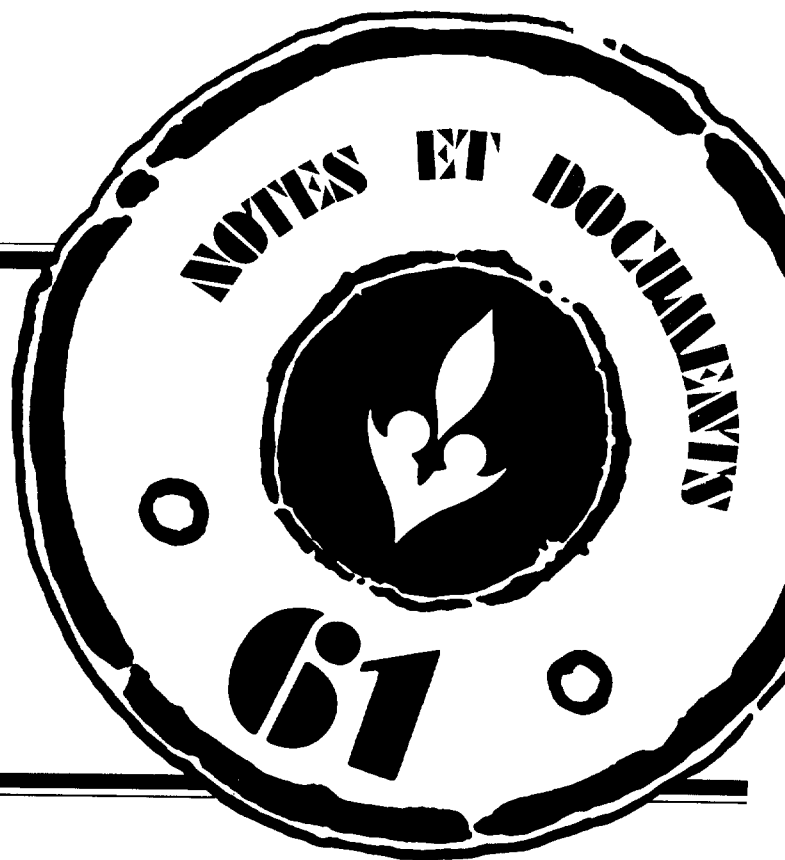


Conseil de la langue française



Guy Deshaies

Prix Jules-Fournier 1986

Québec 



Prix Jules-Fournier 1986

Guy Deshaies



Gouvernement du Québec
**Conseil de la langue
française**

Cet ouvrage a été publié par
le Service des communications
du Conseil de la langue française,
sous la direction de Léo Gagné.

Collaboratrices:

Sylvie Dugas
Hermine Beauregard
Service des communications

Graphiste:

Composition Orléans inc.

Dépôt légal – 4^e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-16895-X



Prix Jules-Fournier 1986

*Sur proposition unanime du jury,
le Conseil de la langue française
a l'honneur de déclarer lauréat du
prix Jules-Fournier*

Monsieur Guy Deshaies

*qui appartient à cette race de communicateurs
pour qui la qualité de l'expression
constitue le véhicule de transmission idéal
et dont la langue élégante, solide et souple,
vise l'exactitude avec un foisonnement de détails
et de vocabulaire impressionnant.*

*Fait à Québec,
ce sixième jour de décembre mil neuf cent quatre-vingt-six.*

*Le Président du
Conseil de la langue française*

*Le Secrétaire du
Conseil de la langue française*

Jean Fautoucci *R. L. L.*

Guy Deshaies

Sixième lauréat du prix Jules-Fournier

Depuis 1980, le Conseil de la langue française encourage la qualité de la langue chez les journalistes en attribuant le prix Jules-Fournier. Le nom de Jules Fournier évoque la brève carrière d'un journaliste québécois dont Olivar Asselin écrivait qu'«il est probablement, à tout prendre, l'intelligence la plus complète, la plus fine qui ait encore paru parmi nous». Reconnu pour la vigueur, la clarté et la précision de son style, Jules Fournier (1884-1918) travailla successivement à *La Presse*, au *Canada*, au *Devoir* et à *La Patrie*. Il succéda à Olivar Asselin à la direction du *Nationaliste* et fonda son propre journal, *L'Action*.

Sur recommandation d'un comité de sélection, le Conseil a décerné cette année le prix Jules-Fournier à Monsieur Guy Deshaies, journaliste chevronné qui était jusqu'en octobre 1986 directeur adjoint à *L'Actualité*. Depuis, il occupe les fonctions de directeur adjoint de l'information au *Devoir*.

Madame Suzanne Paradis, membre du Conseil, a présidé le comité, dont les autres membres étaient Monsieur Jacques Guay, professeur à l'Université Laval, Monsieur Louis Martin, animateur à Radio-Canada, et Mesdames Alice Parizeau et Gabrielle Poulin, romancières.

LAURÉATS

1981

Nathalie PETROWSKI
du journal *Le Devoir*

1983

André DALCOURT
du *Journal de Montréal*

1982

Réjean TREMBLAY
du journal *La Presse*

1984

Francine MONTPETIT
du magazine *Châtelaine*

1985

Daniel PÉRUSSE

Proclamation du prix Jules-Fournier 1986

Hommage à Guy Deshaies

Le prix Jules-Fournier veut signaler à l'attention des lecteurs de nos quotidiens, hebdomadaires et périodiques québécois, un auteur dont la plume mérite d'être citée en exemple pour la qualité de son français. Le jury 1986 a fait son choix parmi des journalistes qui ont su donner à leur travail, à travers le vertigineux mouvement de l'actualité, une qualité linguistique que permet rarement l'exercice quotidien de leur fonction.

On ne présente pas Guy Deshaies à ses pairs. Il oeuvre dans le monde journalistique depuis 1964, avec la même exigence et la même volonté d'offrir qualité et variété. Qualité de la langue employée, intérêt de l'information, élégance du style. Variété remarquable des sujets abordés, toujours avec le même sens de l'observation, la même intuition du détail percutant, de l'explication essentielle, de la valeur immédiate du sujet et de sa portée. Qu'il parle politique, justice, finances, voyages, affaires ou société, Guy Deshaies sait entrer en matière avec justesse. Il trace les contours visuels de son propos. Il présente l'homme clé dont il manifeste, en quelques traits, la présence au sein de l'événement et de ses contradictions. Peut-être est-ce cette attention à l'être humain – souvent dans des situations

démesurées où la machine et la technologie occupent l'espace journalistique – qui donne à la prose de Guy Deshaies sa véritable tonalité. Certes, l'information abonde dans ses articles, sous toutes les formes (chiffres, descriptions, interviews, anecdotes, rapports), mais elle ne gèle nullement le texte. Elle n'évacue jamais le facteur émotion qui cristallise la présence de l'homme, noyau vital, émetteur et récepteur des mots produits et mis en circulation. Ainsi, dans un article intitulé « Une ville de l'an 2000 » où se déploie la vision prophétique de la réalisation d'un concept audacieux à Bromont, nous ne sommes nullement surpris par l'émergence d'un souvenir vieux de plus de vingt ans : « un vieil homme qui cheminait à dos d'âne sur un sentier le long de l'aéroport de Lima, au Pérou... Le DC-10 de la BOAC, tout neuf, dernier cri des grands réacteurs de l'époque, à sa première visite à Lima, tournait en bout de piste pour prendre son envol. Le vieil homme dut mettre la main à son chapeau pour éviter que le souffle des réacteurs ne l'arrache. Mais il faisait dos à l'avion, il ne le regardait même pas. Lui, il s'en allait dans son siècle, au pas de l'âne, et laissait aux autres le soin de voler. Il cheminait sur son rivage et n'osait pas, même du regard, traverser le fleuve du temps. »

On le constate, la force du style d'un Guy Deshaies sait détecter la qualité aussi bien que la modestie de la présence humaine. Il l'oblige à comparaître, pour ainsi dire, chaque fois que le bruit et l'éclat de l'action menaceraient de la biffer. Et cet effet, il l'obtient, non pas en minimisant l'impact et l'importance de l'événement – qu'il décrit d'ailleurs avec un foisonnement de détails et de vocabulaire impressionnant – mais en jouant à fond le jeu de

l'information. Déjà exemplaire par l'esprit de recherche, base de tout bon journalisme, qui le pousse vers les différents postes d'observation offerts au reportage moderne, il ne passe pas d'un sujet à un autre en amateur de sauts périlleux.

Au contraire, il apprivoise le danger en transformant l'inconnu et le mal connu en objet familier. Il réussit à éviter la dispersion en plongeant dans chaque créneau d'information avec la même curiosité, la même persévérance à connaître, le même empressement à communiquer la connaissance. C'est à ce point que l'humanisme de Guy Deshaies joue son rôle, lui permettant de repérer le lien, si ténu soit-il, par lequel passera son message. Guy Deshaies appartient à cette race de communicateurs pour qui la qualité de l'expression constitue le véhicule de transmission idéal. Sa langue est solide et souple, elle vise l'exactitude, l'économie, la franchise, elle vogue en ligne droite. Rien, chez lui, n'est approximatif – et le Conseil de la langue française retient l'évidence de la qualité de cette écriture, sa justesse et son aisance.

On peut sans exagérer reconnaître un authentique don d'écrivain à ce journaliste qui s'en tient discrètement à son métier. On a envie de lui souhaiter d'écrire un jour l'une des histoires amorcées subrepticement, en quelques lignes magiques, au tournant de l'un de ses articles. Le tableau brossé avec « 65 hommes sous les mers » n'est-il pas un saisissant résumé de roman avec ses héros des ténèbres sous-marines ? Tous les éléments d'un récit futuriste ont été posés là par un témoin sensible aux affrontements des hommes et de leurs machines sophistiquées. Au milieu de leur enfer organisé, ces hommes-démons entrent en maîtres dans le futur, même si, « faute d'eau, ils ne se lavent jamais – ne

changent jamais de vêtements et couchent tout habillés» ; même si le monstre implacable qui les garde en ses flancs le fait sans la moindre sollicitude. Une atmosphère de roman noir, hyperréaliste, se dégage de ce dossier. Les exercices de guerre qu'on y pratique échappent au domaine de l'utopie pour s'inscrire dans un réel hypothétique aussi palpitant qu'un film de science-fiction. L'art du conteur atteint ici son maximum d'effervescence et de créativité.

Louis Martin, journaliste et membre du jury 1986, faisait remarquer que l'écriture de Guy Deshaies est une source de plaisir. Cela est exact et peut être continuellement vérifié, puisqu'elle ne promet rien qu'elle n'apporte réellement, et met chaque fois en marche le capricieux rapport auteur/lecteur, sans bavure et sans concession.

Peut-être suffirait-il, pour résumer ce que nous pourrions appeler «l'effet Deshaies», d'évoquer en termes d'équilibre la disposition des différents éléments qui entrent dans la confection de ses articles ? Comment s'y prend-il pour éviter à la fois le sensationnalisme et le prosélytisme, et toutes les maladies du texte qui guettent la production journalistique ? Si nous ajoutons «expérience» au tableau des ingrédients qu'il réunit dans chacun de ses ouvrages, nous n'aurons pas encore percé le secret du chef, mais nous pourrions y renoncer sans honte. Car le philosophe qui écrit, à propos des machines de guerre : «On fait mouche à tout coup. C'est automatique. On tire juste mais inéluctablement sur rien. La haute technologie au service du néant», ce philosophe, dis-je, nous dérobera une part de sa propre sagesse, même en corrigeant certaines illusions des hommes. Il lui arrivera de se servir des missiles, des torpilles, des machines de

terreur comme détonateurs de cette sagesse enfouie aux profondeurs humaines. Mais ce sera toujours avec une sorte d'étonnement, comme si cette sagesse le prenait au dépourvu, au moment même où elle s'impose au lecteur. Et telle s'impose la conclusion d'un percutant « Requiem pour les belugas »: « C'est ainsi qu'on accepte la disparition d'une espèce, c'est inconsciemment accepter aussi la nôtre. »

Pour ces instants de conscience non uniquement professionnelle, pour ces capsules de réflexion qui révèlent une solidarité avec le jugement des lecteurs, soyez remercié, Guy Deshaies. Pour votre souci d'informer totalement et de toutes les façons un lecteur doué de raison et de cœur; pour l'utilisation efficace et probante de notre langue nationale, soyez-le tout particulièrement par ce prix qui récompense la qualité. Si le journalisme québécois regroupe un grand nombre de femmes et d'hommes de métier remarquables – et nous en avons eu la preuve au moment d'effectuer le choix d'un lauréat en 1986 –, c'est à des modèles comme vous qu'il le doit. Et nous croyons que l'assemblée de vos collègues et amis, à l'instar du jury, en conviendra.

Suzanne Paradis

Guy Deshaies... un talent exceptionnel

Né à Montréal en 1939, Guy Deshaies a fait des études en droit et en lettres à l'Université de Montréal. Sa carrière de journaliste, qui débute en 1964, révèle chez lui un talent exceptionnel reconnu par tous les organes de presse de la métropole.

De la politique aux finances en passant par la chronique de la justice, des transports et communications et du tourisme, Monsieur Deshaies a travaillé dans les salles de rédaction du *Montréal-Matin*, du *Devoir*, de *La Presse* et de *L'Actualité*.

C'est au *Devoir* qu'il passe la majeure partie de sa carrière au retour d'un séjour à Paris comme journaliste au service diplomatique de l'agence France-Presse. De 1969 à 1974, ses chroniques politiques et judiciaires le font

connaître avantageusement des lecteurs du quotidien de la rue Saint-Sacrement. Après un court passage à *La Presse* en 1974, Guy Deshaies revient au *Devoir*. Pendant six ans, il excellera dans ses reportages touristiques qui viennent d'être publiés aux Éditions VLB sous le titre *Attachez vos ceintures*. En 1981, il y occupe les fonctions d'adjoint au directeur de l'information puis de chroniqueur financier en 1982.

Entré à *L'Actualité* en 1983, il sera, un an après, directeur adjoint de ce magazine jusqu'en octobre 1986. Depuis novembre, il est retourné au *Devoir* comme directeur adjoint de l'information.

Monsieur Deshaies est marié à Andrée Houle et père de Natasha, 12 ans, et d'Alexandre, 8 ans.

**Chroniques
de**

Guy Deshaies

Prix Jules-Fournier 1986



La vision TUNNEL

C'est entendu: le métro de Montréal sera prolongé. Mais si ce projet d'un extension d'un kilomètre est parfaitement inutile.

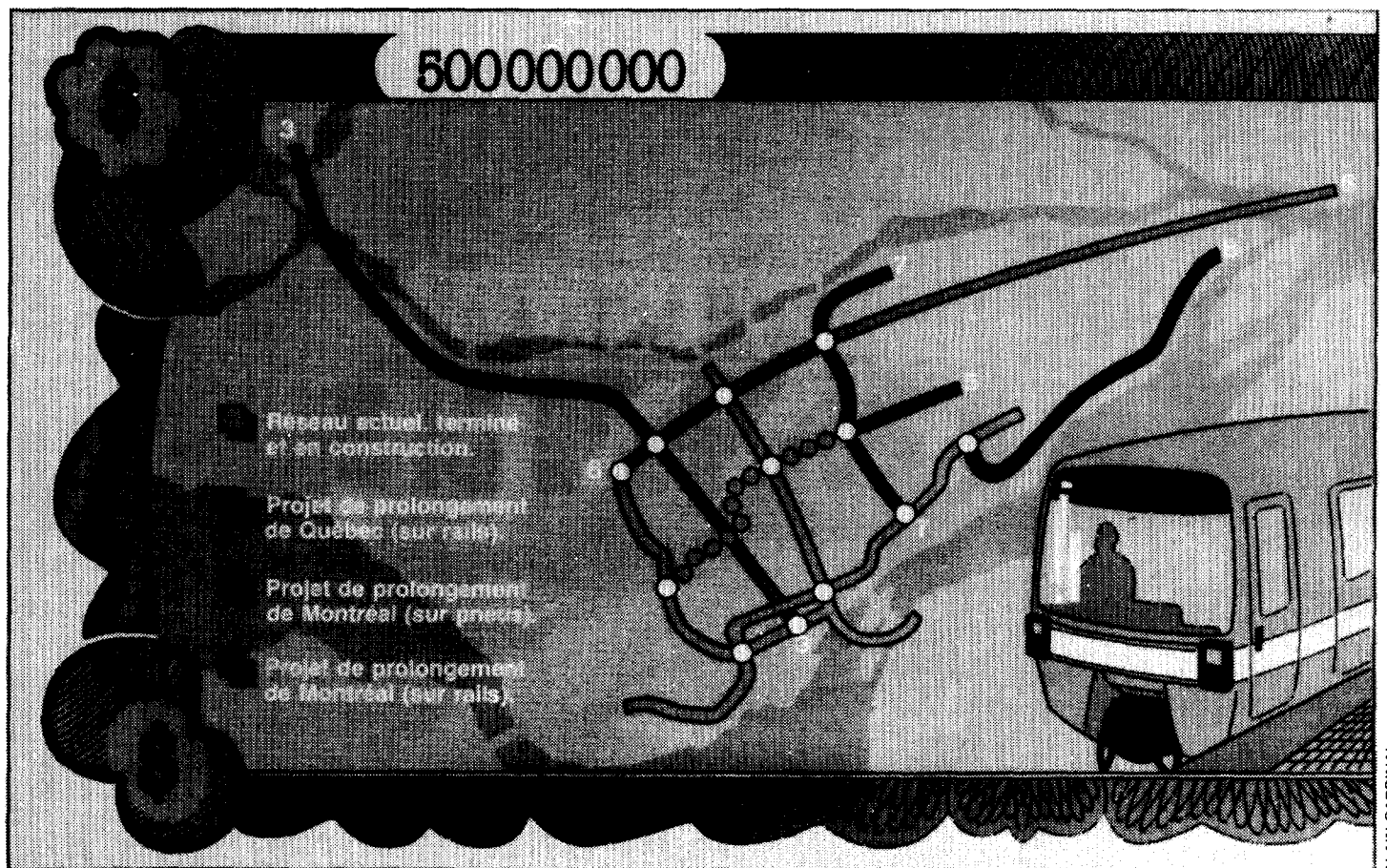
par GUY DESHAIES

Le plus gros investissement public prévu à Montréal d'ici la fin du siècle sera enfoui dans les prolongements du métro. Une affaire de 500 millions de dollars, c'est-à-dire plus, en dollars d'aujourd'hui, que le Stade olympique. Mais tous les intervenants sont d'accord sur une chose: du strict point de vue du transport, ces prolongements sont inutiles.

Ils le sont pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'ils seront situés en dehors des zones urbaines où la densité de la population les justifierait. Ensuite, parce que la population décroît et vieillit

à Montréal et que les Montréalais, en termes de déplacements par habitant, sont déjà les plus gros utilisateurs de transport en commun en Amérique. Enfin, parce que ces prolongements se feront surtout vers l'est de la ville, seul endroit où le nombre des déplacements de personnes est en régression.

De plus, les analystes de l'avenir, comme Alvin Toffler, mettent en doute la croissance des besoins en transport en commun. Pour eux, il est certain que les milieux de travail vont progressivement quitter la ville pour les banlieues et que, dans un avenir plus lointain, de plus en ►



ALAIN CARDINAL

plus de gens vont travailler sur ordinateur... à domicile.

Mais personne, à Montréal, ne paraît s'être interrogé sur la nécessité de prolonger le métro. Ni le public, qui n'a jamais eu l'occasion de participer au moindre débat sur le sujet, ni les planificateurs, pour qui le métro n'a que des avantages indiscutables.

Politiciens, entrepreneurs, fournisseurs, ingénieurs forment un lobby du métro, semblable à celui des autoroutes d'antan. Le métro est devenu irrésistible et incontestable. Mais à Montréal la sous-utilisation le guette et son coût d'exploitation n'en sera que plus grand.

Avec les prolongements, ce coût est déjà évalué à 100 millions par année. En cinq ans d'exploitation, le déficit équivaldra au coût de construction des prolongements. Bref, on les paiera tous les cinq ans.

Un autre Mirabel? On avait prévu six millions de passagers à Mirabel; il n'en passe pas le tiers. Benjamin Higgins, le planificateur qui a choisi l'emplacement de l'éléphant blanc, dit aujourd'hui: «Personne ne m'a jamais demandé si on avait besoin de cet aéroport!»

Mais il n'y a pas que le transport des personnes. Le métro est un facteur de développement économique, ses travaux génèrent des emplois, il améliore les conditions de vie et, élément nouveau chez nous, il pourrait faciliter le développement d'une technologie exportable. Et

puis, les électeurs aiment assez le voir passer à leur porte.

Besoin ou pas, on construira donc de nouvelles lignes de métro. Mais, autre élément nouveau, l'administration de Montréal et le gouvernement provincial ne s'entendent plus sur leur emplacement. Pour la première fois en 15 ans, la discorde règne à ce sujet. L'inutilité du projet en termes de transport autorise désormais les solutions les plus diverses.

Québec, qui s'engage depuis 1979 à financer l'investissement en entier, propose une ligne de métro en surface, «fer sur fer», c'est-à-dire sur rails. Installée sur la voie du CN, elle partirait de la station Du Collège à Ville Saint-Laurent et filerait vers l'extrémité est de la ville, éventuellement jusqu'à Repentigny. Cette voie est-ouest passerait dans l'axe du boulevard Industriel à Montréal-Nord, puis à Rivière-des-Prairies pour s'arrêter à Pointe-aux-Trembles. Ce serait la ligne «6».

Québec propose ensuite, toujours en «fer sur fer», une ligne partant de la gare Centrale au centre-ville et se rendant à la banlieue de Deux-Montagnes en passant par le tunnel du CN sous le mont Royal. Cette ligne, la «3», croiserait la «6» à Ville Saint-Laurent, à la station Côte-Vertu, pour la correspondance. Le coût d'exploitation de ces lignes, compte tenu du faible achalandage prévu, se situerait autour de quatre dollars par voyageur en regard de 40 cents pour le métro existant...

Mais ces lignes doteraient Montréal de deux systèmes incompatibles: du matériel roulant différent, des voies d'un autre type, des services d'entretien distincts, etc.

La Communauté urbaine de Montréal n'avait pas manifesté trop d'opposition à ce vieux projet et l'avait même approuvé après la levée du moratoire de Québec sur le parachèvement du réseau actuel. Or, depuis septembre dernier, elle lui est carrément hostile. La CUM a dévoilé son plan en février dernier: elle propose une ligne nord-sud de métro souterrain sur pneus, la ligne «7», qui partirait de la station Pie-IX, près du Stade olympique, et se dirigerait vers Montréal-Nord dans l'axe du boulevard Pie-IX. Au nord du boulevard Henri-Bourassa, elle bifurquerait vers l'est pour aller s'arrêter à l'angle des boulevards Langelier et Maurice-Duplessis. Ensuite, Montréal voudrait prolonger vers l'est la ligne 5, bientôt terminée, depuis la station Saint-Michel jusqu'à ville d'Anjou.

Pour satisfaire l'obsession de Québec de construire absolument du «fer sur fer» en surface, le plan de Montréal, préparé par Gérard Gascon, ex-directeur du Bureau de transport métropolitain (BTM), prévoit une ligne «8» partant de la station Radisson actuelle, dans l'est de la ville, pour se rendre jusqu'à Pointe-aux-Trembles à l'extrémité est de l'île. On utiliserait des autorails légers, de conception nouvelle, susceptibles d'être exportés

mais compatibles avec des prolongements ultérieurs vers Lachine et LaSalle. La CUM a approuvé, le 4 avril dernier, les lignes «5» et «7» du rapport Gascon mais elle poursuit ses études sur la ligne «8».

Montréal vise le développement économique de son territoire et ne veut pas faire les frais d'une vitrine québécoise de la technologie nouvelle dont elle serait le cobaye.

Le transport des personnes n'étant plus l'unique objectif, cette divergence de vues des deux paliers politiques a son importance. Pour les «hommes du fer» en tout cas. Ainsi pour Bombardier, le constructeur du matériel roulant, les lignes «5» et «7» du plan montréalais ne signifient qu'un contrat de 31 voitures sur pneus (modèle actuel) ne représentant rien d'intéressant pour l'exportation. Les métros sur pneus n'intéressent présentement que les Mexicains. La demande, aux États-Unis surtout, mais éventuellement en Amérique latine, est pour les voitures beaucoup plus spacieuses, dites à grand gabarit, et sur fer.

Supposons que la ligne «8» de surface soit construite: Bombardier n'aurait toujours qu'une commande de 24 voitures de ce type. Maigre banc d'essai comparativement au plan arrêté depuis cinq ans par le Conseil des transports de la région de Montréal. Le COTREM, devenu depuis janvier dernier une direction générale du ministère québécois des Transports, prévoit en effet 60 voitures pour la ligne «6» et autant pour la ligne «3»: 120 voitures de type exportable au lieu de 24! Mais alors quel banc d'essai!

Québec veut un métro sur fer et en surface depuis longtemps. Montréal veut un métro sur pneus et sous terre depuis encore plus longtemps. On aura vraisemblablement un peu des deux. Les discussions en cours entre la CUM et Québec portent sur un compromis. On pourrait par exemple construire en surface la ligne est-ouest (la «6») de Québec et la ligne nord-sud (la «7») de Montréal en remettant les autres prolongements.

Les objectifs de Québec et de Montréal sont nombreux, mal définis et leurs priorités confusément exprimées. Si on pense surtout créer une nouvelle technologie et l'exporter, il faudrait donner préséance aux lignes préconisées par le COTREM.

Mais quel que soit le choix, ces prolongements ne se traduiront pas par des gains de temps pour les usagers, qui seront à peine plus nombreux.

«On peut transporter les gens de Montréal-Nord tout aussi efficacement par autobus», affirme Lawrence Hanigan, président de la Commission des transports de la CUM (CTCUM), jadis avocat incon-



Lawrence Hanigan : «N'oublions pas les déficits futurs!»

ditionnel du métro. «C'est bien beau les prolongements, mais n'oublions pas les déficits!» lance-t-il. Lawrence Hanigan approuve les prolongements proposés par la CUM mais il est au courant des prévisions d'achalandage, de gains de temps et de coûts d'exploitation.

Chiffres qui varient beaucoup selon qu'ils proviennent du BTM ou du COTREM...

Même dans les vues les plus optimistes, certains des prolongements ou tronçons



Paul Lussier : «À Montréal, on atteint les limites du métro souterrain.»

de ceux-ci seront jusqu'à six fois moins achalandés que les lignes actuelles, lesquelles, en dehors des heures de pointe, sont déjà sous-utilisées. Quant aux gains de temps, les scénarios étudiés varient presque à l'infini. En général, les gains prévus sont de l'ordre d'une à quatre minutes. Parfois, lorsqu'on s'éloigne des zones densément habitées, on prévoit des pertes de temps par rapport au réseau autobus-métro actuel!

Parlant de la ligne «7» de la CUM, le sous-ministre adjoint des Transports, Paul Lussier, dit: «On n'a même pas besoin d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX, là où cette ligne de métro est prévue. Il y a des limites au réseau souterrain de métro; elles ont été atteintes à Montréal. On ne peut tout de même pas aller chercher sous terre les gens éparpillés dans leurs bungalows en périphérie.»

«Question de qualité de vie», rétorque Gérard Gascon, à la retraite depuis quelques mois. «Autrefois, dit-il, on allait dans les Laurentides sans autoroute. La ville de Québec s'est passée de transports en commun pendant des mois à cause de la grève. À Montréal, le réseau initial a été implanté là où la densité de la population était indiscutable. C'est vrai que la population diminue et que les prolongements s'éloignent des zones à haute densité mais nos évaluations des besoins ont été basées sur les enquêtes destinations-origines de la CTCUM, qui demeurent les meilleures données.»

Mais les deux projets sont également le fruit d'analyses par ordinateur. Pourquoi sont-ils si différents?

«Parce que la nécessité de ces prolongements est moins évidente, répond Gérard Gascon. Dans ce cas-là l'ordinateur peut arriver à des scénarios fort différents selon ce qu'on lui donne à analyser: développement économique, confort, rapidité, temps d'attente, rapidité, coûts d'exploitation, essor technologique...»

Pour l'ingénieur à la retraite, auteur du projet adopté par la CUM, c'est Montréal qui va vivre avec son métro, c'est Montréal qui va payer les déficits, c'est Montréal qui a l'expérience du métro et c'est en conséquence Montréal qui doit avoir le dernier mot.

«Nous avons déjà trop attendu», déclare sec Pierre Des Marais II, président de la CUM. «Le métro est un incomparable outil de développement économique. Il faut le prolonger.»

M. Des Marais ne se désintéresse pas des possibilités d'exportation de la technologie mais il préférerait que ce soit Montréal qui en profite. Le Bureau de transport métropolitain international (BTMI) vient d'être créé pour vendre la technologie éprouvée du métro actuel et

celle, à venir, de la ligne «8» en surface. Déjà il y a le projet de la ville de Monterrey, au Mexique, où le BTMI aimerait vendre un métro «clés en main» selon l'expression de M. Des Marais.

Pour l'instant, c'est le développement urbain qui préoccupe le président de la CUM. «Nous avons perdu 200 000 citoyens depuis 10 ans, dit-il. Le métro est susceptible d'arrêter la saignée. On a le gros bout du bâton. On a la compétence. Si on dit non au projet de Québec, Québec ne peut pas le construire.»

Bien. Mais du strict point de vue du transport des personnes, cela ne règle pas encore la question. Surtout depuis la dernière enquête «destinations-origines» qui montre que 54,4 p. cent de tous les déplacements sur l'île de Montréal se font par auto, 28,6 p. cent par le transport en commun et le reste à pied. L'utilisation des transports en commun a baissé depuis 1978. Pourtant, les Montréalais sont déjà de gros utilisateurs de l'autobus et du métro: 182 déplacements par habitant par année en regard de 180 déplacements à Toronto et de 130, en moyenne, dans les villes américaines.

