



Monde
Cyanure dans le Danube:
la pire catastrophe
depuis Tchernobyl
page C9

Économie
Télé globe
est dans
la mire d'un
consortium
international
page B1

Cyberpresse
La convergence,
c'est pour bientôt
page B16

Auto
Oldsmobile
Aurora:
une deuxième
génération
réussie
page C1



La belle et l'athlète



PHOTO BERNARD BRAULT, La Presse

Cupidon a fait mouche une autre fois. Depuis l'été dernier, le mannequin Nathalie Sanschagrin et son fiancé Dainius Zubrus, ailier droit du club de hockey Canadien, vivent le grand amour. Et ce soir, en vrais tourtereaux, ils vont fêter la Saint-Valentin en s'offrant un dîner romantique aux chandelles.

L'histoire d'amour de Nathalie et Dainius

VIVIANE ROY
collaboration spéciale

Elle, c'est Nathalie Sanschagrin, 25 ans, mannequin depuis neuf ans à Montréal et à travers le monde. Lui, c'est Dainius Zubrus, le colosse de 6 pieds et 4 pouces du Tri-colore. Et la douce moitié de la belle depuis les beaux jours de l'été.

Elle ne sait pas mettre un patin devant l'autre et lui baragouine le français. Pourtant, ça crevait les yeux ce jour-là au Centre Molson : la belle et l'athlète sont follement amoureux.

« Don't get too prrrretty — avec l'accent russe », lance-elle à la blague à son Lithuanien de fiancé, qui s'éloigne furtivement mettre un peu de gel dans ses cheveux avant

le défilé photo de Bernard Brault.

La bouteille de bordeaux — intérêt grandissant chez Dainius —, c'est pour leur dîner aux chandelles de la Saint-Valentin. Les fleurs, jaunes, parce que c'est la couleur favorite de Nathalie, dit l'attaquant

Voir LA BELLE en A2

■ Autres textes: A18, A19, C10



PHOTO AP

Charles Schulz

Le père de Peanuts est mort

MARYANN LICKTEIG
de l'Associated Press, SANTA ROSA

Le dessinateur américain Charles M. Schulz, créateur de la célèbre bande dessinée *Peanuts*, est mort samedi soir à l'âge de 77 ans à son domicile de Santa Rosa en Californie des suites d'un cancer.

Charles Schulz, a précisé son fils Craig, s'est éteint durant son sommeil. Le père de Snoopy et Charlie Brown avait annoncé en décembre dernier qu'il prenait sa retraite, après avoir ap-

pris qu'il souffrait d'un cancer du colon.

Le dessinateur avait déjà publié le 3 janvier son dernier dessin quotidien mais avait programmé pour ce dimanche son ultime collaboration pour les journaux dominicaux américains et canadiens — dont *La Presse* —, avec la parution de la dernière planche inédite des *Peanuts*. Charles Schultz n'aura

Voir LE PÈRE en A2

■ Autre texte en page A17

Bye, bye Charlie

Samedi 12 février 2000:
décès de Charles Schulz,
créateur de la BD la plus célèbre du monde

2 octobre 1950 : première publication des "Peanuts"

1950-1999 : les aventures de Snoopy, Charly Brown, Lucy et Linus sont publiées chaque jour dans

2 600 journaux
en 21 langues
dans 75 pays
pour 355 millions de lecteurs.
+ 4 films, des séries de dessins animés
+ 1 400 livres édités

13 février : dernière publication des "Peanuts"

AFP

Call him André!



Nathalie Petrowski
rencontre
ANDRÉ-PHILIPPE GAGNON

À l'entrée de Las Vegas, planté comme un cactus dans le désert, un immense panneau-réclame annonce le spectacle d'André-Philippe Gagnon au C2K. Mais parce que l'imitateur à un nom trop long et compliqué à prononcer pour un Américain moyen, son visage est flanqué de son prénom uniquement. *Featuring André!* peut-on lire en entrant dans la nouvelle capitale du divertissement.

André-Philippe a vu le panneau. On ne peut pas dire que cela l'ait ravi. Pas à cause du prénom servi tout nu dans le désert. Non, cela André peut le comprendre. À chaque fois qu'il prononce son nom de

famille, les Américains entendent Daniel. De sorte qu'André-Philippe a pris l'habitude de scinder son nom en deux mots courts. Gag ? Non, articule-t-il inlassablement aux Américains durs d'oreille. Ce qui le dérange par contre, c'est que le prénom soit servi sans aucune autre explication. « On ne dit pas ce que je fais ni qui je suis, seulement la salle où je me produis. C'est pas ce qu'il y a de plus vendeur », déplore-t-il.

Mais André-Philippe Gagnon ne se plaint pas trop. Depuis un mois, le propriétaire du CK2, fils d'un riche homme d'affaires qui a fait fortune avec une chaîne de radio hispanique, a décidé de mettre le paquet pour lancer son poulain québécois. Spots à la radio et à la télé en circuit fermé de l'hôtel Ve-

netian, où il donne ses spectacles, annonces dans les journaux, invitations gratuites aux concierges et aux chauffeurs de taxi qui pourraient recommander son show aux touristes, toutes les avenues publicitaires ont été explorées.

En principe, André-Philippe, qui a déménagé avec femme et enfants à Vegas, a signé un contrat de trois ans. En pratique, ce contrat pourrait être résilié du jour au lendemain. Tout ici peut en effet basculer du jour au lendemain. Tout peut aussi durer 100 ans comme certaines productions à plumes et à paillettes, qui semblent avoir été créées du temps de César. En attendant, André-Philippe a décidé de risquer le jeu. Si tout va bien, Las Vegas n'a pas fini de l'entendre.

■ À lire, l'entrevue en page A9



PHOTO La Presse

André-Philippe Gagnon

INDEX

Petites annonces	- affaires	B7
- index	Arts et spectacles	B11 à B15
- immobilier	- horaire spectacles	B14
- marchandises	- horaire télévision	B12
- emplois	- cinéma maison	B13
- automobile		C12

Bandes dessinées	C12
Bridge	C14
Décès	C15
Économie	B1, B4 à B8, B10
Éditorial	B2

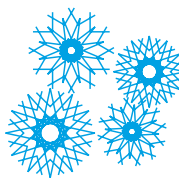
Êtes-vous observateur	C10
Mots croisés	C13, S10
Mot mystère	C11
Opinions	B3
Politique	A12, A13, A15
Tabloïd Sports	
- Mathias Brunet	S5

ÉDITORIAL

Culture: après
la commission
- Mario Roy
page B2

MÉTÉO

Nuageux
avec neige
Max. -2, min. -8
Cahier Sports,
page 16



6 21924 98765 1

Suites de la une

Dossier CHUM: Charest veut plus de clarté

DOSSIER / Suite de la page A1

conclusions » concernant l'apparence de conflit d'intérêts dans le processus qui a mené au choix du nouveau site, le chef de l'opposition croit néanmoins que l'intégrité du gouvernement est remise en cause.

Rappelons que, comme le révélait *La Presse* vendredi dernier, trois anciens membres du cabinet de l'ex-ministre de la Santé Jean Rochon sont à l'emploi de la compagnie Expertise 3 S, une filiale de la firme Daniel Arbour et associés, choisie par la Corporation d'hé-

bergement du Québec (CHQ) pour déterminer l'emplacement du futur CHUM. Le président-directeur général de la CHQ, Michel Salvas, a été, quant à lui, sous-ministre adjoint dans le même ministère durant le mandat de M. Rochon et il a admis entretenir des liens d'amitié avec les trois employés en question.

« Ce n'est pas normal, a dit M. Charest. Le gouvernement devra maintenant répondre de cela. Il faut que Lucien Bouchard fasse un bilan là-dessus. Il ne peut pas laisser ça flotter dans l'air. Là, c'est une question d'intégrité. »

La volée de critiques qui a suivi l'annonce de la décision d'ériger le mégahôpital dans le quartier Petite-Patrie illustre bien l'absence de planification gouvernementale, croit M. Charest.

La proximité d'une voie ferrée, entre autres problèmes, est « inquiétante » et le chef libéral n'est pas rassuré par les réponses données par la CHQ.

« Normalement, ces évaluations doivent être faites avant que les décisions ne soient prises, pas après. D'ailleurs, si le niveau de planification était si avancé que ça, comment se fait-il que la ministre n'est pas capable de

nous dire ce qui va arriver aux trois autres hôpitaux qui seront laissés en plan ? » a demandé M. Charest.

Ce dernier juge aussi qu'il faut maintenant évaluer les décisions du gouvernement dans le domaine de la santé à la lumière de son objectif politique ultime, la souveraineté.

« C'est extrêmement inquiétant pour la population de constater que notre système de soins de santé est pris en otage par les conditions gagnantes. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est eux. Je ne connais aucun endroit au monde où on rend conditionnels à des référendums les services de santé. On doit être le seul endroit », a-t-il conclu.

