

## Air Canada en chute libre

### Le transporteur enregistre un déficit de 129 millions \$ pour son deuxième trimestre

**Claude Turcotte**

DANS LA LIGNÉE d'une longue série de mauvaises nouvelles, Air Canada a déclaré hier un déficit de 129 millions \$ pour son deuxième trimestre de 1992, en comparaison d'une perte de 30 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre, cela donne donc un déficit de 293 millions \$, par rapport à une perte de 130 millions \$ pour les six premiers mois de 1991.

En d'autres mots, la situation ne va pas du tout en s'améliorant, malgré les rationalisations, les coupures massives de personnel et même s'il y a eu une augmentation de 14 % du trafic passager au cours du dernier trimestre. « Le rendement consolidé, explique-t-on dans le communiqué émis hier, a continué de se détériorer à un rythme accéléré, le consommateur recherchant les tarifs réduits et les tarifs de soldes de places étant d'un rapport moindre. »

Cette annonce arrive en un moment plutôt embarrassant pour Air Canada, qui poursuit des négociations avec sa société rivale, Lignes aériennes Canadien International, où d'ailleurs les choses ne sont pas plus luisantes, puisque sa perte fut l'an passé de 161,7 millions \$ et que son déficit continue à l'heure actuelle de grossir à un rythme évalué de 400 000 \$ par jour. D'ailleurs, Canadien International tarde ou refuse de rendre publics ses résultats du deu-

xième trimestre. On sait que sa perte fut de 75 millions \$ au premier trimestre.

En fait, c'est l'état financier catastrophique des deux compagnies qui a poussé leurs dirigeants à s'asseoir ensemble, il y a à peine trois semaines, pour discuter d'une fusion possible. Chez Air Canada, la perte quotidienne est de 800 000 \$. En somme, les deux sociétés aériennes dites nationales du Canada s'enfoncent ensemble dans le rouge à une vitesse

de 1,2 million \$ par jour, ce qui sera tout à fait intenable avant bien longtemps, compte tenu des pertes accumulées au cours des dernières années. Cette situation découle en partie de la guerre de prix que se livrent les deux compagnies depuis quelques années, alors qu'elles ont toutes deux décidé de devenir « la » compagnie nationale canadienne. Depuis 18 mois, Air Canada et Canadien International ont dépensé 748 millions \$ sans réussir à atteindre leur but, ni

l'une, ni l'autre.

Les employés de ces deux sociétés ont également contribué à maintenir cette rivalité à un haut niveau en s'opposant à la fusion. Hier même, le conseil d'administration de Canadien tenait une réunion à Edmonton pour étudier une proposition des employés désireux d'investir 200 millions \$ dans des actions de leur entreprise, pour éviter qu'elle ne tombe aux mains d'Air Canada. Evidemment, la

**Voir page 4: Air Canada**

### CULTURE

**Roger Frappier**

Nathalie Petrowski rencontre le producteur de films Roger Frappier, à qui le Festival des films du monde rendra hommage.

**Page B-1****Vittorio**

Jean Dumont trace le portrait du célèbre Vittorio.

**Page B-1****« Manifeste »**

Marie-Michèle Cron a visité l'exposition « Manifeste » à Beaubourg. Depuis Paris, elle en rend compte.

**Page B-12**

### CONGRÈS DES JEUNES LIBÉRAUX

## Le fossé s'accroît entre le parti et le gouvernement

**Pierre O'Neill**

L'OUVERTURE du congrès des Jeunes libéraux, hier soir à Saint-Jean-sur-Richelieu, a mis en relief les divergences entre le gouvernement et le parti sur l'avenir politique du Québec.

À l'issue d'une réunion du comité exécutif du parti, les dirigeants libéraux les plus influents ont souscrit à la position de la Commission-Jeunesse, en rappelant à l'ordre les ministres du gouvernement portés à dévier du programme défini par les militants ou tentés de violer l'esprit de la loi 150, qu'ils ont eux-mêmes votée à l'Assemblée nationale.

En présence de journalistes, le président du comité constitutionnel et le président du parti ont tour à tour réitéré leur intention d'exiger le respect du programme et de la loi 150, rejetant toute velléité de leur

gouvernement de repousser l'échéance référendaire.

Invité à commenter les propos de la vice-première ministre Lise Bacon, en faveur d'un report du référendum, Me Jean Allaire y est allé d'une virulente mise au point: « Mme Bacon a oublié qu'elle a déjà été une militante et elle a oublié le respect qu'on doit aux militants. Ce sont les militants qui ont adopté le programme et on doit les respecter. Elle qui a été présidente du parti devrait s'en rappeler. La base militante, c'est important. Ce n'est pas de la machine à saucisses électorales. »

Pour ce qui est de la loi 150, M. Allaire a rappelé qu'il s'agit d'une « déclaration solennelle devant les Québécois ». Et il soutient que ce serait une erreur de reporter la tenue du référendum. « Ça ne donnerait rien de bon ni pour le Canada, ni pour le

**Voir page 4: Fossé**

### CAMPS EN BOSNIE

## Récit d'un cauchemar

**Alain Debove***Le Monde*

LES RÉCITS sur les traitements inhumains infligés aux détenus dans les camps de Bosnie ainsi que la « purification ethnique », autrement dit les transferts et les expulsions forcées de populations serbes et surtout croates ou musulmanes de villes et de villages pour rendre ceux-ci ethniquement « homogènes », affluent.