L'étude d'Yves Bussière de l'Institut national de la recherche scientifique n'est pas de nature à redonner de l'optimisme sur les besoins futurs. Elle démontre que 41 p. cent des usagers des trans-

ports en commun à Montréal ont entre 12 et 24 ans, un groupe qui ne représente que 26 p. cent de la population actuelle et dont l'importance va décroître beaucoup d'ici la fin du siècle...

Quant à la circulation automobile qui ne pose pas de problèmes réels à Montréal, le métro ne l'a jamais réduite. À Washington, six ans après l'inauguration de son métro, la circulation automobile aux heures de pointe a augmenté de 5,7 p. cent...

«Le seul problème de circulation à Montréal, dit Paul Lussier, ce sont les ponts de la Rive-Sud.»

Il y a plus. Le déplacement des usines vers les banlieues et le travail à domicile réduisent encore les besoins en transport en commun.

Alvin Toffler, l'auteur du *Choc du futur*, laisse songeur à ce sujet dans son dernier ouvrage, *Les Cartes du futur*. «Il ne fait aucun doute, écrit-il, que lancer les gens sur les routes matin et soir est l'opération la plus antiproductive qui soit. On s'inquiète des conséquences humaines du travail à domicile. Ces trajets biquotidiens sont-ils humains?

«Ces navettes, poursuit Toffler, étaient inévitables quand la majorité des travailleurs devaient manipuler des biens matériels à l'usine. Aujourd'hui beaucoup d'employés font le déplacement pour ma-

nipuler des idées, des chiffres, des programmes, des concepts ou des symboles. Et il revient beaucoup moins cher, non seulement en termes financiers mais aussi sur le plan des économies d'énergie, de faire venir l'information à celui qui la traite plutôt que le contraire.»

Non content de ne pas être fixé sur les emplacements des prolongements de métro à Montréal, l'ordinateur aura-t-il l'incongruité de les rendre inutiles en gardant les gens à la maison?

À l'est du territoire de la CUM, où iraient se perdre les lignes «6» et «8», la dernière enquête «destinations-origines» fait état d'une baisse de 15 p. cent des déplacements. Le problème des ponts de la Rive-Sud sera-t-il réglé par lui-même à la fin du siècle faute de déplacements?

Ces questions ne se posaient pas au début des années 60 lorsque le maire Jean Drapeau avait d'abord été tenté par un métro «aérien», sorte de monorail surélevé. La technique française du métro à petit gabarit, sur pneumatiques et souterrain, l'avait rapidement convaincu cependant qu'il fallait quitter le ciel pour plonger sous terre. Signe du destin. Depuis ce temps, les constructions en altitude ont mal réussi au maire: sa tour de l'Expo jamais érigée, son mât olympique tronqué. Il a dit récemment, à propos de la passerelle qu'on menaçait de jeter au-dessus de la rue McGill-College: «Je n'aime pas les passerelles.» Autre signe du destin? Voilà que les planificateurs urbains se mettent à vouloir ériger des passerelles partout à Montréal.

Ville déjà singulière par ses passages souterrains, Montréal aura-t-elle en plus l'originalité de ne jamais rester au ras du sol? Pour le métro, en tout cas, les autorités municipales détestent avoir les deux pieds sur terre. Elles ont toujours ce que Douglas Fullerton, alors conseiller du BAREM (Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal), appelait en 1975 «la vision tunnel».

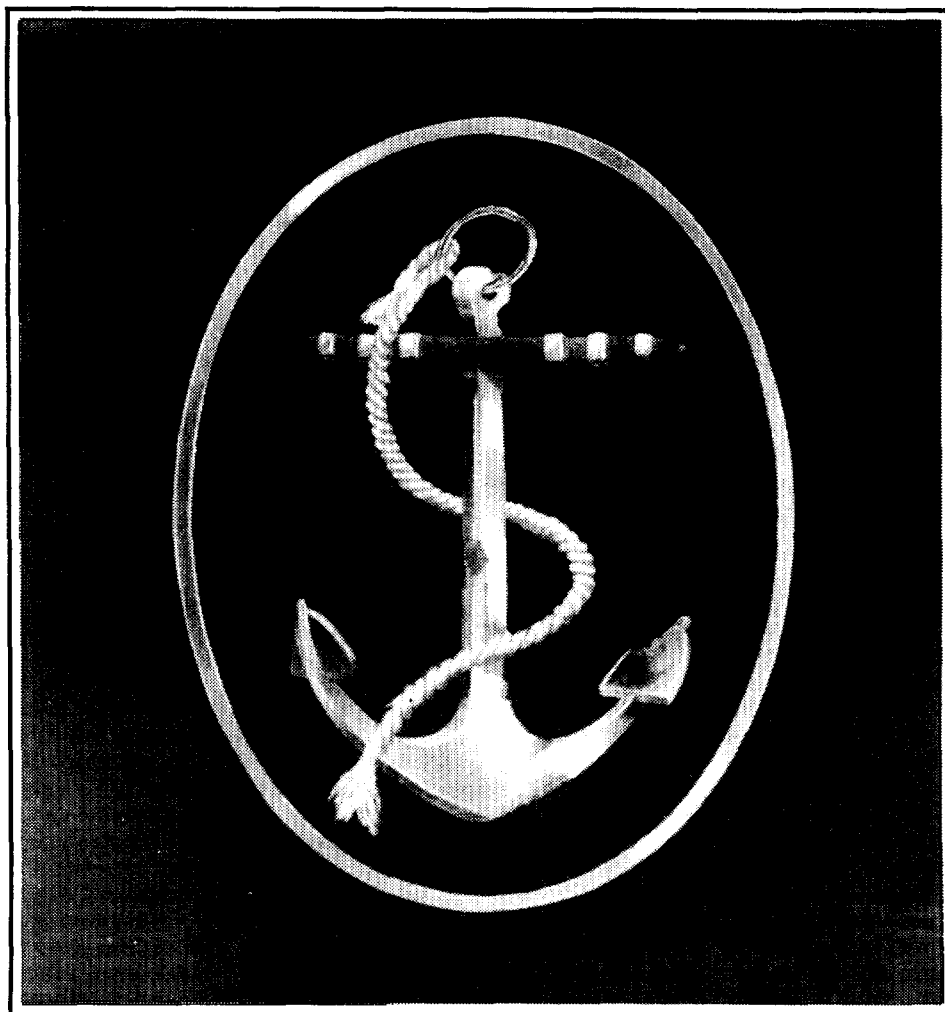
Mais si les besoins de l'avenir ne sont pas là, la myopie des taupes municipales est-elle plus inquiétante que la courte vue des maréchaux-ferrants provinciaux?

Le ministre des Transports, Jacques Léonard, a fait savoir qu'il n'avait pas le temps de répondre aux questions de *L'Actualité*.

Deux projets complètement différents évalués chacun à 500 millions de dollars; deux establishments politiques qui ne peuvent pas se passer l'un de l'autre pour réaliser des prolongements d'un réseau qui aura coûté, si tout est terminé d'ici 10 ans, près de deux milliards; des possibilités de vente à l'étranger très limitées dans un cas, pas tellement évidentes dans l'autre; des déficits garantis, eux. Beaucoup de satisfaction cependant du côté des constructeurs, des fournisseurs, des banlieusards, des électeurs et des élus.

Le seul ingrédient qui pourrait venir à manquer dans cette abondance: les passagers. ■

Quand les bateaux s'en vont



Les marins sont frustrés. On leur demande
d'être de plus en plus compétents
dans des navires de plus en plus vétustes.

par GUY DESHAIES



En 1988 presque toute la flotte de guerre sera inutilisable ou sur ses tout derniers milles... marins.

Le haut-parleur du bord n'arrête presque jamais de crépiter. On s'en lasse vite. Personne, du reste, ne semble s'en préoccuper et je n'ai porté aucune attention à ce qui vient d'être dit. Mais à cet instant même, le lieutenant Norbert Haché, qui me précède le long du bastingage, me crie tout à coup: «Bouchez-vous les oreilles!»

Le coup de canon part sec. Sinistre détonation dans ce ciel gris et bas. L'odeur acre de la poudre chasse aussitôt celle du grand large.

«Ça, monsieur, c'est 22 000 piastres à l'eau», soupire un marin à côté de moi. «Une petite Cadillac flambant neuve!»

Ouvrant de son étrave un large sillon dans l'océan, comme le soc d'une charrue géante, le destroyer canadien *Algonquin*, poussé par ses quatre turbines à gaz de 7400 chevaux, nous emporte à 20 nœuds vers le large, à l'est d'Halifax.

Il vient de tirer une charge de mortier anti-sous-marin sur une cible fictive à 1500 mètres par bâbord avant. C'est là que celui qui, comme moi, ne connaît de la marine militaire que ce qu'il a vu dans de vieux films d'après-guerre, reste stupéfait. Personne n'a manœuvré le canon, personne ne se trouvait tout près pour la mise à feu, personne n'a crié d'ordres et personne à bord, dans ce ciel bouché, n'aurait vu la cible, fût-elle réelle. Le haut-parleur a averti les 300 membres d'équipage que le coup allait partir.

Sous la passerelle, dans une grande salle en pleine obscurité, une quinzaine de techniciens, ingénieurs militaires, informaticiens et spécialistes des systèmes de combat, les mains en mouvement sur des claviers et les yeux rivés sur des écrans cathodiques, ont ouvert le feu. L'ordinateur a enregistré les données des détecteurs sonar et du radar, il a calculé la distance de la cible, sa vitesse, son cap; il les a combinés avec la vitesse et le cap du navire, il a reformulé la trajectoire du projectile à la fraction de seconde près et, compte tenu du mouvement de la cible et du navire, il a, au moment précis du tir, calculé l'angle du roulis pour dicter le bon angle au canon. Pan! En plein dans le mille. L'obus de 22 000 dollars, la «Cadillac», a frappé juste!

Je décide d'aller voir immédiatement le

commandant pour savoir si des fois nous n'aurions pas coulé, par mégarde, un innocent bateau de pêche invisible, là-bas.

Mais les promenades sur un navire de guerre ne sont pas faciles. Il n'y a pas de ponts extérieurs comme sur un paquebot. Il n'y a pas de hublots et il faut changer constamment de ponts à l'intérieur, aucun ne parcourant le navire sur toute sa longueur. Les escaliers sont en fer et très abrupts. Quand on monte, il faut se baisser la tête pour ne pas s'assommer sur les bords des écoutilles qui ferment les accès. Quand on descend, il convient de se méfier du même contour de l'écouille qui peut vous précipiter en bas, tête première, sur le fer.

Je parviens néanmoins sain et sauf à la passerelle. On me rassure. Les zones de manœuvres sont bien délimitées. Tout ce qui flotte à des milliers de mètres à la ronde, à portée de canon, est détecté et identifié. On fait mouche à tout coup. C'est automatique. On tire juste mais inéluctablement sur rien. La haute technologie au service du néant.

«Tout ça n'est pourtant plus du dernier cri», m'informe le commandant Ken Summers, un Ontarien content d'avoir réalisé son rêve de jeunesse: commander un navire de guerre. Il m'affirme au surplus être très fier de l'*Algonquin*, un des rares navires de la Marine canadienne qui ne soit pas encore désuet. À 38 ans, le commandant Summers est en effet plus vieux que son navire. Presque une exception. Dans la Royal Canadian Navy, six marins sur dix sont plus jeunes que les navires sur lesquels ils travaillent.

L'*Algonquin* est, avec l'*Iroquois*, le *Huron* et l'*Athabaskan*, un des quatre destroyers à qui l'on accorde, dans la Marine canadienne, une certaine chance de survie en cas de conflit. Les 16 autres ont entre 20 et 30 ans, tout comme les six navires-écoles, les trois navires de ravitaillement et les 35 hélicoptères *Sea King*. Les trois sous-marins ont 15 ans. Et au cours des 15 dernières années, le ministère de la Défense n'a commandé aucun navire à part six frégates, dont la première doit être livrée en 1988.

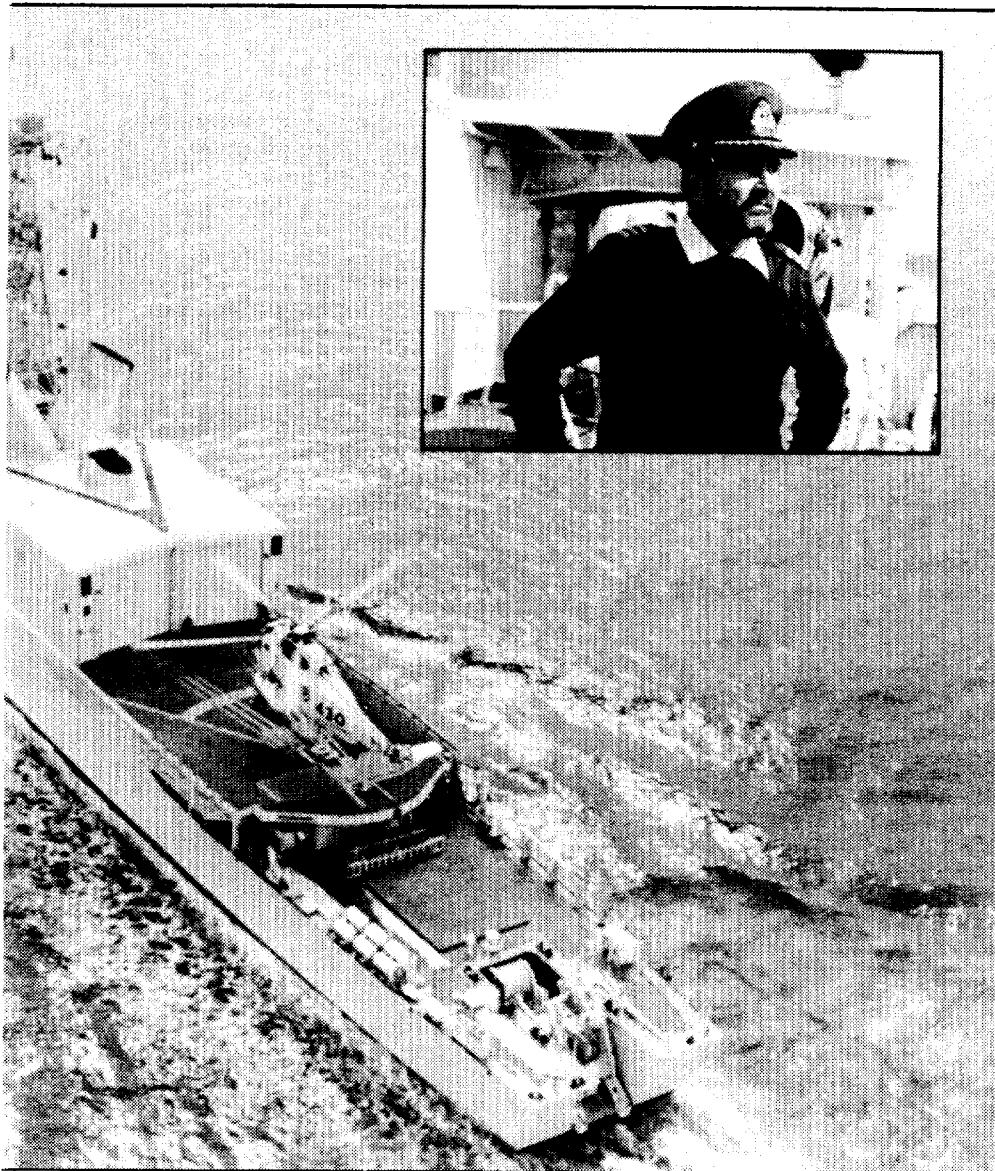
À cette date, toute la flotte de guerre canadienne sera inutilisable ou sur ses tout derniers milles... marins, sauf les quatre destroyers susnommés, dont l'*Al-*

gonquin. Mis à l'eau en 1973, il est le dernier-né de la flotte. Mais il arrive maintenant à mi-vie après 10 années de service. «Il faudra renouveler certains systèmes de détection, explique le commandant Summers. Les armes que nous transportons ne sont plus tout à fait à jour.»

J'entreprends la périlleuse traversée du navire, vers l'arrière, où deux hélicoptères sont attendus incessamment. Le lieutenant Haché me fait voir les torpilles M-46 sur leur support de chaque côté de la plage arrière du navire, dont le roulis est maintenant assez fort sur une mer formée. Le soleil est réapparu, l'après-midi de septembre s'achève.

Les torpilles sont là, prêtes à être larguées en quelques minutes. Diaboliques engins téléguidés renfermant plus de 1000 kilos de matière explosive et munis d'un système de propulsion autonome activé chimiquement par l'eau salée. Le lieutenant Haché flatte l'une d'elles et dit, non sans quelque nostalgie: «Elle ne





DÉFENSE NATIONALE

L'Algonquin, le plus «jeune» de la flotte. En encadré, le commandant Summers.

ferait plus tellement mal à un sous-marin soviétique. Ils sont construits trop forts.» Grâce à leur puissance, en effet, les sous-marins nucléaires, comme ceux des Russes, peuvent avoir une paroi interne d'une telle épaisseur qu'une torpille M-46 ne réussirait qu'à faire des dommages superficiels à moins d'être dirigée directement sous le kiosque («tour») du sous-marin. Les forces de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) se prépareraient à adopter la torpille américaine M-47, engin plus destructeur.

La course aux armements, même conventionnels, est un marathon qui ne connaîtra jamais de fin.

Le Canada y traîne lamentablement de la patte. Son budget de la défense, en 1953, équivalait à 9% de son Produit national brut (PNB). Depuis, il n'a jamais cessé de décroître. Il représente aujourd'hui 1,7% du PNB, ce qui place le

Canada à l'avant-dernier rang des 15 pays de l'OTAN. Juste devant le Luxembourg. Les États-Unis consacrent 6,1% de leur PNB à la défense, l'URSS, 15%... Notre Marine, qui comptait 18 000 hommes en 1966, n'en a plus que 8000.

La frustration de ces derniers est évidente. Elle est due largement à l'écart grandissant entre la compétence qu'on exige d'eux et la déficience des navires qu'on met à leur disposition.

Du plus haut officier au plus simple matelot, les hommes de la Marine ont le sentiment d'être abandonnés par l'opinion et par les fonds publics alors qu'on leur demande toujours plus de qualifications. L'uniforme vert—fruit de l'unification des forces armées en 1968, et qui fait ressembler nos marins à des livreurs de Seven-Up—n'arrange pas les choses.

Pas de revendications salariales, cependant. Un marin de l'*Algonquin* m'a

dit, à la blague: «L'union n'est pas forte icitte!» Reste que les marins canadiens sont les mieux payés de toutes les forces de l'OTAN, après les Britanniques, dont les salaires ont presque doublé après la guerre des Malouines.

Mais les exigences sont là. L'armée, au Canada, ne recrute pratiquement plus de jeunes qui n'ont pas terminé au moins leur secondaire. Chez les officiers de marine, les ingénieurs diplômés, informaticiens, mathématiciens, architectes navals, sont légion. Plusieurs ont une maîtrise. Disciplines scientifiques pour la plupart, bien que j'aie rencontré un navigateur de sous-marin préparant sa licence en lettres... La navigation maritime, surtout en profondeur, mène parfois à des ports insoupçonnés!

Dans le carré des officiers de l'*Algonquin*, sous la photo de la reine Elizabeth II d'Angleterre et de son mari, le steward sert le thé à ceux qui ne sont pas de quart. Ils étudient malgré le caquetage incessant du haut-parleur. Des livres de toutes sortes sont ouverts sur les tables: manuels d'électricité, de physique, de génie militaire, de balistique, d'informatique, de navigation; plans de navires, de moteurs, de turbines, d'armements...

Même chose dans les cabines, où les officiers logent à deux, quatre ou huit selon leur rang. Dans celle que je partage avec l'officier Peter Kirby, ce dernier étudie quand il n'est pas de quart.

Dans la timonerie, entre les illustrations d'avions et de sous-marins soviétiques et les écrans de radar, la porte de la salle des cartes est close avec l'écriteau: «Ne pas entrer, examen en cours.»

Chez les matelots, qui vivent dans des dortoirs de 25 à 40 couchettes, beaucoup ont aussi le nez fourré dans quelque manuel. Curieuse université de la guerre et de la mer où tous se perfectionnent, veulent monter en grade, ont des examens à passer.

On est loin des improvisations de la dernière guerre. Le Canada avait alors plus de 200 navires dans l'Atlantique, mais parfois, plus de sept marins sur dix, entraînés à la hâte et n'ayant souvent jamais navigué, étaient terrassés par le mal de mer et n'avaient pas le temps de s'en remettre avant d'être achevés par un sous-marin allemand.

Impossible d'imaginer aujourd'hui un navire canadien se lançant à la poursuite d'une torpille égarée, la prenant pour un sous-marin ennemi, comme ce fut le cas d'un contre-torpilleur canadien, à l'hiver 1942, dans l'Atlantique Nord! Au commandant britannique ahuri d'un navire escorte, témoin de l'extravagante manœuvre, le capitaine canadien avait répondu: «Mille regrets, sir, mais moi je suis d'abord et avant tout courtier en valeurs mobilières.»

Innocents terriens embarqués dans d'excellents navires mais laissés à leur



«Défendre nos côtes en cas d'attaque? Il nous faudrait une marine plus importante que celle des États-Unis!»

seule bonne volonté et à leur seul courage. Cols blancs, cols bleus, garçons de ferme partis connaître la vie en mer et qui n'y rencontrèrent que la mort; souvent à la première occasion, comme l'explique en détail Joseph Schull, dans son merveilleux livre *The Far Distant Ships*, un bilan des opérations maritimes canadiennes durant la Seconde Guerre mondiale. Des jeunes gens apeurés, souillés de leurs vomissures, n'obéissant plus à des ordres souvent loufoques et insensés et qui mouraient écrasés par des cloisons de fer tordues, pulvérisés par des éclats d'obus, brûlés par des chaudières éclatées, noyés dans des eaux glaciales, engloutis dans la carcasse éventrée de ce qui avait été quelques minutes plus tôt un bon et solide navire.

Impensable aujourd'hui? Ce n'est pas ce que croit le sous-comité sénatorial dans son rapport publié en mai 1983 sur la défense maritime du Canada, et dont les conclusions avaient été annoncées dans *L'Actualité* de décembre 82. Cette fois, cependant, ce serait le manque d'équipement et non pas d'expérience et de savoir-faire qui ferait l'infortune de nos marins. Les auteurs du rapport écrivent:

«Ce qui est tragique, c'est qu'en cas de guerre, le Canada, qui n'aura pas voulu donner à ces hommes et ces femmes les moyens de combattre, les enverrait quand même en mer. Ils répondraient à ce qui serait, pour un grand nombre d'entre eux, un dernier appel... » Ne meurt-on pas toujours faute de quelque chose?

Dans le cas de la Marine canadienne, il n'est pas facile d'y voir juste.

Mal connue de la population, elle inspire, à cause de la vétusté de la plupart de ses navires, le mépris, l'insécurité ou l'indifférence. Au pays, elle est généralement sous-estimée parce que la désuétude de ses équipements cache les aptitudes de ses hommes. Pour les étrangers qui placent, non sans raison, le Canada au rang des pays riches, elle doit être redoutable et bien équipée. Aux yeux, surtout, de ceux qui connaissent le professionnalisme et la haute compétence technologique dont sont capables les marins canadiens.

Un de ceux-là, le contre-amiral Jan Van Renesse, de la Marine hollandaise,

devait apprendre de fâcheuse façon, en débarquant à Halifax, le 8 septembre dernier, les lacunes de notre Marine. À peine avait-il fait amarrer ses cinq destroyers presque tout neufs (la Hollande met à l'eau un navire de guerre neuf par année!) et son sous-marin dans le port, que Van Renesse convoquait une conférence de presse pour expliquer en quoi allait consister l'opération *Safe Pass* à laquelle il venait participer avec la Marine canadienne dans le cadre d'un exercice de l'OTAN.

français et m'explique que les dragueurs de mines de l'exercice *Safe Pass* devaient être américains mais qu'ils avaient été dépêchés en mer Rouge pour récolter ce que des Libyens y auraient semé.

Non, en ce beau lendemain de l'élection des conservateurs de Brian Mulroney à la tête du pays, avec miroitement de promesses généreuses et toutes fraîches pour la Défense, ce n'est pas la déconvenue passagère de Jan Van Renesse qui va assombrir le ciel d'Halifax et la bonne humeur de James Wood.



Le «piège à ours», pour hélicoptères : une invention canadienne.

«Une flottille de dragueurs de mines canadiens, commence-t-il, va ouvrir la voie de sortie du port, dont les accès auront été parsemés de fausses mines. Puis... » Un journaliste d'Halifax interrompt le conférencier: «Quels dragueurs de mines canadiens, sir?» Un haut gradé canadien, gêné, balbutie alors une phrase pour informer poliment le Hollandais que le Canada n'a aucun dragueur de mines... Van Renesse comprend en un éclair que si les mines avaient été vraies, ses six beaux navires seraient restés prisonniers dans la rade avec quasiment toute la flotte canadienne. OTAN en emporte le vent!

«Tout ce que j'aurais pu faire, confesse l'amiral James Wood, ç'aurait été d'envoyer des hommes-grenouilles désamorcer les mines une à une.»

Mais, ancien commandant de sous-marin dans les années 60, qui fut l'âge d'or de la Marine canadienne en temps de paix, l'amiral Wood en a vu d'autres. Sorti des profondeurs de la mer pour être hissé au sommet de l'administration, il a connu les hauts et les bas de notre Marine.

Dans son bureau aux belles vieilles boiserie dont les fenêtres donnent sur la rade d'Halifax, il rit. Il m'accueille par quelques brèves phrases courtoises en

«Si j'étais le Père Noël», lui dis-je alors, profitant de l'euphorie, «et que je vous demandais ce dont vous avez réellement besoin pour défendre le Canada, surveiller et protéger nos eaux territoriales et remplir nos engagements envers l'OTAN, que voudriez-vous avoir?»

L'amiral Wood m'arrête au moment où je me prépare à prendre la commande.

«Assurer la défense de nos côtes en cas d'attaque? Impossible. Oubliez ça! Avec 96 000 km de côtes et environ deux millions de kilomètres carrés de surface maritime, explique l'amiral, il nous faudrait une Marine plus importante que celle des États-Unis. Or un seul navire américain comme le porte-avions *Nimitz* (les États-Unis en ont sept) et ses 5500 hommes d'équipage, nécessite, compte tenu des navires qui doivent l'escorter pour le protéger et le ravitailler, autant d'hommes et presque autant d'équipement que tout ce que la Marine canadienne peut offrir actuellement. Avec une population de 26 millions d'habitants, une telle défense pour le Canada signifierait des coûts per capita astronomiques et complètement irréalistes.

«À l'heure actuelle, dit l'amiral Wood, seuls deux pays au monde sont en mesure de défendre leurs côtes en cas d'attaque: la France et l'URSS. Les États-Unis ne le

«Il faut absolument que le Canada reste hors du club nucléaire. Ce n'est ni son rôle, ni son désir.»

pourraient pas s'ils étaient attaqués à l'est, à l'ouest et au sud en même temps. C'est pourquoi les forces de l'OTAN sont là. Ensemble, ces pays assurent une puissance de défense adéquate. Encore faut-il que chacun y contribue. Si le Canada veut continuer à remplir ses engagements envers les pays de l'OTAN, dont il dépendra toujours pour se défendre, s'il veut assurer en même temps une surveillance de ses eaux territoriales y compris l'Arctique, il doit faire immédiatement quelque chose: moderniser sa flotte, remplacer les vieux navires, augmenter leur nombre, mettre au travail les chantiers maritimes.

«Quant à la capacité offensive du Canada, pourquoi en parler? Le Canada n'a jamais été et ne sera jamais un attaquant. Il faut absolument qu'il reste hors du club nucléaire; ce n'est ni son rôle ni son désir.»

L'amiral y va alors de sa commande. Je note: 36 avions Aurora au lieu des 18 actuels, 12 frégates au lieu des six promises, au moins trois autres sous-marins, deux gros navires anti-missiles, des dragueurs de mines et le remplacement de 21 destroyers. Le Père Noël que je suis pourrait probablement s'arranger avec les budgets recommandés par le sous-comité sénatorial: 550 millions de dollars additionnels par année pour l'achat d'équipement pendant les 12 prochaines années. Un investissement de 6,6 milliards.

Mais la commande de l'amiral n'est pas celle prévue par le même comité, dont les recommandations seront publiées sous forme de livre blanc si l'on s'en tient aux promesses de Brian Mulroney.

Le sous-comité, en effet, prévoit les 18 autres Aurora de l'amiral, ses dragueurs de mines (13 exactement), 10 hélicoptères anti-sous-marins. Aucun navire anti-missiles mais 17 sous-marins! On peut comprendre. Si le budget de fonctionnement de 1,2 milliard par année ne change pas, il est plus facile de le boucler avec des équipages de sous-marins (une quarantaine d'hommes au plus dans les sous-marins modernes) qu'avec les équipages de plusieurs centaines d'hommes des gros navires. Les salaires comptent pour la plus grosse part, et de loin, des budgets de la Défense.

Et que représente cette somme de 550

millions d'investissements par année? Selon le sous-comité, elle signifie, en dollars d'aujourd'hui, une augmentation de 7% du budget de la Défense, c'est-à-dire pas plus de 0,64% des dépenses nationales et une augmentation d'à peine 0,2% de la part du PNB consacrée à la Défense. Le Canada serait encore à l'avant-dernier rang des pays de l'OTAN, juste avant le Luxembourg.

L'amiral termine sa commande par le menu fretin: quelques navires de ravitaillement, des petits contre-torpilleurs, un léger lot de corvettes rapides... Je note toujours. Il se produit alors une formidable déflagration qui secoue tout l'édifice du quartier général du commandement



L'amiral James Wood : «Défendre le Canada? Oubliez ça!»

maritime. Sommes-nous torpillés? Un ordinateur en folie nous a-t-il pris pour cible depuis la rade?

