossibilité de réunir ces deux départements gouvernementaux, j'ai pensé qu'en lisant cet article, peut-être quelqu'un du gouvernement au pouvoir ou une personne de l'un de ces deux départements pourrait enfin prendre une bonne décision pour une fois et envoyer quelqu'un avec un outil ou la clef enfin d'enlever ce cadenas et ouvrir cette barrière, rendant ainsi plus facile et sécuritaire l'accès à ces deux pistes.

Andy LAMARRE
Iles des Soeurs

L'essence trop chère

L'essence ordinaire se détaille à 49.1 cents le litre dans une région aussi éloignée que Charlevoix, à comparer à 52.9 cents à Québec, 52.3 cents à L'Assomption et, c'est le bouquet, 55.3 à 55.9 cents le litre dans la très populeuse région de Montréal, centre nerveux reconnu en fonction de sa très grande importance dans votre réseau de distribution.

De plus, devrait-on taire le fléchissement des prix au niveau international? Cette situation de fait est aberrante et demanderait un ajustement équitable au profit des consommateurs de la région du Grand Montréal. Verra-t-on dans les prochains mois une levée de boucliers de la part des différents organismes de la protection du consommateur? Cet état de choses, dans les circonstances, serait souhaitable en vue de rectifier une situation qui a déjà trop duré. Oublions tous collectivement les «cadeaux» et «coupons de rabais» et réduisez vos tarifs directement à la pompe.

Pour conclure, je vous propose, comme société d'Etat, afin de prouver votre bonne foi en vue d'aider les gens du Troisième Age, trop souvent oubliés, de lancer un programme de rabais, sur paiement au comptant durant les périodes creuses de la semaine. Par le fait même, vous vous dissocieriez des autres pétrolières qui affichent, comme Pétro-Canada (d'ailleurs acquise au prix fort), le même gonflement artificiel de prix qui frôle de très près l'irrégularité, méthode antisociale et juridiquement répréhensive, vous en conviendrez.

Maurice-G. BOISVERT
Longueuil

Information, éducation

Quelle étrange similitude entre le téléjournal de Radio-Canada et certains journaux de police dits jaunes.

L'édition du dimanche, 21 juillet 1985, nous plonge dans un marasme inconditionnel.

Il me semble qu'une station radiophonique ayant la réputation d'une radio nationale se doit d'aller de l'avant et d'inviter ses auditeurs à une plus grande recherche humaine, une plus grande implication et une plus grande conscientisation.

Bien qu'on nous laisse sur une note humoristique, le Festival des grimaces en France, ceci se présente comme un faux problème et est réellement la cerise sur le gâteau.

Je ne suis sûrement pas la première à vous demander une approche plus positive à votre Bulletin des nouvelles.

Il y a sur la planète de communs efforts qui sans aucun doute méritent d'être soulignés. Car le rôle de la presse parlée n'en est-il pas un d'information et d'éducation des masses, plutôt que celui d'un «dépresseur» collectif?

Carolle-Yvonne RICHARD
Senneterre

N.B.

- *Priorité est accordée sous cette rubrique aux lettres d'intérêt général se rapportant à des articles parus dans LA PRESSE. La concision est de rigueur.*
- *Les correspondants doivent inscrire lisiblement leurs nom, adresse et numéro de téléphone.*
- *LA PRESSE ne s'engage pas à publier toutes les lettres reçues, ni à retourner les lettres, manuscrits ou autres documents non publiés.*
- *L'auteur assume l'entière responsabilité de ses opinions.*
- *Tout en respectant la pensée de l'auteur, LA PRESSE se réserve le droit d'abréger les lettres selon l'espace disponible.*
- *Si possible écrire à la machine, à double interligne.*
- *Prière d'adresser vos lettres comme suit: «Tribune libre», LA PRESSE, C.P. 4200, succ. Place d'Armes, Montréal, H2Y 3M1.*