Les témoignages que nous avons reçus, de personnes qui ont réussi à échapper à ce cauchemar, remon-

tent pour la plupart à la fin du mois de mai et au début du mois de juin. Ils avaient été transmis aux représentants de la FORPRONU — la force des Nations unies en Yougoslavie — à la conférence européenne pour la paix dirigée par lord Carrington, à la Croix-Rouge ainsi qu'aux chancelleries de plusieurs États européens, dont le Quai d'Orsay.

Cela montre que beaucoup étaient au courant, depuis plusieurs semaines déjà, des violations des droits de l'homme en Bosnie, notamment dans

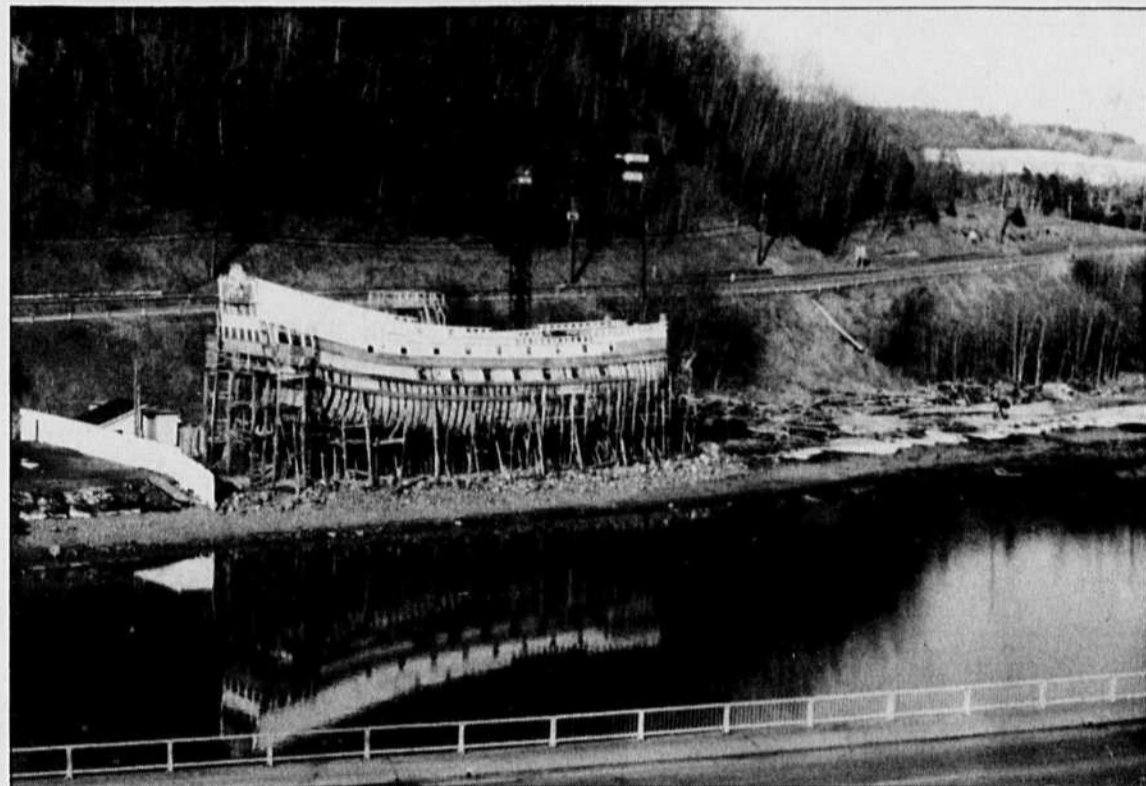
**Voir page 4: Cauchemar**

PHOTO REAL BOUVIER

Le squelette du *Pélican* hante le cœur de La Malbaie depuis sept ans. La réplique du vaisseau que commanda Pierre Le Moyne d'Iberville ne naviguera jamais. La mésaventure aura coûté quelque 10 millions \$.

## La saga du *Pélican* ou l'art de manquer le bateau

**Réal Bouvier**

LA RÉPLIQUE du *Pélican*, le vaisseau que commandait Pierre Le Moyne d'Iberville lors de la conquête des forts anglais de la baie d'Hudson en 1697, devrait être finalement mise à l'eau, à La Malbaie, le 24 août.

Malgré les quelque 10 millions dépensés au cours de sept années de labeurs, le *Pélican* ne naviguera jamais. La Fondation Macdonald-Stewart et La Famille Le Moyne, société historique, veulent le transformer en musée dans le Vieux-Port de Montréal. Musée évidemment dédié à la

mémoire de celui que l'on nomme « le Cid canadien ».

La saga de sa construction continue de soulever l'indignation, surtout dans les milieux maritimes. On se dit déçu que le *Pélican* ne naviguera jamais plus loin que le port de Montréal, remorqué là pour y demeurer à quai.

Au Vieux-Port de Montréal, on ne cache pas qu'il n'y a aucune

entente de conclure, ni d'emplacement de déterminé pour recevoir le *Pélican*. Les négociations se poursuivent, nous dit-on. Du côté de la Fondation, on tente de convaincre le gouvernement du Québec d'investir dans le centre d'interprétation qui sera construit autour du *Pélican*.