Le père de *Peanuts* est mort

LE PÈRE / Suite de la page A1

donc pas vu Snoopy, Charlie Brown, Linus et Lucy tirer leur révérence après presque un demi-siècle d'existence. La première planche de Schulz était parue le 2 octobre 1950.

Véritable succès planétaire, les *Peanuts* étaient publiés dans 2600 journaux et dans 75 pays, amusant chaque jour 355 millions de lecteurs. Schulz écrivait, dessinait et coloriait les fameux *Peanuts*. Il remplissait lui-même les bulles.

Son contrat stipule que personne d'autre ne pourra jamais prendre sa suite et dessiner de nouvelles aventures de Snoopy. Le United Feature Syndicate, le syndicat qui commercialise ses dessins, ne pourra que republier les anciennes planches dans les journaux.

Avec ses personnages drôles et attachants et ses histoires teintées de poésie, Schulz a marqué de nombreux lecteurs, surtout aux États-Unis. Des centaines de lettres de soutien arrivaient chaque jour à son bureau, au 1, Place Snoopy, à Santa Rosa (Californie). Le père des *Peanuts* se disait surpris de cet engouement.

Né le 16 novembre 1922 à Saint Paul (Minnesota), Charles Schulz a fait des études artistiques, après avoir vu une publicité « aimeriez vous dessiner ? ». Il publia ses premiers dessins après la guerre et *Peanuts* (cacahouètes) parut en 1950.

Les *Peanuts* décollèrent en 1965 quand Snoopy, le plus célèbre des chiens philosophes, transforma sa niche en Sopwith Camel, un avion de chasse de la Première Guerre mondiale, pour un premier combat contre le Baron Rouge...

Snoopy, expliquait Charles Schulz, a été inspiré par un chien qu'il possédait durant son enfance, « le plus intelligent et le plus incontrôlable que j'ai jamais vu ».

Riche, reconnu par ses pairs et le public dans le monde entier, Charles Schulz disait pourtant aspirer à être « un meilleur dessinateur ». « Pourquoi les musiciens composent des symphonies et pourquoi les poètes écrivent des poèmes ? Parce que la vie n'aurait sinon pas de sens pour eux. C'est pourquoi je fais des dessins. C'est ma vie », disait-il.

Le dessinateur avait décidé de prendre sa retraite pour se consacrer à sa santé et à sa famille. L'ultime planche quotidienne, publiée le 3 janvier, montrait Snoopy perché sur le toit de sa niche, devant son éternelle machine à écrire, contemplant le message d'adieu de son créateur.

« Chers amis, j'ai eu la chance de dessiner

Charlie Brown et ses amis pendant près de 50 ans », écrivait le dessinateur. « C'est la réalisation de mon ambition d'enfant. Malheureusement, je ne suis plus capable d'assurer le rythme exigé d'une planche quotidienne, par conséquent j'annonce que je prends ma retraite. »

« Je suis reconnaissant pour la loyauté de nos éditeurs au fil des ans et pour le soutien et l'amour merveilleux que m'ont exprimés les fans de cette bande dessinée. Charlie Brown, Snoopy, Linus et Lucy... comment pourrais-je jamais les oublier ? », poursuivait-il.

La toute dernière planche, parue dans les journaux dominicaux, s'ouvre sur un dessin de Charlie Brown, au téléphone : « Non, je crois qu'il écrit », dit-il. Puis Snoopy tape sur sa machine : « Chers amis... » L'histoire prend fin avec la lettre d'adieu de Charles Schulz, signée du dessinateur.

La belle et l'athlète

LA BELLE / Suite de la page A1

du Canadien. « J'ai des papillons dans le ventre chaque fois que je l'ai au téléphone », dit celle qu'on peut voir ce mois-ci dans le *Cosmopolitain* britannique, le regard allumé. Elle a, accroché au cou, le coeur en or blanc que l'ailier droit lui a donné. « Dainius est un gentleman, il n'est pas *show off* pour deux sous... »

Ils se sont rencontrés la première fois au mois de mars dernier au Buena Notte, un

resto branché sur la rue Saint-Laurent. Sortie ce soir-là avec une copine, Nathalie, qui vivait alors avec quelqu'un d'autre, n'avait nullement l'intention de s'embarquer dans une histoire de coeur. Et surtout pas avec un joueur de hockey !

Au fait, avant de rencontrer Zouby — c'est comme ça que les gars du Canadien appellent le grand blond —, la jeune femme de Repentigny avait un préjugé défavorable envers le genre sportif.

Après quelques coups de fil sporadiques, Zouby envoie un bouquet de fleurs à Natha-

lie comme on envoie une bouteille à la mer. « Have a nice summer », peut-on lire sur la carte qui l'accompagne. Mais le message n'est pas signé.

Le 16 juin, date du 21^e anniversaire de Dainius, Nathalie, qui séjourne à Paris pour un contrat, le rejoint sur son cellulaire, avec de nouveaux pincements au coeur.

Le 10 juillet, Dainius, qui vient tout juste de s'installer à Montréal — il jouait auparavant avec les Flyers de Philadelphie — et n'a pas de meubles, de draps, pas même une assiette, téléphone à Nathalie, de retour de la

Ville lumière. Il lui demande de faire un shopping pour garnir son grand appartement de Westmount. Depuis, ils ne se sont plus quittés.

Si c'est important la Saint-Valentin ?

« Ça le devient, lorsqu'on est réellement amoureux, dit Dainius, d'une voix réservée. Avec Nathalie, je me sens réellement bien. Même lorsqu'on ne fait rien ou des choses plutôt ennuyantes, c'est toujours aussi agréable. Il y a une vraie chimie entre nous deux ! »

Pénurie de chirurgiens au Témiscamingue

Des femmes doivent aller accoucher à 150 km de leur domicile

CYNTHIA LACHAPELLE
collaboration spéciale, VILLE-MARIE

Il est bien connu qu'au Québec, les régions rurales ont de la difficulté à recruter des médecins et des spécialistes pour offrir des soins de santé complets. Le Témiscamingue n'échappe pas à cette situation et l'urgence de trouver un chirurgien est maintenant criante. Le centre de santé Sainte-Famille (CSSF) de Ville-Marie, à la fois hôpital et CLSC, qui dessert près de 20 000 personnes établies sur 20 000 kilomètres carrés, doit composer avec une équipe de travail restreinte.

En effet, depuis septembre 1999 il fait face à un problème de permanence au bloc chirurgical. Le chirurgien en place depuis des

années a dû se retirer pour des raisons de maladie, ce qui oblige la direction à mettre les bouchées doubles pour combler le poste. En attendant l'arrivée d'un chirurgien généraliste permanent, ils ont recours à une équipe volante, ce qui signifie que certaines semaines passent sans qu'un chirurgien soit de garde. Ce fut le cas cinq fois au cours des cinq derniers mois.

« Beaucoup d'énergie et de temps sont investis par le personnel pour réussir à boucler les horaires de chirurgie », explique Guy Abel, président du conseil d'administration. « Lorsque nous devons transférer des gens vers d'autres centres hospitaliers ou embau-cher des chirurgiens à la pièce, cela entraîne des coûts supplémentaires », ajoute-t-il. Cette solution palliative met la pérennité du centre de santé en jeu.

Les répercussions pour la population sont importantes. Plusieurs déplacements vers d'autres établissements de l'Abitibi et des retards pour subir une intervention chirurgicale commencent à être monnaie courante pour les patients. Il est difficile pour le personnel en place de planifier les interventions

puisque la garde est comblée au compte-gouttes, semaine après semaine.

À cause de cette pénurie, au moins 25 femmes ont dû aller accoucher à l'hôpital de Rouyn-Noranda, situé à 150 kilomètres de Ville-Marie. Les médecins ne pouvaient prendre le risque de permettre à ces femmes d'accoucher dans leur établissement de santé vu les complications possibles qui peuvent survenir.

Cette situation a d'autres conséquences néfastes. « Même si en ce moment, il y a suffisamment d'omnipraticiens, il y a toujours un danger que certains décident d'aller pratiquer en ville, car l'équipe médicale n'est pas complète. Les médecins vivent dans un état d'insécurité puisqu'ils n'ont pas l'appui d'un chirurgien », explique le Dr Paul-Émile Barbeau, directeur des services professionnels.

Selon lui, deux principes sont à la base du problème. Premièrement, le mode de rémunération à l'acte favorise les cliniques sans rendez-vous. Deuxièmement, la surspécialisation de médecins finissants les empêche d'être polyvalents. En région rurale, un chirurgien doit être en mesure de pratiquer des

interventions liées à l'obstétrique et à la gastro-entérologie en plus des interventions chirurgicales courantes.

Comme l'expliquait Pierre Larouche, directeur général du CSSF, il est important de redistribuer adéquatement les effectifs de médecins sur le territoire québécois. La position du Collège des médecins sur le sujet fait d'ailleurs état de l'importance de s'assurer que l'allocation des ressources est faite selon les priorités.