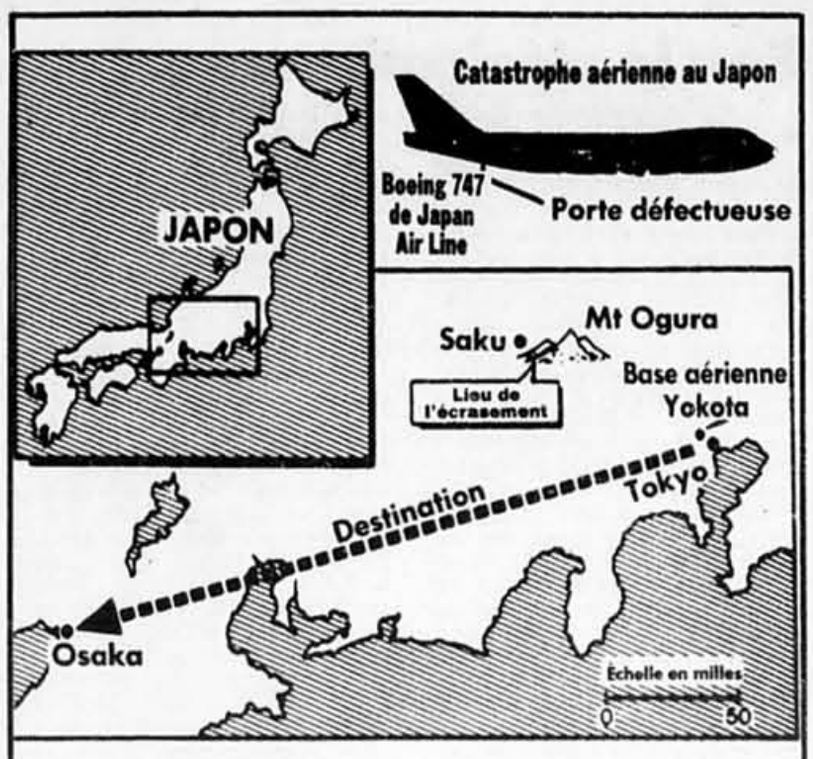
la presse

RENSEIGNEMENTS 285-7272

LA PRESSE est publiée par LA PRESSE LTEE, 7, rue Saint-Jacques, Montréal H2Y 1K9. Seule la Presse Canadienne est autorisée à diffuser les informations de «LA PRESSE» et celles des services de la Presse Associée et de Reuter. Tous droits de reproduction des informations particulières à LA PRESSE sont également réservés. «Courrier de la deuxième classe — Enregistrement numéro 1400.» Port de retour garanti.

ABONNEMENT	285-6911	**ANNONCES CLASSÉES**	
Le service des abonnements est ouvert du lundi au vendredi de 7h à 18h.		Commandes du lundi au vendredi 8h à 17h.	285-7111
RÉDACTION	285-7070	Pour changer du lundi au vendredi 9h à 16h30.	285-7205
PROMOTION	285-7100	**GRANDES ANNONCES**	
COMPTABILITÉ		Détaillants	285-7202
Grandes annonces	285-6892	National, Télé-Presse	285-7306
Annonces classées	285-6900	Vacances, Voyages	285-7265
		Carrières et professions, nominations	285-7320

L'ÉCRASEMENT DU 747 DE LA JAPAN AIR LINES



Un 747 aménagé pour transporter plus de passagers

■ SEATTLE (d'après UPI et AFP) - Le Boeing 747 des Japan Air Lines qui s'est écrasé hier avec 524 personnes à son bord dans le centre du Japon avait été spécialement modifié pour transporter près de 150 passagers de plus que normalement, a révélé hier un porte-parole de la société Boeing.

L'intérieur du 747-SR avait été conçu spécialement pour la liaison intérieure de courte distance Tokyo-Osaka qu'il effectuait quand l'appareil s'est abîmé sur une montagne.

L'avion comptait 528 places occupées par 524 personnes, a précisé pour sa part Tad Fujimatsu, porte-parole de Japan Air Lines à New York. Le grand nombre de personnes à bord était normal pour les lignes intérieures de JAL et dans les limites de la capacité maximum d'un 747. JAL utilise ces appareils modifiés depuis plus de dix ans, a dit M. Fujimatsu.

Le Boeing 747 est le plus gros avion de ligne actuellement en service dans le monde ainsi que l'un des plus sophistiqués.

Depuis son premier vol le 9 février 1969, le Boeing 747, un quadriréacteur long-courrier, a transporté quelque 500 millions de passagers. Selon les dernières statistiques fournies, le Boeing 747 a été vendu à 645 unités, dont 608 livrés à près de 70 compagnies aériennes dans le monde.

La firme américaine Boeing (basée à Seattle) a construit plusieurs versions de cet appareil dont la dernière en date le Boeing 300 peut, en aménagement charter, transporter jusqu'à 624 passagers.

Bagage d'un terroriste à bord du 747 d'Air India

■ VANCOUVER (d'après CP) - Un bagage appartenant à un terroriste présumé a été placé à bord du Boeing 747 d'Air India qui s'est abattu en mer d'Irlande et cela à cause d'une erreur d'un employé de CP Air, affirme le Vancouver Province dans son édition d'hier.

Le quotidien précise qu'un employé de CP Air à l'aéroport international de Vancouver a permis au terroriste présumé L. Singh d'enregistrer son bagage pour le vol 182 d'Air India, sans être en possession d'un billet. L. Singh a payé en espèces un billet pour le vol 60 de CP Air Vancouver-Toronto le 22 juin dernier.

Il a demandé ensuite à l'employé d'enregistrer son bagage pour une correspondance sur le Boeing 747 d'Air India qui partait de Toronto le même jour.

Les 17 pires catastrophes aériennes depuis dix ans

■ L'accident, hier, du Boeing 747 de la Japan Air Lines assurant la liaison Tokyo-Osaka avec 524 personnes à bord est le plus meurtrier de l'histoire de l'aviation si l'on excepte la collision en 1977 de deux 747, l'un de la Panam, l'autre de la KLM, sur la piste de l'aéroport de Tenerife (Canaries, Espagne), qui a fait 612 morts.

Avant la catastrophe d'hier, la plus grave tragédie impliquant un seul appareil était survenue le 3 mars 1974 quand un DC 10 des lignes turques s'était écrasé après avoir décollé de Paris, faisant 346 morts.

Voici un rappel des plus graves accidents d'avion depuis 1974.