Eh non! Ce sont les travaux d'excavation de ce qui sera le tout nouveau quartier général. Singulière Marine canadienne qui, agonisant sur mer, reprend naissance sur terre.

«Au fond, dit l'amiral en riant, je suis optimiste depuis quatre ans. Six nouvelles frégates, des équipements électroniques très modernes dans bien des cas, ne l'oublions pas, des avions Aurora du dernier cri et maintenant un nouveau quartier général!»

Et puis, l'arrivée du nouveau gouvernement, apparemment plus sympathique à l'armée, ne pouvait pas mieux tomber pour la Marine. Elle célèbre en 1985 son 75e anniversaire. Des navires de guerre de 23 pays viendront visiter les ports d'Halifax et de Vancouver. Plusieurs remonteront le Saint-Laurent. Il y aura des manifestations dans la plupart des villes canadiennes: fanfares, défilés, timbres commémoratifs, restauration de la corvette *Sackville* à Halifax, recrutement à

travers le pays, etc. Tout pour mieux faire connaître la Marine.

La ville de Québec manifeste un intérêt particulier, selon le commodore Russell Wilcox, chargé du programme du 75e anniversaire. «Québec veut recréer sa fête de la mer, dit le commodore. Il est question d'inviter des navires de guerre de plusieurs pays. Nous essayerons de lui envoyer des nôtres.»

«Il faut intéresser les francophones davantage à notre Marine», répète l'amiral Wood en faisant danser les tasses de café de l'amirauté d'un coup de poing sur la table. «Les Canadiens français sont d'excellents marins. On ne le dira jamais assez!»

Très bien. Mais, justement, comment se débrouille-t-on en français dans notre Marine? À vrai dire, les temps ont changé. Celui, en tout cas, où un vice ou contre-amiral, natif du fin fond de l'Alberta, n'ayant probablement jamais vu la mer avant sa majorité, avait dit, à l'occasion de la création de la première unité francophone de la Marine, il y a une quinzaine d'années: «Jamais des Canadiens français ne pourront manœuvrer un navire de guerre.»

La Marine canadienne est le plus gros employeur du Canada à l'est de Montréal. Une telle rebuffade faisait fi un peu vite de ceux qui, à même leurs impôts, paient le quart de son budget. D'autant plus que les francophones «manœuvrent» à merveille le destroyer *Skeena*, unité francophone. Mais la Royal Canadian Navy n'est pas la «Royale» française. Je ne suis jamais monté sur le *Skeena* mais, sur l'*Algonquin*, nouvelle unité francophone depuis six mois, il serait plus exact de parler de bilinguisme.

On m'avait dit qu'environ 80% de l'équipage était francophone. Aussi n'ai-je pas été autrement surpris, en montant sur la plage arrière du navire, le matin du 6 septembre dernier, d'entendre les salves de «calvaire», de «christ» et de «tabarnac» à mesure que les marins se présentaient à bord. Les noms sur leurs chemises vertes n'avaient rien d'inattendu non plus: des Gendron, des Turcotte, des Leblanc, des Gaudette, un solide lot de Tremblay, un Grand'Maison qui ne parlait qu'anglais, mon lieutenant Haché et un, à point nommé, Lamer.

Mais au milieu de toute cette francophonie en vert surgit soudain un grand marin châtain, portant le pantalon bleu marine, la chemise blanche, le tricot marine à galons dorés et la casquette blanche. «Je suis le lieutenant de vaisseau Philippe Laurent de la Marine française», se présente-t-il en me souhaitant la bienvenue à bord. Il me raconte qu'en vertu d'un programme d'échange il passera les deux prochaines années sur l'*Algonquin*. Et que fera-t-il sur cette unité francophone? Il apprendra l'anglais!

Parfaitement. Il apprendra en anglais

DÉFENSE NATIONALE

Le gros changement, c'est qu'on peut parler français entre francophones sans provoquer la panique à bord.

les codes et les directives des communications pour les exercices de l'OTAN auxquels la France participe très souvent, bien qu'elle ne soit pas membre des forces de l'Organisation. La France, par principe, n'a jamais voulu accepter, en vertu de l'indépendance sacrée de son armée, de placer un seul de ses navires sous le commandement d'un pays étranger, ce qui serait le cas si elle avait un navire en permanence dans les forces de l'OTAN.

Mais pour l'instant, le lieutenant de vaisseau Laurent a plus de difficulté avec le français parlé à bord, bourré d'anglicismes, de traductions littérales, de mots improprement utilisés. Il se démène encore mal avec la cuisine du bord: ketchup, sauce HP, pâté chinois, fèves au lard et bœuf trop cuit.

Pour l'anglais, ça va. Le haut-parleur ne parle qu'en anglais, les livres du bord sont en anglais, la plupart des officiers sont anglophones, les films pour les rares loisirs sont en anglais *only*. Des officiers affirment que seul l'anglais a un vocabulaire marin et que c'est la langue officielle des opérations maritimes, ce à quoi le brave Philippe Laurent répond patiemment que le français a un vocabulaire marin encore plus étendu et plus précis que l'anglais et que la France, la plus puissante force de frappe d'Occident après les États-Unis, arrive assez bien, merci, à faire flotter ses bateaux... en français.

Après un bain de français de sept mois à Montréal, le commandant Summers est plus nuancé et, d'une certaine façon, résigné. Il se débrouille très bien en français et me confie que depuis un an il est abonné à *L'Actualité* pour parfaire son français.

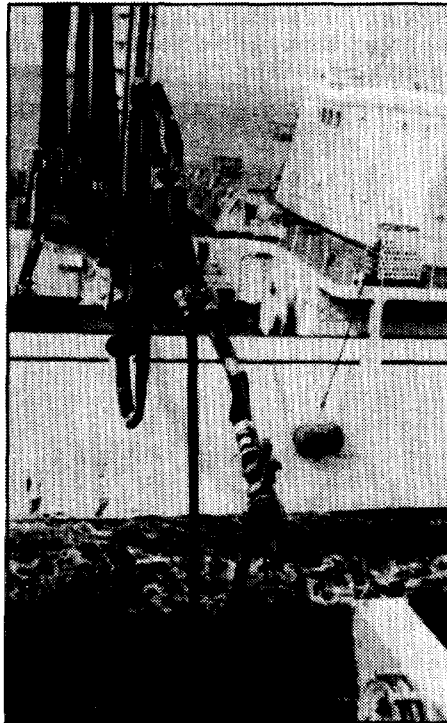
«Ce qu'il y a de navrant avec les unités francophones, m'avait pourtant dit l'amiral Wood, c'est que le francophone devient moins mobile qu'un autre. Il peut moins se déplacer au sein de la Marine. Il reste prisonnier de son unité.»

Pas de danger, côté mobilité, pour les francophones œuvrant sur des navires non francophones. Un mécanicien du sous-marin *Ojibwa* m'a affirmé qu'il était défendu de parler français dans la salle des machines, même entre francophones, lorsque le sous-marin était en mer!

Historiquement et traditionnellement britannique, la Marine canadienne, en-

gagée de tout temps aux côtés de la Royal Navy, possédant des navires qui sont toujours HMCS (Her Majesty's Canadian Ships), a été le dernier bastion canadien des anglophones. Aujourd'hui, le gros changement est qu'on peut parler français entre francophones, presque partout, sans provoquer la panique à bord. On peut compter, au surplus, sur des efforts réels de bilinguisation de la part des anglophones et, enfin, sur l'existence d'unités francophones.

La place des francophones n'est peut-



Le ravitaillement en mazout. Une méthode canadienne exclusive.

être pas immense mais elle est là et personne ne la conteste. Celle des femmes est moins évidente.

Quelques-unes s'entraînent sur un ancien chalutier, le *Cormorant*; mais monteront-elles un jour à bord d'un navire de guerre à titre de marins? Si l'on s'en tient aux remarques des hommes, leur espoir de ce côté paraît plus ténu. «Une femme icitte? s'est exclamé un marin de l'*Algonquin*. Il lui faudrait sa cabine à elle, sa douche à elle et, quand elle aurait ses règles, c'est moi qui irais faire son quart à sa place? *No way!*» Un sous-marinier m'a dit: «Une femme monte à bord et je débarque tout de suite.»

«Peut-être», ai-je risqué, mais sans abuser des patiences disponibles, «pourrait-il y avoir un jour des unités féminines?» Rires gras et amusés des équipages: «Tout est trop lourd, tout est trop dur», d'expliquer un officier.

Éventualité, du reste, hypothétique si les navires, arrivés à l'âge des cimetières marins, ne sont pas remplacés.

L'exploit de les garder à flot, grâce aux chantiers maritimes de la Marine, à Halifax, qui emploient 1800 civils occupés à radouber en permanence 25% de la flotte, est remarquable. Il n'est pas éternellement renouvelable.

Certaines inventions de nos marins ne sont pas moins remarquables. Ce sont eux qui ont mis au point les systèmes d'automatisation par ordinateur des armes des destroyers, les CCS 280, comme on les appelle, et qui ont fait longtemps l'envie des marines alliées. Les forces de l'OTAN ont adopté sur leurs navires le «piège à ours» canadien, sorte de caisson sur rails auquel on accroche les hélicoptères, leur permettant de se poser en pleine tempête sur un tout petit navire. Le système de ravitaillement en mazout par succion, autre invention de la Marine canadienne, est maintenant généralisé.

La déficience d'un outil, c'est connu, force l'ingéniosité. Faire beaucoup avec peu, telle pourrait être la devise de la Marine canadienne car, jusqu'à présent, ses démarches à Ottawa ont été peu fructueuses.

La Marine canadienne n'a pas de véritable lobby politique, contrairement à l'armée de terre et à l'aviation qui font appel à leurs vétérans influents. Elle vient pourtant, à l'occasion du 75^e anniversaire, d'envoyer une lettre à 2500 anciens qui, de 1940 à 1960, ont fréquenté l'UNTD (University Naval Training Division), élite d'universitaires souvent haut placés aujourd'hui. Elle a reçu 1000 réponses de gens comme le sénateur Michael Pitfield, l'ancien ministre de la Défense Barney Danson, le communicateur et journaliste Peter C. Newman.

«Parce que nous, explique l'amiral Wood, quand nous allons à Ottawa, nous sommes comme des commis-voyageurs essayant de vendre leur marchandise. Nous disons ce dont nous avons besoin, ils prennent bonne note et les décisions viennent deux ans, trois ans plus tard. Souvent jamais.»

Née en 1910 sous Wilfrid Laurier mais prise aussitôt sous l'aile bienveillante du gouvernement conservateur de Robert Laird Borden qui voulait faire voter immédiatement une somme de 35 millions (à l'époque!) pour la construction de trois navires, la Marine canadienne se retrouve aujourd'hui sous celle du gouvernement conservateur de Brian Mulroney, non moins bienveillante mais déficitaire.

Elle a prouvé qu'elle formait des centaines de jeunes Canadiens chaque année dans toutes les sphères des sciences et de la technologie comme, par exemple, Marc Garneau, le premier Québécois de l'espace; on sait bien qu'elle ne peut et ne veut attaquer aucun pays et qu'elle ne prétend qu'à protéger la souveraineté territoriale du Canada; on voit qu'elle navigue mieux sur les flots que dans les parlements.

Aura-t-elle des bateaux? ■

65 hommes sous les mers

La Marine canadienne a trois sous-marins.
Ce sont ses engins les plus meurtriers,
habités par ses marins les plus coriaces.

par GUY DESHAIES

Atravers les innombrables robinets, valves, tuyaux et cadrans, quelques voyants rouges projettent leur lueur sinistre sur les bottines noires qui jonchent l'étroit passage. Il fait très chaud. L'odeur de mazout prend à la gorge.

Le roulis fait balancer les rideaux qui voilent les dormeurs, empilés par trois, dans d'étroites couchettes superposées, espacées d'au plus 50 centimètres.

Le sous-marin canadien *Ojibwa*, engagé dans un exercice militaire, file à 12 nœuds dans l'Atlantique, à profondeur de périscope, c'est-à-dire à cinq mètres sous la surface de la mer.

Je n'arrive pas à dormir. Agrippé à un tuyau, je fume en silence, interrompu seulement dans mes méditations par le haut-parleur qui grésille de temps à autre ou par le steward, Bob Logan, qui, sortant de son étui un couteau à cran d'arrêt, vient se couper un bout de céleri sur le comptoir de la cantine, le long du passage.

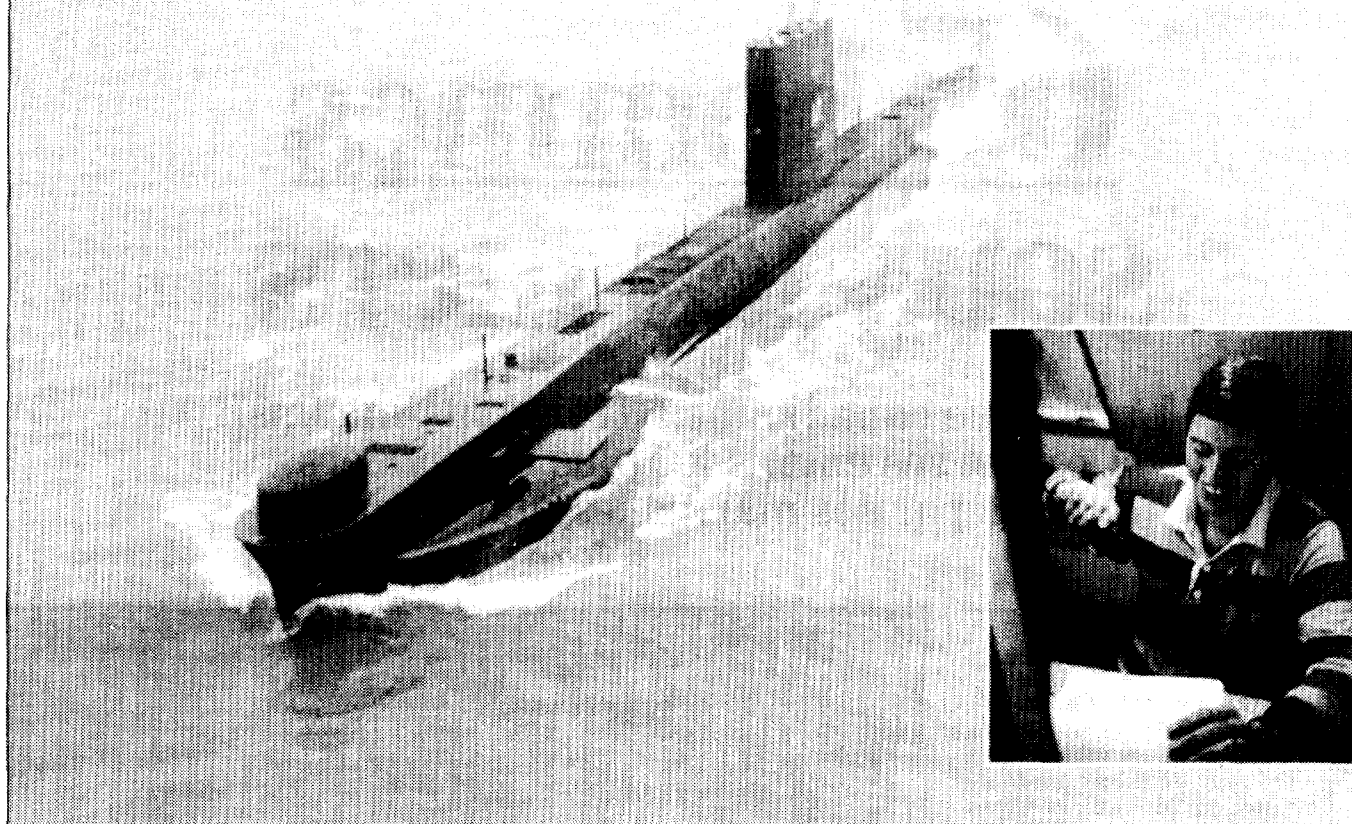
On se croirait dans un train de nuit fonçant vers le néant.

L'exiguïté des lieux m'apparaît dans toute son évidence. Les petits sacs de toile accrochés aux couchettes sont l'unique espace de rangement des objets personnels.

Ici, faute d'espace, les 65 hommes d'équipage ne changent jamais de vêtements et couchent tout habillés. Faute d'eau, ils ne se lavent jamais. Faute de hublots, ils ne voient jamais dehors,



DÉFENSE NATIONALE



L'Ojibwa en surface dans l'Atlantique. En encadré, le commandant Phil Webster. «À 35 ans, on est brûlé.»

DÉFENSE NATIONALE

même lorsque le sous-marin est en surface.

À tout instant, je dois me coller contre la paroi pour laisser passer un membre d'équipage. L'un d'eux m'apprend que le sous-marin passe en moyenne 200 jours par année en mer et que les sorties de 30 à 40 jours sans escale sont fréquentes...

Arrive le cadet de marine Raymond Laramée, 16 ans, à ses premières armes dans un sous-marin. À peine remis du mal de mer dont il a souffert toute la journée, il demande à boire quelque chose.

Petite figure enfantine noircie par le cambouis, qui fait oublier, un instant, que nous nous trouvons dans l'engin le plus meurtrier, le plus dangereux et le plus dévastateur de la Marine.

Les Argentins le savent. Quand, arrivé en retard sur le terrain des hostilités aux îles Malouines, le sous-marin nucléaire britannique *Conqueror* a coulé, dès son arrivée, le porte-avions *General Belgrano*, sous la barbe des deux destroyers qui l'escortaient, la flotte argentine n'a plus osé quitter le port.

«S'il avait été là dès le début, il n'y aurait jamais eu de guerre des Malouines.

Mais les gars du *Conqueror*, au moins, ont eu de l'action», dit un marin admiratif et envieux.

Ce matin, en montant à bord de l'Ojibwa, ce tube flottant en contrebas du quai m'était apparu tout de suite assez menaçant. Aux trois quarts submergé, même en surface, le sous-marin ne laissait voir que le dessus de sa coque noire, longue de 90 mètres, surmontée de son kiosque, tour ovale s'élevant à huit mètres au-dessus du niveau de l'eau. Des marins hirsutes et tatoués foulaient de leurs grosses bottines l'épiderme limoneux du monstre.

Construit il y a 15 ans à Chatham, en Angleterre, au coût de 16,4 millions de dollars, l'Ojibwa, 2500 tonnes, est capable de rester jusqu'à sept jours en plongée sans remonter. Il transporte 28 torpilles M-46 et dispose de huit tubes lance-torpilles, six à l'avant, deux à l'arrière. Le Canada possède deux autres sous-marins exactement semblables: l'*Onondaga* et l'*Okanagan*. Angoissants navires dont les systèmes informatiques, de défense et d'attaque, sont ultra-modernes.

Accueilli par le lieutenant Andrew MacDonald, officier en second dont la grosse bouille de barbu sympathique ve-

nait d'émerger de l'écouille, j'étais descendu par l'échelle de fer pour me retrouver, quatre mètres plus bas, dans les entrailles du sous-marin.

MacDonald m'avait conduit dans une minuscule cabine de trois mètres de long sur deux et demi de large. J'avais appris que ce réduit était le carré des officiers mais j'ignorais alors que huit officiers habitaient cette pièce appelée le «garde-robes». Je ne m'imaginais pas encore qu'ils y prenaient tous leurs repas, y dormaient, y étudiaient et y passaient leurs loisirs en voyant deux films par jour et en y regardant, sous les photos d'Elizabeth et de Phillip, celles de magazines «pour hommes».

L'officier m'avait ensuite invité, alors que nous gagnions le large, à regarder par le périscope l'horizon bouché et la proue de l'étrange navire formant deux moustaches d'écume sur le dos arrondi de l'Atlantique.

C'est là qu'avait surgi, dans la salle de contrôle, cerveau du navire, un curieux petit bonhomme paraissant la vingtaine, les yeux légèrement en amande, vêtu d'un pantalon élimé, d'une chemisette jaune et bleu fendue sous les aisselles et chaus-



sé de vieux souliers aux talons complètement éculés. Au moment même où je me disais qu'on allait certainement le prier de rejoindre ses cuisines, ses machines ou ses balais, il était venu me ser-

rer la main en disant: «Bienvenue à bord, je suis le commandant Phil Webster»!

Ernest Phillip Webster, 32 ans, bachelier en commerce, originaire de Calgary, commandant du sous-marin *Ojibwa* depuis un an.

Nous filons toujours dans la nuit vers je ne sais quelle direction et le cadet Laramée boit son eau gazeuse lorsque, justement, le commandant Webster apparaît dans la cantine.

«Comment ça va?» demande-t-il au garçon qui a passé la journée à vomir entre les deux moteurs diesel de 1840 chevaux chacun, dans une salle où la température ne descend jamais à moins de 37 degrés (100°F) et où le bruit est tel, quand les moteurs ne sont pas coupés pour plonger, qu'il faut porter des cache-oreilles.

«Ça va mieux, sir», répond l'enfant.

Les bruits du sous-marin me sont maintenant familiers: sourd grondement des diesels, ronron des compresseurs, sifflements fréquents d'air comprimé ou de vapeur, martèlement des bottines sur le

fer, voix vociférantes venues de nulle part, éclats de rires tonitruants, crépitements du haut-parleur. Bruits de vie dans un immense cercueil de fer.

Tube à double paroi, large de huit mètres à l'extérieur, le sous-marin n'a plus que cinq mètres à offrir à l'intérieur, dans sa partie la plus large. Entre les deux parois sont logés les réservoirs de carburant. Frappée par une mine, une torpille ou une charge de mortier, sa paroi externe, déchirée, laisserait échapper à la surface une nappe de mazout. On pourrait alors larguer volontairement des débris par un sas appelé *gash*: cigarettes, uniformes, victuailles, pour laisser croire que le sous-marin a été mortellement atteint. «Vieux truc qui ne marche plus tellement, m'avait expliqué le lieutenant MacDonald. Aujourd'hui, l'attaquant n'est satisfait que lorsqu'il voit des morceaux de chair humaine flotter à la surface...»

«Pas fameux, comme première journée d'exercice», me dit le commandant. En effet, les hélicoptères qui devaient venir nous «attaquer» ont été paralysés au sol par le brouillard à la base de Shearwater.

Toute la journée nous avons navigué en vain, à 70 milles marins de la côte. Nous avons fait quelques plongées, dont une à 200 mètres. L'*Ojibwa* peut descendre plus profond mais jusqu'où? C'est un secret

militaire. En plongée, le sous-marin est tout à fait stable. Pas question de mal de mer. Mais nous avons navigué surtout en surface ou à profondeur de périscope. Le roulis de ce tube est alors très prononcé. Nous avons aussi utilisé le schnorkel, ballon largué à la surface mais relié par un tube au sous-marin, permettant à celui-ci de respirer tout en se trouvant à une quinzaine de mètres sous la surface.

La nuit finit par passer. Le lendemain, 25 septembre, l'attaque a lieu.

Les deux premiers hélicoptères anti-sous-marins Sea King nous repèrent à 11 h. Agitation immédiate dans la salle de contrôle de l'*Ojibwa*. Le commandant Webster, chronomètre en main, mais toujours dans le même accoutrement, lance des ordres nets et précis. Le capteur de sonar enregistre des sons. Un autre appareil relié à l'ordinateur trace sur papier les zigzags que le commandant fait faire au sous-marin, dont 80% de la stratégie consiste à fuir l'ennemi. Dans la semi-obscurité, les spécialistes du combat, les yeux braqués sur leurs écrans, annoncent les caps des attaquants et l'intensité en décibels des signaux qu'ils émettent sur la coque du sous-marin.

On entend l'inquiétant «ping» du sonar «ennemi». Parfois il s'atténue sous trois décibels. Il est alors trop faible pour permettre à l'hélicoptère de nous dépister.

Mais voilà qu'un signal monte à six décibels! Le commandant fait abaisser le périscope et donne l'ordre de plongée. Incliné à 10 degrés, le sous-marin en fuite fonce vers l'abîme. Mais les hélicoptères nous tiennent. Ils commencent à larguer leurs charges anti-sous-marins constituées, pour les exercices, de quelques grammes de dynamite.

Ça éclate de toutes parts à l'extérieur; les jurons fusent à l'intérieur. Le lieutenant MacDonald, 110 kilos, 1,80 mètre, donne un coup de poing sur la paroi, à un endroit précis sous le kiosque. «S'ils nous touchent ici, dit-il, on est cuit.» Heureusement, les obus qui nous sont destinés ne sont pas des vrais. Mais les sous-marinières, regardant anxieusement le plafond, sont pris au jeu.

Les trois autres «attaques» de la journée seront vaines. Nous réussirons chaque fois à fuir grâce aux ruses du commandant, à la précision des ordinateurs et à la rapidité du matelot Daniel Benoît, de Saint-Hubert, pilotant le sous-marin par le manche à balai qui, comme sur un avion, actionne les ailerons de profondeur et le gouvernail.

À 16 h, l'officier Meehann suit avec satisfaction au périscope les deux derniers Sea King qui s'éloignent vers leur base.

«Commander un sous-marin? C'était mon rêve d'adolescent», déclare en soupirant le commandant Webster. Rêve difficile à réaliser. Il faut être diplômé de l'école sous-marinière de Clyde, en Écosse. L'école «péril» comme on l'a baptisée. Deux finissants sur trois sont—ironie du destin—irréremédiablement coulés bien que, déjà officiers de sous-marins, ils aient été triés sur le volet par leur Marine pour leur capacité de concentration, leurs réflexes et leur intelligence supérieure. Rêve de courte durée pour la plupart, mais pas tellement plus long pour les élus.

«À 35 ans on est brûlé», dit Phil Webster. Les commandants de sous-marins ont entre 24 et 28 ans. Au Canada on les choisit plus vieux. Dans deux ans, je quitte mon poste pour le collège du haut commandement militaire à Toronto. Je ne pourrai plus jamais revenir sur un sous-marin; je n'aurai plus les réflexes, la force, la capacité de concentration. Un commandant de sous-marin ne dort jamais plus d'une heure à la fois en mer. Il voit à tout; sa responsabilité est peu partagée. Exercices simulés ou attaques réelles, c'est toujours un jeu de haute technologie.»

C'est bien là ce qui étonne le plus dans un sous-marin: la coexistence de cette technologie de pointe et d'une certaine misère humaine.

Ordinateurs climatisés à deux pas d'une cuisinette surchauffée; systèmes de navigation par satellite et capteurs de sonar joutés à une «machine à café»; calculateurs électroniques maculés d'huile et de sueur, puces d'ordinateur côtoyant cel-

les de lit, royaume de la bottine, du cheveu ébouriffé, de la barbe hirsute, du «*excuse me sir!*» après un rot fracassant là où règnent informaticiens, électroniciens, ingénieurs de combat évoluant dans un ballet de précision orchestré par un jeune surdoué! Ici, une «bol» aux vieux souliers usés, à la chemise trouée et qui commence à douter de ses nerfs...

Nerfs qui craquent parfois à des niveaux inférieurs.

Un matelot préposé à la fois aux communications-radio et à l'entretien des quatre toilettes de bord, portant un T-shirt noir sur lequel on lit *Kraft Slices*, me raconte le dernier «cas» du bord. «Un

nouveau, dit-il. On l'avait testé comme toutes les recrues; on avait mis ses nerfs à dure épreuve en lui jouant des tours ou en l'agaçant pour rien. Au bout de 10 jours il a cassé. Il pleurait. Il voulait absolument sortir d'ici. On lui a donné une poignée de Vallium, il a passé trois jours *stone* dans sa couchette jusqu'à ce qu'un hélicoptère vienne le chercher. On ne le reverra jamais. Il ne savait pas qu'il était claustrophobe!»

Triste cas d'un garçon qui avait dû suivre durant six mois le cours spécialisé des sous-marinières et qui avait dû passer deux semaines en Angleterre pour apprendre, sur simulateurs, comment éva-



cuer le sous-marin en profondeur par un lance-torpilles, au cas où il ne pourrait plus remonter. Chaque sous-marinier, qu'il soit mécanicien, cuisinier ou officier, doit connaître sur le bout des doigts au moins 1000 des quelque 1500 valves du navire. Question de vie ou de mort. Le haut-parleur du bord ne cesse d'annoncer la profondeur, l'allure ou la manœuvre en cours pour que, dans quelque section du «tube» qu'il se trouve, l'occupant puisse agir de la façon indiquée.

Ont-ils vu le film *Das Boot* ?

«Sept fois, sir!» récite Tranches de Kraft. Un officier affirme que ce film sur les sous-marinières est très bien fait à part quelques séquences invraisemblables.

«Mais il dure trois heures, dit l'homme au T-shirt. Dans la réalité c'est plus long. J'ai raté l'été, l'an dernier. Six semaines sans voir un rayon de soleil, dans les mêmes culottes, sans une douche. Dans le Gulf Stream, sir, la température se maintenait à 40 degrés à l'intérieur du sub; l'humidité était telle qu'un nuage de vapeur flottait jusqu'à hauteur de taille. On ne voyait pas où on mettait les pieds, on ne pouvait pas écrire, le papier déchirait. Les couchettes étaient complètement trempées.»

Rod Lake, la quarantaine, mécanicien diesel embarqué sur l'*Ojibwa* en 1967, n'a

rien de tellement plus réjouissant à raconter. «Il faut faire des exercices de silence en profondeur, explique-t-il. On ferme moteurs, compresseurs, frigidaire, radios et lumière. Ça peut durer 24 heures, dans le noir. Ici, aux machines, la température monte alors à 150°F.»

Les moteurs du sous-marin font tourner une génératrice qui alimente un moteur électrique, lequel actionne les arbres d'hélices. En plongée ce sont deux accumulateurs de 500 kilos chacun qui font tourner le moteur électrique.