Actuellement, des efforts sont déployés pour recruter des spécialistes provenant de l'étranger. Un des problèmes à surmonter est la difficulté de recevoir un permis de pratique. Selon la direction du CSSF, les différentes associations et fédérations de médecins du Québec ne font rien pour faciliter l'obtention de tel permis, les spécialistes hors Québec ayant de la difficulté à recevoir la formation d'appoint lorsqu'ils ont des lacunes à combler. S'ils ne peuvent recevoir cette formation, ils se retrouvent exclus de la profession pendant que le problème des régions rurales reste en suspens.

La Presse

Renseignements : (514) 285-7272
Abonnement : (514) 285-6911
Télécopieur pour abonnement : (514) 285-7039
Lundi au vendredi de 6 h 30 à 17 h 30
Samedi de 7 h à midi
Dimanche de 7 h à 11 h
Rédaction : (514) 285-7070
Promotion : (514) 285-7100
Les petites annonces : (514) 285-7111
Télécopieur : (514) 848-6287
Lundi au vendredi de 8 h 00 à 17 h 30
Décès, remerciements : (514) 285-6816
Lundi au vendredi de 8 h 30 à 17 h 30
Grandes annonces
Détaillants : (514) 285-6931
National, TéléPlus : (514) 285-7306
Carrières et professions,
Nominations : (514) 285-7320
Comptabilité
Grandes annonces : (514) 285-6892
Les petites annonces : (514) 285-6900

La Presse est publiée par: *La Presse, Ltée*, 7, rue Saint-Jacques, Montréal H2Y 1K9.
<http://lapresse.infinet.net>

Seule la Presse Canadienne est autorisée à diffuser les informations de *La Presse* et celles des services de la Presse Associée et de Reuters. Tous droits de reproduction des informations particulières à *La Presse* sont également réservés.

Envois de publication canadienne -
Contrat de vente numéro 0531650»
Port de retour garanti. (USP5003692)
Champlain N.Y. 12919-1518.

LOTERIES

La quotidienne
à trois chiffres : 2-5-7
à quatre chiffres : 6-1-6-5
COLLECTES DE SANG

Aujourd'hui, Héma-Québec attend les donneurs aux endroits suivants:
 ■ à Montréal: Centre des donneurs de sang, Centre commercial Maisonneuve, 2991, Sherbrooke Est (métro Préfontaine), de 10 h à 17 h 30;
 ■ à Montréal: Hôpital général juif, auditorium sir Mortimer B. Davis, (entrée Côte-des-Neiges), 5750, chemin Côte-des-Neiges, de 10 h à 16 h 30. Objectif: 100 donneurs;
 ■ à Montréal: École des métiers de l'équipement motorisé de Montréal, 5455, rue Saint-Denis, de 8 h 45 à 16 h. Objectif: 90 donneurs;
 ■ à Montréal: collecte de la Saint-Valentin de CJAD et Mix 96, le Reine-Elizabeth — galerie 1 — 900, boul. René-Lévesque Ouest, de 8 h 30 à 16 h. Objectif: 150 donneurs;
 ■ à Saint-Léonard: Hamel Pontiac, Buick GMC, 9455, boul. Lacordaire, de 13 h 30 à 19 h 30. Objectif: 125 donneurs.



L'essor de l'industrie du meuble

■ L'industrie du meuble a doublé de taille et pourrait la tripler si elle maintient son rythme de croisière et, surtout, diversifie ses exportations, fortement concentrées aux États-Unis. Hier moribonde, l'industrie québécoise du meuble a fait grimper son effectif de 12 000 à 22 000 employés en cinq ans. Laurier Cloutier nous décrit les charpentes de cette industrie, demain dans le cahier Économie.

QUESTION DU JOUR

La Presse
Service Liaison
Vous voulez vous faire entendre?
Répondez à la question du jour:
 — par téléphone, en composant le 514-285-7333;
 — par Internet : <http://lapresse.infinet.net>

Êtes-vous d'accord avec le projet de loi fédéral, qui vise à reconnaître les conjoints de même sexe?

Selon vous, le sexe prend-il trop d'importance par rapport à l'amour à l'occasion de la Saint-Valentin?
À cette question posée hier, le pourcentage des réponses obtenues a été:

Oui: 47 %
Non: 53 %

NDLR: Ce sondage maison sert uniquement à prendre le pouls de nos lecteurs et n'a aucune prétention scientifique.

Île de Montréal



PHOTOS ALAIN ROBERGE, La Presse

Mme Pat Marcoux, une résidente de Winnipeg en voyage à Montréal, n'a pas eu à vivre les désagréments subis par d'autres passagers car son frère a eu la bonne idée de rebrousser chemin en voyant le bouchon de circulation sur Côte-de-Liesse. À droite, M. Agim Bytyci qui demeure à Toronto, n'a pu se rendre à Montréal samedi et a dû retarder d'une journée son départ pour Zurich, d'où il doit prendre une correspondance pour le Kosovo.



Des employés et des passagers frustrés

Ils dénoncent le capharnaüm qui régnait samedi à Dorval lors de l'incendie

RAYMOND GERVAIS

« Aéroports de Montréal gère Dorval et Mirabel comme des centres d'achats. Tout le monde se donne de grands titres ronflants et de gros salaires, mais ils ne savent pas comment diriger un aéroport », a déclaré hier un préposé au service aux passagers d'une compagnie aérienne qui n'en revient tout simplement pas du capharnaüm qui régnait samedi à Dorval à la suite de l'incendie.

L'employé qui possède de nombreuses années de service, regrette le temps où les aéroports étaient dirigés par Transport-Canada.

« À cette époque, ça fonctionnait. Un aéroport n'est pas un centre commercial et les compagnies aériennes ne sont pas des boutiques à l'intérieur d'une grande surface. La vocation primaire d'un aérogare gravite autour du transport de passagers. ADM ne semble pas l'avoir compris », a ajouté l'employé sous le couvert de l'anonymat.

Un passager en partance hier après-midi pour l'Ouest canadien abondait dans le même sens.

« Nous avons été entassés comme des sardines dans l'édifice

de Transport-Canada durant des heures samedi. À plusieurs reprises on nous a informés que l'aéroport allait reprendre ses activités et que des navettes viendraient nous chercher. À un certain moment, un porte-parole d'Air Canada nous a conseillé, si l'on pouvait reporter notre départ, de retourner à la maison et de communiquer avec le service des réservations. Les autres qui devaient absolument partir samedi, devaient demeurer sur place. Lorsque, vers 17 h 30, nous avons finalement pu réintégrer l'aéroport, les comptoirs d'Air Canada pour les envolées canadiennes étaient fermés et le personnel ne savait pas où donner de la tête, chaque passa-

ger cherchant à savoir si son vol était annulé », a déclaré l'homme d'affaires.

« Je ne pensais jamais vivre ça au Canada, on se serait cru dans un aéroport à Tombouctou », a-t-il ajouté.

Mme Pat Marcoux, une résidente de Winnipeg en voyage chez son frère à Montréal, a été plus chanceuse et n'a pas eu à vivre les désagréments subis par d'autres passagers. Mme Marcoux et son frère se sont aperçus en se rendant à l'aéroport samedi que quelque chose n'allait pas sur la route.

« J'ai évité de justesse le gigantesque bouchon de circulation sur Côte-de-Liesse et nous avons rebroussé chemin avant qu'il ne soit trop tard », a déclaré Paul Chaput.

Un autre passager, Agim Bytyci qui demeure à Toronto, n'a pu se rendre à Montréal samedi et a dû retarder d'une journée son départ pour Zurich, où de là, il doit prendre une correspondance pour le Kosovo.

Air Canada a dû annuler 35 vols samedi à la suite de l'incendie à l'aérogare. Quatre avions ont été

pris à la barrière sur le tablier durant trois heures, ne pouvant ni décoller, ni faire descendre les passagers. Huit vols du transporteur ont été détournés sur Mirabel, tandis que neuf autres vols en partance pour Montréal à partir de villes canadiennes et américaines, ont été retardés entre 13 h et 17 h. Un autre vol a rebroussé chemin.

Nicole Couture Simard, chef du service Relations médias chez Air Canada, a expliqué que 3500 passagers avaient été affectés par la fermeture de l'aéroport de Dorval. Dans la journée d'hier, tous les passagers coincés à Montréal la veille ont pu quitter la métropole.

Mme Simard a précisé que samedi, il était impensable pour Air Canada de transférer ses opérations de Dorval à Mirabel dans un si court laps de temps. D'autant plus que les différentes compagnies aériennes s'attendaient à ce que le service reprenne de minutes en minutes.

Depuis le transfert des opérations de Mirabel vers Dorval, Air Canada ne dispose plus d'équipement à Mirabel et serait dans

l'obligation d'emprunter les installations d'autres transporteurs pour y offrir ses services.