- 3 mars 1974 : Un DC-10 des Turkish Airlines s'écrase dans la forêt d'Ermenonville (près de Paris) : 346 morts
- 4 décembre 1974 : un DC-6 néerlandais transportant des pélerins à La Mecque s'écrase près de Ceylan : 191 morts
- 4 avril 1975 : Un C-5 Galaxy de l'US Air Force s'écrase près de Saïgon : 206 morts
- 3 aout 1975 : Un Boeing 707 jordanien s'écrase près d'Agadir (Maroc) : 188 morts
- 19 septembre 1976 : Un Boeing 727 des Turkish Airlines s'écrase près d'Isparta (Turquie) : 164 morts
- 27 mars 1977 : deux Boeing 747, un de la Panam, l'autre de la KLM entrent en collision sur une piste de l'aéroport de Tenerife (Canaries) : 612 morts
- 1er Janvier 1978 : un Boeing d'Air India s'écrase près de Bombay : 213 morts
- 15 novembre 1978 : Un DC-8 islandais transportant des pélerins indonésiens à La Mecque s'écrase à Colombo : 199 morts
- 25 mai 1979 : Un DC-10 des American Airlines perd un réacteur au décollage et s'écrase sur l'aéroport de Chicago-O'Hare : 273 morts.
- 28 novembre 1979 : Un DC-10 néo-zélandais heurte un volcan dans l'Antarctique : 257 morts.
- 19 aout 1980 : Un Lockheed Tristar saoudien s'écrase prés de Ryad : 303 morts
- 1er décembre 1981 : Un DC-9 yougoslave s'écrase en Corse (France) : 180 morts.
- 9 Juillet 1982 : Un Boeing 727 de la Panam s'écrase prés de la Nouvelle Orléans : 153 morts.
- 1er septembre 1983 : la chasse soviétique ouvre le feu sur un Boeing 747 de la compagnie sud-coréenne KAL : 269 morts.

Trois gros accidents en 85

Depuis le début de 1985 on déplore trois accidents meurtriers :

- 18 février 1985 : Un Boeing 727 de la compagnie Iberia s'écrase prés de Bilbao (nord Espagne) : 148 morts.
- 23 juin 1985 : Un Boeing 747 d'Air India s'abime en mer au sud-ouest de l'Irlande : 325 morts.
- 2 aout 1985 : Un Tristar des Delta Airlines s'écrase sur l'aéroport de Dallas Fort Worth (Texas) : 131 morts.

— Agence France-Presse

Un jumbo-jet 747 de JAL

C'est un avion comme celui-ci, un jumbo-jet 747, qui s'est écrasé hier au Japon, entraînant la mort de 517 passagers et membres d'équipage. Au moins sept personnes ont survécu à la catastrophe. photolaser Reuter

L'ÉCRASEMENT DE L'AVION À DALLAS

Le bulletin de météo n'a pas été transmis

■ WASHINGTON (d'après AP et UPI) - La Commission nationale de la sécurité des transports aux Etats-Unis cherche toujours à déterminer pourquoi les contrôleurs aériens n'ont pas transmis au pilote de l'avion de Delta Air Lines qui s'est écrasé à Dallas, au Texas, le 2 août, un bulletin météorologique émis dix minutes avant la catastrophe.

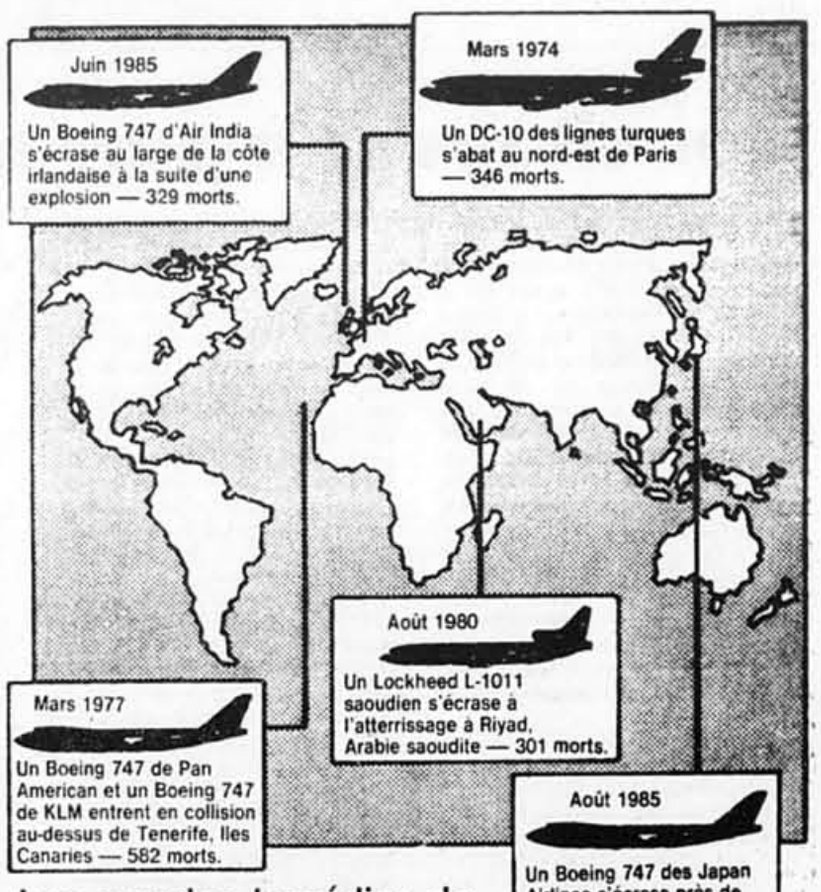
L'avion, transportant 163 personnes, s'est abattu sur le terrain de l'aéroport au cours d'un violent orage, entrainant la mort de 132 personnes et d'une personne se trouvant au sol.