«Et puis, dans un sous-marin, m'informe le cuisinier David McLaughlin, il n'y a plus d'aliments frais au bout de 10 jours. Pas de lait, pas de légumes, pas de fruits. L'eau, même pour la cuisine, est très rationnée.» Le coin-cuisine de McLaughlin, 150 centimètres sur 250, n'est pas plus grand que celui d'un voilier de 15 mètres. «Là-dedans, dit-il, la température varie entre 35 et 50 degrés. C'est parfait pour faire du pain!»

«Mais ça peut être froid l'hiver quand on est très au nord, ajoute un gros blond à forte haleine de bière. Les bottines délacées, toutes déformées, la combinaison noire ouverte sur une poitrine velue couverte de graisse et de sueur, les cheveux, lissés par des mains huileuses, se hérissant en épis rebelles, il me demande: «Et vous, sir, comment trouvez-vous l'enfer?»

—Très bien, mais dites-moi, êtes-vous si friand de la vie sous-marinière?»

La réponse n'attend pas. «Si je devais ne plus travailler sur un sous-marin je quitterais la Marine. Je serais même prêt à subir une baisse de salaire si cet argent servait à acheter d'autres sous-marins et des torpilles. Moi, conclut l'abominable homme des mers, si je rencontre un pacifiste, naturellement pro-communiste, je lui casse la gueule.» Les profondeurs de l'océan, sans doute, se prêtent mal aux élévations de l'esprit.

Mais c'est quoi l'attrait? La prime de «jours en mer», plus du double de celle allouée aux marins des navires de surface? Comment expliquer alors que la Marine n'arrive pas à recruter des sous-marinières?

J'ai cru comprendre que c'était autre chose. Un mélange de solidarité, d'esprit de famille et de non-conformisme. L'importance réelle, aussi, des fonctions de chacun à bord. Enfin, le sentiment de faire partie de la force de frappe la plus dévastatrice de la Marine.

Difficile de se faire expliquer les motivations profondes de ces rudes gaillards. Sortes de claustrophiles devenus agoraphobes, craints des autres militaires, même sur les trottoirs d'Halifax, fiers du dauphin qu'ils portent en écusson et ne cachant pas leur mépris pour les marins «de surface», ils sont conscients du fait qu'en cas d'hostilités, ils seraient les premiers à être lancés à l'assaut comme des chiens de garde. Certains ne sont pas loin de donner l'impression qu'ils en seraient ravis. On dirait au surplus qu'ils ne se sentent vraiment en sécurité que dans ce navire inhumain, sein d'acier dans les entrailles de la mer.

«J'aime beaucoup le sous-marin, affirme Alain Blondin, 24 ans. Vous devriez venir avec nous plus longtemps. C'est extraordinaire! Vous verriez l'esprit de corps qui se dégage ici.»

Effluves de corps, aussi, en guise d'air salin...

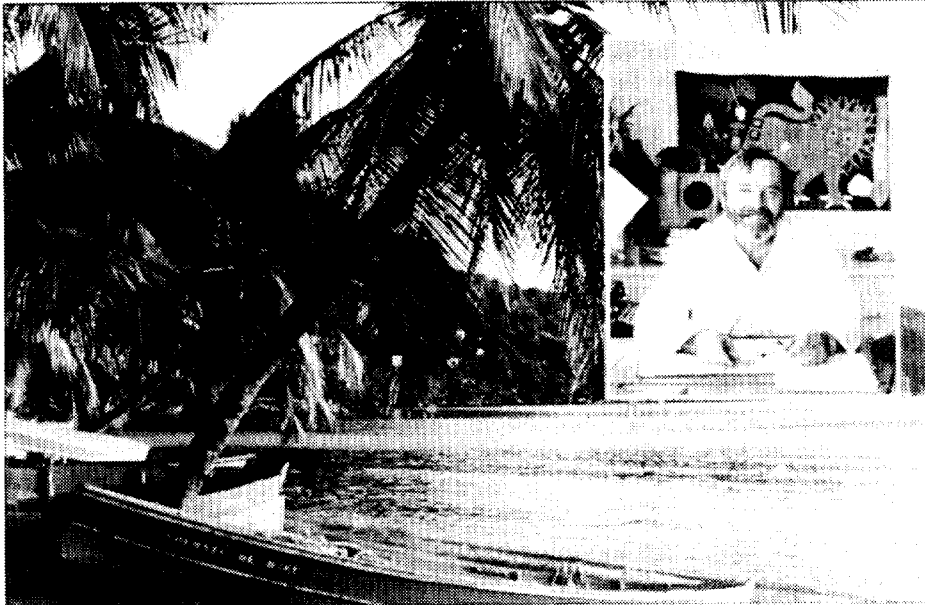
Nous rentrons au port. Dans la proue, Tranches de Kraft et quelques collègues, logés dans des couchettes à même les supports de torpilles, chantent des airs western en s'accompagnant à la guitare. À l'arrière, entre les moteurs et l'autre salle des torpilles, dans la chaleur et l'inférieur vacarme ambiants, d'autres jeunes jouent aux cartes ou passent en revue des systèmes hydrauliques pour un examen prochain.

Dans la salle de contrôle, sorte d'arcade de jeux vidéo, la tension est grande à l'approche du quai. De la passerelle, là-haut, le commandant aboie des ordres qui changent à tous les instants. Le voilier *Blue Nose* effectue des manœuvres juste devant nous sous la pluie fine de ce début de nuit. «Le *Blue Nose* est toujours droit devant», annonce l'officier au périscope. Nous sommes immobilisés.

«Torpillons-le, sir», risque alors en douce un gros barbu touffu éclairé en rouge, assis sur un tuyau, et que je n'avais pas remarqué dans la pénombre... ■

Les périls du soleil

*Malaria, hépatite, fièvre jaune, choléra, amibes.
On ramène souvent des tropiques autre chose que des bons souvenirs...*



FRANÇOIS GUILIER

Le Dr Pierre Viens: chaque année, de 500 à 700 nouveaux cas à Montréal.

par Guy Deshaies

«Voyage inoubliable!» Bertrand de la Grange, 33 ans, journaliste à Radio-Canada, ne croit jamais dire si vrai lorsque, le 31 mars dernier, il débarque à Montréal en pleine forme, de retour d'un périple de cinq semaines au Brésil.

Huit jours plus tard, un soir, chez des amis, il est pris d'une violente montée de fièvre. Il rentre chez lui pensant avoir pris froid. Boissons chaudes, aspirine, lit...

Le lendemain, quoique faible encore, il se rend à son travail, où la fièvre le reprend subitement, accompagnée cette fois de tremblements incontrôlables de tout le corps. De la Grange essaie de se lever de sa chaise, mais ne le peut pas. Sa femme vient le chercher et le conduit chez un médecin de quartier. Ce dernier, ne sachant trop que faire, recommande une visite à l'hôpital dès le lendemain.

Pendant la nuit, le jeune homme est pris de convulsions. Sa fièvre grimpe, sa pression tombe; il ne peut se tenir sur ses jambes, il perd le contrôle de ses muscles et ses membres s'agitent de toutes parts. Il ne peut plus parler...

On mande l'ambulance qui le conduit à la salle d'urgence de l'Hôpital général de Montréal. Bertrand de la Grange, né au Maroc, ayant voyagé sous toutes les latitudes et étant parfaitement au courant du paludisme, balbutie le mot malaria. Bien que l'Hôpital général ait depuis 12 ans un centre de dépistage et de traitement des maladies tropicales et parasitaires, le médecin de faction à l'urgence diagnostique une «infection bactérienne de la gorge» et donne congé à son patient qui, de peine et de misère, finit par regagner son domicile en taxi.

Et puis, ce sont les appels désespérés aux hôpitaux. À Saint-Luc, on suggère à Mme De la Grange d'amener son mari tout de suite à l'Hôtel-Dieu de Montréal, où se trouve l'autre centre hospitalier des maladies parasitaires. Là, le verdict des médecins est sans appel: malaria à falciparum, c'est-à-dire la forme la plus virulente, la plus violente et la plus mortelle de cette parasitose.

«J'ai passé huit jours à l'hôpital sans dormir, sans manger et sans boire, raconte Bertrand de la Grange. On m'a nourri au sérum; j'ai reçu des doses massives de quinine. C'est le Dr Denis Phaneuf, de l'équipe du Dr Pierre Viens, qui m'a sorti de là», conclut-il, maintenant

parfaitement guéri et sans la moindre séquelle de l'effroyable mal qui, officiellement, fait deux millions de morts par année dans le monde.

En 1979, Ginette Gauthier, 29 ans, a bien failli être de ceux-là...

Invitée à titre d'agent de voyage à visiter les hôtels et les plages d'Haïti pendant une semaine, elle rentre à Montréal, heureuse et bronzée. Une dizaine de jours plus tard, un samedi, montée de fièvre subite. Elle attend au lundi, à l'aide d'aspirines, puis fait venir à la maison son médecin qui proclame: «Sale grippe!»

Le mercredi soir, la jeune fille est prise de spasmes. Les choses se précipitent. Le médecin revient, fait une prise de sang et, quelques heures plus tard, téléphone à Mlle Gauthier pour lui dire: «Tu fais une malaria!»

Admise aussitôt à l'hôpital de Verdun, elle navigue entre la vie et la mort, dans le coma, sur un matelas de glace, pendant 16 jours. En tout, 21 jours à l'hôpital!

Deux cas isolés? «On reçoit une cinquantaine de patients sérieusement atteints de malaria chaque année», déclare le Dr Pierre Viens de la section des maladies infectieuses de l'Hôtel-Dieu de Montréal. Le Dr Viens a pratiqué la médecine de brousse en Côte-d'Ivoire et au Cameroun avant d'obtenir une maîtrise en microbiologie à Montréal et une spécialité en parasitologie à Londres. Il est l'auteur d'un petit livre: *Voyagez en santé sous les tropiques*.

«Nous voyons, dit-il, tout ce qui peut exister en maladies tropicales à Montréal. De 500 à 700 nouveaux cas par année et nous faisons de 10 000 à 12 000 analyses.» Mais ce n'est même pas le dessus de l'iceberg par rapport au nombre de maladies qui circulent dans nos rues. «L'an dernier, dit le Dr Viens, nous avons traité quatre fois plus de malades que ceux dénombrés par Statistique Canada.»

En 1980, le Canada comptait 617 cas de malaria dont 24 au Québec. Mais cette année-là, l'Hôpital général en avait reçu 20 et l'Hôtel-Dieu de Montréal, 40, sans compter les cas traités ailleurs ou non dépistés. Toutes les formes de malaria—maladie transmise par un moustique—ne sont pas aussi violentes que dans les exemples racontés plus haut.

Les maladies parasitaires, qui ne se transmettent pas entre humains dans

nos climats mais qui s'attrapent sous les tropiques, sont de plus en plus nombreuses au Québec. Les gens voyagent, vont hors des sentiers battus, envahissent des pays à risques élevés comme Haïti où sévit la malaria à falciparum, forme que prennent la moitié des cas rapportés au Québec. L'immigration contribue aussi à augmenter le nombre des victimes puisque des immigrants entrent au pays atteints de parasitoses, comme la malaria, mais aussi la bilharziose, la leishmaniose et autres maladies tropicales dont les symptômes sont souvent peu apparents.

Deux faits préoccupent le Dr Viens: le manque d'informations des voyageurs, le manque de préparation des médecins généralistes qui concluent un peu vite à une grippe ou à une infection de la gorge.

«La malaria est facile à guérir, répète-t-il, comme un grand nombre de maladies parasitaires. Contrairement à une certaine croyance, ce ne sont pas, pour la plupart, des maladies à récurrence. On en guérit pour de bon. Mais il est très important que le diagnostic soit posé le plus tôt possible. Plus on attend, plus c'est grave.»

Une étude américaine confirme: de tous les cas de malaria rapportés chez les soldats américains du Vietnam, ceux qui ont été vus par des médecins militaires, donc familiarisés avec la maladie, ont eu un taux de mortalité de 0,1 %, tandis que ce taux parmi les cas traités par des médecins civils aux États-Unis atteignait 11 %...

Au Canada, le nombre moyen d'heures de cours en parasitologie dans nos facultés de médecine est de 9,5... En 1980, un questionnaire sur le traitement de la malaria a été distribué à 150 médecins généralistes. Cinq d'entre eux ont pu y répondre correctement.

Au Québec, le Dr Viens et son équipe visitent les milieux médicaux. «On fait toujours salle comble, dit le spécialiste, quand on organise des conférences sur les maladies tropicales. Le médecin de famille de Matane ou de Saint-Gabriel-de-Brandon peut très bien tomber sur un cas de malaria. On nous en réfère de partout. Ce qui compte, c'est que la maladie soit dépistée le plus vite possible.»

Les périls du soleil ne sont pas tous aussi graves que les parasitoses. Il y a, par exemple, la fameuse *turista* qui peut rendre un voyage «inoubliable» et franchement... cauchemardeux.

«Dans la moitié des cas, elle n'est pas provoquée par une toxine, dit encore le Dr Viens. Il s'agit d'un dérangement dû aux abus: trop de téquila, de tortillas, de soleil, de fatigue, d'épuisement.»

L'autre forme est une gastro-entérite attribuable à une bactérie. Ici s'appliquent les classiques mesures de préven-

tion: éviter l'eau du robinet, les fruits et légumes crus, les nourritures suspectes, etc. Mais le soleil réserve aussi bien d'autres choses. L'hépatite virale, la fièvre jaune, le choléra, les amibes et le banal coup de soleil, qui peut devenir insolation.

Médecins et victimes ne cessent de le répéter: «Informez-vous avant de partir. Consultez votre clinique de voyageurs à l'hôpital!»

Récemment l'IAMAT (International Association for Medical Assistance to

Travellers) envoyait une offre de carte de membre gratuite aux 2200 agences de voyage du Canada afin que leurs clients soient bien informés. L'Association a reçu 105 réponses...

Il n'existe présentement aucun vaccin contre les maladies parasitaires mais, selon le Dr Viens, on n'en est pas loin. En attendant, ceux qui débarquent au soleil à bord d'avions géants doivent se prémunir, dans certains pays, contre de minuscules moustiques. ■

Tahiti à l'abordage!

*La virée polynésienne est maintenant possible sans changer d'hôtel.
A bord d'un petit bateau de croisière aux étranges propriétés.*



I.M. MAJOR

par Guy Deshaies



On ne s'amène pas en Polynésie française, en plein Pacifique-Sud, à mi-chemin entre le Chili et le Japon, à égale distance de la Californie et de l'Australie, pour aller s'étendre sur la première plage venue et y rester collé jusqu'au retour.

Épuisés par 10 à 20 heures d'avion selon leur point d'origine, la plupart des 100 000 touristes qui atterrissent chaque année à Papeete, capitale de 30 000 habitants de Tahiti, chef-lieu d'un arrondissement plus grand que l'Europe moins l'URSS, se répandent dès leur arrivée, traditionnels colliers de *tiare* au cou, vers les îles voisines. Même si, à mon avis, Tahiti, la plus grande de l'archipel, n'a rien à envier aux autres si ce n'est que la moitié des 170 000 territoriaux l'habitent.

Les touristes se confinent en général dans les îles de la Société dont Tahiti fait

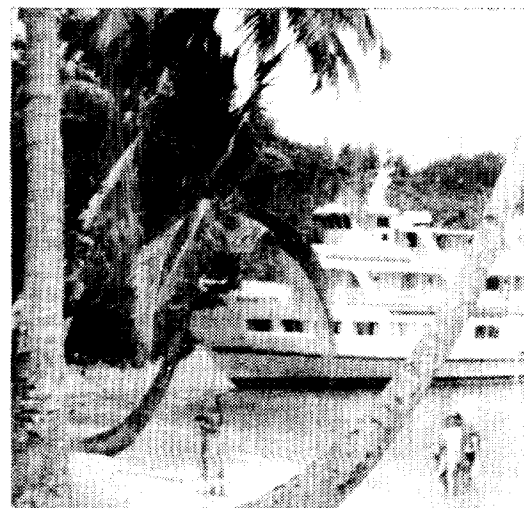
partie. Quelques-uns commencent à s'envoler vers les Tuamotu, les Gambier, les Australes ou encore les Marquises.

Mais pour la grande majorité, c'est l'itinéraire classique: une journée à Moorea, une journée à Bora Bora, une autre à Huahine, une autre encore à Raiatea, une dernière à Papeete pour le shopping. Ensuite, chacun regagne son froid continent, heureux d'énumérer au retour des noms si pleins d'exotisme.

Pour les forfaits de 15 jours on multiplie par deux la durée du passage dans chaque île. Ça reste expéditif.

Le temps passé à défaire et refaire sa valise, à être trimbalé entre l'aérogare et l'hôtel et à attendre l'avion est considérable. Surtout quand on pense au temps qu'on met pour y aller et en revenir. Voilà une destination lointaine, dans l'hémisphère sud, il serait bête de rester sur la même île. Alors c'est le *rush*. Touristes affairés, toujours en mouvement, courant sans arrêt d'un lieu à un autre dans des îles pourtant figées dans le temps, amarrées dans une mer turquoise comme des

Des îles amarrées dans une mer turquoise, dressées exprès par la nature contre les va-et-vient incessants et futiles. En bas, le Majestic Tahiti Explorer dépose ses passagers directement sur la plage, à l'intérieur du lagon.



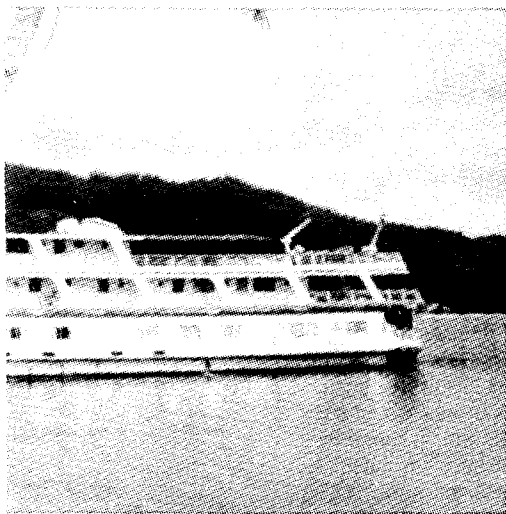
murs aux sommets volcaniques qu'on dirait dressés exprès par la nature contre les va-et-vient futiles et incessants.

Or voilà que depuis deux ans on peut faire la virée polynésienne sans changer d'hôtel, à bord d'un sympathique petit navire de croisière aux aménagements luxueux et climatisés et qui a l'étonnante propriété d'accoster directement n'importe quelle plage et de naviguer, par conséquent, à l'intérieur de la barrière de corail qui encercle chaque atoll.

Malgré ses 100 tonnes de jauge brute, ses 50 mètres de long, ses 44 cabines, ses 80 passagers, ses 18 membres d'équipage, ses quatre ponts, sa salle à dîner, son salon et son bar, le *Majestic Tahiti Explorer* a un tirant d'eau de seulement 2,4 mètres qui autorise les prouesses susmentionnées.

Bateau à fond plat, sa tendance au roulis est très forte mais peu de passagers s'en plaignent puisque ce n'est vraiment qu'en haute mer, c'est-à-dire au cours des brèves traversées nocturnes entre deux îles, qu'on a l'impression d'habiter un pendule.

Le matin du 16 décembre dernier, lendemain du départ de Papeete, via l'admirable baie d'Upunohu à Moorea où le bateau s'était mis à l'ancre pour le dîner, nous voilà, après une nuit en mer, sur le point d'aborder un îlot désert, le *motu* Nao Nao, à l'extrémité sud de Raiatea. La proue du *Majestic Tahiti Explorer* avance lentement vers la plage. De la passerelle on voit parfaitement le fond à travers l'eau émeraude. La coque touche soudain le sable. Le commandant remet les gaz des deux moteurs diesel pour bien échouer le navire puis on installe une sorte de passavant de débarquement qui nous conduit de la proue au sable où les seuls habitants de l'île, des bernard-l'ermite, disparaissent affolés dans leurs coquilles.



Repas sur la plage, plongée sous-marine, soleil ardent. Le voyage se poursuit ainsi. Tantôt à l'ancre dans une baie, tantôt au quai d'un quelconque village comme Uturoa à Raiatea, Vaitape à Bora Bora, Fare à Huahine. Souvent on reste carrément échoué sur quelque plage déserte. A terre, chacun est libre de faire ce qu'il veut. Shopping dans les villages, banque, promenades parmi une population toujours souriante et dont la gentillesse ne se dément jamais. De temps à autre des groupes de musiciens sont invités à bord pour bercer la croisière à l'heure du cocktail, sur le pont-arrière, où l'on prend des photos du soleil couchant comme ce fut le cas à Bora Bora, entre les pics du Paihia et de l'Otemanu et le Mapu Tapu, îlot pittoresque du Club Méditerranée. Seulement ce soir-là, les gentils membres du Club Med n'avaient non pas une vue saisissante du soleil s'écrasant sur le Mapu Tapu mais plutôt une vue imprenable du *Majestic Tahiti Explorer* et de son pavillon américain...

Navire qui n'a pas que le pavillon d'américain, mais aussi les propriétaires, l'équipage, les passagers, les livres, les jeux, les habitudes et la bouffe!

En principe on est en France, mais 75 % des touristes qui visitent la Polynésie française sont américains et constituent à eux seuls la plus importante rentrée de devises pour l'économie locale.

La plupart des grands hôtels sont américains avec gérant en chemise fleurie distribuant à gauche les *good morning* et à droite les ordres en anglais au personnel tahitien. La dernière trouvaille touristique, la croisière dans les îles, est due à Exploration Cruise Lines de Seattle qui exploite le navire en Alaska durant l'été.

Ce serait inimaginable en France et même dans un département comme la Guadeloupe ou la Martinique. Mais la Polynésie française est un territoire d'outre-mer (TOM) avec un parlement souverain dans le domaine de ses compétences. Il n'y a rien d'offusquant dans tout cela mais ici, dans cette France si lointaine, il devient parfois légèrement agaçant pour nous francophones de recevoir la note du restaurant en anglais, de se faire aborder en anglais et de payer, dans certaines petites boutiques de village, le prix «américain» lorsqu'on n'a pas pris soin d'exprimer sa francophonie. Le Chinois du dépanneur de Vaitape s'obstinait à me parler anglais. On aurait dit qu'il était déçu de servir un client qui n'avait pas l'exotisme d'être américain, et peut-être pas l'argent...

Il est vrai que ce sont les Anglais qui ont mis les premiers le pied à Tahiti en 1767. Froide rencontre. En voyant surgir de partout les pirogues des Tahitiens, le capitaine Samuel Wallis fit tirer une

salve de canon dans le tas, tuant plusieurs inoffensifs indigènes. L'année suivante Bougainville arrivait à son tour, suivi de Cook puis de Bligh, le fameux capitaine du *Bounty*. Ce n'est qu'en 1880 que Tahiti devint colonie française pour acquérir en 1957 le statut de Territoire avec son assemblée territoriale élue au suffrage universel.

Mais la marque anglaise reste ineffaçable dans cette population composée à 75 % de Polynésiens maori. Partout on a dressé des églises protestantes, mormones et adventistes du septième jour. Une maison se dit *fare* en tahitien; pas étonnant qu'une banque devienne *fare moni*...

Langue qui garde cependant une forte dose d'originalité, surtout par l'abus de la lettre A. L'aéroport de Tahiti s'appelle Faaa, il y a le splendide hôtel Taharaa, et le festin polynésien, comme celui auquel la croisière a droit à Huahine, s'appelle le Tamaaraa. Nourriture plutôt fade mais cuite dans un four creusé dans le sol, nommé ahimaa...

Pour le reste tout est chaleureux et ravissant quelle que soit la saison en Polynésie française et où que l'on soit: sur une plage d'une île lointaine, dans la piscine d'un hôtel, en randonnée dans la jungle vers un quelconque sommet, en plongée dans un lagon limpide ou même dans la cohue à Papeete, le long des cafés et des belles boutiques du boulevard Pomare. ■

Air Canada Illimitée

L'ère «transcanadienne» est révolue.
La société d'État va désormais
à la conquête du marché mondial.
Aux commandes, Pierre Jeannot.

par GUY DESHAIES

Sur la façade du tout nouveau bureau d'Air Canada à Singapour, le traducteur chinois a écrit littéralement: Lignes aériennes canadiennes nationales. A Hong-Kong, en revanche, on vient de se rendre compte que les symboles chinois des bureaux de CP Air signifient carrément Air Canada!

Aléas de l'internationalisme. Le Canadien Pacifique qui devient Air Canada à Hong-Kong; Air Canada qui se transforme en Canadien National à Singapour.

Cela n'est pas pour freiner la nouvelle aventure d'Air Canada: la conquête des grands marchés internationaux. Aux commandes, pour ce nouveau décollage, Pierre Jeannot, 51 ans, président-directeur général d'Air Canada depuis 10 mois.

«Le marché international nous attend, dit-il. Pourquoi ne pas nous lancer? No-

tre compétence technique en transport aérien est renommée dans le monde. Notre pays est ouvert sur deux océans, nous parlons deux langues et nous avons au sud l'immense marché américain. Le Canada n'a pas de passé colonial et son image est partout très bonne. A nous d'offrir un produit vraiment international et concurrentiel sur toutes les routes du monde.»

C'est parti. Air Canada ne transportera plus seulement des hordes canadiennes vers la Floride et les Antilles, des nouveaux mariés aux Bermudes, des commerçants à New York, des hommes d'affaires à Londres, des Albertains à Toronto. Elle se lance dans les clientèles enturbannées de l'Inde et les foules souriantes d'Asie. Elle qui avait du mal à maîtriser le français, la voilà qui devra souhaiter la bienvenue à bord en hindi, en malais et en chinois!

Septième transporteur au monde pour

Physicien et mathématicien, concepteur de la fameuse «boîte noire», Jeanniot a des débuts rocambolesques.

le nombre de ses avions (plus qu'Air France), Air Canada se contentait jusqu'à présent d'un réseau fort limité. Quatre villes européennes, quelques villes américaines et antillaises, et le Canada. Mais surtout, Air Canada n'avait jamais obtenu de «cinquièmes libertés», c'est-à-dire les droits de transporter des passagers d'un pays étranger à un autre. Les avions d'Air Canada ne pouvaient que faire la navette entre le Canada et un autre pays.

Voilà maintenant que la grosse feuille d'érable rouge s'envole tous azimuts. Depuis à peine deux mois, en effet, on peut prendre un avion d'Air Canada à Londres pour s'envoler vers Bombay et Singapour. Même chose au départ de Francfort. On peut aussi prendre Air Canada à l'intérieur de l'Europe. Entre Düsseldorf et Londres, entre Paris et Munich, entre Zurich et Francfort. Air Canada a présentement 35 vols intra-européens par semaine. Ce n'est qu'un début. On songe à Bangkok, on négocie Stockholm, on étudie Beyrouth. Toujours pour des «cinquièmes libertés». Air Canada dans les ligues majeures!

Dimension internationale qui était presque innée chez Pierre Jeanniot. En tout cas, les premières années de sa vie le donnent à penser. Peut-être était-il prédestiné aux transports.

Né inopinément dans un train en marche près de Montpellier, en France, où sa mère, partie de Djibouti, tentait de regagner son Jura natal, il est ramené à Djibouti à l'âge de 10 jours. Cinq ans plus tard, lors de l'invasion italienne, il est chassé avec sa famille du protectorat français où son père était directeur du chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba. Retour en France. Il est témoin de la guerre; son père meurt dans la résistance. Il a 13 ans lorsqu'il arrive au Canada avec sa mère. Elle s'installe à Saint-Henri. Parmi ses nouveaux compagnons de classe à l'école supérieure de Saint-Henri, Yvon Deschamps, Edgar Fruitier... les frères Dubois.

Physicien et mathématicien, pionnier de l'ordinateur, concepteur en 1958 de la fameuse «boîte noire» qui enregistre depuis ce temps les paramètres de vol de tous les avions civils du monde, spécialiste de la recherche opérationnelle, Pierre Jeanniot a gravi pendant 30 ans à



La stratégie globale: le marché mondial grâce aux «cinquièmes libertés».

Air Canada les échelons qui l'on conduit aux commandes de la compagnie. Après des débuts rocambolesques...

A peine débarqué à Saint-Henri, il fonde le journal de son école dans lequel il publie une pièce en vers, parodie du *Cid*, intitulée *Le Kid et le Roi Médée*. Mais on lui pardonne moins les opinions religieuses sujettes à caution qu'il professe dans son journal. Un professeur le baptise Voltaire, ce qui lui vaut tout de suite le sobriquet de «kid Voltaire». Il termine son cours supérieur avec la plus haute note de l'école, la deuxième de toute l'île de Montréal. Il veut être chimiste.

Mais pour faire une maîtrise en chimie à l'Université de Montréal, il faut de l'argent. Il demande une bourse. A l'époque, cependant, les Voltaires de Saint-Henri, français par-dessus le marché, ont peu de chances de décrocher des bourses. Il travaille à la Northern Electric, où un poste de dessinateur en électricité est libre. Pierre Jeanniot ne connaît rien au dessin industriel, encore moins à l'électricité mais il s'empresse d'acheter des livres et d'étudier l'abc de son nouveau métier. Six mois plus tard il est l'auteur de la moitié des plans d'un central de Bell Canada à Montréal...

Il s'inscrit alors à l'Université Sir George Williams, seule institution montréalaise qui offre un programme le soir conduisant à la maîtrise en physique. «Mais je ne parlais pas anglais, explique le p.-d.g. d'Air Canada. Je prenais tout en notes et, chez moi, la nuit, je traduais les notes en français pour comprendre.» Pendant 10 ans, il fréquente ainsi les cours du soir pour obtenir sa maîtrise en physique puis en mathématiques. En 1952, il est employé chez Sperry Gyroscope, une firme spécialisée dans la fabrication d'instruments de navigation mari-

time et aérienne. Il s'intéresse alors à l'informatique et aux ordinateurs, une nouveauté. Puis il se passionne pour la recherche opérationnelle.