Néanmoins, si la fermeture de l'aéroport avait été plus longue, Air Canada aurait pu ouvrir un centre d'opération fantôme à Mirabel dans un délai de 24 heures et y transférer ses vols. Samedi, du personnel a été envoyé à Mirabel afin d'accueillir les passagers de ses vols détournés.

Depuis l'annonce du nouvel horaire d'été chez Air Canada, lequel offrira le choix de sept nouvelles destinations à partir de Dorval, Montréal a repris son titre de plaque tournante de l'aviation dans l'est du pays.

M. Simard a conclu en disant que tout comme ADM, Air Canada fera le bilan de l'incident de samedi afin de déterminer la meilleure procédure au cas où une situation semblable se répèterait, afin de minimiser l'impact sur la clientèle.

...mais ADM se félicite d'avoir évacué efficacement un millier de personnes

RAYMOND GERVAIS

Le plan d'urgence d'Aéroports de Montréal (ADM), décrété samedi après-midi à la suite d'un incendie qui s'était déclaré dans des bureaux administratifs à l'aérogare de Dorval, ne contient aucune directive pour le transfert automatique des opérations de Dorval vers Mirabel ou vice-versa.

ADM se félicite plutôt de la façon dont elle a géré la crise et du laps de temps nécessaire pour évacuer un millier de personnes de l'aéroport.

La directrice des communications chez ADM, Mme Marie-Andrée Bastien, a précisé hier que tout le monde avait été évacué dans l'ordre en moins de 10 minutes. Passagers et employés ont d'abord été évacués vers le stationnement étagé, puis ensuite vers l'édifice de Transport-Canada, situé à l'ouest de l'aérogare, au moment où certains pompiers ont cru avoir découvert des « explosifs ».

C'est à ce moment que les choses se sont gâtées pour les voyageurs qui se sont entassés dans le hall de l'édifice. La section technique de la police de la CUM a dû se rendre à Dorval afin de déterminer la nature de ces « explosifs ». Il s'agissait en fait de pièces d'équipement servant à détecter les explosifs dans les bagages et à entraîner le personnel à déceler les matières explosives. Sans la découverte de cet équipement « suspect », les opérations à l'aéroport auraient repris beaucoup plus tôt.

« Des personnes sont responsables d'implanter les mesures d'urgences lors de sinistres aux aéroports. C'est ce qui a été fait samedi. Des choix ont été faits et les procédures établies ont été suivies. Il y a trop de facteurs qui doivent être pris en considération lors de tels événements. Il n'y a aucune directive qui prévoit un transfert des

activités vers un autre aéroport en de telles circonstances », a déclaré Mme Bastien.

La porte-parole n'a pas voulu commenter pourquoi les voyageurs dirigés avec leurs bagages dans l'édifice de Transport-Canada étaient demeurés dans l'ignorance presque totale durant de longues heures. Mme Bastien a simplement précisé qu'ADM dressera un bilan et verra si des modifications doivent être apportées aux procédures afin de mieux gérer des situations d'urgences dans le futur.

Selon elle, la question prioritaire consistait à assurer la sécurité des passagers et des travailleurs « et cela, nous l'avons assuré à 100 % ».

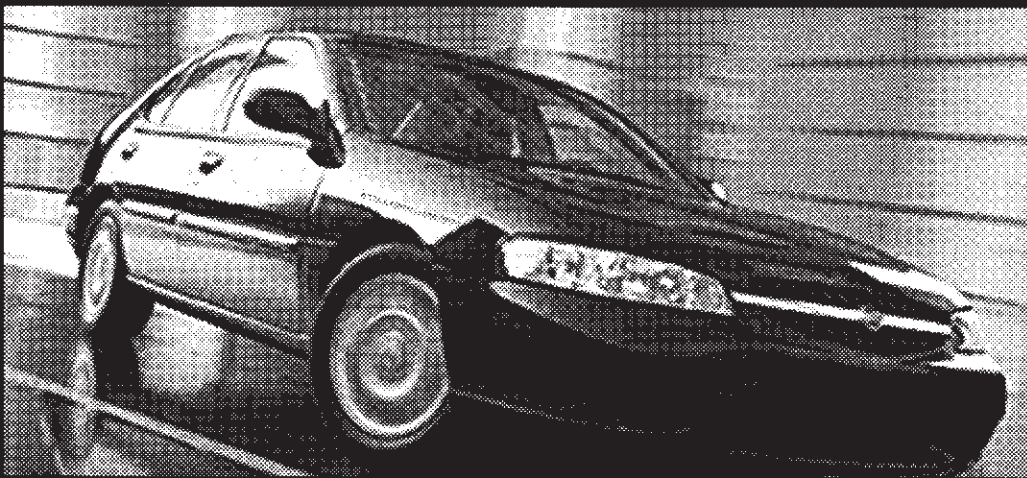
« Nos mesures d'urgences ont donc très bien fonctionné, compte tenu que nous devions évacuer 1000 personnes », a ajouté Mme Bastien.

La porte-parole n'a pas voulu spéculer sur des améliorations possibles du plan d'urgence, se bornant à répéter qu'ADM a des mesures d'urgences qui sont valables et efficaces dans de telles situations.

Au chapitre du manque de communication avec les voyageurs, ADM réfute les allégations selon lesquelles les voyageurs ont été laissés en plan durant de longues heures, précisant qu'ADM n'avait pas à prendre des décisions au nom de ces compagnies et qu'il appartenait aux transporteurs d'informer les voyageurs de leurs décisions d'annuler certaines envolées.

Rappelons que 90 vols en partance de ou vers Montréal à partir d'aéroports canadiens et américains, ont été annulés, tandis que 14 appareils ont été détournés sur les aéroports de Mirabel et de Ottawa.

Quant à la cause exacte de l'incendie, elle n'est toujours pas connue pour le moment, le service d'incendie de Dorval n'ayant pas complété son enquête. Néanmoins, tout indique qu'il pourrait s'agir d'un accident causé par un article de fumeur.



La très rare édition millénium de l'**ALTIMA**

309\$ 2000
PAR MOIS

- AILERON ARRIÈRE
- JANTES EN ALLIAGE SPORT
- TÉLÉVERROUILLAGE DES PORTES
- ANTIDÉMARREUR AVEC CLÉ À PUCE
- GROUPE ÉLECTRIQUE
- CLIMATISEUR
- TRANSMISSION AUTOMATIQUE
- LECTEUR DE DISQUE COMPACT
- EN PLUS D'UN CELLULAIRE*



TOUJOURS PLUS LOIN.

Location de 48 mois pour l'Altima GXE (T4RG7D AED0). Acompte ou échange équivalent de 2595\$. Limite de 24 000 km par année avec 0.08\$/km extra. Transport et préparation inclus. Premier versement et dépôt de garantie équivalent à un versement mensuel (toutes taxes incluses) requis à la livraison. Taxes, immatriculation et assurance en sus. Sur approbation du crédit par NCR. L'ensemble de l'Altima « Millénium Edition » est offerte uniquement par les concessionnaires Nissan du Québec. *Le cellulaire est une gracieuseté de Celcom Communications et est sujet à une activation de temps d'antenne d'une durée minimale de 12 mois avec Bell Mobile. L'offre du cellulaire est facultative. Voir votre concessionnaire participant pour tous les détails.

www.nissancanada.com 1 800 387-0122

Le Conseil des services essentiels ordonne l'arrêt des moyens de pression à la STCUM

La STCUM ne prévoit pas le rétablissement complet du service d'autobus avant la fin de la semaine

MARTINE ROUX

Au terme de deux journées d'audience publique particulièrement chargées, le Conseil des services essentiels a ordonné tard hier soir aux syndicats des employés d'entretien de la STCUM de mettre fin aux moyens de pression afin de rétablir complètement le service d'autobus.

Les usagers du transport en commun ne doivent pas faire les frais d'un conflit qui ne les touche aucunement, estime le Conseil, qui demande aux syndiqués d'accomplir toutes leurs tâches selon les pratiques usuelles. Mais sa décision n'épargne pas pour autant la société de transport, sommée de déposer dans un compte bancaire les

montants équivalents aux cotisations patronales comme le prévoit la convention collective, en attendant la décision d'un tribunal d'arbitrage sur l'épineuse question du régime de retraite. Enfin, il ordonne que la procédure d'arbitrage de grief sur cette question soit accélérée afin de solutionner le conflit.

Plus tôt dans la journée, les avocats de la STCUM ont prié le Conseil d'ordonner aux syndiqués de cesser d'exercer tout moyen de pression illégal et de reprendre leur cadence habituelle de travail. Le syndicat a quant à lui demandé au Conseil d'ordonner le respect de la convention collective en obligeant la STCUM à rétablir le versement des cotisations à la caisse de retraite, cotisations que la société de transport a suspendu depuis janvier dernier et qui forment le coeur du conflit.