Un membre de la commission, Patrick Bursley, qui dirige l'enquête, a déclaré que « le mauvais temps était la cause principale de l'accident, » mais que les enquêteurs n'avaient pas encore établi si le phénomène du coup de vent avait joué un rôle déterminant dans la catastrophe.

« Il apparait qu'un bulletin météorologique a été remis aux contrôleurs une dizaine de minutes avant l'accident, mais qu'il n'a pas été transmis, » a déclaré M. Bursley, qui était interrogé dimanche à l'émission du réseau CBS, Face the Nation.

« Nous examinons cet aspect et essayons de savoir si ce bulletin aurait dû être transmis et les conséquences que cela aurait pu avoir sur la suite des événements. »

La transcription des 14 minutes de conversation entre le pilote du vol 191 et la tour de contrôle indique que ni l'équipage ni les contrôleurs ne semblaient avoir conscience de l'intensité de l'orage. Il n'y a aucun signe d'alarme jusqu'à ce qu'un contrôleur enjoigne le pilote de ne pas atterrir, précise l'article du journal.



Les grandes tragédies de l'aviation commerciale

Cette carte indique les cinq plus importantes catastrophes aériennes survenues dans le monde entier.

Le pire ennemi du pilote: le mystérieux « windshear »

■ La tragédie du vol 191 de Delta à l'aéroport de Dallas-Forth-Worth, au début du mois, a remis en lumière le phénomène naturel le plus dangeureux auquel un pilote puisse être confronté, le « windshear », qui a provoqué selon les Américains 28 accidents qui ont fait 491 morts et 206 blessés depuis 1964.

GILLES GAUTHIER

Il est peu fréquent au Québec et au Canada, grâce notamment à nos orages relativement moins violents, et le pilote de votre appareil court beaucoup plus de risques de le rencontrer si vous vous rendez en Floride pour vos vacances.

C'est du moins ce que soutiennent les experts de Transports Canada pour expliquer l'absence de mesures de détection du « windshear » — expression mal traduite en français par « cisaillement du vent » — dans les aéroports du pays. Ils ajoutent que les systèmes de détection américains ne sont pas fiables et que les enquêtes du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA) indiquent que le cisaillement n'a jamais joué un rôle majeur dans un accident d'avion au pays.

Ce qui ne signifie pas pour autant qu'il s'agisse, même dans le sud, d'un phénomène répandu. Un pilote peut ne jamais avoir à y faire face au cours de sa carrière ou ne le rencontrer qu'une seule fois, a expliqué à LA PRESSE David Jimenez de Boeing.

Le problème vient justement du fait que le commandant de bord qui est confronté au cisaillement pour la première fois perd de précieuses secondes à se demander ce qui se passe. Ce qui crée évidemment une situation critique au décollage et à l'atterrissage, alors qu'il n'y a pas de beaucoup de marge de manoeuvre pour contrer les effets des changements de direction du vent et la poussée que ce dernier exerce vers le sol. À haute altitude, les variations et pressions sont bien sûr moins susceptibles d'avoir des effets fâcheux.

Généralement associé à un orage, le « windshear » est un puissant vent descendant qui s'étale dans toutes les directions. L'appareil qui entre à basse altitude dans ce champignon inversé rencontrera des vents de face qui auront tendance à le faire monter en vertu des lois de l'aérodynamique. Le pilote, ne se doutant de rien, réduira les gaz. Mais de l'autre côté du champignon, les vents soufflent avec autant d'intensité mais en direction opposée : la vitesse de l'appareil est brusquement réduite. S'ajoute la poussée vers le bas. Le commandant de bord n'a pas toujours le temps, si près du sol, d'augmenter suffisamment la poussée des moteurs.