«C'est la science au service de la gestion, explique-t-il. Elle est née en Angleterre durant la guerre. On demandait à des ingénieurs de trouver des solutions scientifiques au manque de ressources. Par exemple, de maximiser l'impact d'une attaque militaire avec le minimum d'armes et d'effectifs. Il s'agit de découvrir l'équivalent des lois physiques mais dans la conduite des affaires ou d'une entreprise. C'est la science de l'optimisation. A la fin de la guerre, il n'y avait que 50 spécialistes de la recherche opérationnelle dans le monde. Ils ont cherché des débouchés dans l'industrie civile.»

Pierre Jeanniot, lui, n'a pas été long à se faire valoir dans cette science nouvelle. En 1958, il fonde d'ailleurs la Société canadienne de recherche opérationnelle, qui regroupe les spécialistes de cette discipline.

En 1962, il devient le responsable général de la recherche opérationnelle à Air Canada où il était entré en 1955. Il y met au point notamment des programmes d'ordinateur pour l'entretien des appareils et le remplacement des pièces.

Science d'optimisation qui lui sert toujours aujourd'hui dans sa mission d'améliorer la rentabilité et la productivité de la compagnie. D'ici un an il y aura 1000 cadres de moins à Air Canada... Faire plus avec moins. Air Canada voyagera léger... mais plus loin.

Pour la première fois elle rompt avec sa vieille tradition qui consistait à laisser aux autres les destinations lointaines et inconnues.

«C'est au milieu des années 60, rappelle Pierre Jeanniot, que Trans-Canada Air-

line est devenue Air Canada. Mais l'esprit trans-canadien est demeuré. Trans-Canada avait eu pour mission d'ouvrir des routes au Canada, de développer le transport aérien au pays. Elle avait été le chemin de fer du ciel au Canada. Il n'avait jamais été naturel pour elle d'aller à l'étranger.»

Après la guerre, Trans-Canada s'était aventurée en Angleterre, en France et aux États-Unis mais il avait fallu attendre la fin des années 60, notamment Expo 67, pour qu'Air Canada ouvre de nouvelles routes. Moscou et Prague d'abord puis Copenhague, Vienne et Bruxelles. En 1973 éclate la première crise du pétrole. Ces nouvelles liaisons, toujours exploitées en «troisième liberté», c'est-à-dire exclusivement sur le Canada, n'avaient jamais été rentables. Lorsque Claude Taylor prend la direction du transporteur en 1976, on les abandonne toutes.

Que se passe-t-il à la fin de 1978 pour que Pierre Jeannot, fraîchement nommé premier vice-président au marketing, entrevoie tout à coup une nouvelle vocation internationale pour Air Canada? Il se passe que les Anglais débarquent à Ottawa pour renégocier leurs ententes bilatérales de transport aérien entre le Canada et la Grande-Bretagne. Ils veulent aller dans l'Ouest canadien. L'attraction albertaine! Ils demandent des droits sur Calgary, Edmonton et Vancouver. Et qu'offrent-ils en échange? Liverpool et Manchester... Ça rue sec dans les brancards d'Air Canada.

«Mais il y avait des pressions, raconte Pierre Jeannot, il y avait une constitution à rapatrier d'Angleterre. On ne pouvait pas trop refuser aux Britanniques. De toute façon, avec les abandons de routes, on avait presque renoncé au marché international. Il y avait très peu d'endroits rentables pour nous dans le monde en troisième ou quatrième liberté. C'est là que j'ai pensé à une cinquième liberté à Londres. Mais comme une cinquième liberté implique des négociations avec un troisième pays, celui vers lequel on se destine au départ de l'autre pays étranger, il fallait avoir une stratégie globale.»

Pierre Jeannot commande alors une étude aux fournisseurs d'avions d'Air Canada: Boeing, Lockheed et MacDonnell-Douglas. Ils mettent dans leurs ordinateurs 600 destinations pour une étude de marché intitulée justement GLOBAL. Les meilleures destinations pour Air Canada, selon l'étude: Hong-Kong, Singapour, Osaka, l'Inde. Les Anglais disent non pour Hong-Kong. Pour Osaka, ce sont les Japonais qui disent non. Dans les deux cas CP Air s'oppose avec plus de force que les Anglais. Au Canada, personne ne semble y croire beaucoup.

«C'était la première fois au Canada qu'on négociait de telles ententes, dit Pierre Jeannot. A Ottawa on avait peur. Les fonctionnaires me demandaient comment j'allais faire pour assurer des services entre Londres et Bombay; ils me prenaient pour un fou! J'ai fait faire un film pour les convaincre: *Canada is worth the world to us*. Ottawa a négocié quand même sans trop y croire. Les Anglais, pressés d'aller à Calgary et Edmonton, ont dit oui pour Bombay et Singapour et nous ont donné aussi des cinquièmes libertés sur trois villes en Europe. Au choix.» Il fallait ensuite négocier avec l'Inde et Singapour.

L'Inde dit oui pour Londres-Bombay en échange de droits sur Montréal. Air Canada décide de laisser Air India exploiter seule la route au début, moyennant une petite ristourne par passager. Récemment, l'Inde, se rendant compte que son marché était concentré à Toronto, a demandé Toronto en échange de New Delhi. Marché conclu.

«A Singapour, dit Pierre Jeannot, on a eu l'impression qu'ils n'y croyaient pas et qu'ils pensaient que le Canada négociait pour CP Air. On a signé l'an dernier et huit mois plus tard on atterrissait à Singapour!»

Huit mois de préparation intense, de planification, d'organisation, de logistique pour l'entraînement du personnel, pour l'assistance terrestre, l'alimentation, etc.

Entre le début de telles négociations et la signature des accords, il peut s'écouler beaucoup de temps. Les ententes comportent aussi, parfois, des clauses restrictives. Ainsi entre Londres, Bombay et Singapour Air Canada n'a droit qu'à cinq liaisons par semaine pour commencer et à un maximum de 11 par semaine en 1989.

En 1979, tout de suite après les Britanniques, ce sont les Allemands qui débarquent à Ottawa avec des demandes pour Vancouver et l'inévitable Alberta. «On n'avait pas de raison particulière de leur faire plaisir, dit Pierre Jeannot, et on avait l'expérience d'une première négociation avec les Anglais.»

Les choses sont menées rondement. L'Allemagne consent au Canada une cinquième liberté sur Bombay et Singapour au départ de Francfort et une autre entre Francfort et la Thaïlande. Au surplus les Allemands donnent au Canada des droits sur trois destinations européennes au choix à partir de Francfort, Düsseldorf et Munich. Tout ça en échange de Vancouver et Calgary. L'Inde et l'État de Singapour acceptent de recevoir Air Canada depuis l'Allemagne mais la Thaïlande hésite. Les négociations sont en cours. Ce ne sont

pas les seules. Jamais le Canada n'a été engagé dans une aussi grande expansion de son réseau aérien. C'est un véritable bal de négociations.

Les Scandinaves veulent Toronto, Air Canada parle d'une cinquième liberté sur l'Europe au départ de Stockholm. Les Soviétiques lorgnent aussi Toronto et offrent des droits au Canada entre Francfort et Moscou. Air Canada demande alors en surplus des droits de passage au-dessus de l'URSS, plus précisément au-dessus du Kazakhstan, pour ses vols éventuels entre l'Europe et New Delhi. Les Russes sont d'accord. Le Liban et Middle East Airline s'intéressent à Montréal pour une liaison au départ de Beyrouth avec escale à Chypre. Pierre Jeannot songe à une tête de pont au Moyen-Orient.

«Quoi! s'exclame l'homme des cinquièmes libertés. Le tiers de notre PNB se vend à l'étranger. Il faut s'ouvrir. Avec la déréglementation, un marché canadien trop petit et un nombre croissant d'exploitants régionaux, il faut aller sur les marchés mondiaux tout en assurant nos services à l'intérieur du pays.»

Dans son bureau plutôt modeste du 26^e étage de la Place Air Canada, à Montréal, angle Dorchester et Beaver-Hall, à côté des tablettes de livres, des modèles d'avion et d'un gros globe terrestre, Pierre Jeannot, en bras de chemise, à la veille de partir pour la Thaïlande, livre sa vision globale. «Je n'ai pas de complexe, moi, dit l'auteur du *Kid et le Roi Médée*. Je n'ai jamais eu peur de foncer. Je peux vous dire une chose: le Pacifique, on va le conquérir par un bord ou par l'autre! On ne va pas tout laisser ça à CP Air.»

Justement, parlons-en de CP Air. A peine était-il arrivé à son poste du 26^e étage en juin dernier que Pierre Jeannot parlait de la privatisation d'Air Canada. Il avait alors émis une hypothèse: l'achat par Canadien Pacifique, le plus gros holding financier au Canada, d'une partie des actions d'Air Canada puis la fusion CP Air-Air Canada, avec l'immense réseau de CP Air en Europe, dans le Pacifique et en Amérique du Sud. Son plan de privatisation prévoyait ensuite la vente d'actions d'Air Canada aux employés de la compagnie et à des actionnaires privés.

Un groupe d'employés d'Air Canada, les pilotes en tête, avait fait préparer une évaluation des actions de la société par la firme Dominion Securities Pitfield, de Toronto. La question était... dans l'air.

Car contrairement aux libéraux fédéraux, qui s'opposaient à toute privatisation, surtout d'Air Canada, le nouveau gouvernement de Brian Mulroney mani-

festait plus d'ouverture à ce sujet.

Le 14 janvier dernier, toutefois, Brian Mulroney, de passage à Montréal, donne l'assurance au président de la Fédération des travailleurs du Québec, Louis Laberge, qu'Air Canada n'est pas à vendre. Du moins pas en entier. Huit jours plus tard, le président du marketing de CP Air, Dick Huisman, affirme clairement qu'il n'est pas question de fusion avec Air Canada et accuse le transporteur national de vouloir obtenir à même le réseau de CP Air un marché international qui remplacerait le marché qu'Air Canada perdrait à l'intérieur du pays par suite de la déréglementation du transport aérien.

Le discours de Pierre Jeanniot sur la privatisation n'a pas changé pour autant. Mais il s'est un peu refroidi.

«Quand j'ai parlé de la vente des actions d'Air Canada au holding Canadien Pacifique, dit-il, c'était à la blague. Une hypothèse que je lançais comme ça. Du reste, je n'ai jamais souhaité la privatisation totale d'Air Canada. Je suis pour une société mixte dont la majorité des capitaux serait détenue par l'État. Au fond, je suis d'accord avec le premier ministre.»

Pour ce qui est de la présence d'un seul transporteur canadien sur le marché international, Pierre Jeanniot ne démord pas. «C'est plus facile à un qu'à deux de négocier avec les pays étrangers, dit-il. Il n'y a pas toutes sortes de partages de routes à faire.» Partages souvent loufoques. Ainsi la route Paris-Rome pour laquelle la France a accordé au Canada une cinquième liberté. Elle est inexploitable: Air Canada n'a pas de droits sur l'Italie et CP Air, qui va à Rome, ne va pas à Paris...

Pierre Jeanniot s'anime davantage quand il explique pourquoi il favorise une forme de privatisation: essentiellement pour permettre à la compagnie de trouver de l'argent rapidement et prendre des décisions vite, avec autonomie. Ce sont les arguments qui ont le plus servi aux Britanniques pour la privatisation de British Airways. Notamment la possibilité d'obtenir directement de l'argent en allant sur le marché boursier plutôt que d'attendre le bon vouloir du Parlement.

«Il faut bouger vite dans cette jungle, dit le p.-d.g. d'Air Canada. Regardez les sociétés mixtes qui pourraient nous servir de modèles: KLM, SAS, Swissair. Elles ne laissent pas passer les occasions de rajuster leur tir, elles sont très dynamiques, elles réagissent vite aux exigences du marché et elles rentabilisent au maximum leurs opérations: achats d'avions, changements de routes, services, sous-contrats. Moi, je dois attendre les décisions gouvernementales. Mon actionnaire, c'est l'État. Son processus de décision est lent et ses préoccupations ne sont pas exclusivement axées sur la rentabilité.»

L'affaire Federal Express le montre bien.

Récemment Air Canada avait l'occa-

sion d'acheter une partie des actions de ce transporteur aérien américain spécialisé dans le transport des colis. La compagnie aérienne qu'on dit la plus rentable au monde.

«Mais il fallait faire vite, dit Pierre Jeanniot. Si on avait été une société à capitaux privés ou mixtes, avec autonomie décisionnelle et capacité d'aller sur le marché privé, on aurait fait une excellente affaire.»

Et puis le p.-d.g. d'Air Canada s'inquiète de l'énormité des appareils de l'État: «Il n'y a plus de créativité, au moment où l'on doit être le plus flexible et le plus efficace possible. On garantit des postes aux employés alors qu'on devrait leur garantir des revenus mais en leur demandant d'être plus souples. Aux États-Unis, les compagnies aériennes qui réussissent ont recréé l'esprit d'entreprise. On élimine la bureaucratie en donnant à chacun plus d'autonomie et par conséquent plus d'efficacité. Il faut revenir à la créativité. C'est une révolution humaine à faire. En matière de relations de travail, on n'est plus à l'heure de la confrontation mais à celle du *partnership*. Voilà pourquoi, dans l'éventualité d'une privatisation partielle, je préconise l'achat d'une partie des actions par les employés.»

Privée ou pas, Air Canada a des décisions rapides à prendre. Plus de 70 vieux DC-9 et Boeing 727 à remplacer au cours de la prochaine décennie; une affaire de 2,5 milliards. Si Air Canada prévoit à ce point être présente sur les comptoirs de l'Orient, peut-être choisira-t-elle d'acheter plus de gros porteurs au détriment des courts et moyens courriers. Quitte à laisser aux transporteurs régionaux une plus grande partie du marché canadien. Ce n'est pas l'avis de ces derniers. «Air Canada veut tout, dit un porte-parole de Nordair. Le Canada et le monde!»

Pour Pierre Jeanniot, les services que rend Air Canada à l'intérieur du pays ne sont aucunement menacés même si la compagnie devient partiellement privée.

Entre-temps le p.-d.g. doit prendre des décisions rapides. Celle par exemple qui a failli faire annuler, en décembre dernier, le transport d'aliments destinés aux affamés de l'Éthiopie. Quelques heures seulement avant le départ du premier DC-8 cargo d'Air Canada, le gouvernement éthiopien faisait savoir que le commandant de bord devait avoir sur lui 1100 dollars américains comptant en guise de «frais d'atterrissage» sans quoi il ne serait pas autorisé à décharger le blé et les victuailles que les Canadiens destinaient aux populations locales. «Si je ne m'étais pas retenu, avoue Pierre Jeanniot, j'aurais tout annulé.»

Autres aléas de l'internationalisme quand on veut sortir des chemins européens et nord-américains. Air Canada est bien partie pour exhiber sa feuille d'érable sur tous les continents. ■



LOUISE BILODEAU

Requiem pour les bélugas

«Accepter la disparition d'une espèce, c'est inconsciemment accepter aussi la nôtre.»

par GUY DESHAIES

Les bélugas seront vraisemblablement chose du passé au Québec d'ici 15 ans, peut-être même 10.

Ces petites baleines blanches, qu'on appelle aussi marsouins et qu'on vient photographier l'été dans leurs ébats gracieux entre Saint-Jean-Port-Joli et les Escoumins, étaient 5000 au début du siècle au Québec. Elles ne sont plus que 350, elles meurent prématu-

rément et ne semblent plus se reproduire normalement.

Cette fois, ce ne sont plus les chasseurs mais les polluants chimiques qui sonnent le glas d'une espèce.

«Le béluga», dit le Dr Daniel Martineau, vétérinaire spécialisé dans les mammifères marins, «vit au confluent de deux égouts: le Saint-Laurent et le Saguenay.»

La preuve scientifique n'est pas encore faite mais il semble bien, en effet, que ces animaux auront été exterminés par les contaminants organiques qui polluent

leur habitat naturel, plus spécifiquement les BPC (biphényles polychlorés) qu'on a déversés pendant une cinquantaine d'années dans nos cours d'eau et qui ont, entre autres propriétés, celle de ne jamais se dégrader.

Il y en a des tonnes déposées au fond ou à la surface des eaux du Saint-Laurent et du Saguenay, l'endroit le plus au sud du globe où l'on trouve des bélugas. Mammifère très peu répandu dans le monde, le béluga vit dans l'Arctique (Alaska, Canada, URSS), dans la Baltique et chez nous, dans le Saint-Laurent. Il ne voyage pas

comme les autres baleines et vit en permanence au même endroit, d'où son risque plus grand de contamination que les autres cétacés qui, eux, ne viennent dans le Saint-Laurent que quelques mois par année. Il vit jusqu'à 30 ans et peut peser deux tonnes. La femelle donne naissance à un seul «veau» tous les trois ans et le nourrit au sein de 13 à 21 mois.

Au Québec, le béluga a été abondamment chassé, par des pêcheurs surtout, qui l'accusaient de décimer les bancs de poissons. Dans les années 40, le gouvernement du Québec n'y est pas allé avec le dos de la cuillère en organisant des bombardements aériens sur les troupeaux de bélugas! Ils étaient tout de même encore 1500 au début des années 60.

Au train où vont les choses cependant, on imagine mal la survie des bélugas du Saint-Laurent. Les 15 animaux morts qu'on a trouvés sur les berges du fleuve chaque année, depuis trois ans, correspondent presque au nombre de naissances.

«Et on ne trouve pas tous les bélugas qui meurent», explique Pierre Béland, directeur du Centre de recherches du ministère des Pêches et Océans Canada, à Rimouski. «L'hiver, dit-il, ils sont emportés vers le golfe. Certains peuvent aller mourir sur les rivages déserts de la Côte-Nord et on ne les retrouvera jamais. D'autres, surtout les jeunes, ne flottent pas longtemps et coulent.»

Pierre Béland ne croit pas exagéré de dire qu'on ne retrouve que la moitié des bélugas morts. Parmi eux, des nouveau-nés très contaminés: cancéreux, ulcéreux, cardiaques précoces! Les BPC ont, entre autres caractéristiques, celle d'être des immunosuppresseurs qui, comme le Sida, détruisent les mécanismes de défense des victimes.

Les concentrations de contaminants prélevés dans les graisses des bélugas sont effarantes. Alors que le ministère fédéral des Pêcheries estime qu'un poisson est impropre à la consommation avec un taux de deux parties de BPC par million, on a trouvé jusqu'à 576 ppm chez les bélugas et jusqu'à 1725 ppm dans leur lait! On trouve aussi dans les bélugas des quantités phénoménales de métaux lourds, d'insecticides comme le DDT et le Mirex, ainsi que des HPA (hydrocarbures polycycliques aromatisés).

Pas étonnant que les maladies et les lésions qu'on constate à l'autopsie de ces marsouins soient les mêmes que chez l'homme, soumis aux mêmes polluants: dermatoses, cancers de la vessie, lésions pulmonaires, ulcères gastriques, artériosclérose, septicémies, etc., de même que des perturbations hormonales entravant la reproduction.

«Mais on n'a pas de groupe témoin pour comparer, explique le Dr Martineau. Voilà pourquoi on n'a pas de preuve scientifique irréfutable contre les pol-



**Comme les humains,
les bélugas absorbent
les BPC les plus
indestructibles.**

luants organiques. Le fait est cependant que les bélugas du Saint-Laurent sont supercontaminés. On retrouve des concentrations de BPC 100 fois supérieures à celles des bélugas de l'Arctique abattus par les Inuit, et 10 fois supérieures aux quantités prélevées chez les bélugas de la mer Baltique, qu'on considère très contaminés.

«Une chose est certaine, conclut le vétérinaire: les polluants organochlorés concourent à la mortalité de nos bélugas.»

On a fabriqué ces produits au Canada et aux États-Unis de 1929 à 1977, année de leur interdiction. Ce sont des additifs utilisés dans les lubrifiants, notamment les huiles des transformateurs électriques, à cause de leur extrême résistance à la chaleur. Mais ils ne sont pas biodégradables. On les a déversés négligemment pendant plusieurs décennies dans les sols, et même directement dans les cours d'eau. Au ministère de l'Environnement du Québec—qui est responsable de la dépollution de l'eau—, on estime que 90 % des BPC produits depuis 1929 autour des Grands Lacs et du Saint-Laurent n'ont pas été récupérés et sont toujours dans la nature, c'est-à-dire, pour la plus grande partie, dans le Saint-Laurent. Depuis les Grands Lacs, les affluents du Saint-Laurent et les sols contaminés, ils ont abouti dans le fleuve. Au Saguenay ils ont aussi été déversés généreusement: le lit du Saguenay contient présentement, en plus des BPC, 50 tonnes de HPA.

Aujourd'hui, on récupère ces produits et on les entrepose en attendant de pouvoir les détruire dans des fours spéciaux qui coûtent 60 millions de dollars chacun et que le Québec n'a pas, même s'il produit chaque année 952 000 tonnes de déchets dangereux, le tiers de tous les déchets toxiques du Canada. Les trois sites d'entreposage de BPC du Québec (Soterc à Saint-Basile-le-Grand, Toxitec à Shawinigan-Sud et Reliance à Saint-Laurent) sont pleins à ras bord. Hydro-Québec, qui utilise les BPC dans ses transformateurs, a quelques entrepôts temporaires. Au ministère de l'Environnement, la préposée aux informations s'est exclamée, en m'entendant parler de bélugas: «Bélugas? C'est quoi, ça?» On aurait pu répondre, sans trop se tromper: des sites d'entreposage de BPC...



Le Dr Daniel Martineau, à droite, recevant un cadavre de béluga à autopsier.

Ces derniers, dans les cours d'eau, se fixent d'abord sur des petits organismes vivants: plantes, vers marins, etc. Les poissons qui se nourrissent de ces organismes accumulent les BPC dans leur graisse. Ils sont mangés à leur tour par de plus gros poissons. Au bout de la chaîne alimentaire? Le béluga, qui dévore 100 livres de poisson par jour!

Il s'empoisonne ailleurs, aussi. On croyait jusqu'à récemment que le béluga ne plongeait pas à plus de 20 m. L'an dernier, l'Américain Ridgeway, de Californie, prouvait que cet animal pouvait descendre confortablement jusqu'à 400 m et qu'il fouillait le fond en quête de nourriture. Là où se déposent aussi les particules de BPC non ingérées par les poissons.

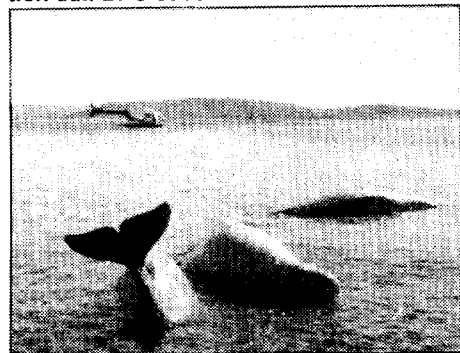
Au Québec, bien que nous abritions ce qui fut jadis une importante colonie de bélugas, nous ne savions que bien peu de choses sur ces animaux avant que Pierre Béland et le Dr Daniel Martineau entreprennent, en 1982, d'étudier les causes de

décès des bélugas qui s'échouent régulièrement sur les rives du Saint-Laurent. Les deux chercheurs ont recueilli 45 carcasses, autopsié une quinzaine d'entre elles, en notant toutes leurs observations et en faisant les analyses les plus poussées qu'on ait à ce jour sur les bélugas.

Béland et Martineau vont régulièrement aux États-Unis et en Europe faire part de leurs découvertes. «Je rentre de Londres», raconte Pierre Béland, la trentaine, calé derrière son petit bureau couvert de dents de bélugas, au troisième étage du centre de Pêches et Océans, rue des Ursulines, à Rimouski. «Les membres de l'International Council for the Exploration of the Sea, dit-il, n'en reviennent pas encore du degré de contamination de nos bélugas.» Pantalon de velours, chemise ouverte, ce petit blond à l'œil un tantinet moqueur qui, signe annonciateur peut-être, s'est intéressé aux dinosaures avant de se lancer dans le mammifère marin, n'est pas très optimiste. «Je crois qu'il n'y a plus grand espoir, dit-il. D'ici une quinzaine d'années, il n'y aura plus de bélugas dans le Saint-Laurent.»

Tout a commencé un soir d'automne de 1982. Le Montréalais Daniel Martineau, médecin vétérinaire pour Agriculture Canada à Rimouski à l'époque, amateur de plongée sous-marine, va entendre une conférence du biologiste David Sergeant, venu parler de bélugas. Le soir même, des badauds trouvent un béluga mort sur les galets de Pointe-au-Père, tout près de Rimouski. Sergeant s'y rend pour faire des analyses. Martineau l'accompagne et est frappé par deux choses. Premièrement, la similitude des organes du béluga et des bovins, qu'il connaît bien. Deuxièmement,

Cadavres de bélugas: victimes de la pollution aux BPC et aux HPA?



mement, le caractère sommaire et superficiel de l'examen post mortem de Sergeant. Prélèvements de dents, de quelques tissus, c'est tout.

Il décide d'aller plus loin. Il abandonne son poste à 40 000 dollars et, après avoir fait la connaissance de Pierre Béland, retourne à la faculté de médecine vétérinaire de Saint-Hyacinthe pour se spécialiser en pathologie. Les deux hommes s'entendent pour étudier le béluga.

Grâce à un budget de Pêches et Océans Canada, une campagne est menée dans les villages riverains invitant quiconque trouvera un béluga mort à avertir immédiatement Béland. Le 11 décembre 1982, le téléphone sonne chez ce dernier: un cadavre de béluga gît sur la plage de Petite-Matane. Béland, comme il le fera 45 fois par la suite, dépêche une équipe pour aller ramasser le cadavre et le faire transporter par camion — s'il est assez frais — à Saint-Hyacinthe où le Dr Martineau attend et n'hésite pas à faire ses autopsies en pleine nuit.

Grand, 31 ans, frisé comme un mouton, en blue jeans, Daniel Martineau entre dans la salle d'autopsie comme s'il était chez lui. Tandis que des collègues pratiquent l'autopsie d'une vache dont on peut voir les pattes émerger d'une poubelle, il me montre les rails au plafond et le treuil qui sert à hisser les bélugas hors du camion.

«Je mets huit heures à faire l'autopsie, dit-il. Je pèse l'animal, je le mesure, je note son âge grâce aux dents, son sexe. Je fais l'examen externe, puis j'ouvre la carcasse. Tout est noté, numéroté, étiqueté. Dès que je trouve des tissus intéressants, je les photographie.»

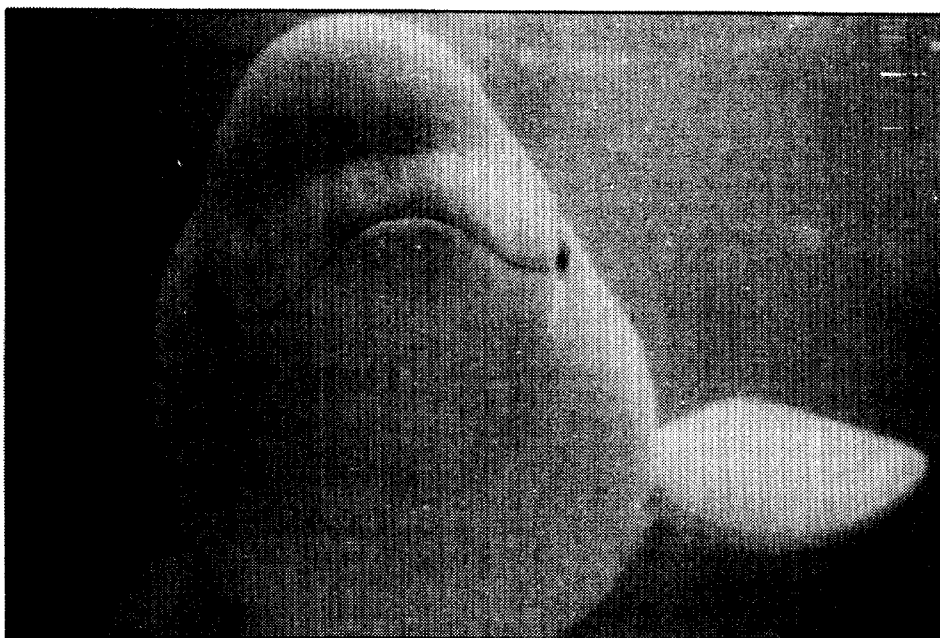
Quant aux analyses de laboratoires, elles sont faites, le plus souvent, par le chimiste Claude Desjardins, au Laboratoire régional d'inspection de Pêches et Océans, à Longueuil. C'est lui qui annonce les couleurs côté BPC, HPA, DDT et autres poisons.

Le Dr Martineau insiste pour dire qu'il ne détient pas encore la preuve scientifique et directe contre ces poisons. Les preuves circonstanciées sont toutefois accablantes.

Par exemple, le cancer de la vessie. «Il est à peu près inexistant chez les autres animaux, explique le vétérinaire, sauf chez des bovins qui se sont alimentés de fougère arborescente, une herbe cancérigène.»

On sait d'ores et déjà, grâce aux études du Dr Gilles Thériault de l'Université McGill, que les HPA et, plus précisément, le benzo(A)pyrène, utilisé notamment dans la fabrication de l'aluminium, produisent une substance cancérigène lorsqu'ils sont métabolisés par un organisme vivant, et causent le cancer de la vessie.

Le Dr Thériault a démontré que la population humaine aux abords des alumineries du Saguenay-Lac-Saint-Jean souf-



Leurs maladies et leurs lésions sont les mêmes que chez l'homme.

fraient de deux fois plus de cancers de la vessie qu'ailleurs au Québec, et que la moitié de ces cancers étaient reliés directement aux alumineries. La présence de quantités phénoménales de benzo(A)pyrène dans les eaux du Saguenay a été démontrée éloquentement par les professeurs Picard et Bérubé en 1983, lorsqu'ils ont transplanté dans le Saguenay des moules bleues provenant d'un milieu non pollué. Une fois repêchées, elles affichaient une concentration de benzo(A)pyrène 200 fois plus élevée que lorsqu'elles y avaient été plongées... Les bélugas, eux, évoluent 12 mois par année dans ce bouillon.