Le squelette du vaisseau hante le cœur de La Malbaie depuis sept ans. Les gens de la place n'y ont jamais cru, il était presque devenu une honte. Depuis deux ans, ils le prenaient encore moins. Planté là, juste sur le bord de la rivière, en face du centre hospitalier, on l'a recouvert d'un

**Voir page 4: La saga****Qui était Pierre Le Moyne d'Iberville : p. A-5**

## Côte-des-Neiges, Côte-des-Rêves

**Clémence Desrochers**

LE MONTREAL DE

EN CES TEMPS-LÀ, la ville de Sherbrooke, parce que nous étions grands, était devenue trop petite. Six futurs adultes. Mon père, poète et journaliste, prenait une de ses nombreuses années sabbatiques. Il fallait partir vers la grande ville de Montréal, pour bâtir carrière. Nous n'étions pas « dans le rouge » à la banque, nous n'avions pas une cenne... Une grande amie de mon père, madame Françoise Gaudet-Smet, nous a recueillis dans son vaste domaine à Claire-Vallée, Saint-Sylvestre, comté de Nicolet. Nous avons vécu en groupe pendant deux ans : nous mangions au réfectoire, dormions au dortoir, et rêvions des trottoirs de la grande ville.

Je crois que c'est grâce à mon frère aîné, devenu jeune journaliste, si nous avons enfin pu pénétrer dans notre appartement de la rue McKenzie, Côte-des-Neiges, à Montréal. Le premier souvenir qui me saute aux yeux c'est la télévision. Notre voisine avait un appareil, la chanceuse. Le lundi soir, nous nous entassions dans son salon pour regarder *La lutte au*

*Forum*. Arrivés sans meubles, juste des boîtes de livres et manuscrits de mon père. (*Box People*). Avec des caisses d'orange de bois, que nous avions peinturées bleu foncé, nous avons fabriqué les bibliothèques, qui longeaient les murs de ce long appartement-corridor. Nous venions d'inventer le style Ikea ! Il me semble que, derrière chez nous, il y avait des serres, des belles vieilles maisons, un immense couvent. Rien de ce décor, quand j'y repasse.

Je terminais mon cours de normale, sur Sherbrooke Ouest, coin Atwater, chez les Dames-de-la-Congrégation-de-Notre-Dame. Le bonheur complet : quatre heures, quand les portes du couvent s'ouvraient sur la liberté. Je courais attraper le tramway qui me ramenait sur Côte-des-Neiges, en grimant Atwater. Sur le balcon ouvert, je me prenais pour la Reine d'Angleterre et je saluais mon peuple. (Très très petit geste d'un doigt...)

Enfin terminées ces maudites études ! Je fus maîtresse d'école à Saint-Pascal-Baylon, Côte-des-Neiges, à 10 minutes de chez nous. Durée de la carrière d'institutrice : un

**Voir page 4: Côte-des-Neiges**

PHOTO JACQUES NADEAU

## LE VIEUX QUI LISAIT DES ROMANS D'AMOUR

**Luis Sepulveda****Éditions Métailié**

132 pages 17,95\$

«... (un roman) unique, plein de sève, de vie et de tendresse et dont la tristesse retenue continue de nous hanter longtemps après que le livre soit refermé.»  
 Marie-Claire Girard, *Le Devoir*

« Cette capacité de prendre le tout petit et de le rendre si imposant et si merveilleux fait de cette petite histoire un grand roman, presque une fresque... »  
 Rémy Charest, *Voir*

«... ce petit livre de Luis Sepulveda est un régal. Il touche à des thèmes éternels et sérieux sans en avoir l'air... » Jacques Folch-Ribas, *La Presse*  
 «... c'est tout simplement un roman "épatant"... »  
 Michel Polac  
 L'Événement du jeudi

## SUITES DE LA PREMIÈRE PAGE

### ◆ Cauchemar

les zones contrôlées par les Serbes et qui représentent plus des deux tiers du territoire. Jusqu'à ces derniers jours, tous ont apparemment préféré ne pas donner de publicité à ces nombreux témoignages qui recourent d'autres informations.

Bien entendu, ces récits ne doivent pas faire oublier que de graves exactions sont commises dans les régions et les camps — au nombre d'une vingtaine selon les Serbes — de Bosnie tenus par les Croates et les musulmans. Le général canadien Lewis MacKenzie qui a participé à plusieurs missions de l'ONU ne disait-il pas récemment que la haine qui existe dans l'ex-Yugoslavie est « 10 fois supérieure » à ce qu'il avait observé dans d'autres conflits ?

Le 4 juin, Tina, 28 ans, musulmane, raconte : « J'ai été témoin de crimes sans précédent commis dans les villages de Kostjerevo et Drinjaca, près de Zvornik, par des Serbes locaux et des tchetniks (extrémistes serbes). »

« Kostjerevo et Drinjaca n'existent plus aujourd'hui, poursuit Tina. Les maisons des musulmans ont été pillées et brûlées; les femmes ont été violées puis emmenées avec leurs enfants en direction de Tuzia. Les tchetniks, conduits par un ancien conseiller municipal de Zvornik, ont emmené de force toute la population musulmane à Drinjaca. Les hommes ont été placés dans un préau où ils ont été battus pendant plus de quatre heures tandis que les femmes et les enfants entendaient leurs cris. Il y avait du sang partout sur les murs. »

« Ensuite, les tchetniks ont fait sortir 35 hommes (dont le témoin fournit la liste, NDLR) et les ont abattus. Ensuite, des femmes ont de nouveau été violées et torturées. Une douzaine d'enfants de 14-16 ans ont été emmenés vers Zvornik et nous n'avons plus entendu parler d'eux. Le dimanche 31 mai, ils ont emporté 150 femmes et enfants dans deux autobus et nous avons pris la route de Tuzia. Certains d'entre nous, dont moi-même, avons été échangés contre des tchetniks capturés. »

Abdulati, 55 ans, responsable d'un foyer d'étudiants qui héberge à présent des réfugiés, fait état, lui, d'exactions et de massacres commis dans de nombreuses localités (Bosanska-Krupa, Bjeljina, Visegrad, Rogatica notamment) par des éléments de l'armée ex-yougoslave et des réserves de Serbie et du Monténégro avec la complicité du Parti démocrate serbe (SDS) de Bosnie.