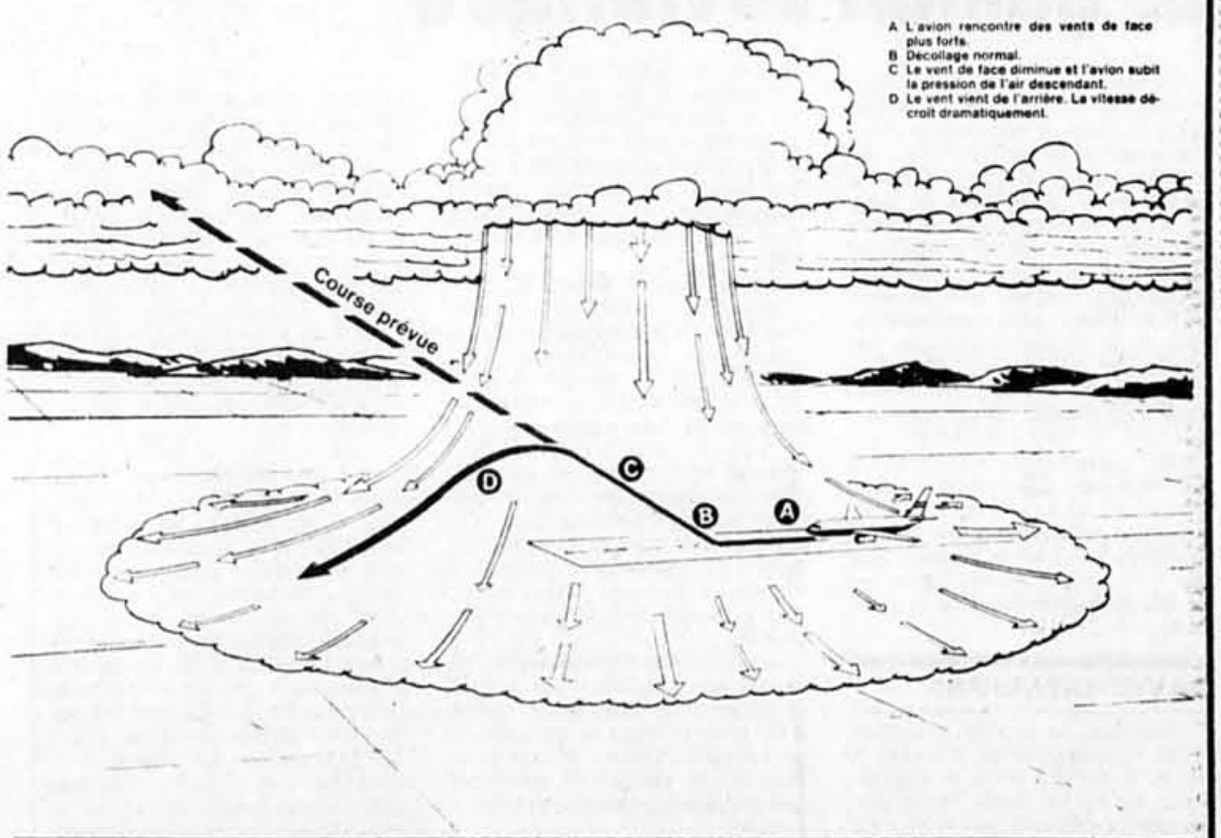
Neil Standen, directeur du développement technologique au service de la navigation aérienne à Transport Canada, admet que le ministère des Transports ne possède pas de données sur l'intensité des orages au Canada, mais soutient qu'ils sont moins forts que dans le sud et ne sont jamais assez violents pour constituer un danger pour l'aviation.

Gilles Desautels, d'Environnement Canada, précise de son côté qu'il n'y a pas d'orages en hiver et que les conditions provoquant ou résultant des tempêtes de neige et bourrasques ont des caractéristiques tout à fait différentes de celles qui engendrent les pluies diluviennes et les vents violents d'été. Le cisaillement ne peut à peu près pas se produire pendant la saison froide. Il n'y a statistiquement aucune journée avec orage à Montréal entre novembre et mars et il y en a 25 pendant le reste de l'année comparativement à 30 à New York, 45 en Caroline du nord et plus de 100 dans certains coins de la Floride.

Ce qui ne signifie pas qu'il s'agit d'un phénomène qui a des conséquences graves seulement en régions sub-tropicales. Ce sont en effet les accidents du DC-10 d'Iberia à Boston en 1973 et celui du Boeing 727 d'Eastern à New York en 1975 qui ont permis aux enquêteurs américains de le « découvrir ».

Que fait-on pour faire face au « windshear » ? Les Américains font l'essai d'un radar appelé Doppler qui, croit-on, pourra le détecter. Une centaines d'aéroports des USA, dont Dallas, ont des appareils de détection du cisaillement. Il s'agit de 6 à 12 détecteurs installés au sol autour de l'aéroport pour mesurer la vitesse et la direction du vent. Mais ils ne détectent le phénomène qu'au niveau du sol. De plus, le « windshear » est un phénomème isolé et limité qui peut « passer » entre deux détecteurs.

Chez les constructeurs d'avions, un porte-parole d'Airbus à New York explique qu'un système mis au point pour le Concorde, l'« Alpha Floor » a été intégré dès le départ sur son premier appareil, l'A-300, et amélioré sur le 310. Des détecteurs installés sur les ailes font automatiquement augmenter la puissance des moteurs s'il y perte d'altitude, tout en avertissant le pilote. Sur l'avion A-320 qui sera mis en service en 1988, le remplacement des commandes mécaniques par les impulsions électroniques (« fly-by-wire ») permettra une identification et une réaction encore plus précises et rapides.



Dangereux lors du décollage, le phénomène météorologique appelé « windshear », auquel les Américains attribuent 28 accidents en 20 ans et qui frappe brusquement, peut être encore plus néfaste au moment de l'atterrissage : la marge de manoeuvre du pilote diminue à mesure que l'avion se rapproche du sol.

Nouveau système de détection

Boeing espère compléter d'ici la fin de 1985 la définition d'une approche globale du problème qui comprendra deux aspects : instruments et entrainement des pilotes. Au cours des prochaines semaines, les études d'amélioration des instruments sur les appareils de nouvelle génération (757 et 767) à cockpit « électronique » seront complétées pour y ajouter la détection du cisaillement. On prévoit installer, sur le nez de l'appareil pense-t-on, des détecteurs qui déclancheront une alarme sonore ou lumineuse advenant une situation dangeureuse et permettront au pilote d'exécuter immédiatement les manoeuvres de dégagement apprises sur simulateur. On envisage aussi d'intégrer les données touchant le phénomène à un appareil existant, avec lequel le pilote est bien familier, l'indicateur électronique de direction et d'altitude, et d'améliorer encore la précision de ce dernier. Reste à voir si ces mesures pourront être intégrées aux appareils plus anciens tels les 747, 737 et 727.