Quant aux BPC qu'on trouve dans leur organisme, ils ont été analysés par le chimiste Robert Massé de l'Institut national de la recherche scientifique. «Ils sont, dit M. Massé, du même type que ceux qu'on emploie dans les huiles industrielles. Ce sont ces BPC qu'on retrouve dans les poissons contaminés du Saint-Laurent, et ceux qui se concentrent le plus dans le lait maternel humain part transfert de graisse. Car les humains aussi absorbent des BPC. Ce sont eux qui se concentrent aussi le plus dans le lait des bélugas. Parmi les quelque 200 types de BPC, ils sont aussi les plus indestructibles...»

Que faire? «Il faut d'abord identifier les sites d'enfouissement des BPC, dit Pierre Béland. Ensuite il faut les décontaminer, éviter toute opération de dragage dans les fleuves pour ne pas remettre en circulation les BPC déposés sur les fonds marins et prier pour qu'on trouve un moyen de les neutraliser.»

«Impossible de les détruire quand ils sont déjà intégrés dans la chaîne alimentaire, tranche Robert Massé. Et on n'a même pas identifié les sites contaminés.

Je suis certain qu'on déverse encore des BPC dans les affluents du Saint-Laurent. Je ne vois pas comment le béluga pourra s'en sortir.»

La région du Bas-Saint-Laurent ferait bien de se trouver une autre attraction que les bélugas si elle ne veut pas perdre les revenus touristiques de plus d'un million de dollars que ces mammifères marins rapportent chaque année.

Mais à part cela, si les bélugas disparaissent du Saint-Laurent, qu'est-ce que ça fait, après tout? «Rien, ricane d'abord Pierre Béland. Oh! on peut imaginer des conséquences indirectes comme l'accroissement de la population des phoques, qui remplaceraient les bélugas dans la chaîne alimentaire! Et comme le phoque est un vecteur d'un ver qui s'attaque à la morue, on pourrait prévoir une plus grande contamination de la morue avec les conséquences économiques qui s'ensuivent. Mais le béluga fait partie de l'histoire et du patrimoine du Québec. Il est le héros du film *Pour la suite du monde*, de Perrault. Et puis, moi je trouve que c'est beau, un béluga», argue, en fin de plaidoyer, le jeune homme qui parle des bélugas comme de ses enfants. «Regardez comme ça fait pitié», dit-il en exhibant une diapositive d'un béluga mort. «Ça, c'est ma petite femelle des Grandes-Bergeronnes qu'on a trouvée avec son bébé mort-né.»

La résignation s'installe mal chez les fossoyeurs de bélugas. «Ici, à Saint-Hyacinthe, je vois des gens acheter leur eau en bouteilles au supermarché, soupire le Dr Martineau. Ils ont accepté que leur eau ne soit pas potable. C'est ainsi qu'on accepte la disparition d'une espèce, et c'est inconsciemment accepter aussi la nôtre...» ■

Miracle Man

Dans la guerre à finir que se mènent
les titans de l'alimentaire,
Irving Ludmer est peut-être le général
dont aurait rêvé le vieux Sam Steinberg.

par GUY DESHAIES

Amateur de golf, il n'a pas joué une seule fois depuis presque deux ans. Friand de voyages, il n'a pas bougé de Montréal depuis aussi longtemps. Et ingénieur en physique qui rêvait de devenir physicien nucléaire, il s'emploie aujourd'hui à vendre fruits, légumes, viandes et soupes.

Mais ces cheminements imprévus et contrariants n'ont pas fait perdre à Irving Ludmer, 50 ans, sa patience, son affabilité et son beau sourire de timide.

Il y a de quoi! L'empire Steinberg, qu'il dirige depuis le printemps 1984, a rapporté des bénéfices nets de 73,6 millions de dollars en 1985. Cinq fois plus qu'en 1984! Et le bénéfice par action, qui avait été de 24 cents en 1984, s'établit à 4,19 dollars pour l'exercice 1985...

Une remontée spectaculaire, car en 1984 l'entreprise atteignait un de ses plus bas niveaux de rendement depuis ses débuts en 1917, lorsque Mme Ida Steinberg ouvrait son premier magasin, rue Saint-Laurent, à Montréal. Longtemps numéro un du marché de l'alimentation au Québec, pionnier du supermarché, Steinberg survivait mal à la mort de «Monsieur Sam», créateur de la chaîne, génie du marketing. En 1984, Steinberg n'était plus que le troisième des grands de l'épicerie avec moins de 20 % d'un marché de 7,5 milliards de dollars au Québec. Le géant était derrière Provigo (35 %) et

Métro-Richelieu (23 %), menacé par les nouveaux Super Carnaval, implantés à Québec et s'installant à Montréal. Guerres des prix, grèves, ouvertures de supermarchés à très grandes surfaces, diversification des investissements, les titans de l'alimentaire se sont livrés une lutte opiniâtre qui a fait plus de mal à Steinberg qu'aux autres.

Puis Irving Ludmer est arrivé sur le champ de bataille. Il s'est mesuré, entre autres, à Pierre Lortie, le patron de Provigo, et a relancé Steinberg. A la fin de 1985, ce navire à la dérive reprenait le deuxième rang, ex æquo avec Métro-Richelieu.

En décembre, l'action valait 36,50 \$, en hausse de 283 % sur l'année précédente! (Celle de Provigo a augmenté de 183 %.) Et Jean-Paul Caron, économiste à la Banque Nationale, estime que ce revirement spectaculaire correspond exactement à la prise en main de Steinberg par Irving Ludmer. «Il a su réorienter l'entreprise dans la direction souhaitée par les consommateurs.»

Le nouveau patron de la chaîne Steinberg a étudié personnellement les nouvelles habitudes alimentaires des Québécois et a mis au point une stratégie visant à se placer à tous les chaînons de l'industrie alimentaire: supermarchés, comptoirs spécialisés, dépanneurs, fast-foods. Il tente présentement des expériences avec d'anciennes petites épiceries Stein-

**Il a vu que l'heure
était à la baguette,
à la pointe de brie
et à la poire du Japon.**

berg et avec les magasins Miracle Mart, qui vont encore mal. Il a vendu les commerces qui ne correspondaient pas, selon lui, à la vocation de la compagnie, comme certaines brasseries.

Dans son minuscule bureau sans fenêtre en bout de corridor, au neuvième étage de la Place Alexis-Nihon, le *miracle man*, rival de Pierre Lortie, un autre ingénieur en physique, sirote son café dans une grosse tasse sur laquelle on lit: «Besogne facile: toute chose qu'un autre a à faire.»

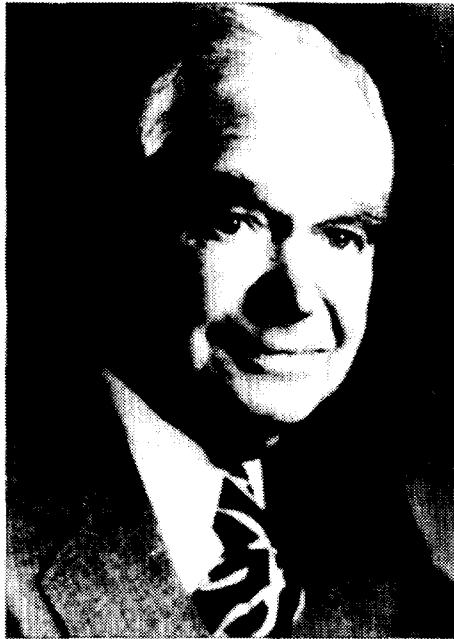
Seulement lui, sa première besogne, c'a été de se demander ce que d'autres, chez Steinberg, n'avaient pas fait pour que les ventes diminuent et que les profits se volatilisent. D'autres, notamment le «spécialiste» américain Peter McGoldrick, arrivé en 1982 et reparti discrètement dans le creux de la vague en 1984.

«Devant le coût croissant de la main-d'œuvre, explique Ludmer, ils ont voulu augmenter la productivité. Celle-ci se calcule, dans notre domaine, en revenu brut par heure de travail. Ils ont donc diminué les services, en réduisant notamment du personnel. Résultat: la clientèle a diminué et la productivité n'a jamais augmenté.

«Alors ils se sont lancés dans une guerre des prix il y a deux ans, offrant aux clients une ristourne de 5 % sur leurs achats. On a fait rire de nous. Comment une compagnie qui ne réalise que 1 % de profit net sur ses ventes peut-elle en offrir 5 % ? Et puis les concurrents ont répondu immédiatement en proposant la même chose, et même mieux. En huit semaines seulement, au printemps 83, Steinberg a perdu 20 millions de dollars et n'a pas gagné un seul client!»

Rire amusé du stratège de Steinberg. «La guerre des prix, dit-il, mène à la ruine de tout le monde. Ce qu'il faut, c'est du service et de la qualité.»

Irving Ludmer s'y emploie quotidiennement de 7 h du matin à 9 h du soir, quelquefois jusqu'à minuit. Ses vacances? Deux semaines en deux ans. Et il visite ses magasins régulièrement, histoire de rencontrer les gérants et de s'assurer que tout va conformément à ses plans. Contrairement à Pierre Lortie qui affirmait dans *L'Actualité* de septembre dernier qu'il n'avait pas besoin de savoir



«Monsieur Sam», créateur de Steinberg, visionnaire et génie du marketing.

vendre des tomates pour diriger Provigo.

«M. Ludmer est encore venu fouiller dans mes tablettes de soupes, l'autre jour!» s'exclame, encore incrédule, Jos Anthony, gérant d'un Steinberg expérimental, le Cinq Saisons, angle Green et De Maisonneuve, à Westmount. «Il m'a dit qu'en hiver il fallait mettre les soupes plus en évidence.»

Bien. Mais chez Steinberg, par les temps qui courent, il y a bien plus que les soupes en évidence.

Dans la foulée «ludmérienne», on voit apparaître de plus en plus, chez Steinberg, des étals de bouchers, des poissonneries, des pâtisseries, des comptoirs d'aliments préparés, de la marchandise en vrac. Une trentaine des 138 magasins au Québec sont déjà réaménagés selon ce nouveau concept, 20 sont en train de le devenir. D'autre part, 20 vieux Steinberg trop petits pour rester des supermarchés sont en voie d'être transformés en franchises Cinq Saisons, si l'expérience menée par Jos Anthony est concluante.

Irving Ludmer a compris que le temps des grosses voitures familiales engouffrant des sacs remplis de viande hachée, de saucisses à hot-dog, de Corn Flakes, de Coke et de Kraft Dinner, aux abords de ses magasins, a changé. Il a vu que l'heure était à la baguette, à la pointe de brie, à la poire du Japon, voire au tofu.

Et puis, la clientèle n'est plus essentiellement constituée d'une armée de ménagères ou de couples ayant plusieurs enfants. Il y a cette monoparentale, ici, qui achète de quoi faire quelques petits soupers sur le pouce; là, ce sont deux gais qui font provision de raisins verts, de fromage et de biscottes; plus loin c'est une «granola» qui hume la laitue pour tenter

de déceler une odeur suspecte d'insecticide; plus loin, un traditionnel qui s'attarde au rayon des chips.

«Gros changement culturel», constate l'homme à la barre de Steinberg. «Au Québec, comme ailleurs au Canada et aux États-Unis, la famille traditionnelle n'existe plus, il y a moins d'enfants et les couples travaillent à l'extérieur.» Analyse connue, mais Steinberg l'avait ignorée jusque-là.

Qu'a donc fait Irving Ludmer en prenant le poste de président et chef de la direction chez Steinberg? «J'ai d'abord été me promener dans les marchés ouverts autour de Montréal», raconte, toujours en français, ce fils unique d'un immigrant juif ukrainien et d'une Polonaise, employés toute leur vie dans les *sweatshops* du vêtement de l'Est de Montréal.

«J'ai vu des gens acheter à des endroits séparés: fruits et légumes ici, viandes là. J'ai constaté surtout l'achalandage des boutiques à l'intérieur. Comptoirs spécialisés en charcuterie, pâtisserie, poissonnerie, fromagerie, épicerie fine. J'ai vu que c'étaient des petits commerces, comme ceux que Steinberg obligeait à fermer leurs portes dans les années 50 avec ses supermarchés! Soyons francs. Nous ne répondions plus à ces besoins nouveaux de qualité, de diversité des produits et de services personnalisés.»

Aline Groulx, la secrétaire quinquagenaire, arrive alors à pas feutrés pour s'enquérir des besoins en café. Irving Ludmer, le millionnaire au complet sombre, propriétaire d'immenses centres commerciaux, comme les Galeries de la Capitale à Québec et les Carrefours de l'Estrie, décline poliment. On se croirait presque dans une cellule monacale en train de faire le bilan du dernier synode...

Le grand prêtre du commerce de la bouffe poursuit son récit.

«Mais nous avions des avantages. Je les ai examinés attentivement. Nous sommes merveilleusement situés. Nous avons de grandes surfaces dans d'excellents centres commerciaux. Nous occupons, parfois depuis de nombreuses années, des endroits stratégiques aujourd'hui inaccessibles à nos concurrents. Je me suis dit ceci: il ne faut plus que les foules qui envahissent les Galeries d'Anjou, par exemple, la Place Versailles ou les Galeries de la Capitale, à Québec, boudent Steinberg.»

Son banc d'essai a été le Steinberg de Dorval, où le gérant était particulièrement dynamique. Dès l'été 1984, ce magasin avait ses comptoirs spécialisés et un personnel accru. «Nous avons augmenté le personnel au lieu de le réduire, dit Ludmer, mais seulement du côté des denrées périssables où les profits sont beaucoup plus élevés qu'en épicerie. L'augmentation des ventes a largement compensé les nouveaux salaires.» Au fait, Steinberg

Les Steinberg prêts à partir?

Le moment est propice à la vente de leurs actions votantes. Des Ontariens guettent.

Ingénieur en physique, fils d'immigrants pauvres, il est devenu millionnaire dans l'immobilier.

compte présentement 32 000 employés au Canada contre quelque 25 000 il y a deux ans. Changement complet de politique.

Donc, Dorval. L'idée d'Irving Ludmer était d'installer plusieurs petites boutiques à l'intérieur du même magasin pour offrir les mêmes services, la même qualité et la même diversité de produits que les commerces spécialisés, mais réunis dans un endroit accessible, avec parking, donc sans perte de temps pour les clients.

Succès immédiat à Dorval. Ludmer ordonne la métamorphose de 50 magasins Steinberg et se penche illico sur les 20 magasins construits il y a 35 ans et plus, trop petits pour être des supermarchés. Il en choisit un carrément mal en point, fermé depuis trois ans faute de clientèle, angle De Maisonneuve et Green, à Westmount. Il le rebaptise Cinq Saisons et le cède en franchise à un employé de Steinberg, Jos Anthony, Libanais d'origine, moustachu et débrouillard. On y offre des fruits et légumes exotiques, des produits importés, du raffinement. Irving Ludmer veille de près; son bureau est à 100 mètres de là. Chiffre d'affaires du Cinq Saisons de la rue Green depuis un an? Cent mille dollars par semaine!

Et c'est une franchise. C'est-à-dire un commerce où le gérant est son propre patron. Ce n'est pas rien pour Irving Ludmer, qui sait bien que c'est le regroupement des indépendants dans des chaînes comme Provigo et Métro-Richelieu qui a porté le premier coup dur à Steinberg il y a une quinzaine d'années...

«D'un seul coup, rappelle le patron de Steinberg, ces chaînes ont eu le même pouvoir d'achat que nous. Elles pouvaient concurrencer nos prix d'autant plus que les salaires y étaient plus bas. Il n'y avait pas, comme chez Steinberg, un seul syndicat et un seul propriétaire. Le gérant de chaque magasin surveillait son affaire. Il en était le propriétaire. Il ne pouvait pas se dire: "Mon magasin va mal, mais les 30 ou 50 autres vont bien, je serai payé quand même!" Devant cette situation, Dominion a vendu ses magasins à Provigo et A & P a quitté le Québec. Nous sommes restés seuls.»

Et Irving Ludmer n'était plus là. Il venait de quitter Steinberg pour se lancer

Malgré la vive concurrence et les aléas de l'industrie alimentaire, l'avenir paraît resplendissant pour l'entreprise Steinberg, surtout sous la gouverne d'Irving Ludmer. Mais le contrôle de la compagnie pourrait bien passer à d'autres mains... des mains qui ne seraient plus québécoises.

Jusqu'à présent, en effet, les actions votantes de Steinberg ont appartenu aux membres de la famille Steinberg qui, de ce fait, ont exercé le réel pouvoir de décision en élisant, par exemple, les membres du conseil d'administration.

À la mort de Sam Steinberg, ses enfants et petits-enfants, les oncles, les cousins et autres membres de la famille qui possédaient les actions votantes ont délégué à la veuve de Sam, Mme Ruth Steinberg, leur droit de vote. La venue d'Irving Ludmer, l'effacement de Mitzi Steinberg, la fille de Sam, et de son mari, Melvin Dobrin, ont eu pour effet d'atténuer l'attachement de ces quelque 100 actionnaires privilégiés à l'égard de la compagnie. Chaque année ils doivent en plus se réunir pour reconfermer le mandat de vote à Mme Steinberg, ce qui devient de plus en plus fastidieux.

Il y a deux ans un des enfants a carrément vendu ses actions qui représentaient 3 % de l'ensemble des titres votants évalués présentement à environ 30 millions de dollars. L'an dernier 10 % des actions votantes ont été of-

fertes sur le marché. Le premier bloc de 3% a été acheté par la Caisse de dépôt et de placement du Québec, qui possède déjà des actions ordinaires.

Les affaires vont bien, le moment de vendre est propice, l'attachement familial s'estompé. Qui pourrait se porter acquéreur des actions encore détenues par la famille? Il ne fait pas de doute que la Caisse de dépôt et de placement surveille de près ce bloc d'actions même si elle garde un silence prudent à ce sujet. Mais il y a d'autres grands de l'alimentation à l'affût. En Ontario notamment.

Dans le milieu des affaires on mentionne le groupe Oshawa de l'empire Wolfe, déjà propriétaire d'Hudon et Deaudein, l'important grossiste alimentaire du Québec. On voit aussi la firme Loblaws, le numéro un en Ontario et qui manifeste des ambitions expansionnistes. Loblaws n'a rien au Québec mais se propage dans l'Ouest, notamment en Colombie-Britannique avec sa filiale Kelly, Douglas & Co. Déjà les Super Carnaval sont associés à la firme Burnac de Toronto. Pour Steinberg un changement de mains ne modifierait rien du côté des actionnaires non votants mais, advenant la prise de contrôle par un empire ontarien, y aurait-il des changements, dans les politiques d'achat par exemple? Les fournisseurs québécois actuels de Steinberg en souffriraient-ils?

G.D.

dans la promotion immobilière à la tête de sa propre compagnie: Irving Ludmer.

Car il n'est pas le dernier venu chez Steinberg. Il y était entré en 1957. «J'avais mon diplôme d'ingénieur en physique et je voulais aller aux États-Unis étudier la physique nucléaire. À cette époque cependant, hormis les armements, les débouchés dans ce domaine se limitaient à l'enseignement et la recherche. Moi, je ne voulais pas faire de bombes nucléaires. J'ai voulu m'accorder un temps de réflexion et j'ai répondu à une annonce dans le journal où l'on demandait un ingénieur avec trois ans d'expérience. Je n'avais aucune expérience et je ne connaissais pas l'employeur.

«Quand j'ai reçu l'invitation pour l'entrevue, j'ai appris que c'était Steinberg! Je me demandais bien pourquoi une épicerie pouvait avoir besoin d'un ingénieur. On m'a engagé et je suis devenu chef de

l'entretien. Il fallait voir aux systèmes de réfrigération, à l'électricité, aux équipements de manutention, etc.»

Ludmer est remarqué par le grand patron, l'inventeur même du supermarché, Sam Steinberg. On fait appel à son imagination et on lui confie bientôt le secteur de l'immobilier et, plus précisément, la compagnie immobilière de Steinberg, Ivanhoe Corporation, propriétaire des centres commerciaux. «La croissance était énorme, dit Ludmer. Les banlieues poussaient partout, la population augmentait rapidement. Nous avons construit à un rythme supérieur au taux de croissance de la population.»

En 1970, quand Irving Ludmer quitte la chaîne pour diriger ses propres affaires, Sam Steinberg confie son poste de vice-président à l'expansion à son gendre, Melvin Dobrin dont l'épouse, Mitzi Steinberg, siège déjà au conseil d'adminis-

tration. Après la mort du grand patron, en 1978, le couple s'installe à la direction de l'empire. Aujourd'hui, Mel Dobrin est président du conseil et Mitzi a démissionné de son poste de directrice générale de Miracle Mart et de vice-présidente exécutive. Le boss incontesté, c'est Irving Ludmer.

Car ce dernier n'est pas retourné chez Steinberg pour faire des ronds de jambe et jouer les exécutants.

Ayant pris de l'expérience dans l'im-

mobilière Ivanhoe, Irving Ludmer n'a pas été long à connaître un immense succès dans ce domaine avec sa compagnie rebaptisée Ludco. Après des débuts modestes en 1970, où son personnel consistait en une unique secrétaire, il a construit un petit centre commercial à Lachine, puis les Carrefours de l'Estrie à Sherbrooke, les Galeries de la Capitale à Québec, des centres commerciaux à Lévis, Sept-Iles, Saint-Jean! En 1983, les compagnies Ivanhoe et Ludco fusionnent. Mais lors-

que la direction de Steinberg demande à Ludmer de prendre la barre de l'empire, les deux sociétés immobilières se séparent pour éviter tout conflit d'intérêt au nouveau patron qui reste toujours propriétaire de Ludco.

Et il n'y va pas de main morte, côté immobilier. Il vend deux terrains d'Ivanhoe au Texas, 25 brasseries ou tavernes, diverses autres propriétés ici et là...

En revanche il relance les restaurants de fast-food: les Pik Nik, les Comptoirs, les Viva Pasta, les Burger Suprême et les Rascal's. Il y en a déjà 70 au Québec et 100 autres dans le reste du Canada avec Miracle Food Mart en Ontario qui, comme Steinberg au Québec, redémarre avec des stratégies semblables.

«Le fast-food, c'est 30 % du marché de l'alimentation», fait valoir Irving Ludmer. «Pour nous, c'est doublement intéressant car les mets préparés et vendus dans nos magasins répondent à un besoin croissant. Notre expérience en restauration va nous servir dans nos supermarchés!»

Quant aux 22 Miracle Mart, ils vont, comme les petits magasins Steinberg, faire l'objet d'expériences nouvelles. Ce sera le succès ou la mort. Le laboratoire de l'ingénieur en physique? Une grande surface rebaptisée Magasin M, au Carrefour Laval. Produits plus diversifiés, meilleure qualité, service personnalisé.

Les dépanneurs La Maisonnée, dont l'expansion a été gelée il y a deux ans, vont être relancés selon des plans qu'Irving Ludmer ne dévoile pas encore.

«Une chose est certaine», dit Gérard Virthe, président de la société de conseillers en mise en marché COGEM International, «l'évolution des habitudes dans le marché alimentaire n'est pas finie et va très vite. Il y aura de la place pour tout le monde dans les différents créneaux qui vont se multiplier et se diversifier encore plus. Irving Ludmer? Il fait du bon travail.»

«Il faut surveiller de près les changements, être à l'affût des besoins et réagir vite», dit Ludmer, dont la grande stratégie est d'occuper tous les créneaux du capricieux marché de l'alimentation.

«J'ai trois défis, conclut l'homme à succès. Ma stratégie, mon personnel et ma succession. Il faut que je conduise l'entreprise selon un plan qui mène au succès. Pour cela il me faut du personnel aguerri, dynamique et heureux. A moi de choisir les meilleurs cadres et faire en sorte que tous les employés aient du plaisir à travailler chez Steinberg. Et puis, il y a ma succession. Il faut la planifier. Je peux me faire tuer demain.»

Personne ne le souhaite pour Steinberg, mais Irving Ludmer pense à tout. ■

Les Jardins de la mer

Jersey et Guernesey, les îles anglo-normandes, offrent leurs fleurs, leurs plages, leurs châteaux, leurs exilés célèbres.

par Guy Deshaies

Le greffier crie: «Silence!» Le bailli fait son entrée et les citoyens, juchés dans les galeries surplombant la salle des États, se lèvent immédiatement, imitant députés et connétables.

Une fois la prière d'ouverture récitée, en français, par le doyen de l'Église anglicane, le greffier appelle les représentants du peuple. Toujours en français.

«Monsieur le connétable de Saint-Clément?

— Présent, répond une voix.

— Monsieur le député de Saint-Ouen?

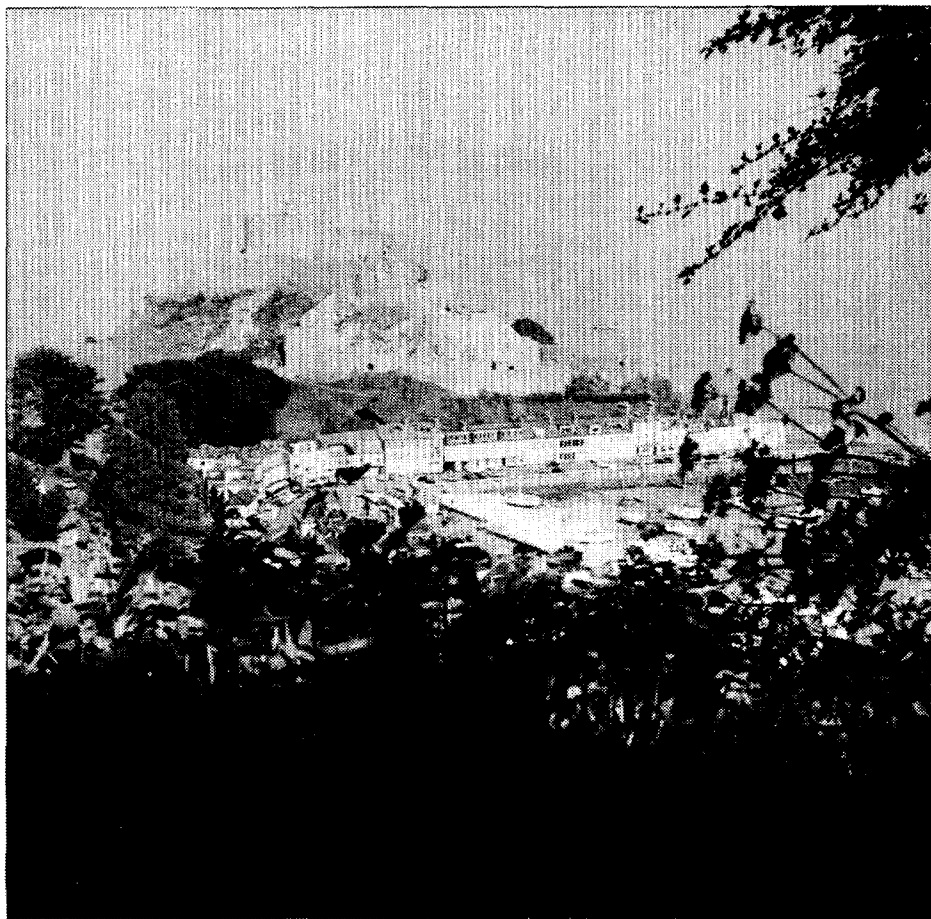
— Présent.»

Et puis on entame les débats... en anglais. A tout moment cependant, des mots français résonnent à nos oreilles: «Au greffe», «feuilleton», «cas contraire» et des noms comme «Madame Roselle Surcouf, née Morin» ou «Madame Renée Jermaine Davy née Forget».

Dans ledit feuilleton de la Chambre on apprend, entre autres, le transfert d'un terrain public de 2,85 vergées. Ce serait l'ancienne verge, mesure agraire du 13^e siècle valant un quart d'arpent. On y voit aussi qu'un citoyen a exercé son droit de «clameur d'haro», sorte d'injonction datant de la même époque et en vertu de laquelle le requérant va frapper à la porte de son connétable pour lui demander d'empêcher la violation imminente de son droit de propriété...

Bien. Mais sommes-nous au théâtre? Eh non! Nous sommes en pleine session du Parlement de Jersey, sur le Royal Square de Saint-Hélier, à 22 km des côtes françaises parmi une population qui est fidèle à la Couronne britannique depuis bientôt 1000 ans! Fidèle mais autonome.

Jersey a son gouvernement, sa monnaie, ses lois, son héritage normand, ses connétables et son bailli, lesquels, chose peu commune, siègent gratuitement... Le bénévolat politique dans la Manche! Et en guise d'autonomie, il fallait entendre un connétable, celui de Saint-Saviour, je pense, interpellé le lieutenant-gouverneur nommé par la Reine pour les affaires extérieures de l'île: le parlementaire l'appelait le «représentant de l'autre île». Hardi sentiment d'indépendance quand on pense que l'île du connétable avec ses 14 km de long sur 8 de large pourrait



Le château Mont-Orgueil: un ravissement indescriptible au pays des connétables.

entrer au moins deux fois dans la seule ville de Londres, capitale de «l'autre île», et que sa population de 76 000 habitants y passerait quasiment inaperçue.

Mais ce choc parlementaire jersiais amorce plaisamment une visite dans les îles anglo-normandes.