### Meurtre organisé

« Les criminels, dit-il, ont détruit tout ce qui n'était pas serbe. Le premier jour de leur arrivée, ils ont pillé les victimes, emmené leurs biens à bord de camions vers la Serbie et le Monténégro; ils ont tué des gens avant de les écraser avec leurs chars. Ceux qui ont survécu sont en état de choc et psychologiquement déséquilibrés. Dans de nombreuses villes, il n'y a plus aujourd'hui de musulmans bien qu'ils y aient formé avant la guerre la majorité de la population. Les soldats et miliciens (qui se sont rendus coupables de ces actes) disposaient des armements les plus modernes. Dans de nombreux villages, les mosquées ont toutes été démolies et les cimetières musulmans profanés. »

Sabit, médecin, 43 ans, musulman, qui vit à Srebrenice, petite ville peuplée à 75 % de musulmans, à la frontière de la Bosnie et de la Serbie, raconte le 31 mai : « Les forces serbes et l'armée ex-yougoslave ont envahi Srebrenice le 18 avril 1992. Les premiers à arriver furent les « Vukovar-lans », les unités (para-militaires serbes) qui ont démolé, volé, tué dans la ville croate de Vukovar. Dès leur arrivée, ils ont brûlé cinq maisons de musulmans. Les quatre premiers jours, ils ont tué des dizaines de musulmans pour que la population musulmane quitte la ville. (...) »

« Le 21 avril, le meurtre organisé de la population musulmane a commencé, les plus visés étant les jeunes et les personnalités musulmanes. Des dizaines de personnes ont été tuées, dont les personnes suivantes

(suit une liste de noms et prénoms). Ce jour-là, ils ont brûlé 79 maisons de musulmans. Meho Vejzovic était dans sa maison avec sa femme et ses voisins et ils les ont tous brûlés (...) Dans la ville, nous avons trouvé des dizaines de cadavres que nous n'avons pu identifier. Beaucoup de musulmans ont été assassinés ou emmenés dans des camps en Serbie près de Ljubovija. Les forces serbes et l'ex-armée fédérale ont brûlé les villages suivants (suit une liste de huit villages). Dans le village de Regasije les forces serbes ont enfermé 46 personnes dans une maison et les ont brûlées. »

Mustafa, retraité, 58 ans, musulman de Zvornik, raconte une journée du début juin. « Mes voisins et moi avons été emmenés dans le cimetière musulman dans lequel (les forces serbes) avaient mis des croix, même si ce sont des tombes musulmanes, ils m'ont demandé quelles étaient ces tombes. J'ai répondu que c'était la tombe de mon frère et celle de Kasim Hadziabdić. Ils m'ont dit que je mentais, que c'étaient des tombes de leurs soldats et ils ont commencé à nous frapper avec les croix de leurs fusils. »

« Puis ils ont ordonné que nous creusions la tombe de Kasim Hadziabdić, enterré dix jours plus tôt. Le major (serbe) Marko Pavlovic nous a ordonné de quitter nos maisons, expliquant que des réfugiés serbes devaient s'y installer. Ils nous ont laissé longtemps sur un terrain de football, où ils ont battu les femmes et les enfants. Puis ils ont laissé partir les vieux, les femmes et les enfants, et ont emmené près de 180 jeunes vers un endroit inconnu. »

Izet, 42 ans, technicien à Zvornik, raconte comment les musulmans ont été chassés de leurs maisons, lesquelles ont aussitôt été occupées par des Serbes. « Selon mes estimations, 3000 personnes ont été tuées simplement parce qu'elles étaient musulmanes. Plus de 8000 autres ont été licenciées des usines et des services publics parce qu'elles étaient musulmanes. »

### Un repas par jour

Dobrinja est un faubourg de Sarajevo de quelque 40 000 habitants, encerclé depuis le début de la guerre par les forces serbes et l'ex-armée fédérale. Durant toute la durée de ce blocus, les groupes serbes ont empêché tout acheminement de vivres et de médicaments. Les habitants ne peuvent sortir dans la rue en raison des tirs imprévisibles des snipers.

Cette banlieue a été bombardée à plusieurs reprises à l'arme lourde. De nombreux habitants ont été arrêtés puis envoyés dans des camps ou des prisons. C'est ce qui est arrivé à Sanad, un technicien musulman de 35 ans, le 12 mai. « J'ai été arrêté avec mes voisins par les forces serbes et emmené au camp de Kula, près de l'aéroport, où les civils sont détenus. Il y avait là une cinquantaine de personnes, avec des femmes et des enfants âgés de 3 à 13 ans. Ils ont immédiatement séparé les Serbes des Croates et des musulmans. Les Serbes âgés et les femmes serbes étaient aussitôt relâchés tandis que les plus jeunes étaient enrôlés de force ou menacés de mort s'ils refusaient. »

### ◆ Côte-des-Neiges

an et demi. J'y repense, j'ai mal à l'estomac ! J'ai quitté mes élèves, pour en devenir une, au Conservatoire d'art dramatique, rue Saint-Laurent. Je découvrais cette grande rue grouillante de Montréal, j'en avais peur. Les meilleurs hot dogs steamés en ville, les clubs de nuit, devant lesquels se tenaient des hommes tatoués en petites camisoles, des femmes très maquillées des « communes » qui sortaient des corridors obscurs, longs escaliers qui menaient dans les chambres du péché : Clémence-Claire-Ère, pure innocente de Sherbrooke avec sa queue de cheval et ses collants noirs (pour les cours de mime) marchait très vite dans cette rue-là !