Ottawa attend que Washington complète ses études sur les radars et envisagera de s'en procurer s'il les juge efficaces.

L'ÉCRASEMENT DU 747 DE LA JAPAN AIR LINES

La queue du Boeing japonais brûle encore après avoir échoué sur un flanc de montagne. D'autres débris encore en feu, ont été repérés par les pilotes qui ont survolé la catastrophe. photolaser AP

À Osaka, c'est la panique. Ceux qui attendaient parents et amis se massent pour entendre la longue nomenclature des malheureux passagers du vol 123 de Japan Air Lines qui s'est écrasé dans les Alpes japonaises. Avant même que les secouristes n'aient atteint le lieu de la catastrophe, on était déjà persuadé de n'y trouver aucun survivant. photolaser Reuter

L'O'BON: PRINCIPALE FÊTE NATIONALE BOUDDHIQUE DU JAPON

La tragédie frappe des familles entières qui retournaient à leur lieu de naissance

TOKYO — « Je vous en prie... je vous en prie... à l'aide ! Je ne peux pas contrôler l'avion ! »

C'était le message de détresse que le pilote du vol 123 de Japan Airlines a transmis à la tour de contrôle de Haneda une vingtaine

HUGUETTE LAPRISE
collaboration spéciale

de minutes avant que l'appareil ne s'écrase dans une région montagneuse inhabitable et sous-développée du Japon, appelée les Alpes japonaises.

Il a fallu quatre heures, après que l'appareil eut disparu du radar, pour localiser, par hélicoptère, ce qui semblait le site de la catastrophe. Dans la nuit dense, trois incendies ont fait rage à soixante kilomètres au nord-ouest de la capitale, dans la préfecture de Nagano, où le plus proche village Kita Haiki Mura se trouve à plus de quinze kilomètres.

Dès les premières lueurs de l'aube, les caméras ont transmis les premières images. Aucun signe de vie. On pressentait le pire. De la fumée noire et haute ; des arbres qui brûlaient encore avec les débris de l'appareil dont le fuselage et les ailes sont répartis sur trois endroits assez éloignés les uns des autres. Le site montagneux n'est accessible qu'à pied. Ce ne sont que pics escarpés, ravins, arbres enchevêtrés, une véritable jungle. Aucun hélicoptère ne peut même s'y poser. Mais contrairement à ce que l'on avait d'abord craint, les premiers alpinistes à rejoindre le lieu de la catastrophe découvriront quelques survivants parmi les 524 passagers — dont 15 membres d'équipage.

C'est un peu avant que le jour ne se lève que les premiers alpinistes ont entrepris d'escalader la montagne et les pics. Il leur faudra des heures avant d'atteindre l'endroit du désastre.

Aux difficultés que rencontrent les équipes de sauvetage, à la confusion générale qui semble dominer, depuis le premier signal de détresse du pilote, la pire tragédie de l'aviation civile impliquant un seul appareil, vient s'ajouter le fait que les parents des victimes — la plupart d'entre eux sont des Japonais à l'exception de 21 étrangers — ont gagné à bord d'autobus le village de Kita Haiki en pleine nuit et sous une pluie torrentielle à la recherche des disparus.

Des familles entières sont impliquées

Les passagers du vol 123 de Japan Airlines ne sont d'habitude que des hommes d'affaires, qui font la navette entre les deux ceintures industralisées du Japon, Tokyo et Osaka. Mais dans l'avion qui s'est écrasé, et qui a quitté l'aéroport de Tokyo à 18 h 12, soit 12 minutes plus tard que prévu, ce sont des familles entières qui se sont retrouvées : grand-parents, parents, enfants.

Tous les ans, pendant les derniers jours d'août, les Japonais célèbrent l'O'Bon, la principale fête nationale bouddhique qui se termine par la Fête des Morts. Une longue tradition qui ramène les Japonais vers le lieu de leur naissance. Les écoliers sont en vacances ; les ouvriers se permettent alors quatre ou cinq jours de congé. La plupart du temps avec leurs enfants, les mères vont passer quelques jours dans leur famille. Les pères les y rejoignent.

Puisque près du tiers de la population du Japon vit dans la zone métropolitaine de Tokyo, les flots de voyageurs à cette époque de l'année se concentrent aux sorties de la capitale, que ce soit par air, par route, ou par voie ferrée. Les aéroports, les gares, sont bondés ; les employés, débordés ; les avions, les trains, surchargés. Samedi dernier seulement, les embouteillages sur les principales autoroutes ceinturant la capitale s'étendaient sur une soixantaine de kilomètres de long.

Des signes que l'avion était surchargé

Que s'est-il passé pour que le vol 123 connaisse ce fatal destin ? On s'interroge...

Les compagnies aériennes et de chemin de fer n'ont-elles pas tendance, pendant cette période de l'année, à faire ce qu'on pourrait appeler de la « surcharge » ? Elles augmentent le nombre de vols. Elles font plus que doubler celui des trains et quadrupler le nombre des passagers. Le trafic tout bonnement fou n'est-il pas incontrôlable pour les préposés à l'entretien, aux réparations, etc. ?

Il a fallu huit minutes après le décollage pour que le pilote émette sa première alerte. Il lui est déjà impossible de contrôler l'avion, apparemment parce que la porte arrière du côté droit de l'appareil, là où les aliments sont, semble-t-il, conservés, était sérieusement endommagée.