En sortant de la salle des États (les 12 comtés sont des États), on s'attendrit sur la plaque d'un bureau d'avocats, dans Hill Street, intitulée Mourant, Du Feu et Jeune, barristers. On se répand ensuite dans Saint-Hélier. La capitale a beaucoup de rues piétonnières comme King et Queen Street, des boutiques détaxées qui proposent parfums, cachemires, shetlands et autres articles à des prix imbattables, des parcs, des vieilles églises, des restaurants sympathiques et des touris-

tes à bérêts bretons fraîchement débarqués du ferry qui met 10 minutes entre Saint-Malo et Saint-Hélier. La brève visite du marché Halkett, à deux pas du parlement, nous fait comprendre la riche agriculture de Jersey. L'abondance de ses fleurs étonne, comme la couleur de ses fraises et la taille de ses raisins. Victor Hugo a baptisé avec raison les îles anglo-normandes: les Jardins de la mer. Véritable jardin en effet, cette île de Jersey sillonnée de petites routes étroites aux détours desquelles on ne cesse de découvrir quelque manoir secret, un château, une auberge, un pub à terrasse fleurie, une ferme qu'on dirait sortie tout droit d'un conte, beaucoup de vaches (jersey, naturellement), et des fleurs tout partout.

Les côtes sont extrêmement variées:

falaises escarpées et trouées de cavernes au nord, petites criques et ports de pêches nichés dans les rochers à l'est, anses et plages en forme de croissant au sud et, à l'ouest, une bande de sable doré de huit kilomètres. Tout autour de l'île le gouvernement a aménagé des sentiers de randonnée pédestre tant dans les escarpements rocheux qu'au bord des plages. Le seul spectacle de la marée, projetant la mer avec fracas sur les falaises ou se retirant à vue d'œil sur les hauts fonds, est exceptionnel.

Mais tout ce qui peut être dit sur Jersey est vrai aussi pour Guernesey, plus petite et plus au large et, à mon avis, encore plus belle que Jersey à cause de son relief et de sa capitale, Saint-Pierre-Port.

On comprend en tout cas que ces lieux idylliques aient été le refuge des proscrits et des exilés des guerres qui ont déchiré l'Europe au cours des siècles. Deux de ces réfugiés les plus célèbres ont été sans doute François-René de Chateaubriand et Victor Hugo; le premier chassé par la révolution naissante, l'autre par la monarchie restaurée; le premier parti pour l'Angleterre en misérable après avoir trouvé à Jersey les grandes idées du *Génie du christianisme*, le second rentré en

France en génie après avoir écrit à Guernesey *Les Misérables*.

Ironie d'un destin qui ne risque plus de frapper les exilés de la Manche. Il est pratiquement impossible de s'installer dans les îles anglo-normandes aujourd'hui. Paradis fiscaux où les revenus ne sont imposés qu'à 20% bien que les soins médicaux et même les médicaments soient gratuits, îles de paix et de richesse où le chômage est inconnu, l'immigration n'y a pas cours. Pour pouvoir s'y établir, un étranger, c'est-à-dire quiconque n'est pas né dans les îles, doit remplir une foule de conditions. Retenons celle qui oblige à avoir des revenus de capital de l'ordre de 250 000 dollars par année pour se convaincre qu'on est invité chaleureusement à visiter ce paradis mais pas à y rester.

Il ne reste plus rien de Chateaubriand à Jersey mais à Guernesey, la maison de Victor Hugo, Hauteville House, est le principal lieu de pèlerinage en plein cœur de Saint-Pierre-Port.

Mais dans les deux îles il n'y a pas que les châteaux comme Mont-Orgueil à Jersey et Cornet à Guernesey, les monuments, les parlements et la maison du poète. Il y a les plages, la pêche, la bicyclette, la randonnée pédestre, le golf,

l'équitation, la voile, la plongée sous-marine. Il y a le plaisir de parler aux habitants, en français très souvent, il y a les achats hors taxe, la gastronomie, le camping, l'hébergement sans problème depuis l'hôtel de grand luxe jusqu'à la pension de famille. Tout ça à des prix abordables. Sur la petite île d'Hern, juste en face de Saint-Pierre-Port, par exemple, l'hôtel White House, le seul mais de grande classe, propose une grande chambre et les trois repas pour 70 dollars.

Les touristes apportent 350 millions de dollars par année dans les Jardins de la mer. Autant dire qu'il est facile de s'y rendre. Des bateaux et des avions font la navette plusieurs fois par jour non seulement entre les îles mais avec la France et l'Angleterre. British Airways a des vols directs plusieurs fois par jour entre Londres et Jersey.

De quelque côté qu'on soit de la Manche on peut vite et facilement aller faire grande provision d'air frais, de mer bleue, de vent qui chante dans les rochers, d'odeurs de violette, de poissons grillé et de beurre frais, de cette hospitalité qui caractérise toujours les gens prospères et paisibles, bref, d'un ravissement indescriptible au pays des connétables. ■

L'autre médecine

Le vétérinaire est le meilleur ami de l'homme. Il soigne sa nourriture, teste ses médicaments, répond aux appels d'urgence et fait des visites à domicile. Il invente aussi des vaccins contre le cancer et le SIDA.



par GUY DESHAIES

Le Québec est l'endroit au monde où il y a le moins de porcs stressés! Et alors? Alors, cela a permis aux éleveurs québécois de s'emparer d'un marché japonais de 75 millions de dollars par année, parce que les Japonais ne mangent pas de porc à viande blanchâtre, comme celle du porc stressé.

L'éradication de cette maladie génétique est une des nombreuses réussites des vétérinaires québécois, dont le rôle primordial n'est pas surtout de soigner le chien et le chat de Monsieur Tout-le-Monde, mais de veiller sur la santé publique en contrôlant la qualité des viandes de consommation et de protéger un marché de 2,5 milliards de dollars, soit 80% des recettes agricoles du Québec.

Les deux tiers des 1200 vétérinaires québécois, outre ceux qui font de la recherche et de l'enseignement, se consacrent à ce rôle économique.

Cela ne signifie nullement qu'on néglige la santé du chien, du chat et du serin. Depuis plus d'un an, la médecine

vétérinaire vaccine les chats contre le SIDA! Plus précisément, contre la leucose féline, une immunodéficience virale transmise par la salive. Elle a mis également au point un vaccin très efficace contre la maladie de Gumboro, le SIDA du poulet. Depuis au moins cinq ans, la médecine vétérinaire vaccine contre certains cancers, comme la maladie de Marek, un cancer du sang qui sème la mort chez les oiseaux de basse-cour.

Votre chien souffre-t-il d'arthrite? Contrairement aux humains, il peut en guérir complètement et définitivement.

La liste des succès de la médecine vétérinaire est presque aussi longue que celle de ses découvertes, mais elle reste méconnue du public, mal perçue et, parfois, carrément ridiculisée.

Quand, ces jours derniers, un journaliste de *L'Actualité* est allé dire à son frère médecin que le vétérinaire lui avait offert, pour 15 dollars, de vacciner son chat contre le cancer, il y a eu grand éclat de rires de la part du disciple d'Esculape. «J'espère, a dit le médecin, que tu n'es pas assez naïf pour croire ça!»

«De la haute biotechnologie», explique tranquillement le Dr Michel Morin, pro-

fesseur de pathologie à la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal à Saint-Hyacinthe. «Disons en gros qu'on dissèque le rétrovirus, qu'on en élimine les protéines immunodéficientes et qu'on inocule ensuite des particules de protéines immunostimulantes.»

Les sceptiques auraient-ils raison de ne pas vouloir confier leur chat au premier médecin venu?

«Il n'existe pas de structure où le vétérinaire puisse rencontrer ses collègues des sciences biomédicales et entretenir des échanges», dit le Dr Raymond Roy, doyen de la faculté de médecine vétérinaire. «Le rôle de la profession vétérinaire est mal compris du public et des autres professions.»

Cela ne date pas d'hier. A la fin du siècle dernier, les travaux du biologiste Louis Pasteur furent accueillis avec sarcasme par les médecins. Ils intéressèrent cependant les vétérinaires dont certains devinrent des pastoriens inconditionnels qui multiplièrent les découvertes de bacilles et de streptocoques et mirent au point d'efficaces vaccins et sérums, notamment contre la diphtérie et le tétanos. Peut-être se souvenaient-ils du précur-



Le professeur Olivier Garon. L'an dernier, 271 chevaux sont passés par la salle d'opération.

seur de Pasteur, le vétérinaire Auguste Chauveau, père de la théorie de l'immunité. Vers la fin de sa vie, Pasteur a dit: «J'aurais aimé être vétérinaire.» C'était le cas de Camille Guérin qui, associé au médecin Albert Calmette, mit au point le vaccin contre la tuberculose, le BCG (Bacille Calmette-Guérin).

«Je m'étonne, dit le professeur Morin, de constater à quel point la médecine humaine ignore la pathologie animale et ne sait pas ce qui se fait en médecine vétérinaire. Pourtant les organismes des vertébrés se ressemblent beaucoup et les animaux ont autant de maladies que les

humains, causées souvent par les mêmes agents et les mêmes phénomènes. Est-ce qu'un virus s'occupe de savoir s'il frappe un animal intelligent ou pas ? Il se fait de moins en moins d'autopsies en médecine humaine et je trouve cela très inquiétant. Nous, nous n'arrêtons pas de faire des examens post mortem. Il est vrai que nous avons l'avantage de pouvoir pratiquer l'euthanasie, mais 90 % des nouvelles maladies animales sont détectées par des pathologistes dans nos laboratoires de diagnostic. L'autopsie est un enseignement indispensable.»

Qui sait si l'autopsie des chevaux at-

teints d'anémie équine, dont le rétrovirus présente des similitudes avec celui du SIDA de l'homme, ne conduira pas à la solution de notre «maladie du siècle» ?

Cela aurait de quoi revaloriser la médecine vétérinaire mais elle a d'autres chats à fouetter, si l'on peut dire, pour accomplir sa tâche principale: rentabiliser le cheptel au maximum. Pour cela on lui demande de créer de nouvelles races plus productives et plus résistantes, de prévenir à tout prix les maladies des troupeaux et de surveiller la qualité des viandes, garantie de santé publique et, conséquemment, de l'accroissement du

D'ici 1990, toutes les exportations de bovins du Québec se feront en éprouvette

marché. Notamment celui des exportations qui ont représenté l'an dernier des recettes agricoles de 500 millions de dollars pour le Québec seulement...

La maladie du porc stressé n'en est qu'un exemple. Les Japonais n'en voulaient pas bien que cette viande soit très saine? On a identifié le gène de cette maladie à Saint-Hyacinthe et on élimine tous les nouveau-nés qui en sont porteurs.

Des vaches aussi, qui donnent 15 000 livres de lait par année au lieu de 5000. «La Holstein canadienne, s'exclame le Dr Morin, c'est une des plus belles réussites du siècle en génétique animale!»

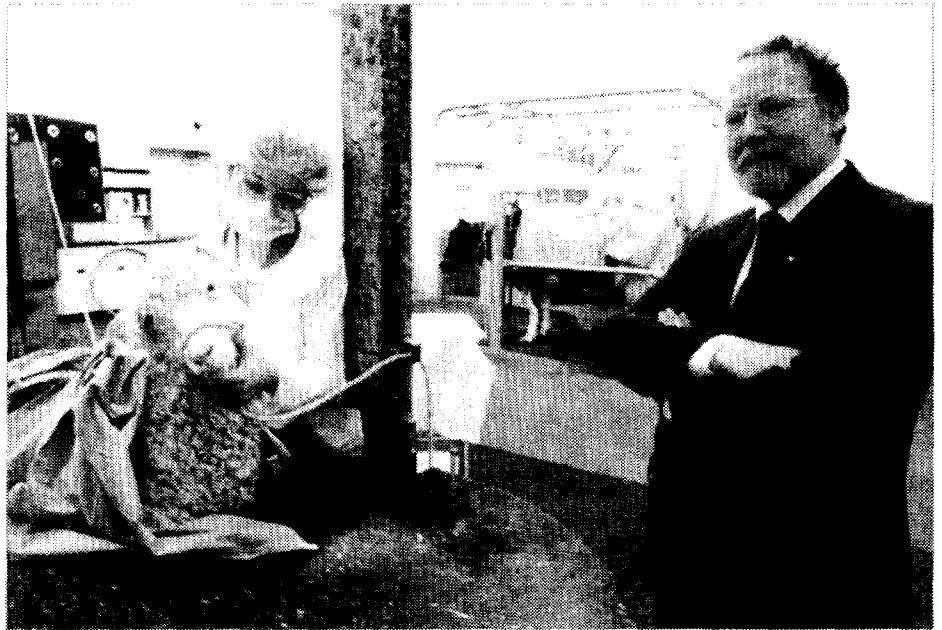
Merveilleuse vache à lait, exportée à Cuba il y a une quinzaine d'années, mais qui mourait sous ces latitudes. Une équipe de Saint-Hyacinthe s'est rendue à Cuba pour aller retravailler la génétique de la sacrée vache et en faire une sorte d'Holstein canadienne tropicale, productive à souhait et parfaitement viable.

Et aujourd'hui on les exporte dans des éprouvettes! Grâce à la transplantation embryonnaire mise au point par l'équipe des professeurs Pierre Lamothe et Keith Betteridge, de Saint-Hyacinthe. On prélève l'embryon sept jours après l'insémination, on le conserve dans de l'azote liquide pour le transporter où l'on veut et l'implanter dans l'utérus d'une vache porteuse qui donnera naissance, neuf mois plus tard, à un veau aux caractéristiques génétiques de la vache canadienne, et non de la porteuse. La vache inséminée, choisie pour ses qualités exceptionnelles, peut ainsi fabriquer 40 embryons par année au lieu d'un seul!

Le Québec a vendu, depuis 1982, des centaines d'embryons à 2000 dollars l'unité à divers pays comme la Hongrie, la Tunisie, l'Algérie, Israël. Ces pays commandent des caractéristiques très spécifiques: productivité, résistance à la maladie, adaptation au climat. On leur fabrique leurs veaux sur mesure.

«Vendre des embryons de bovins à l'étranger, dit le Dr Lamothe, cela revient à expédier une cinquantaine de vaches de très grande qualité dans une valise!» D'ici la fin de la décennie, on prévoit que toutes les exportations de bovins du Québec se feront en éprouvette.

«On réussit des choses inouïes au nom



Le Dr Raymond Roy: «L'hôpital est indispensable à l'enseignement.»

de la rentabilité et de la productivité», déclare le Dr Olivier Garon, professeur d'anatomie macroscopique du cheval à la faculté de Saint-Hyacinthe. «Pensez-y, on mange des poussins en BBQ deux mois après leur naissance!»

Cela ne va pas sans problèmes. Les prodiges de la génétique ont leurs inconvénients chez ces animaux que les vétérinaires qualifient de «boostés». Arthrite, synovite, infécondité. «Que voulez-vous, dit le professeur Garon, la nature reprend ses droits. On demande à une vache d'être super productive mais on la retrouve avec des kystes ovariens qu'il faut opérer.»

L'élevage industriel est un autre souci constant pour les vétérinaires qui font face à des maladies engendrées par la promiscuité. Plus de 500 bovins dans un même parc, 3000 porcs dans une même porcherie, 30 000 poulets dans une même bâtisse!

«Le feu se propage vite», soupire le Dr Alain Laperle, pathologiste au centre de diagnostic du ministère de l'Agriculture du Québec, à l'Assomption. «Et il faut l'éteindre comme ce fut le cas du virus de la laryngo-trachéite chez les poulets l'été dernier. Nous ne pouvons pas nous tromper de diagnostic, ça coûte trop cher. Et il faut vivre avec la promiscuité parce qu'elle est un facteur de rentabilité.» Sur-tout avec l'Assurance-santé animale du Québec (ASAQ), qui coûte annuellement 10 millions au gouvernement, auxquels les éleveurs ajoutent 45 millions de dollars en médicaments. Et les décès d'animaux coûtent 50 millions tandis que les pertes de rendement causées par les maladies sont évaluées à 230 millions de dollars. En gros, 15 % des revenus agricoles engouffrés dans les maladies et très sou-

vent dans les maladies dues aux conditions d'élevage. Comme la gastro-entérite et la pleuropneumonie qui tuent près d'un porc sur dix sur les quelque quatre millions élevés au Québec. La pleuropneumonie porcine était inconnue au Québec il y a 10 ans...

«Nos animaux d'élevage vivent dans des conditions du Tiers-Monde, conclut le Dr Michel Morin. Et ils en ont les maladies.»

Mais le pire ce sont les maladies contagieuses venues de l'étranger. Alors là, c'est l'obsession, la hantise, la panique à bord de la médecine vétérinaire!

Quand, en 1982, le Québec s'est emparé du lucratif marché japonais avec ses porcs, ce n'est pas seulement parce qu'il avait réussi à éliminer le stress porcine mais aussi parce que le Danemark, qui servait ce marché, venait d'être frappé par une épidémie de fièvre aphteuse. Du jour au lendemain, ce pays voyait ses exportations de porc passer de 72 000 tonnes à moins de 10 000. Le porc danois ne s'est jamais remis de cette épidémie, bien que la maladie ait été contrôlée en moins d'un an. Les acheteurs internationaux de viande craignent la maladie comme... la peste.

Comme la peste porcine africaine, par exemple, un mal qui répand la terreur, et que les Canadiens sont allés combattre en Haïti de 1982 à 1984. C'est le Dr Guy Meilleur, 54 ans, fils de vétérinaire, directeur du bureau régional d'Agriculture-Canada au Québec, qui a été le général de cette guerre. À la tête de 450 vétérinaires, techniciens et simples soldats canadiens, américains et haïtiens (dont les deux seuls vétérinaires d'Haïti), il a réussi, en deux ans, à éradiquer la maladie. «On a tué 650 000 porcs et donné de la main à la

On ne peut pas, au contraire des humains, bourrer les bêtes de pilules. Car on les mange après...

main neuf millions de dollars aux pay-sans», dit le Dr Meilleur.

Aide à un pays démuné ? Pas vraiment. Même si on ne le dit pas trop, les Canadiens et les Américains sont allés d'abord s'aider eux-mêmes en faisant en sorte que la maladie ne soit pas exportée chez eux !

Un qui en sait quelque chose et qui n'était pas fâché d'apprendre qu'il n'y avait plus de peste porcine en Haïti, c'est Fidel Castro. En 1971, cette maladie avait frappé à Cuba et Fidel avait fait abattre par son armée tous les porcs de l'île à la mitrailleuse ! En 1976, autre épidémie de fièvre africaine porcine à Cuba. Même traitement imposé par l'ancien vainqueur de la Baie des Cochons. Dans les deux cas, la maladie avait été importée par des réfugiés de la mer haïtiens, parce que ceux-ci transportaient avec eux soit un porc contaminé, soit, simplement, des déchets alimentaires.

«Le saucisson, explique le Dr Meilleur, est un excellent agent de transmission.» En 1952, un immigrant allemand a jeté un bout de son saucisson aux animaux d'une ferme d'Alberta et a provoqué une épidémie de fièvre aphteuse. La viande n'est pas dangereuse pour l'homme mais elle peut être à l'origine d'une véritable hécatombe chez les animaux.

Dans tous les aéroports internationaux du Canada, les déchets alimentaires des avions sont incinérés sous la surveillance d'un vétérinaire. C'est lui qui fait saisir par les douaniers les viandes de charcuterie qu'on apporte innocemment dans sa valise. C'est lui qui veut savoir si on a visité des fermes à l'étranger. Au Québec, 50 vétérinaires ne font que cela. Dans certains pays, l'Espagne entre autres, la fièvre aphteuse et la peste porcine sont endémiques. C'est l'Office international des épizooties, situé à Paris, qui lance l'alarme dans le monde dès qu'une maladie animale contagieuse est détectée quelque part sur le globe. Toutes les médecines vétérinaires nationales sont alors sur un pied d'alerte.

Au Québec, il y a sept centres de diagnostic: L'Assomption, Saint-Hyacinthe, Sherbrooke, Québec, Alma, Nicolet et Rimouski, véritables tours de contrôle de la santé animale. L'an dernier ils ont ouvert 250 000 dossiers, fait 60 000 analyses de

Le pavillon des quadrupèdes

Un hôpital qui a admis l'an dernier 3070 chiens, 874 chats, 950 chevaux, 697 bovins et 410 porcs.

Le Dr Olivier Garon tire délicatement l'immense porte coulissante sur laquelle est écrit *interdit d'entrer*. Il passe la tête par l'ouverture et dit: «Venez, il n'y a personne.»

La salle d'opération est vide, en effet. Mais on peut voir les énormes appareils d'anesthésie dont les tubes et les respirateurs sont trois fois plus gros que ceux qu'on utilise pour les humains. On aperçoit au plafond le treuil relié à des courroies qui servent à transporter le cheval sur la table d'opération, robuste plate-forme aux mécanismes hydrauliques qui permettent au chirurgien de soulever, d'abaisser et de pencher à volonté son opéré. Tout est d'une propreté irréprochable. Il y a des instruments soigneusement enveloppés près des autoclaves, des plateaux en inox, des appareils sophistiqués d'éclairage.

«Ça», dit le Dr Garon, en m'introduisant dans une pièce au plancher de caoutchouc mou et aux murs tout matelassés, «c'est la salle de réveil.»

Il m'apprend que le cheval, lorsqu'il reprend ses esprits après l'opération, n'est pas particulièrement de bonne humeur et a tendance à ruer dans les brancards. C'est son choc post-opératoire. Mais il ne faut pas qu'il se blesse et il est impérieux que les points de suture tiennent. L'an dernier, sur les 950 chevaux admis ici, à l'hôpital universitaire de la faculté de médecine vétérinaire de Saint-Hyacinthe, 271 sont passés sur la table d'opération. Des bêtes de prix pour la plupart. Chevaux de course et d'équitation présentant des problèmes majeurs impossibles à résoudre pour le vétérinaire de pratique qui réfère ces cas à l'hôpital. Fractures compliquées, chirurgies majeures de divers organes, césariennes.

Le Dr Garon m'entraîne ensuite vers la salle d'opération des bovins. Cette fois, il y a de l'action. Par l'entrebâillement de la porte on voit une menue chirurgienne, entourée de toute une équipe en vert, travailler dans l'abdomen d'un bouvillon. L'an dernier 371 bovins ont été opérés, c'est-à-dire presque la moitié de tous les admis. Opérations au système digestif et au système reproducteur pour la plupart. Plus loin, c'est le bloc opératoire des porcs que les hernies, surtout, font aboutir sur le billard.

Séparée des blocs opératoires par un

large passage de béton, se trouve l'étable où sont hospitalisés les grands animaux. Des chevaux, des vaches, des cochons, une petite chèvre. Il y a l'aile de la chirurgie et celle de la médecine. Devant chacune des stalles le menu du malade, ses médicaments, sa posologie, etc. Ces animaux sont référés par des vétérinaires de tous les coins du Québec mais il y a aussi ceux qui appartiennent à l'hôpital et servent aux étudiants. Par exemple, cette singulière vache munie d'une écouteille à hublot sur le côté. On peut y voir «travailler» les quatre parties de l'estomac et, en ouvrant l'écouteille, analyser le bol alimentaire de ce ruminant qui ne semble pas broyer du noir pour autant. Un qui a l'air plus maussade, c'est ce petit taureau à qui on a dévié le pénis complètement sur le flanc. «Un taureau détecteur», explique le Dr Garon. «Les éleveurs de bovins de race n'assurent la reproduction que par insémination artificielle. Mais ils ne connaissent pas toujours exactement la période de fécondité de la vache. Le taureau-détecteur le sait, lui. Il monte sur la vache. Il ne peut la féconder mais l'éleveur sait qu'il est temps d'inséminer.»

Interdit de visiter le pavillon des contagieux. On traverse des corridors qui longent des salles d'examen, des laboratoires, des salles de radiologie, une pharmacie, pour déboucher dans la section des petits animaux. Le hall d'admission est propre et bien éclairé. Il y a des petites salles d'examen tout autour. Pas un bruit, pas une odeur suspecte. Une sérénité à faire l'envie des salles d'urgence de nos hôpitaux.

Ici, l'an dernier, on a admis 3070 chiens et 874 chats. On a pratiqué 1104 interventions chirurgicales et les cliniques ambulatoires qui répondent aux appels ont fait 11 500 examens d'animaux.

«Cet hôpital», dit le doyen de la faculté, le Dr Raymond Roy, «rend service à la population et est indispensable pour l'enseignement universitaire.»

Il n'est pas inutile, non plus, côté finances. Dans le budget de sept millions de dollars de la faculté, l'hôpital, grâce aux frais couverts en partie par l'Assurance-santé animale pour les animaux de ferme, a rapporté un million...

G.D.

sang et tenu à jour leurs listes de vaccination et de rappels. Dès qu'un animal meurt sans raison apparente, les pathologistes de ces centres font l'autopsie ou analysent les prélèvements que leur apportent les vétérinaires et les producteurs.

Dès qu'une maladie contagieuse dite «nommée», c'est-à-dire sur la liste des alertes rouges à Ottawa, est décelée, ils doivent avertir immédiatement les autorités fédérales qui déclenchent alors de véritables mesures de guerre.

«En 24 heures, dit le Dr Laperle, on peut mobiliser plus de 400 personnes dans une seule région. Tous les vétérinaires sont avertis. Il faut tuer rapidement tous les animaux malades, disposer des carcasses et juguler l'épidémie.»

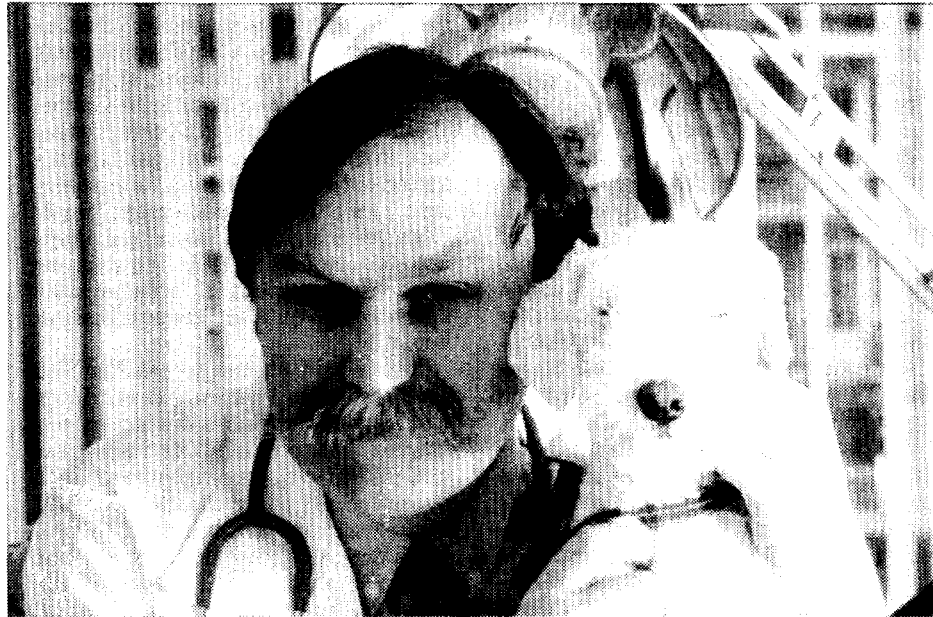
Pour être certains que tout ira sur des roulettes, on organise même des simulations d'épidémie comme, en novembre dernier, une simulation de brucellose au Québec. Le Canada, qui régleme la santé animale depuis 1865, ne rigole pas

pôts médicamenteux que décèlent les 100 vétérinaires fédéraux affectés aux seuls abattoirs du Québec.

On ne peut pas, contrairement aux humains, bourrer les animaux de médicaments. Parce que les humains les mangent...

Mais même ces médicaments que la médecine administre aux humains sont de plus en plus testés par la médecine vétérinaire. Cette pratique remonte à l'affaire de la thalidomide, il y a une vingtaine d'années. Ce sédatif, administré aux femmes enceintes, perturbait la croissance du fœtus et entraînait de graves malformations des membres chez les nouveau-nés. Les procès intentés par les victimes de la thalidomide ont complètement ruiné les compagnies pharmaceutiques qui fabriquaient ce produit.

Aujourd'hui, pour ne plus courir pareils risques, elles engagent des pathologistes vétérinaires qui vérifient sur les animaux la toxicité des nouveaux médicaments et leurs effets cancérigènes et



Le Dr François Lubrina: «Les petits animaux prennent plus d'importance.»

avec ces choses-là. Son marché d'élevage vaut huit milliards de dollars!

Voilà pourquoi la médecine vétérinaire a de plus en plus une vocation préventive, non seulement des maladies mais de l'insalubrité des viandes de consommation qui serait le fruit, par exemple, de résidus médicamenteux. Elle contrôle les aliments et les médicaments donnés aux animaux de ferme. Au Québec, seul le Centre de distribution des médicaments vétérinaires, à Saint-Hyacinthe, est habilité à recevoir des ordonnances. Parfois, des éleveurs, et même des vétérinaires, transgressent les règlements sur les médicaments mais les animaux ainsi traités se retrouvent le plus souvent parmi les animaux non vendables à cause des dé-

tératogènes (malformations embryonnaires) notamment. Même chose pour beaucoup d'autres produits: cosmétiques, peintures, insecticides, etc.

Ces vétérinaires sont des spécialistes, diplômés pour la plupart du seul institut au monde de pathologie vétérinaire, l'American College of Veterinary Pathologists, à Ames en Iowa. Il n'y a que 600 diplômés de l'ACVP dans le monde actuellement, dont quatre Québécois. Le professeur Morin a été le premier, en 1976, suivi du Dr Sylvie Gosselin, aujourd'hui à la tête du laboratoire de pathologie vétérinaire de la multinationale pharmaceutique Merrell, à Cincinnati. Le Dr Pierre-Yves Daoust, lui, fait de la recherche en Ontario tandis que le Dr

Cent ans

De 1886 à 1986, on est passé de 3 à 300 élèves.

Première et seule école francophone de médecine vétérinaire en Amérique, la faculté de Saint-Hyacinthe, centenaire cette année, est la doyenne des autres écoles canadiennes: Guelph, Saskatoon et Charlottetown.

«Nous formons les vétérinaires dont le Québec a besoin, dit le Dr Raymond Roy. Ils sont très en demande. Pas de chômage chez nos diplômés.»