La STCUM a de nouveau tenté de démontrer hier que les moyens de pression des employés d'entre-

tien - concerts de marteaux, déclenchement des alarmes d'incendie, ralentissements et arrêts de travail, notamment - sont à l'origine des absences d'autobus aux heures de pointe. Au cours de la semaine dernière, par exemple, plus de 1800 heures de services n'ont ainsi pu être fournies aux usagers, a soutenu Daniel Beauchamp, directeur de l'exploitation région centre à la STCUM.

Avare de commentaires sur ces incidents, le président du syndicat des employés d'entretien, Gaétan Châteauneuf, a expliqué que le mot d'ordre syndical s'est borné à faire circuler une pétition, au port de t-shirts et de macarons et à la participation aux manifestations à l'extérieur des heures de travail. Mais la situation a basculé le 25 janvier, selon lui, alors que les syndiqués ont constaté que la STCUM n'avait pas versé ses cotisations au régime de retraite alors que la convention collective l'y obligerait. « La colère

des gens a été évidente dès cette minute. La question du régime de retraite est un point très sensible chez nos membres. »

Soit la partie syndicale ignore les actes de ses membres et est incapable de contrôler ses troupes, soit elle connaît ces comportements mais en nie publiquement l'existence, a argumenté Me Richard Coutu, procureur de la STCUM, dans sa plaidoirie. « Nous sommes enclins à penser qu'il s'agit d'arrêts de travail concertés. Il coule de source que c'est le cas. »

La STCUM a suspendu ses cotisations au régime de retraite des salariés parce que la loi fédérale sur l'impôt et le Revenu l'y force lorsque la caisse présente des surplus d'actifs excédentaires, ce qui est le cas présentement, a fait valoir la partie patronale. « Mais l'employeur aurait pu mandater l'actuaire du régime afin de modifier cette situation, prétend M. Châteauneuf. Ce débat dure depuis plusieurs années et la STCUM

n'avait encore jamais suspendu ses versements. La direction n'agit pas comme si elle voulait cotiser. »

Cent autobus de moins ce matin

Les usagers devront toutefois prendre leur mal en patience et risquent fort de claquer des dents à l'arrêt d'autobus pendant une bonne partie de la semaine. Il manquera une centaine d'autobus sur les routes ce matin et une soixantaine en fin de journée, juge la STCUM. Malgré l'ordonnance du Conseil, la société de transport estime qu'il faudra au moins une semaine afin de remettre la flotte en parfait état et rétablir entièrement le service d'autobus.

« Nous n'avons pas encore évalué la situation avec précision mais il faudra plus d'une semaine pour rétablir complètement le service, a expliqué le directeur de l'entretien, Serge Jolin. Tout se fera graduellement. On va d'abord stopper l'hémorragie puis nous remettrons les véhicules en circulation le plus rapidement possible. »

L'équipe de lutte de McGill victime d'un accident de la route

Presse Canadienne
FREDERICTON

Un accident de la route impliquant 13 personnes, dont huit membres de l'équipe de lutte de l'Université McGill, a fait un mort et plusieurs blessés, samedi, en périphérie de Fredericton.

Selon la GRC, la pluie verglaçante et la chaussée glissante seraient responsables de la collision frontale entre les deux véhicules impliqués.

John Edward Melville, un caporal des Forces armées canadiennes, est décédé à la suite de l'accident. Son automobile, dans laquelle prenaient place quatre autres passagers, est entrée en collision avec une mini-fourgonnette dans laquelle se trouvaient les étudiants de l'université montréalaise. Ces derniers se rendaient à Fredericton afin de participer à une compétition.

Melville était âgé de 25 ans et était en route pour Québec au moment de la tragédie.

Aux dernières nouvelles, trois personnes, dont un lutteur, étaient toujours hospitalisées hier. Leur état n'inspirait aucune crainte.

Quant aux autres lutteurs de McGill, ils étaient de retour chez eux dès hier matin.

Le chef de police de Toronto ridiculise la lutte au crime organisé pratiquée au Canada

Presse Canadienne
HAMILTON, Ont.

Le futur chef de la police de Toronto, Julian Fantino, estime que la lutte au crime organisé, telle que pratiquée au Canada, est une véritable farce.

Il a fait ces remarques hier alors qu'il prenait la parole devant les membres du Parti conservateur provincial, réunis en congrès à Hamilton, en Ontario.

M. Fantino, qui entrera en fonction en avril, a également tourné en ridicule les efforts menés à travers le pays pour protéger les enfants contre les prédateurs sexuels. Selon lui, les enfants sont susceptibles d'être des proies faciles aux mains des prédateurs sexuels, pédophiles et amateurs de pornographie infantile.

Il estime que le Canada est à ce chapitre la risée du monde entier, et il a exhorté les autorités à adopter une stratégie nationale de lutte contre le crime.

Son appel n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd, alors que le chef du parti et premier ministre de l'Ontario, Mike Harris, s'est dit publiquement favorable au durcissement de l'approche canadienne en matière de lutte au crime.

« Il demande une stratégie nationale, et je crois que nous sommes dans une bonne position pour contribuer à bâtir et mettre en place une telle stratégie », a dit M. Harris.

loto-québec				résultats	
	Tirage du 00-02-12	GAGNANTS	LOTS		
		6/6	0	1 964 182,40 \$	
		5/6+	3	196 418,20 \$	
		5/6	212	2 223,60 \$	
		4/6	13 006	69,40 \$	
		3/6	252 969	10,00 \$	
Numéro complémentaire: 11		Ventes totales: 14 351 233 \$ Prochain gros lot (appr.): 5 000 000 \$			
	Tirage du 00-02-12	GAGNANTS	LOTS		
		6/6	0	1 000 000,00 \$	
		5/6+	1	50 000,00 \$	
		5/6	46	500,00 \$	
		4/6	2 170	50,00 \$	
		3/6	28 799	5,00 \$	
Numéro complémentaire: 15		Ventes totales: 556 948,50 \$			
	Tirage du 00-02-13		Tirage du 00-02-13		Tirage du 00-02-12
3 5 6 8 9				NUMÉRO: 080401	
10 17 20 21 25					
32 33 34 37 42					Tirage du 00-02-13
53 56 61 62 70		257 6165	4	NUMÉRO 942863	
TVA, le réseau des tirages de Loto-Québec					
Les modalités d'encaissement des billets gagnants paraissent au verso des billets. En cas de disparité entre cette liste et la liste officielle, cette dernière a priorité.					

La prison comme si vous n’y étiez pas

Vous ne vous en doutez pas, mais votre voisin d'en face est peut-être en train de purger une peine de prison en pantoufles au beau milieu de son salon. De cette nouvelle sorte de prison, celle « avec sursis » mais sans barreaux.

On a importé le concept il y a trois ans d'Europe, où il a été éprouvé depuis longtemps. Mais les fonctionnaires du ministère de la Justice, des gens très fort question marketing, avaient peur que la mesure paraisse trop clémentine. Alors, du délinquant qui bénéficie d'un sursis, on dira qu'il purge sa peine d'« emprisonnement » dans la collectivité.

C'est-y pas assez rusé, ça ? Des avocats de la défense se fendent encore régulièrement en quatre pour expliquer aux juges qu'en fait, les peines avec sursis sont *pires* que les vraies peines de prison, car le détenu doit respecter les conditions du sursis (couvre-feu, ne pas boire d'alcool, suivre une thérapie, etc.) pendant toute la durée de la peine ; tandis qu'en prison, après avoir purgé le sixième de la peine, bien souvent, c'est la libération conditionnelle, bonjour la liberté et au diable le thérapeute ! En plus, si le détenu à domicile manque à une condition, on l'enverra en prison pour vrai (5 % à 10 % des cas ont fini ainsi à Montréal la première année).

Une peine bien pire, mais c'est drôle, ces avocats supplient quand même le juge d'en faire bénéficier leur client. Allez donc comprendre quelque chose au droit.

Quand des juges de Montréal en ont fait bénéficier deux violeurs, ou deux hommes de main de la mafia qui avaient tenté de corrompre un policier, les gens ont protesté.

« Le public ne comprend rien ! » ont dit des avocats et des juges. « Si les médias expliquaient le sursis comme du monde, les gens seraient d'accord ! » entendait-on dans les corridors des palais.

Ça paraît difficile à accepter pour bien des avocats, mais il en va des jugements des cours comme de la souveraineté, du fédéralisme et du tofu : s'ils n'en veulent pas, ce n'est pas nécessairement parce que les gens n'en ont pas compris les vertus. Des fois, on a compris et on n'est simplement pas d'accord !

Au fait, dans ces deux cas qui ont fait la manchette, la Cour d'appel a annulé le sursis et infligé une « vraie » peine de prison.

Il n'y a évidemment pas qu'à Montréal qu'on a vu des débats passionnés sur le sujet — quoique nous détenons statistiquement la palme de la magistrature la plus enthousiaste pour les sursis au Canada. De la Colombie-Britannique à Terre-Neuve, les juges sont allés dans toutes les directions.