Est-il possible, compte tenu de l'ampleur de la détresse contenue dans le message du pilote, qu'en si peu de temps, une telle avarie se soit formée dans la porte ? À Tokyo, on suppose déjà sérieusement que si telle est la cause de la catastrophe, l'appareil n'était pas en état de décoller.

Selon le ministère japonais des Transports, l'avion se trouvait à 15000 pieds d'altitude quand le pilote a transmis son deuxième message. En conditions normales, il aurait dû se trouver à 24000 pieds. On suppose qu'il a tenté de descendre car il lui fallait atteindre 3000 mètres d'altitude avant d'amorcer les préparatifs d'atterrissage d'urgence dans le cas d'une telle avarie afin que les passagers ne subissent aucune blessure et que l'appareil ne soit pas dramatiquement endommagé. C'est 22 minutes seulement après le décollage que le pilote a en effet émis son second signal de détresse à la Base militaire de Yokota et à la tour de contrôle de Haneda.

« Où suis-je ? Où suis-je ? Je suis perdu ! », s'est-il écrié.

Il se trouvait alors à 45 milles de l'aéroport de Haneda. Le vol 123 avait déjà dévié sensiblement de sa route normale vers le Sud, traversé la péninsule d'Isu, longé la côte du Pacifique pour atteindre en moins d'une heure le lieu de sa destination.

Mais par un tragique appel du destin, l'avion s'est égaré vers le Nord dans les forêts des Alpes japonaises, entraînant avec lui ses 524 passagers et membres d'équipage.

Kyu Sakamoto photolaser AP

Sakamoto était à bord du Boeing

TOKYO, (AFP) - Kyu Sakamoto, qui devint en 1963 le premier chanteur nippon à figurer en haut du hit parade aux Etats-Unis avec la chanson Sukiyaki, était dans le Boeing 747 des Japan Airlines, qui vient de s'écraser lundi soir au Japon, selon ses proches.

Hiroyuki Kagawa a indiqué à la presse que Sakamoto, 43 ans, avait acheté un billet il y a quatre jours et réservé sa place sur le vol 123 en partance de Tokyo lundi à destination d'Osaka.

Son nom figure sur la liste des passagers et il y a 99 pour cent de chances qu'il ait été à bord de l'appareil accidenté », a-t-il estimé.

Selon des amis de l'artiste, Kyu Sakamoto avait effectivement pris lundi la route de l'aéroport avec son manager.

Le disque de Sukiyaki, chanson-thème d'une émission de variété de la télévision japonaise, s'était vendu à un million d'exemplaires aux Etats-Unis.

L'équipage du Boeing 747 de la JAL

Peu de temps après le décollage, le capitaine Masami Takahama (à gauche) envoyait déjà un premier signal de détresse. La compagnie publiait hier sa photo, avec celles du co-pilote Yu Sasaki et du navigateur Hiroshi Fukuda. Tous les membres d'équipage ont péri. On compte au moins sept survivants parmi les passagers. photolaser AP

Ceux qui restent

Entourée de reporters, cette dame se couvre le visage avec son mouchoir après avoir appris que des proches se trouvaient au nombre des passagers et membres d'équipage qui ont péri hier lors de l'écrasement d'un Boeing 747 de la Japan Air Lines. On compte au moins sept survivants. Au nombre des victimes, on retrouve des familles entières qui retournaient à leur lieu de naissance comme le veut la tradition japonaise de l'O'Bon. photolaser AP

21 non-Japonais à bord du 747

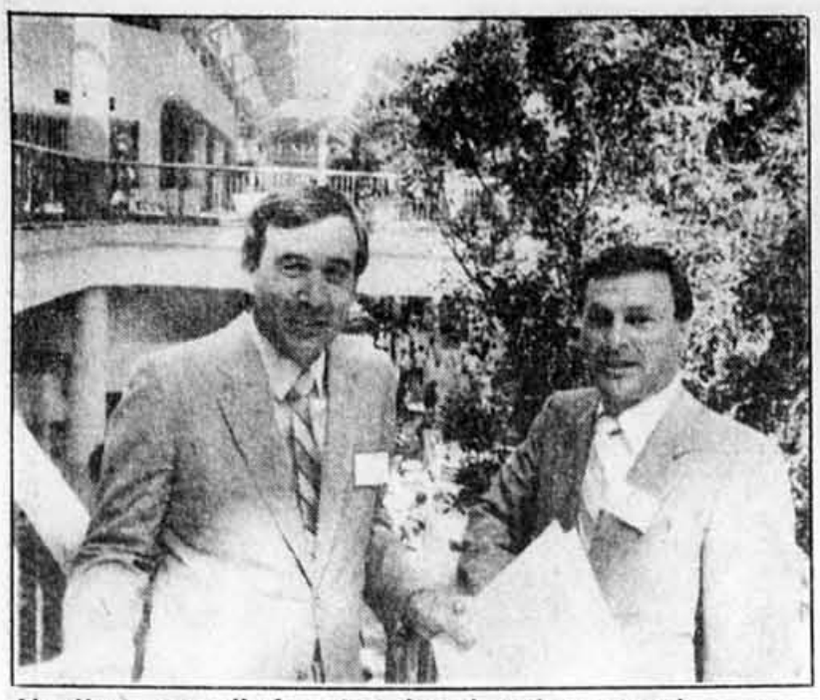
TOKYO (AFP) — Vingt et un passagers étrangers se trouvaient dans le Boeing 747 des Japan Air Lines qui s'est écrasé hier soir à l'ouest de Tokyo, avec 524 personnes à son bord, mais on ignore encore s'ils ont survecu à la catastrophe.