Après deux ans d'études dramatiques, ma vie de jeune débutante se passait sur Dorchester et Guy à Radio-Canada. Nous allions dans les cafés environnants pendant les nombreuses pauses syndicales, Crescent, Mackay, Drummond, jamais très loin de la maison-mère.

L'Est de la ville, connaissait pas. J'y suis allée beaucoup plus tard, quand le canal 10 a ouvert et quand je me donnais en spectacle au Pa-

triole à Clémence, rue Sainte-Catherine Est. Au hasard de mes engagements, de mes contrats de comédienne, je découvrais la ville, mais quand j'y repense, on ne peut pas dire que j'en étais très curieuse. J'allais rarement sur la montagne, je vivais mes rêves dans des studios de télévision et sur des petites scènes. Je restais fidèle à la Côte-des-Neiges. Mes frères et soeurs sont partis. J'ai eu des cachets inintéressants, j'ai loué plus grand, plus près de la montagne, sur de la Peltrie, avec mes parents. Maman s'ennuyait parfois, ses cheveux devenaient blancs. Je ne voyais rien, occupée plein temps à réussir, à me faire admirer.

Un jour, nous devions manger ensemble, après l'enregistrement d'une émission. Elle avait mis sa belle robe de soie verte, elle était passée à l'épicerie en m'attendant et, c'est là qu'elle est tombée. On l'a transportée au Jewish Hospital sur Côte-des-Neiges, derrière chez nous. Elle avait un cancer au cerveau. Maman avait la seule de la famille à habiter Côte-des-Neiges, sur la montagne, au cimetière. J'irai la rejoindre pour être près d'elle. Côte-des-Neiges : mes débuts et ma fin.

Maintenant que je n'y vis plus, j'aime Montréal. En touriste, énergique et heureuse de découvrir le Nouveau-Vieux-Port, les terrasses sur le fleuve, enfin ! les musées, tous les endroits qui ont poussé à l'occasion du 350<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation.

D'ailleurs, j'avais pensé participer au concours de la chanson-thème, mais le printemps est arrivé au lac; les feuilles mortes à ramasser, le champ à détercher (!), les pissenlits à arracher, le poème est resté inachevé sur la table de chevet...

Vois, là, Montréal que j'aime et déteste  
Je marche d'Est en Ouest  
Le long du fleuve, sur la montagne  
Veuve ou compagne  
Tendre et dure  
Asphalte, verdure  
Méchant et douce  
Néons, mousse  
Hiver blanc, désert sale  
Jungle estivale  
Vois, là, Montréal...

### ◆ Air Canada

rationalisation qui s'en suivrait signifierait l'élimination de plusieurs milliers d'emplois. Par diplomatie ou stratégie, les directeurs ont décidé de poursuivre les négociations avec Air Canada, tout en poussant plus à fond leur examen de la proposition de leurs employés.

Quoi qu'il en soit, au point où en sont les choses, même la fusion des deux compagnies est de moins en moins considérée comme une solution viable et le serait-elle qu'on se retrouverait au Canada en situation de monopole, une solution que le ministre des Transports, M. Jean Corbeil jugeait inacceptable dans une déclaration faite le 31 juillet dernier, mais jusqu'à maintenant le gouvernement dont il fait partie n'a posé aucun geste concret allant dans le sens de sa déclaration.

Pacific Western, société-mère de Canadian, a bien cherché à obtenir une injection de capital d'American Airlines, mais ce projet a avorté parce qu'Ottawa n'a pas accordé les garanties de prêt requises et a refusé d'acheter certains appareils de Canadian, ce qui aurait renfloué la caisse de ce transporteur. Les gens de l'Ouest ont très mal réagi à cela, en voyant là une volonté du gouvernement de laisser tomber Canadian, qui historiquement a toujours été perçue comme une société de l'Ouest, alors qu'Air Canada était surtout vue comme la compagnie de l'Est. Le président d'Air Canada a du reste fait lui aussi une déclaration hier pour accuser Ottawa de favoriser l'autre compagnie.

M. Corbeil a cependant reçu hier un appui très énergique de la part de M. Michael Levy, président et directeur général d'Uniglobe Travel International, un important regroupement d'agences de voyage. Dans une lettre ouverte adressée au ministre des Finances, M. Dan Mazankowski, il demande de toute urgence que « le Canada cesse de faire preuve d'une fierté nationale excessive — qui n'a pas sa place sur le marché mondial actuel — et abandonne du même coup l'idée d'un transporteur aérien national ». Il supplie le gouvernement de « modifier l'orientation désastreuse vers laquelle l'industrie aérienne et les con-

sommateurs du Canada se dirigent manifestement ». En second lieu, il demande la tenue d'une enquête publique complète sur la crise qui frappe l'industrie des lignes aériennes au Canada.