Il était temps de faire un grand ménage dans ce chantier, et c'est ce qu'a fait la Cour suprême il y a deux semaines en rendant cinq décisions. Oublions les cris réformistes à la Chambre des communes : le travail a été fort bien fait.

Le sursis est un instrument correctionnel fort pertinent, imposé par le Parlement de toute manière, mais il doit être utilisé avec discernement, ont dit les huit juges participant aux décisions (le neuvième, Peter Cory, a pris sa retraite il y a plus de six mois et n'avait donc pas droit de signer les jugements).

Un des aspects les plus réjouissants de ces décisions est que les juges du plus haut tribunal refusent de tomber dans la naïserie judiciaire selon laquelle le sursis est *vraiment* de la prison.

Voyons, dit la Cour suprême : il tombe sous sens que le sursis est une peine plus



Yves
BOISVERT

c'est parce que le Canada a un taux d'incarcération « alarmant » — le deuxième en Occident après les États-Unis il y a peu. La crise de surpopulation a permis aux gouvernements de ressortir les études qui nous disent depuis longtemps que la prison endurent les criminels. L'argument moral au service de l'argument comptable.

Le but est donc clairement de créer une voie alternative, de sortir des clients du système s'ils ne sont pas dangereux et s'il n'est pas nécessaire de « dénoncer » leur crime par une vraie peine de prison.

Pour que le sursis demeure une vraie peine, il devrait en principe être assorti d'une assignation à domicile permanente ou d'un couvre-feu strict, et de diverses mesures limitant la liberté. Un peu de solide, quoi.

En théorie, pour tous les crimes, sauf ceux qui commandent une peine minimale (comme le meurtre), le sursis est ouvert. À condition que la peine envisagée par le juge soit de moins de deux ans ; pour les peines de prison de deux ans et plus, le sursis n'est pas ouvert.

En pratique, c'est autre chose. La prison demeure de rigueur quand il y a lieu de dénoncer fortement un crime. Par exemple, les

cas d'agression sexuelle se qualifieront difficilement.

Sur les cinq causes, la Cour suprême a annulé le sursis dans trois cas : celui d'un homme ivre au volant qui a tué une personne ; d'un autre qui avait battu et agressé sexuellement une ex-employée ; et finalement d'un homme qui a agressé sexuellement sa belle-fille entre l'âge de cinq et huit ans.

Dans une affaire où un avocat avait détourné l'argent de ses clients — il avait charge de son épouse invalide et de sa fille —, la cour a maintenu le sursis. Finalement, la cour s'est divisée 4 juges contre 4 dans une affaire d'agression sexuelle remontant à 30 ans ; au lieu d'ordonner de réentendre la cause devant un nombre impair de juges, comme il aurait été décent de la faire, la cour a estimé que ce match nul devait permettre de maintenir le sursis ordonné par la Cour d'appel.

Sauf sur cette façon discutable de procéder dans ce cas, la cour a donc été fort modérée.

■ ■ ■

La logique budgétaire est implacable. Un détenu dans un pénitencier fédéral (peine de deux ans et plus) coûte en moyenne 51 202 \$ par an. Le système correctionnel a coûté, tous gouvernements confondus, 2,1 milliard en 1998. Il y avait cette année-là 32 970 adultes emprisonnés au Canada et 124 796 autres soumis à une forme quelconque de surveillance. Malgré la baisse marquée de la criminalité depuis huit ans, la population carcérale a baissé pour la première fois l'an dernier seulement, de 6 %.

À moins de vouloir prendre la voie de certains États américains, qui dépensent plus pour les prisons que pour les écoles, il faut bien donner sa chance au sursis d'emprisonnement. À condition de le présenter honnêtement — une douce alternative — et d'en user intelligemment.

La deuxième bordée pourrait être pénible

MARTINE ROUX

C'est bien connu, le bonheur des skieurs fait le malheur des automobilistes. Et ces derniers seront nombreux à pester, aujourd'hui, puisque une quinzaine de centimètres de neige s'accumuleront dans les rues montréalaises d'ici la fin de l'après-midi.

Les périodes de pointe s'annoncent particulièrement pénibles : en raison des moyens de pression exercés par les employés de la STCUM, les habitués du transport en commun seront une fois de plus condamnés à faire le pied de grue à l'arrêt d'autobus. La STCUM prévoit en effet qu'une centaine de véhicules manqueront à l'appel ce matin et que le service sur plusieurs circuits sera grandement perturbé.

Cette nouvelle bordée complique aussi la tâche du Service des travaux publics et de l'environnement de la Ville de Montréal, qui n'a complété qu'à moitié le déneigement entrepris à la suite des précipitations de vendredi. Il suspendra d'ailleurs une partie des opérations d'enlèvement de la neige afin d'af-

fecter les équipes au déblaiement et à l'épandage de fondants.

« Dès qu'il tombe au moins 2,5 centimètres de neige, nous procédons en priorité au déblaiement, explique le chargé de communications Jacques Tremblay. Nous ne pouvons faire autrement, c'est une question de sécurité publique. »

Jusqu'ici, toutes les artères principales ont été dégagées, de même que les rues étroites et la majorité des artères commerciales, indique-t-il. Toutefois, les rues résidentielles attendront encore un peu.

« On complète normalement le chargement de la neige en quatre jours. Mais en raison de cette nouvelle chute, nous ne pourrions terminer avant mercredi ou jeudi soir, plutôt que mardi comme il était prévu. Encore plus tard s'il tombe plus de 20 centimètres aujourd'hui. »

Bien que trouver une place de stationnement digne de ce nom relève parfois de l'exploit, malheur aux automobilistes qui garent leur véhicule en diagonale ou en double, rappelle M. Tremblay. Ils sont en effet passibles d'une amende pouvant aller de 60 \$... à 600 \$.

Selon Environnement Canada, l'accumulation pourrait atteindre une trentaine de centimètres dans les régions frontalières, comme les Cantons de l'Est, la Beauce et le Témiscouata, où la neige sera accompagnée de forts vents, de poudrerie et peut-être de grésil.

EN BREF

La route a fait deux victimes

■ Au moins deux personnes ont perdu la vie sur les routes du Québec au cours de la fin de semaine. Deux jeunes amoureux sont décédés, vendredi soir, quelques heures après que le véhicule dans lequel ils prenaient place eut été impliqué dans une violente collision frontale, sur la route 293, entre Saint-Jean-de-Dieu et Trois-Pistoles. Karine Bélanger, 18 ans, de Saint-Jean-de-Dieu, était au volant de la voiture qui circulait en direction sud. Son ami de coeur, Steeve Bélanger, 21 ans, de Trois Pistoles, prenait place à ses côtés. Une camionnette n'a pu les éviter et les a frappés de plein fouet.

Chauffeur de taxi agressé

■ Un chauffeur de taxi a subi une laceration au niveau du cou causé par une arme blanche, dans la nuit de samedi à dimanche, dans le quartier Ahuntsic. C'est une dame qui sortait d'une station-service

Ultramar, située au coin des rues Lajeunesse et Sauvé, qui a donné l'alerte en apercevant du sang au cou du chauffeur. Ce dernier, un homme de 44 ans, était immobile derrière le volant de sa Lincoln noire. Hier soir, il reposait dans un état stable à l'hôpital, aucun vaisseau sanguin majeur n'ayant été touché. Pour le moment, le SPCUM n'est sur la piste d'aucun suspect et ignore toujours où et quand l'agression a pu se produire.

Panne à Saint-Sauveur

■ Quelque milliers de skieurs ont mis un terme prématurément à leur journée, hier après-midi, quand un bris sur une ligne de distribution a privé d'électricité les monts Saint-Sauveur et Avila, deux stations des Laurentides. Le bris, causé par la chute d'un arbre, est survenu vers 13 h50 et le courant est revenu vers 15 h30. Environ 1500 clients ont été privés de courant. Les mécontents ont cependant pu bénéficier d'un billet gratuit pour une autre journée. Les irréductibles, eux, ont pu skier jusqu'à 21 h.



PHOTO BERNARD BRAULT, La Presse ©

Fin d'une joyeuse Fête des Neiges

La Fête des Neiges de Montréal, édition 2000, a pris fin hier dans la joie de l'hiver. Durant les six jours de l'événement répartis sur trois week-ends, quelque 125 000 personnes ont participé aux activités. La glissoire sur tubes a comme chaque année attiré des centaines de personnes quotidiennement. Les organisateurs sont satisfaits de l'achalandage et de la qualité des activités. L'an prochain, la Fête des Neiges se tiendra du 27 janvier au 11 février 2001.

La place où vous sortez toujours content... Sans comptant !

Toujours imité, jamais égalé avec

pie IX 2000

Grâce à vous nous sommes le #1 des ventes au détail Chrysler†

Les meilleurs prix à 0 \$ comptant.