Mais on ne devient pas facilement vétérinaire.

L'an dernier, 600 finissants de cégep ont posé leur candidature à la faculté de Saint-Hyacinthe. Elle en a accepté 74... Ils sont au nombre des 300 élèves de premier cycle auxquels s'ajoutent 60 étudiants en maîtrise.

On est loin cependant des seuls trois élèves admis en septembre 1886, année de la fondation de l'école, qui célébrera son centenaire en septembre prochain. On a prévu, dans les nouveaux pavillons inaugurés l'an dernier, une grandiose cérémonie au cours de laquelle le secrétaire perpétuel de l'Académie française, Maurice Druon, prononcera le discours de circonstance. Juste retour des choses puisque l'étrange personnage qui a fondé l'école, le notaire Victor-Théodule Daubigny, était français.

Devenu veuf à l'âge de 36 ans en 1872, le notaire Daubigny quitte son patelin de Crillon, dans l'Oise, et vient s'installer à Lachenaie, près de Montréal, où il se passionne pour l'élevage. Il s'inscrit à l'école anglophone de médecine vétérinaire de McGill, arrive premier de sa promotion et devient professeur à McGill. En septembre 1886, il ouvre une école française de médecine vétérinaire dans sa propre résidence, au 3700 de la rue Craig à Montréal. Elle déménagera plusieurs fois, changera de nom, sera confiée aux pères Trappistes d'Oka de 1928 à 1947, avant de s'établir définitivement à Saint-Hyacinthe.

La faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal à Saint-Hyacinthe est reconnue par l'American Veterinary Medical Association. Elle est la seule francophone à avoir cette distinction, bien que la première école vétérinaire américaine ait été fondée par le Français François-Auguste Liautard, tout comme le Royal Veterinary College de Londres, fondé par Charles Vial de Saint-Bel en 1791. Ces deux Français étaient diplômés de la plus vieille école d'Occident, celle de Lyon, qui fête son 225^e anniversaire cette année...

G.D.

Pierre Tellier, diplômé de l'ACVP l'an dernier, travaille pour la compagnie Bio-Recherche à Senneville.

«Plusieurs produits ne sont jamais mis sur le marché, explique le Dr Morin. On a découvert des savons et des shampoings cancérogènes. Le pathologiste vétérinaire monte la garde. C'est lui qui décide en dernier ressort de donner ou non le feu vert à un produit.»

«L'art vétérinaire», écrit Clément Bressou dans son *Histoire de la médecine vétérinaire*, «s'il est médical dans son objet, doit rester économique dans ses résultats.»

Mais il est de plus en plus sentimental dans ses effets. La médecine vétérinaire ne soigne pas à tout prix. Le propriétaire d'un animal malade peut vouloir le faire tuer.

Loin des grands élevages et des contraintes économiques du rendement agricole, le vétérinaire de pratique privée, spécialiste des petits animaux de compagnie, fait face à ces choix pénibles.

«Les gens vivent de plus en plus seuls, il y a moins d'enfants et les vieillards sont isolés», constate le Dr François Lubrina, vétérinaire à Montréal. «On compense avec des petits animaux qui prennent plus d'importance. La zoothérapie l'a bien montré: le simple fait de caresser un animal de compagnie fait baisser la tension artérielle. Alors on fait soigner davantage l'animal auquel on s'attache, d'où l'obligation nouvelle pour le vétérinaire de traiter des maladies du troisième âge: insuffisance rénale, arthrite, diabète, obésité, troubles de la vue, de l'ouïe et mauvaise dentition. Le chat vivait jusqu'à six ou sept ans autrefois; aujourd'hui, il n'est pas rare qu'il vive jusqu'à 20 ans.»

Parlons-en, des chats. Plus adaptés aux appartements urbains, ils deviennent légion. Aux États-Unis, où on en comptait 23 millions en 1976, ils sont maintenant 55 millions! Selon la revue *Veterinary Medicine*, chaque année on y dépense en moyenne 200 dollars par chat en aliments et en soins. Une affaire de 11 milliards de dollars par an!

Pas étonnant qu'à certains égards il convienne de se demander si les animaux n'ont pas un meilleur service de santé que les humains. Les cliniques vétérinaires, pour la plupart, répondent aux appels d'urgence 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Les vétérinaires se rendent à domicile, même en pleine nuit, et beaucoup, comme ceux de la clinique du Dr Lubrina, ont le téléphone dans leur voiture! Il y a de plus en plus de spécialistes: ophtalmologistes, orthopédistes, chirurgiens du cœur, et on parle de psychiatres pour bientôt. Certains vétérinaires ne soignent que quelques espèces, comme le Dr Corrina Lupu, à Montréal, spécialiste des oiseaux, le Dr Claude Thibault, spécialiste des chevaux de course à Blue Bon-

nets, ou le Dr Robert Patenaude, aux prises avec les lions, les tigres, les éléphants et les zèbres du zoo de Charlesbourg. Certains se spécialisent dans les cétacés, les poissons et, tout récemment, les abeilles.

En Angleterre, le revenu annuel des vétérinaires est supérieur à celui des médecins. En France, un secrétaire d'État est vétérinaire de même que 13 membres de l'Assemblée nationale et 9 sénateurs. Les vétérinaires, en France, défendent leur thèse de doctorat à la faculté de médecine et le professeur Lesbouyries, vétérinaire, a été président de l'Académie de ... médecine de Paris.

«Ici, dit le Dr Lubrina, je ne sais pas pourquoi, mais c'est une profession qu'on dirait repliée sur elle-même. Elle ne fait pas de politique, ne se manifeste que timidement et hésite à sortir en public.»

Elle sortira à Montréal, en août 1987, lors du congrès mondial de la médecine vétérinaire qui a lieu tous les cinq ans. Le dernier, tenu à Perth, en Australie, avait attiré 5000 vétérinaires.

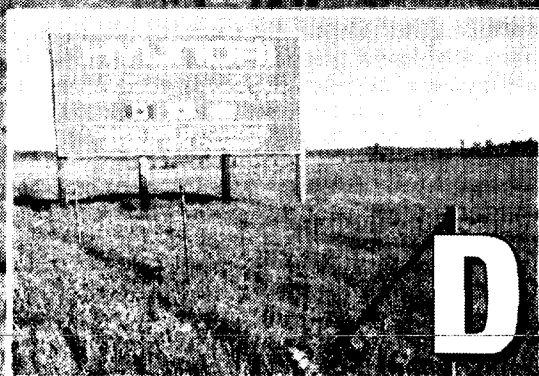
Pour l'instant, le vétérinaire québécois, gardien de la santé publique, protecteur d'un important volet de l'économie nationale et, par conséquent, fidèle ami de l'homme, reste un inconnu. ■

A black and white photograph of a herd of cattle grazing in a field. The cattle are scattered across the middle ground, with some standing and others lying down. The foreground is filled with tall, dense grass. A fence line is visible in the background, and a line of trees is on the horizon.

une ville de l'an 2000

Brompton prépare la coexistence étonnante de trois mondes : agriculture, tourisme et technologie de pointe.

par MICHELE



D

e la rue Lévis, bordée de chalets d'inspiration suisse, on aperçoit la pente de ski du mont Brome et le terrain de golf à travers les bouleaux et les trembles dont les cimes s'entrechoquent sous les premiers souffles chauds des vents printaniers. Là-bas, le versant sud du mont Shefford se dresse à l'horizon.

Paysage bucolique en arrêt, la plaine du Saint-Laurent d'où nous arrive aujourd'hui une légère odeur de fumet de porc, mais où, sans bruit, prend naissance une ville de l'an 2000.

Les 200 000 visiteurs qui prennent d'assaut les cascades d'eau de la station touristique l'été, les 300 000 skieurs qui attaquent le mont Brome l'hiver et les milliers d'adeptes des 200 km de pistes d'équitation, de ski de fond et de randonnées ne peuvent pas, dans ce décor champêtre, figé dans ses monts, ses vaux et ses boisés, soupçonner ici, à Brompton, à 80 km de Montréal, l'existence d'un royaume de la haute technologie et d'une certaine révolution industrielle.

Car de l'autre côté de la montagne, plus loin que le village dont on ne voit, depuis la station

«Ici nous planifions. Mais avec une priorité, toujours la même: qualité de vie et environnement.»

touristique, que l'humble clocher argenté surmonté de sa croix dorée, 2000 hommes et femmes fabriquent, dans des conditions de travail inédites, des circuits intégrés, des micro-plaquettes, des semi-conducteurs, des puces d'ordinateur et des aubes de moteurs à réaction. Bientôt 1200 autres personnes produiront ici des voitures Hyundai. Parc industriel sans bruit, sans fumée, sans pollution où règnent la robotique, la commande numérique, l'informatisation et les rayons laser. Chez IBM et chez Mitel, des techniciens en blanc, masqués et gantés comme des chirurgiens, manipulent des pâtes de céramique ou des plaques de silicium dans des salles pressurisées dont l'air contient moins de 100 particules de poussière par pied cube, ce à quoi aucune salle d'opération ne peut prétendre.

A La Générale Électrique, ce sont des automates programmables, des robots informatisés et des machines commandées par la voix qui fabriquent des aubes de précision pour les compresseurs des moteurs de Boing 747, de DC-10, d'Airbus et de F-16 militaires.

Mais ici, les 420 employés ne poinçonnent pas et peuvent être en retard ou absents; ils n'accomplissent pas machinalement la même tâche, ils participent aux décisions et aux bénéfices calculés sur la productivité et leurs patrons immédiats sont leurs propres confrères constitués en unités de travail.

«C'est le concept de gestion des ressources humaines dit socio-technique», explique Pierrette Laliberté, agent des ressources humaines de La GE. «L'organisation du travail est basée sur le sens des responsabilités de chacun et sa capacité de travailler en équipe, d'échanger et d'accepter le jugement des autres. Si un employé est toujours en retard, c'est à son unité de travail, semi-autonome, qu'il devra en répondre. Au surplus, ce concept fait grandement appel à la polyvalence pour que chacun dans une unité puisse accomplir le travail de l'autre mais aussi parce que, pour humaniser le travail, l'employé ne doit pas, comme une machine, être appelé à toujours faire le même geste. Si vous revenez demain, il se peut très bien qu'une secrétaire soit réceptionniste.»

La Générale Électrique est à l'avant-



Le maire Pierre Bellefleur. «C'est comme ça qu'on veut Bromont.»

garde dans ce domaine et son usine de Bromont sert d'expérience pilote. Mais IBM, dans une très large mesure, et Mitel aussi, à bien des égards, appliquent le même concept de gestion du personnel: consultation, participation, responsabilité, sécurité d'emploi, recyclage, formation permanente. Sans compter des avantages sociaux étendus: organisation des loisirs, médicaments et soins dentaires gratuits pour toute la famille, etc., etc. Pas un des 2000 employés du parc industriel n'est syndiqué, ce qui n'est pas une grande originalité pour Bromont où, sur les 5000 résidents, seuls les 15 cols bleus municipaux sont organisés en syndicat!

Ce qui étonne le plus, à Bromont, c'est la coexistence de trois mondes: celui de la technologie de pointe, celui du tourisme et celui de la tradition rurale.

Ce n'est pas parce que dans le parc industriel on chatouille l'an 2000 avec puces et plaquettes que skieurs, golfeurs, amateurs de vol libre et d'équitation pratiquent leurs activités avec moins de calme. Ce n'est pas parce qu'on fabrique ici des pièces de moteurs de F-16 ou de Boeing que les 2000 villégiateurs qui ont leur résidence secondaire à Bromont sentent moins la paix et la sérénité des lieux. Et le monde des puces ne paraît pas gêner davantage les 65 éleveurs et agriculteurs qui cultivent 3000 acres d'une terre plutôt ingrate dans cette singulière agglomération.

Les jets privés qui se viennent poser régulièrement sur la piste du parc industriel avec leurs cadres ou leurs pièces d'ordinateurs continuent toujours de survoler une campagne paisible où les gens entaillent leurs érables et refont leurs galeries. Des vieux se bercent sur le pas de leur porte dans le village, des chiens tra-

versent en courant la rue Shefford, des enfants jouent dans la cour de l'école et les habitués du dépanneur Laurin parlent de pluie et de beau temps en s'éternisant sur leur café tandis qu'à l'heure du midi, flottent des parfums de pâté chinois.

Bromont, c'est comme un fleuve entre deux siècles, mais que tout le monde n'a pas nécessairement envie de traverser.

A chacune de mes visites à Bromont une image m'est revenue. Celle d'un vieil homme qui cheminait à dos d'âne sur un sentier le long de l'aéroport de Lima, au Pérou, il y a plus de 20 ans. Le VC-10 de la BOAC, tout neuf, dernier cri des grands réactés de l'époque, à sa première visite à Lima, tournait en bout de piste pour prendre son envol. Le vieil homme dut mettre la main à son chapeau pour éviter que le souffle des réacteurs ne l'arrache. Mais il faisait dos à l'avion. Il ne le regardait même pas. Lui, il s'en allait dans son siècle, au pas de l'âne, et laissait aux autres le soin de voler. Il cheminait sur son rivage et n'osait pas, même du regard, traverser le fleuve du temps.

Pendant que Pierrette Laliberté, entre l'ordinateur et les plantes vertes, dans son bureau climatisé et éclairé par des tubulures en inox, m'expliquait le concept de la gestion du personnel chez La GE, j'ai vu passer, par la fenêtre qui donne sur le mont Brome, un vieux camion surchargé de carcasses d'automobiles. Brave fossoyeur de ferraille se dirigeant sans complexe vers ses cimetières terriens sur la route de l'ère spatiale!

Sa vision du parc industriel sera peut-être plus rassurante lorsque Hyundai aura érigé son usine de 300 millions de dollars dont la construction commence le mois prochain et d'où sortiront, en 1988,

100 000 voitures par année. Mais il n'y aura pas de cheminées fumantes, pas de bruit, pas de poussière pour nuire aux usines voisines de micro-plaquettes. Hyundai sera robotisée et informatisée et promet de ne pas être en reste côté gestion du personnel avec des méthodes de l'an 2000, une garderie à l'usine, etc. Les Coréens aimeraient limiter l'absentéisme à 2 %, comme chez leurs voisins du parc industriel, alors qu'il est de 10 % et plus ailleurs.

Mais Hyundai changera-t-elle le visage de Bromont? Le fera-t-elle basculer dans le monde industriel? Pas si sûr. Les 500 000 touristes qui viennent ici bon an mal an n'ont pas réussi, eux, en tout cas, à défigurer le village.

Ici, contrairement aux stations de ski des Laurentides, par exemple, il n'y a pas de restaurants genre La Raclette, Le Valaisan ou Le Relais du Simplon; il n'y a pas de boutiques chics pour l'après-ski et pas de comptoirs élégants pour écuyers et écuyères. C'est un vrai village qui résiste vaillamment aux invasions touristiques et technologiques. Côté gastronomie, il y a bien La Cygogne d'Alsace, restaurant français aménagé dans une vieille maison de la rue Shefford, mais tout autour c'est du classique: la maison du notaire, l'école, l'église, le restaurant Le Doyen pour *fish and chips* et tourtières, le salon de coiffure, celui d'esthétique, l'agent d'immeuble, le stand de taxis Diamond, la caisse populaire, le dépanneur.

Et tout au bout du village, l'église anglicane St. John où le pasteur Gordon Ingram ne peut plus compter que sur une douzaine de familles de fidèles, descendants pour la plupart des loyalistes amenés ici par le capitaine John Savage à la fin du 18^e siècle, et dont les descendants dorment encore sous les grands chênes dans le cimetière, à l'ombre de l'église centenaire. Encore un solide îlot de résistance aux aspirations technologiques. Ici, dans le sous-sol de l'église, le club de l'Age d'or se réunit pour jouer aux cartes et parfois le thé est servi par Mme Harold, 73 ans, née à Bromont mais ne parlant pas français. Elle aussi suit sa rive sans broncher et sans regarder vers l'autre bord comme pour ne pas voir IBM entrer dans le 21^e siècle avec maintenant des circuits intégrés de céramique multi-touche.

«C'est comme ça qu'on veut Bromont!», s'exclame le maire Pierre Bellefleur. «C'est comme ça qu'on a planifié le développement et c'est pour ça qu'on n'a pas dérogé aux plans. En l'an 2000 la population aura triplé ou quadruplé mais on peut faire la maquette dès aujourd'hui sans se tromper. Juste les noms sur les toits qu'on ne peut encore écrire.»

Mais la venue d'Hyundai coïncide avec un départ fulgurant et une avalanche de projets pour Bromont. Finie la période creuse de 1977 à 1983, alors que le déve-



Des techniciens chez Mitel. Masqués et gantés comme des chirurgiens.

loppement était au point mort et que la dette municipale atteignait de dangereux sommets. Plus du quart du rôle d'évaluation, simplement parce que Bromont s'était donné les infrastructures d'une ville de 15 000 habitants sans en avoir les revenus. C'était le prix à payer pour la planification à long terme. «Ils ont investi pour préparer le terrain», dit Jacques



Pierrette Laliberté. La gestion socio-technique des ressources humaines.

Doyon, directeur régional au ministère de l'Industrie et du Commerce, «maintenant ils vont en récolter les fruits. La roue va tourner.»

Mais à quelle vitesse! Il n'y a pas de centre commercial à Bromont? Sa construction commence ce mois-ci. Il abritera 37 commerces! Il n'y a pas de lac en zone récréative, le lac Brome étant dans le secteur résidentiel? Il y en aura un sous peu. Un projet de cinq millions pour construire un petit barrage sur la rivière Yamaska, ce qui donnera un lac d'un mille et demi de long par un demi-mille de large juste à l'entrée de Bromont. On a prévu la construction d'un complexe hôtelier sur ses bords; rien de plus.

Il n'y a pas de fast-food à Bromont? Il y en aura. A peu près tous les franchiseurs de fast-food ont déjà déposé leurs demandes qui s'empilent à l'hôtel de ville avec celles des chaînes d'hôtels, des commerces de toutes sortes et des projets de construction domiciliaire. Quant à la station touristique, on commence dès cette année des travaux d'agrandissement; un projet de 60 millions en cinq ans qui prévoit, entre autres, des nouvelles pistes de ski sur le versant sud du mont Brome.

Bref, de quoi amener les écologistes et nuire à la tranquillité d'esprit rurale du Bromont profond.

Réal Pitt, l'urbaniste de la ville, nous rassure. «Il y a quatre zones, dit-il. La

zone résidentielle, la zone village, la zone industrielle et la zone commerciale. Elles sont toutes bien délimitées. Nous sommes en train de revoir tous nos règlements sur l'affichage et l'architecture notamment pour préserver l'environnement de chacune des zones. Ici nous planifions mais nous planifions avec une priorité, toujours la même depuis les débuts: environnement et qualité de vie. On a refusé des industries dans le parc industriel parce qu'elles étaient trop polluantes.»

«L'environnement et la qualité de vie, dit Jacques Doyon, sont aujourd'hui des arguments primordiaux auprès des industries. Je crois que Bromont peut très bien protéger son cachet et son patrimoine tout en se développant.»

«Le boom que nous connaissons présentement, conclut le maire, n'est pas uniquement dû au développement du parc de haute technologie pas plus qu'à une ressource unique comme l'amiante ou le fer mais à un environnement récréo-touristique. Voilà pourquoi il n'est pas passager mais voilà aussi pourquoi il serait insensé de ne pas garder en priorité la qualité de vie des citoyens.»

Parlons-en, du boom. En 1984, 23 logements ont été mis en construction à Bromont; 225 en 1985, et 350 au cours des six premiers mois de 86! La valeur des permis de construction, qui était de 17 millions en 84, sera de 80 millions en 86 et dans quatre ans la population aura doublé. Le rôle d'évaluation est présentement de 130 millions. Les industries du parc en représentent 52 millions à elles seules et paient 50% des taxes municipales. Avec l'arrivée d'Hyundai, qui payera deux millions de dollars de taxe par année, la proportion des taxes payées par l'industrie sera de près de 60%. Mais le plus beau c'est que la taxe de 3 dollars par 100 dollars d'évaluation, inchangée depuis cinq ans, sera diminuée de 30% dès 1989, quand la dette ne sera plus qu'un souvenir. Du jamais vu au Québec.

Jamais vu non plus une ville de 5000 habitants avec un budget de 6,4 millions et jamais vu une ville de 5000 habitants dont le territoire de 28 750 acres a une superficie plus grande que celle de la ville de Montréal! Jamais vu une ville de cette taille ayant à son service un urbaniste à plein temps et jamais vu au Québec, à part la Baie de James et quelques centres du Grand Nord, une ville créée à partir de rien comme ce fut le cas de Bromont, fondé en 1964 par les frères Désourdy à partir de la petite paroisse de West Shefford qui comptait 600 habitants.

Dans le livre des records de Bromont il y a aussi que c'est la seule ville au monde en dehors de l'Angleterre à avoir réuni toute la famille royale britannique lors des épreuves équestres des Jeux de 1976!

Enfin, record moins amusant: celui d'avoir subi la plus longue tutelle jamais imposée au Québec, c'est-à-dire de 1981 au 5 mars dernier. Période durant laquelle la ville n'a pas été autorisée à se refinancer et a dû rembourser du capital à même ses revenus d'où un gel de presque cinq ans des projets de développement. Il faut dire que sous le règne du Parti québécois qui l'avait mis en tutelle, Bromont ne pouvait s'attendre à trop de bonté. Non pas à cause de ses racines loyalistes et de ses 17% d'anglophones mais parce qu'elle était un fief libéral dans le comté du libéral Pierre Paradis, alors dans l'opposition, et qu'elle était le royaume des Désourdy, maîtres d'œuvre d'Expo 67, grands entrepreneurs des travaux de la Baie de James, constructeurs du Stade olympique et généralement associés à la famille libérale...

Désourdyville? Dans un certain sens, oui, puisque la compagnie possède 8000 acres de la ville, soit presque le tiers de sa superficie totale, en plus d'être propriétaire de la station touristique et du centre équestre. Mais les Désourdy n'exercent aucun monopole notamment dans la construction à Bromont et se font discrets. Ils possèdent ce qu'ils possèdent et pèsent lourd mais les appels d'offre sont ouverts à tous les entrepreneurs que les Désourdy ne tiennent d'ailleurs pas à concurrencer.

A Bromont on n'oublie pas les étonnantes qualités de visionnaire de Roland Désourdy, un des neuf fils de Louis, petit entrepreneur de Cowansville, qui, au début des années 60, a amené ici l'urbaniste anglais Andrew Perks en lui disant: «Fais-moi une ville de l'an 2000.»

«On a commencé à acheter des terres en 1963», raconte Germain Désourdy, frère de l'autre, commissaire industriel de Bromont jusqu'en mai dernier. «On voulait bâtir une ville à partir de zéro mais la planifier à long terme. On savait que l'autoroute des Cantons de l'Est s'en venait. Aujourd'hui, on est à moins d'une heure de Montréal, il y a un bassin de population de 120 000 habitants à moins de 20 milles de Bromont pour la main-d'œuvre, il y a l'Université de Sherbrooke, les hôpitaux, les écoles bilingues, il y a les voies du CP et du CN qui traversent le parc industriel de même que l'aéroport dont la piste va être allongée pour recevoir les jets commerciaux, notamment les charters de ski. Il y a la proximité de la frontière américaine. Les douaniers viennent ici pour dédouaner les avions des compagnies. L'eau? On peut en filtrer deux millions de gallons par jour, soit pour une population de 10 000 habitants et on a un potentiel de 15 millions de gallons par jour.» Voilà de quoi attirer la clientèle mais, pour Germain Désourdy comme pour tous les autres, c'est l'environne-

ment et la qualité de vie, ajoutés à la planification, qui constituent les clés réelles de l'avenir pour une ville «de l'an 2000».

Chez IBM à Bromont deux hygiénistes industriels à plein temps vérifient constamment la qualité de l'air et de l'eau. «Malgré toutes nos manipulations chimiques nous retournons l'eau de la Yamaska plus propre que nous l'avons prise», affirme Michel Bouvette, directeur des services administratifs chez IBM. Même chose chez Mitel où c'est un ordinateur qui détecte les fuites de gaz.

Daniel Daigle, directeur des ressources humaines chez Mitel, et Jacques Beaumier, directeur du personnel chez IBM, sont d'accord pour dire que l'Université de Sherbrooke est précieuse pour le recrutement mais ils insistent aussi sur le fait que l'environnement est une priorité non seulement parce qu'ils doivent produire leurs plaquettes et semi-conducteurs dans l'air le plus pur possible mais parce que la qualité de vie fait partie du nouveau concept de gestion du personnel dont Bromont est le théâtre.

«C'est fini le temps du sifflet pour la pause café et l'heure du lunch. L'employé part et revient quand il veut. Il sait ce qu'il a à faire.» dit Daniel Daigle. «Ici, l'employé est payé non pas pour ce qu'il fait mais pour ce qu'il sait faire», ajoute Pierrette Laliberté, jolie et élégante championne de la polyvalence chez La GE.

Bien. Mais cela fait beaucoup de monde qui s'annonce aux portes de Bromont. Dans la salle à manger de l'Auberge Bromont, en bordure du golf, des jeunes gens mangent des moules en parlant de semi-conducteurs, de puces et de cartes programmées tandis que sur la terrasse, des Coréens photographient la montagne. Ça fait tout de suite autre époque. Ça annonce du neuf dans le décor...

«J'ai jamais vu autant de Chinois à Bromont, soupire un vieux villageois marchant lentement près du parc de roulettes Caroussel. Mais on ne les entend presque pas. Ça fait curieux quand même. Je ne sais pas où tout cela va nous mener.»

Mme Lortie, née Crumbie en Angleterre il y a un petit demi-siècle et qui, en plus d'être agent immobilier à Bromont, est l'adjointe du pasteur Ingram à l'église anglicane, se réjouit de l'arrivée d'Hyundai. «Savez-vous qu'il y a des Coréens protestants? m'apprend-elle. Ça peut être bon pour nous. C'est si triste de voir notre église vide.»

Allez-y voir. Il n'y aura plus grand chose de vide à Bromont bientôt... ■

Table des matières

Prix Jules-Fournier 1986	3
Sixième lauréat du prix Jules-Fournier 1986	5
Proclamation du prix Jules-Fournier 1986	7
Guy Deshaies ... un talent exceptionnel	13

Chroniques de Guy Deshaies

— La vision Tunnel	17
— Quand les bateaux s'en vont	21
— 65 hommes sous les mers	27
— Les périls du soleil	32
— Tahiti à l'abordage!	34
— Air Canada Illimitée	36
— Requiem pour les bélugas	40
— Miracle Man	44
— Les Jardins de la mer	48
— L'autre médecine	50
• Le pavillon des quadrupèdes	53
• Cent ans	54
— Fais-moi une ville de l'an 2000	56

PRIX JULES-FOURNIER

Le prix Jules-Fournier du Conseil de la langue française est attribué à un journaliste de la presse écrite publiée au Québec

- pour sa contribution exemplaire à la qualité de la langue française;
- sans distinction de son secteur d'activité: éditorial, reportage, nouvelles internationales ou locales, chronique des sports, dossiers, etc.

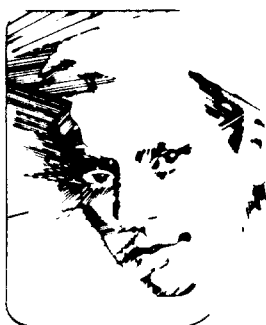
Le candidat doit avoir pour occupation principale, régulière et rétribuée, l'exercice d'une fonction de journaliste pour le compte d'entreprises de presse:

- quotidiens, hebdomadaires, mensuels ou toute autre forme de périodiques;
- à l'exception des publications vouées à la défense d'intérêts particuliers: journaux ou bulletins d'entreprises, de l'administration publique ou d'associations.

Le candidat doit résider au Québec, être citoyen canadien ou immigrant reçu.

NOM ET NATURE DU PRIX

*Le prix du Conseil de la langue française porte le nom d'un journaliste, Jules Fournier, qui travailla successivement à **La Presse**, au **Canada**, au **Devoir** et à **La Patrie**, succéda à Olivar Asselin à la direction du **Nationaliste** et fonda aussi son propre journal, **L'Action**.*



1884-1918

Le prix est attribué à l'automne de chaque année.

- Le lauréat reçoit une somme de 5 000 \$.
 - Le Conseil lui remet aussi un parchemin faisant état des motifs pour lesquels le prix est décerné.
 - Les articles primés sont publiés dans la collection «Notes et documents» du Conseil de la langue française.
-

PRÉSENTATION DE CANDIDATURE

Le journaliste doit:

- présenter personnellement sa candidature ou être proposé par un autre journaliste
 - utiliser le formulaire préparé par le Conseil de la langue française
 - fournir un curriculum vitae
- joindre dix articles originaux et signés parus depuis moins de deux ans
(*Ne sont pas admissibles les articles suivants:*
 - les traductions en français d'articles écrits en une autre langue;
 - les articles ayant plus d'un auteur;
 - les entrevues dont l'essentiel ne comprend que des questions et réponses.)
- expédier le dossier de candidature au Conseil de la langue française à l'attention de monsieur Robert L'Heureux, secrétaire.

Toute présentation de candidature doit parvenir au Secrétaire du Conseil de la langue française avant le 30 septembre.

CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Pour l'attribution du prix, le jury tient compte, notamment, des critères suivants:

- la conformité aux codes du français écrit (orthographe, syntaxe, etc.)
 - la manifestation de qualités stylistiques certaines
 - l'originalité du style
 - la clarté et la rigueur de la langue
- l'utilisation d'un vocabulaire accessible à une large majorité de Québécois
 - l'emploi d'une langue comprise par l'ensemble des francophones.

Le jury se réserve le droit de ne pas accorder le prix s'il le juge à propos.

Les dossiers sont traités confidentiellement.