Il formule une troisième suggestion, à savoir que le gouvernement fédéral devrait faire l'acquisition de trois des jets en trop chez Canadian International; ces appareils pourraient être utilisés à des fins de transport militaire. Et surtout, cette vente apporterait rapidement à la compagnie l'argent dont elle a besoin pour finaliser une entente de fusionnement en suspens avec American Airlines.

M. Levy propose au gouvernement fédéral d'abandonner les restrictions sur la propriété étrangère des compagnies aériennes. Ottawa devrait, selon lui, encourager à la fois Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International à conclure des ententes de partenariat avec d'autres compagnies à l'étranger.

« Mais faites vite, insiste-t-il. Il importe que vous agissiez sans tarder. Il est évident, aux yeux de l'industrie du voyage toute entière, que les deux plus grands transporteurs du Canada ne peuvent continuer de s'affaiblir de la sorte encore longtemps. À bien des égards, elles se sont déjà trop affaiblies. » M. Levy rappelle au ministre des Finances que les alliances outre-frontière et même outre-mer, constituent la tendance la plus répandue actuellement dans le domaine de l'aviation. Il cite l'exemple de l'alliance entre USAir et British Airways. Malgré sa taille importante, la société britannique cherche en effet à conclure des alliances sur tous les continents depuis déjà au moins quatre ans. « Plutôt que de lutter contre de telles alliances, le Canada aurait tout avantage à embolter le pas », ajoute le président d'Uniglobe.

Dans sa lettre au ministre des Finances, M. Levy fait ressortir l'iniquité de son industrie vis-à-vis des pertes de revenu qui résulteraient, selon les projections, d'un fusionnement qui aurait pour effet de réduire les vols disponibles. Il soulève aussi l'hypothèse qu'un transporteur monopolistique pourrait, si bon lui semblait, éliminer entièrement les agents de voyage et créer ses propres services de détail. Il résume sa pensée de la façon suivante : « La mise en place d'un transporteur national donnerait lieu à une augmentation des tarifs, à une réduction du nombre de vols, à une restriction des choix offerts aux consommateurs, à l'abandon de services dans les plus petites collectivités et à la détérioration des services, qui décollerait inévitablement de l'absence de concurrence. Mais par dessus tout, ce fusionnement entraînerait des pertes d'emplois. »

### ◆ Fossé

Québec, de traîner ce problème en longueur. De l'avis de M. Allaire, les ministres du gouvernement devraient être à l'écoute des Jeunes libéraux. « Je suis d'accord avec la position de la Commission-Jeunesse. Je suis ici pour écouter la voix de l'avenir. Une société qui n'écoute pas ses jeunes ne pense pas à son avenir et n'a peut-être pas d'avenir. »

Un point de vue partagé par le président du PLQ, Jean-Pierre Roy, qui trouve cependant tout à fait normal que des divergences apparaissent entre le parti et le gouvernement. « Les Jeunes libéraux ont toujours été la bougie d'allumage du parti. »

Participant également à cette réunion du comité exécutif de son parti, le premier ministre Bourassa a quitté à la hâte en fuyant les journalistes. Venu recueillir l'avis de ses proches conseillers, il a livré un message d'optimisme, sans toutefois laisser une impression assurée qu'il reviendrait la semaine prochaine d'Ottawa avec une nouvelle entente.

Pour que d'éventuelles offres soient acceptables au parti, ont indiqué M. Roy et Allaire, il faudra qu'elles lient toutes les provinces du Canada anglais et le gouvernement fédéral. Pour sa part, le président du PLQ n'a pas l'intention de laisser traîner les choses. Dès le retour de M. Bourassa, il convoquera une nouvelle réunion comité exécutif, probablement jeudi prochain. « Il est encore permis d'espérer un déblocage. »

Ces derniers jours, les tensions au sein du conseil des ministres sont apparues plus évidentes. Outre Mme

Bacon, son collègue Marc-Yvan Côté lui a aussi ouvert la porte à un report du référendum. Mais les ministres Gil Rémillard et Lucienne Robillard ont aussitôt répliqué par un appel au respect de la loi 150.

Le référendum prévu pour octobre est « sacré » pour le président de la Commission-Jeunesse, Mario Dumont, et pour la grande majorité des Jeunes libéraux qui inviteront aujourd'hui leurs aînés, ministres et députés, à s'en tenir au calendrier établi et proposeront une forme de souveraineté, faute d'offres acceptables du Canada anglais. Leur chef, Robert Bourassa, prononcera demain le discours de clôture des assises, auxquelles participent 800 délégués de toutes les régions. Députés et ministres y sont invités, mais à titre d'observateurs.

### ◆ La saga

énorme hangar où une soixantaine de travailleurs se pressent pour terminer la construction.

Le conseil municipal de La Malbaie a multiplié les résolutions pour qu'on enlève ce hangar et que le bateau s'en aille. Mais, depuis un mois, le courant a changé dans la ville. Pourquoi pas conserver le *Pélican* comme attrait touristique, lui qui fait partie du décor depuis si longtemps ? Le maire Jules Maltais marche sur des oeufs quand il aborde la question du *Pélican*. « Le conseil a passé une résolution pour le garder ici, dit-il, mais on sait bien qu'il s'en ira à Montréal... c'est là qu'ils le veulent. »

L'histoire de la construction de la réplique du *Pélican* remonte à 1964. David Macdonald-Stewart, héritier de la fortune de son père, fondateur de Macdonald Tobacco, en a été l'instigateur. La fondation qui porte son nom s'est donné pour mission de valoriser l'histoire et le patrimoine canadien-français.