Grand Cherokee Limited 2000 • V8 • Bien équipé 0\$ comptant 589\$*/mois	Grand Cherokee Laredo 2000 Bien équipé 0\$ comptant 499\$*/mois
DURANGO SLT 2000 Nouveau moteur V8 4,7 litres, 7 passagers et beaucoup plus. 0\$ comptant 499\$*/mois	Grand Caravan 2000 • Climatiseur • 7 passagers • V6 • Groupe électrique • Radio cassette • Vitres fumées du manufacturier • Portes coulissantes 0\$ comptant 344\$*/mois
Caravan 2000 • Climatiseur • 7 passagers • V6 • Groupe électrique • Radio cassette • Vitres fumées du manufacturier • Porte coulissante 0\$ comptant 329\$*/mois	Intrepid ES 2000 • Boîte automatique avec Autostick • V6 • Roues en alliage • Bien équipé 0\$ comptant 399\$*/mois
300 2000 La voiture de l'année en 1999 selon le Motor Trend • Boîte automatique avec Autostick • Sièges chauffants avec mémoire • Très bien équipée 0\$ comptant 509\$*/mois	
NEON 2000	

0% D'INTÉRÊT / 60 MOIS DISPONIBLE

9350, boul. Pie-IX Montréal (Nord de Métropolitain)
(514) 327-9000
www.pieixchrysler2000.com

* Location 36 mois, transport, préparation, taxes sur climatiseur, divers et taxes applicables 1 495 \$.
† Selon le rapport de Chrysler Canada pour la région de Montréal pour les mois de déc. 1999 et jan. 2000.

Achetons bijoux diamants monnaies

Nous évaluons et achetons bijoux, diamants et monnaies de collection personnelle ou de succession depuis plus de 30 ans. Nous avons la réputation d'offrir constamment un prix d'achat très élevé.

Que vous ayez un seul bijou ou toute une collection à vendre, venez en discuter avec nous.

Thompson & Whetstone ltée

1117, rue Ste-Catherine O., bur. 900, Montréal
Du lundi au vendredi . 9 h à 16 h 30

Le nombre croissant de feux d'artifice met en danger la sécurité du public

Presse Canadienne

Les auteurs d'un rapport préparé pour le compte du ministère fédéral des Ressources naturelles en viennent à la conclusion que la multiplication des feux d'artifice à travers le pays de même que l'utilisation croissante de pièces pyrotechniques pour créer des effets spéciaux au cinéma font en sorte que les inspecteurs fédéraux ne suffisent plus à la tâche pour assurer la sécurité du public.

Si le gouvernement fédéral n'intervient pas à très court terme pour embaucher un plus grand nombre d'inspecteurs, il faut s'attendre à assister à un véritable désastre d'ici deux ans, préviennent les auteurs du rapport produit par une firme indépendante de vérificateurs, Performance Management Network, à Ottawa.

« Un nombre significatif d'activités devant avoir lieu au cours des 24 prochains mois repré-

sente un niveau inacceptable de risque, quant à la possibilité d'une explosion pouvant entraîner des blessures, à des travailleurs ou au public, et des dommages à la propriété », peut-on lire dans le document, complété le mois dernier et dont la *Presse Canadienne* a obtenu copie en vertu de la Loi d'accès à l'information.

Le Canada ne compte au total que 15 inspecteurs spécialisés dans les explosifs. Or, on assiste chaque année à un accroissement du nombre de feux d'artifice à travers le pays. Le jour de la Confédération seulement, on en compte 5000, sans compter les compétitions internationales comme celle de Montréal, qui dure tout l'été.

Par ailleurs, l'industrie canadienne du cinéma et de la télévision, en pleine expansion, a de plus en plus recours aux pièces pyrotechniques pour créer des effets spéciaux. En Colombie-Britannique seulement, en 1999, l'industrie cinématographique a nécessité au moins 82 inspec-

tions pyrotechniques, soit plus du double de l'année précédente.

Pendant ce temps, en raison de pressions d'ordre économique et de la difficulté de trouver du personnel qualifié, l'industrie a abaissé les normes entourant l'utilisation des explosifs.

Dans la région de Montréal, par exemple, deux usines de fabrication d'explosifs datent de la Deuxième Guerre mondiale et auraient bien besoin d'être modernisées. Il s'agit d'Expro, à Valleyfield, et d'Arsenaux canadiens, propriété de SNC Industrial Technologies.

« Ce sont d'anciennes usines militaires et le problème, c'est que ce sont des équipements dépassés. Il faut y injecter de l'argent pour les moderniser afin d'atteindre les normes actuelles », a déclaré l'inspecteur-chef des explosifs pour le gouvernement fédéral, Chris Watson.

M. Watson espère avoir bientôt le feu vert du gouvernement pour embaucher cinq nouveaux inspecteurs.

Essence : début des audiences en Ontario

Presse Canadienne
TORONTO

Un comité mis sur pied par le gouvernement de l'Ontario entreprend aujourd'hui des audiences publiques sur l'industrie pétrolière alors que les prix à la pompe ne cessent d'augmenter.

Jusqu'ici, aucun gouvernement, qu'il soit provincial ou fédéral, n'a choisi de réduire ses taxes sur l'essence afin de protéger le pouvoir d'achat des consommateurs. La colère des automobilistes est surtout dirigée contre l'industrie pétrolière, nommément les princiaux détaillants tels Imperial Oil, Petro-Canada et Shell Canada.

La hausse des prix à la pompe reflète les prix pratiqués sur les marchés mondiaux. Ce prix atteint actuellement 29 \$ US le baril, plus de double de ce qu'il était voilà un an et le plus élevé depuis la guerre du Golfe.

Le premier ministre de l'Ontario, Mike Harris, a accusé les principales pétrolières « d'arnaquer » les consommateurs. Le début des audiences, conduites par des députés conservateurs, ajoutera probablement aux critiques dirigées contre elles.

Les contribuables ne devraient pas s'attendre cependant à des révélations au cours de cet exercice, puisque qu'il portera surtout sur l'administration par le gouvernement fédéral de sa loi sur la concurrence, ont déjà indiqué M. Harris et son ministre des Consommateurs, Bob Runciman.

Le président de l'Institut canadien des produits pétroliers, Alain Perez, soutient pour sa part que M. Harris ne devrait pas tenter de nuire à l'image des bons citoyens corporatifs qu'il représente.

La vérité, affirme M. Perez, c'est que les pétrolières canadiennes n'ont aucune influence sur les stratégies adoptées par les pays producteurs et qu'à l'intérieur même de leur juridiction, elles sont très efficaces. Avec le résultat, fait-il valoir, que le prix de l'essence au Canada avant les taxes figure parmi les plus bas dans le monde.

Mais MM. Harris et Runciman ne sont pas les seuls à se demander si le secteur du raffinage et de la vente d'essence au pays fonctionne aussi bien que possible, ou si Ottawa ne pourrait pas l'améliorer en révisant sa loi sur la concurrence.

L'attitude des pétrolières auraient déjà poussé à la faillite des centaines de détaillants indépendants dans les grands centres comme Toronto et Vancouver.

Les grenouilles mâles tentés par les nains de jardin

Agence France-Presse
LONDRES

Devant le manque crucial de femelles, les grenouilles mâles de la région du Dorset, au sud-ouest de l'Angleterre, tentent régulièrement de s'accoupler avec des poissons rouges, voire des nains de jardin ou des bottes en caoutchouc vert, rapporte aujourd'hui *The Times*.

« Il y a eu un manque de femelles cette année et les mâles ont été submergés par la frustration. Nous avons reçu des rapports venus de différents endroits, où des poissons rouges ont été asphyxiés par des grenouilles mâles qui tentaient de s'accoupler avec eux », a expliqué au journal *Zoe James*, porte-parole du parc naturel du Dorset.

« Nous avons eu également un appel d'un homme qui pense avoir été attaqué (par les grenouilles) parce qu'il portait des bottes en caoutchouc vert sur lesquelles elles se sont agglutinées », a-t-elle ajouté.

« Un flot continu d'entre elles persiste à essayer avec mon nain de jardin. Une fois qu'il est tombé et qu'elles réalisent qu'il est en plastique, elles s'éloignent en bondissant à la recherche d'autre chose », a également raconté Nigel Cowlings, dont le jardin est envahi par quelque 160 grenouilles mâles.

La baisse du nombre de naissances des femelles pourrait s'expliquer par le réchauffement global du climat.

ANGLAIS

COURS AXÉS SUR LA CONVERSATION

Petits groupes : 3 à 7 personnes ; admission continue

COURS INTENSIFS à temps partiel et semi-intensifs

de jour, 25 h/semaine matin, après-midi, soir, samedi

135 \$/semaine 1 à 7 fois/sem. • 190 \$/30 h*

*matériel pédagogique inclus, pas de taxe, déductible d'impôt, frais d'inscription : 40\$

Converlang

école de langues postmoderne

accréditée par Emploi-Québec

5268, av. du Parc

www.converlang.com (514) 278-5309

2826 196



PHOTO BERNARD BRAULT, La Presse
Louis Marazin explique à la population les enjeux pour assurer la survie de l'hôpital du Haut-Richelieu.