Parmi les 21 passagers étrangers le porte-parole a cité le nom d'un ingénieur de la République Fédérale Allemande, M. H. Guerke, représentant à Tokyo de la filiale japonaise de la firme chimique ouest-allemande BASF.

Les autres passagers étrangers comprenaient deux Américains, M. Edward Anderson et M. Hanson, deux Italiens de la même famille A. et C. Moroni, un Anglais, M. K. Matthews, plusieurs chinois de Hong Kong, dont MM. K.K. Lee, C.L. Tam, Chi Dan Yeung et Mme L .K. Cheung.

Sous le coup de la douleur

Abimée par la douleur, cette dame doit être escortée par des parents après s'être vu confirmer la présence d'un proche sur le vol qui s'est terminé tragiquement dans les Alpes japonaises. photolaser Reuter



Verrières, nouvelle fontaine, deuxième étage, nombreux autres magasins. photo Michel Gravel, LA PRESSE

AVEC LE RÉAMÉNAGEMENT DE *FAIRVIEW POINTE-CLAIRE*

Une nouvelle génération de centres commerciaux fait ses premiers pas

JOSÉE BOILEAU

Dans le monde de la vente au détail, l'avenir n'est plus à l'ouverture de nouveaux centres commerciaux mais plutôt à l'agrandissement de ceux déjà existants. Le centre Fairview Pointe-Claire, propriété de la corporation Cadillac Fairview et des propriétés immobilières Markborough, correspond à cette nouvelle génération de centres commerciaux.

Les travaux de réaménagement de $60 millions de Fairview Pointe-Claire sont presque terminés. La cérémonie d'ouverture qui aura lieu le mercredi 14 août soulignera à la fois la fin des travaux et le 20e anniversaire de ce centre commercial. En 1965, Fairview faisait aussi figure de pionnier : il était le premier centre commercial à permettre de se promener de boutique en boutique sans avoir à sortir à l'extérieur.

L'ajout d'un second étage a représenté tout un défi puisque l'on tenait à garder le centre ouvert durant les 18 mois qu'ont duré les travaux. À maintes reprises, les ouvriers ont dû travailler de nuit et alors, tout devait être nettoyé avant l'ouverture des magasins chaque matin.

Dorénavant, le centre Fairview Pointe-Claire s'étendra sur une superficie de 1,1 million de pieds carrés. On y comptera 201 établissements de commerce (magasins à rayons, boutiques, restaurants), soit une addition de plus de 100 magasins. Quelques 1 200 emplois sont par le fait même créés.

Les propriétaires de Fairview Pointe-Claire peuvent au moins être rassurés : l'inauguration du nouveau centre réaménagé ne risque pas de susciter autant de controverses qu'en 1965. On se souviendra des problèmes qu'avait causé à l'époque une reproduction du David de Michel-Ange. Une réplique de la célèbre sculpture, qui avait coûté $10 000, avait été jugée obscène par bien des citoyens du West Island.

SIMPSON C'EST SPÉCIAL

FOURRURES VEDETTES DU MOIS D'AOÛT

C'EST LE MOMENT D'ACHETER VOTRE NOUVEAU MANTEAU!

Un investissement mode que vous ne regretterez jamais! Profitez dès maintenant de notre sélection remarquable et des bas prix plus qu'intéressants! **C'est le moment idéal** pour choisir le modèle qui vous comblera d'emblée: touches dernière-mode aux col, manches et poignets; nouvelles longueurs pour une silhouette flatteuse. **C'est le moment idéal** pour profiter des prix Simpson vraiment exceptionnels; jetez un coup d'oeil ci-dessous... vous conviendrez que vous ferez une bonne affaire! **C'est le moment idéal** d'acheter votre nouvelle fourrure... Simpson vous garantit qualité supérieure pour satisfaction des années durant. N'attendez pas les vents froids de l'hiver pour acheter votre manteau... venez chez Simpson dès aujourd'hui!

2,699 VALEUR SIMPSON

MANTEAU DE VISON CANADIEN
Long manteau luxueux, procurant chaleur sans lourdeur. Pastel naturel, acajou ou teint foncé d'élevage.

1,899 VALEUR SIMPSON

MANTEAU CHAT SAUVAGE, PEAUX DESCENDUES
(NON REPRÉSENTÉ)
Un attrayant manteau de bon aloi en toutes circonstances. Naturel, touché à la teinture pour reflets argentés.

Plan mise de côté Simpson: Il suffit d'un dépôt de 10% au moment de l'achat et nous entreposerons votre manteau dans notre garde-fourrure à climatisation contrôlée jusqu'au 1er novembre et ce sans frais. Vous paierez la balance au moment que vous viendrez chercher votre manteau.

POUR ACHAT EN PERSONNE SEULEMENT
Salon de la fourrure, 311, centre-ville seulement

Pensez à Simpson pour votre nouvelle fourrure!

Simpson c'est bien moi

VENTE 2 HEURES

C'est à ne pas manquer!

Lundi, mardi, mercredi - de 12h à 14h
Jeudi et vendredi - de 12h à 14h et de 18h à 20h
Samedi - de 10h à 12h
Centre-ville seulement