On lui doit, parmi plusieurs autres initiatives, les restaurations de la maison de Jacques Cartier, à Limoilou, en France et des châteaux Ramézy et Dufresne, à Montréal. David Macdonald-Stewart avait un fort penchant, de par son ascendance écossaise, pour les choses navales. Il a d'ailleurs fondé le musée maritime de l'Île Sainte-Hélène.

En 1964, M. Macdonald-Stewart était prêt à aller de l'avant avec le projet du *Pélican*. Mais, l'Expo 67 approchait et Ottawa lui a plutôt suggéré de financer la construction de la réplique de la *Grande Hermine*, le vaisseau amiral de Jacques Cartier. David Macdonald-Stewart y consent, le *Pélican* attendra.

M. Macdonald-Stewart demanda alors à son ami François Cordeau, architecte naval, de prendre le projet en main.

François Cordeau s'exécute. La *Grande Hermine* est lancée à Lauzon. En touchant l'eau, le bateau se couche. Euh ! Les meilleurs charpentiers de marine avaient abandonné le chantier bien avant. La *Grande Hermine* pourrait actuellement dans un parc à Québec. Des historiens soutiennent d'ailleurs que le bateau de Jacques Cartier ne ressemblait en rien à la réplique construite.

Les recherches pour retrouver les plans du *Pélican* furent également infructueuses. Au XVII<sup>e</sup> siècle, les charpentiers possédaient l'art inné de la construction navale, ainsi n'avaient-ils pas besoin d'architectes, ni de plans. Forts de leur réputation et armés de scottes et d'herminettes, ils pouvaient livrer un vaisseau au roi en une année. Par ailleurs, le vaisseau avait souvent été pris à l'ennemi anglais, hollandais ou espagnol et rebaptisé.

Dès lors, on ne peut pas dire que le *Pélican* est une réplique exacte du vaisseau qui mena d'Iberville glorieusement à Terre-Neuve et à la baie d'Hudson. Il n'est qu'une approximation de ce à quoi pouvait ressembler un vaisseau de 44 canons de cette époque.

Quant l'idée a germé dans la tête de David Macdonald-Stewart, il était clair que le *Pélican* devait naviguer, on voulait en faire un voilier-école. François Cordeau l'avait compris ainsi. M. Macdonald-Stewart est mort subitement en 1984.

La construction proprement dite a commencé en 1985. Pour construire un vaisseau d'époque de 153 pieds de long sur 35 de large et dont le châteaubout arrière s'élève à plus de 45 pieds au-dessus de l'eau, il a fallu abattre au préalable des milliers d'arbres, des chênes et des grands pins des forêts du Québec concédées à la papeterie Donohue. Au total, 395 000 pieds linéaires de bois brut ont été nécessaires pour construire le *Pélican*.

L'indignation a gagné les vieux navigateurs et constructeurs de navires du comté de Charlevoix dès le début du projet. Fernand Gagnon, qui a assisté à la construction de la goélette de son grand-père à La Malbaie, puis aidé son père à construire la sienne avant de construire son propre bateau, le *Saint-André*, en 1956, n'en revenait pas en voyant faire Cordeau et ses chômeurs recyclés en charpentiers de marine. « Je lui ai dit dès le début qu'il s'y prenait très mal », déclare fâché Fernand Gagnon.

« Il ne savait pas assembler les membrures, le bois était mal taillé, il avait chauffé plusieurs semaines enrobé de son écorce. C'est une vraie farce et surtout dommage qu'un navire qui a déjà su naviguer jusqu'à la baie d'Hudson ne soit même pas capable de se rendre jusqu'à Montréal », ajoute M. Gagnon.

Quant à Yvan Desgagnés, directeur du Musée maritime de Saint-Joseph-de-la-Rive, il aime mieux en rire qu'en pleurer. Il ne comprend pas que les responsables du projet n'aient pas fait appel dès le début à l'expérience et à la compétence ancestrale des gens de Charlevoix et aux installations existantes de la région, tel le chantier de l'Île-aux-Coudres.

Paul Mailloux, de l'Île-aux-Coudres, probablement le seul charpentier de marine encore capable de construire des navires en bois, n'a pas voulu être impliqué dans la cons-

truction du *Pélican*. Il en avait eu assez avec son expérience de la *Grande Hermine* avec François Cordeau.

Jusqu'à octobre 1991, François Cordeau répétait à qui voulait l'entendre que le *Pélican* deviendrait le fleuron de la formation navale canadienne, qu'il nous représenterait partout dans les grands événements maritimes. François Cordeau voyait grand. En même temps qu'il racontait que son *Pélican* serait une réplique exacte du vaisseau de Pierre Le Moine d'Iberville, il peaufinait ses plans avec deux moteurs, une timonerie moderne, des quartiers d'équipage avec des planchers en tôle, une roue à la place d'une barre franche, etc.

Il s'en est trouvé plusieurs pour croire que le Québec aurait son grand voilier-école. Tous ceux-là sont aujourd'hui fort déçus. Il est toutefois peu probable que le *Pélican* ait fait un bon voilier-école.

Malgré toute sa détermination, le rêve échevelé de François Cordeau s'est vite buté à des réalités d'aujourd'hui. Quiconque construit un navire de cette taille et compte le faire naviguer surtout avec 150 personnes à bord, comme il le disait, doit se conformer aux exigences de sécurité et de navigabilité du Service d'inspection des navires de la Garde côtière canadienne ou encore obtenir un certificat de navigabilité d'un des deux grands bureaux de classification internationaux, Lloyd's ou Veritas.

Dès le début de la construction, ces trois instances ont refusé de donner leur aval aux méthodes de construction, donnant ainsi raison aux gens de Charlevoix.

Depuis le début de l'entreprise, au moins 8 millions \$ ont été investis. François Cordeau recrutait au Centre de main-d'oeuvre du Canada des sans-travail éligibles aux différents programmes d'emploi. On ne pourra jamais savoir exactement combien tout cela a coûté en cinq ans à l'État fédéral, ni quelle a été la participation de la Fondation Macdonald-Stewart.

Mme Diana Nicholson, porte-parole de la Fondation, dit qu'elle ne peut révéler ce que l'organisme a dépensé d'une façon précise, mais que les dépenses globales pour les travaux préliminaires de 1985 à 1991 auraient coûté environ 3 millions \$.

En 1991, la Fondation s'est bien rendu compte que le *Pélican* ne naviguerait jamais. Il fallait récupérer le projet ou faire du bois de foyer avec la structure. Du moins avec le bois qui n'était pas déjà pourri.

Les Chantiers navals AML de l'Île-aux-Coudres et l'architecte naval Paul-André White, de Québec, ont alors été appelés en consultation et François Cordeau écarté du projet. Édouard Hamel, directeur de AML, admet qu'il aurait fallu recommencer à zéro pour que le navire puisse espérer naviguer. Il fut dès lors convenu que le *Pélican* deviendrait un musée dans le Vieux-Port de Montréal.

Pour qu'il y parvienne, 5,2 millions \$ de plus ont été injectés, dont 700 000 \$ proviennent du gouvernement fédéral. Le comté de Charlevoix, rappelons-le, est représenté, aux Communes par M. Brian Mulroney.

Édouard Hamel avoue qu'il a fallu remplacer presque 90 % des planches de la coque et des ponts déjà en place parce qu'elles étaient pourries. Il fut aussi décidé que la carène, partie de la coque sous la ligne de flottaison, serait en acier au lieu d'en bois pour une meilleure longévité et pour en faciliter l'entretien. Les mâts, eux, seront en aluminium, pour des questions de stabilité.

À lui seul, tout le processus de lancement avec d'énormes poutres d'acier placées sous la coque montre bien tout le côté abject du choix de ce site pour la construction. « C'est une vraie Tour de Babel », de dire Fernand Gagnon.

Pour sortir le *Pélican* de la rivière, il aura fallu draguer un chenal dans la baie sur une longueur de plus d'un demi-kilomètre et creuser un bassin avec endiguements dans la rivière pour procéder au lancement. Tout cela, avec l'assentiment du ministère de l'Environnement.


Tout compte fait, la reconstitution du *Pélican* pour devenir un musée aura coûté au-delà de 10 millions \$. Pour le quart de cette somme, le Québec pourrait aujourd'hui posséder un grand voilier digne de ses traditions maritimes. Le Québec a vraiment manqué le bateau !

### 15 août

par la PC et l'AP

- 1990: dans un effort désespéré pour sortir de son isolement, le président irakien tend la main à l'Iran, son ennemi mortel d'hier, en acceptant toutes les conditions de paix posées par Téhéran.
- 1989: Frederick de Klerk devient président de l'Afrique du Sud.
- 1984: on annonce que 30 personnes ont été tuées par des pirates, entre la Malaisie et le sud des Philippines.
- 1980: la Canadienne Dorothy Stratten, Playmate de l'année, est assassinée par son mari qui se suicide par la suite.
- 1977: décès à 51 ans du comédien québécois Gilles Pellerin.
- 1974: la femme du président sud-coréen Park Chung-Hee est tuée à Séoul dans un attentat dirigé contre son époux.
- 1972: Harold Ballard, président du Maple Leaf Gardens, est reconnu coupable de fraude et de vol.
- 1971: suspension de la convertibilité du dollar en or.
- 1969: des saboteurs arabes font sauter un oléoduc à Haifa, en Israël.
- 1947: indépendance de l'Inde et du Pakistan après deux siècles de colonisation britannique; le Pandit Nehru devient chef du gouvernement indien et Ali Khan, chef du gouvernement pakistanais.
- 1932: la station CKAC transmet la première émission de radio à partir d'un avion.

À l'occasion du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal  
LE FESTIVAL DE THÉÂTRE DES AMÉRIQUES PRÉSENTE



UNE AVENTURE THÉÂTRALE HORS DU COMMUN

COMPLÈT les 2-3-4 septembre 20h,  
5-6 septembre 16h  
12-13 septembre 16h et 20h.

# LES ATRIDES

IPHIGÉNIE à AULIS d'Euripide, AGAMEMNON, LES CHOËPHORES, LES EUMÉNIDES d'Eschyle  
Une création du THÉÂTRE DU SOLEIL mise en scène d'ARIANE MNOUCHKINE

DU 2 AU 20 SEPTEMBRE 1992 à l'aréna Maurice-Richard, 2800 boul. Viau, Montréal ☎Viau

Information générale et réservations d'hôtel (514) 842-7750

BILLETTS EN VENTE MAINTENANT!  
Au guichet de la Place des Arts  
(lundi au samedi 12 h à 21 h)

ADMISSION  
(514) 790-1245  
1-800-361-4593

HÔTEL LES GOUVERNEURS

LE DEVOIR