3500 personnes défilent dans les rues de Saint-Jean pour la survie de leur hôpital

RAYMOND GERVAIS

Quelque 3500 personnes ont répondu hier à l'appel du Comité de survie de l'hôpital du Haut-Richelieu et ont défilé dans les rues de Saint-Jean, afin de lancer un message fort et clair à la ministre de la Santé et des Services Sociaux, Pauline Marois, pour qu'elle règle le problème engendré par le manque de spécialistes, la longue liste d'attente en chirurgie ainsi que le manque d'équipement.

Le 31 janvier dernier, le Conseil des médecins, dentistes et pharmaciens de l'hôpital du Haut-Richelieu avait lancé une invitation à la population pour qu'elle se présente en grand nombre à la manifestation.

Le docteur André Gamache, président du CMDP, a précisé hier qu'il était très heureux de la participation des citoyens à la défense de l'hôpital.

« Les citoyens réalisent à quel point la survie de l'hôpital est importante pour la région », a précisé le médecin.

Les manifestants ont d'abord eu droit à un exposé détaillé des problèmes que vit l'hôpital, notamment ceux des budgets de fonctionnement, du manque de fonds pour améliorer et augmenter les immobilisations et les équipements, ainsi que le problème engendré par les pénalités de 30 % imposées aux médecins.

Selon le docteur Gamache, cette pénalité de 30 % qui représente le manque à gagner pour les médecins est la pierre d'achoppement.

« Même si l'on a les budgets, des locaux et de l'équipement, s'il n'y a pas de médecin pour donner les soins, la situation pourrait devenir catastrophique à très brève échéance », a-t-il ajouté.

Jusqu'à maintenant, Mme Marois a prêté une oreille attentive à certaines demandes du conseil d'administration de l'hôpital. Elle a assuré le conseil le 24 janvier dernier, qu'elle verrait à ce que la situation change. La ministre a confirmé qu'elle acceptait le déficit de 6 millions de dollars pour cette année et qu'elle accepterait le même déficit pour l'an prochain.

En clair, Québec s'engage à éponger les 12 millions de dollars de déficit de l'hôpital en attendant que la base budgétaire de l'hôpital du Haut-Richelieu soit réévaluée, afin de rééquilibrer le budget.

Mais le fait d'éponger le déficit anticipé ne règle pas tous les problèmes puisque ces 6 millions ne couvrent que les besoins essentiels de la population desservie par l'hôpital, écartant tout nouveau développement ou toute amélioration des soins.

D'après le médecin, un minimum de 10 millions de dollars additionnels est nécessaire sur le budget de fonctionnement afin d'assurer des services adéquats à la population. Douze millions additionnels sont nécessaires pour refaire le parc d'immobilisation concernant l'équipement, le fonctionnement de l'urgence et de l'unité des soins intensifs.

L'équipe du Québec remporte le concours de sculptures sur neige

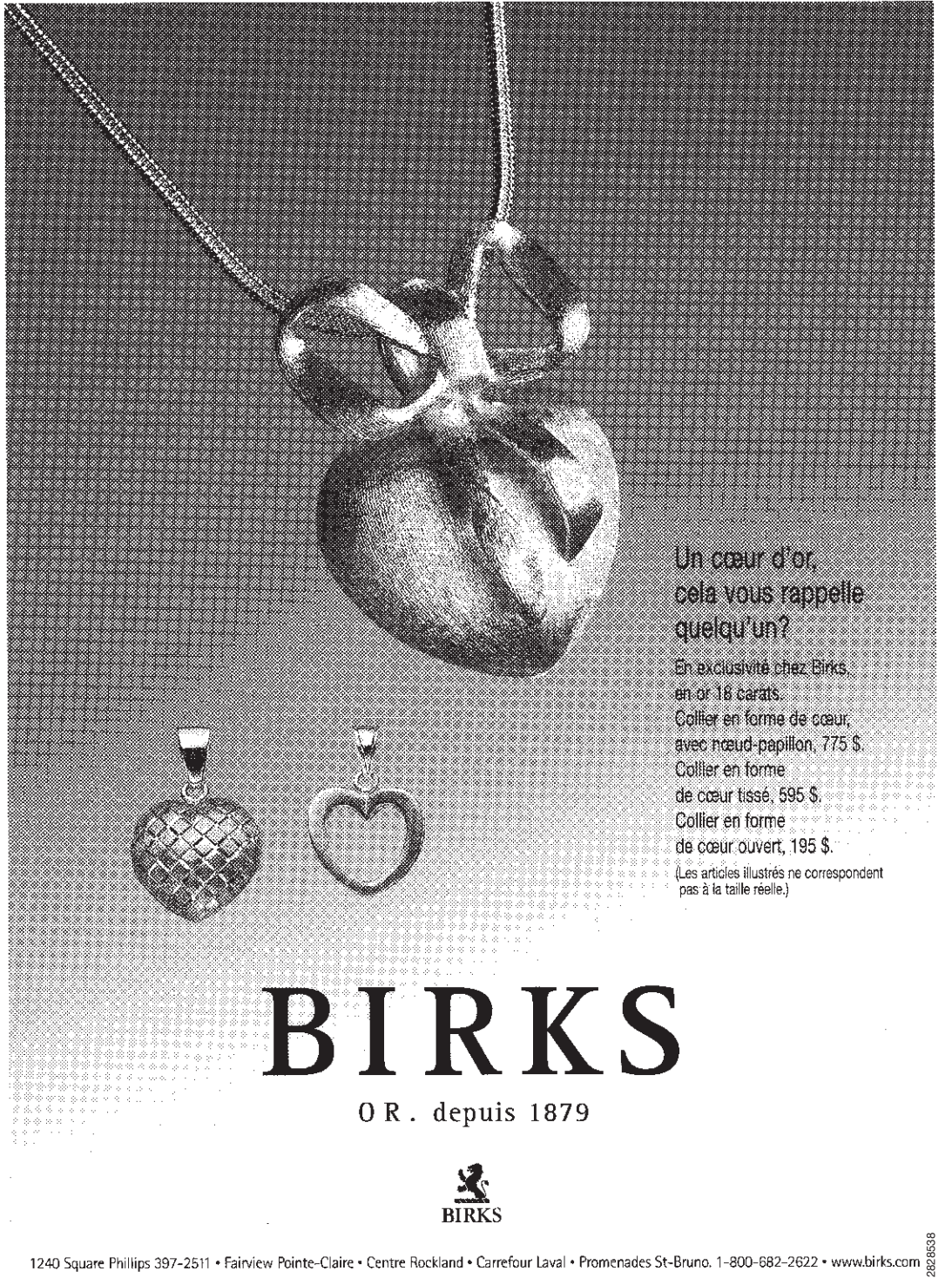
Presse Canadienne
OTTAWA

Maurice Richard a permis à l'équipe du Québec de remporter le troisième concours de sculptures sur neige du Canada, dont la finale se déroulait dans le cadre du Bal de Neige, hier.

Trois sculpteurs de la région de Drummondville, Normand Rousseau, Camilien Belhumeur et Martine B. Rousseau, ont réalisé une sculpture du visage de Rocket dans une rondelle de hockey, avec la coupe Stanley et un bâton en arrière-plan. Le jury l'a

choisie pour la composition artistique et le souci du détail.

Le thème du troisième concours de sculptures du Bal de Neige était « Les grands moments de l'histoire du Canada ». Des sculpteurs venus des 10 provinces et des trois territoires ont illustré, sur la colline parlementaire, un personnage ou un instant déterminant de leur histoire. Sur la plaque explicative devant la sculpture, on peut lire que Maurice Richard est « tout simplement un héros pour le peuple québécois ». Les membres de l'équipe gagnante ont chacun reçu une bourse de 2000 \$.



Un cœur d'or, cela vous rappelle quelqu'un?

En exclusivité chez Birks, en or 18 carats.

Collier en forme de cœur, avec nœud-papillon, 775 \$.

Collier en forme de cœur tissé, 595 \$.

Collier en forme de cœur ouvert, 195 \$.

(Les articles illustrés ne correspondent pas à la taille réelle.)

BIRKS

O R . depuis 1879



1240 Square Phillips 397-2511 • Fairview Pointe-Claire • Centre Rockland • Carrefour Laval • Promenades St-Bruno, 1-800-682-2622 • www.birks.com

Actualités

Le Québec, seul foyer de guerre des motards



André Cédilot

Après cinq ans d’hostilités qui ont fait plus de 123 morts, les Rock Machine sont passablement affaiblis, mais demeurent capables d’affronter les Hells Angels. Repliés en Ontario, les Rock Machine se réorganisent dans l’espoir de mieux rebondir. Le point sur la guerre des motards.

Essoufflés, mais surtout inquiets pour leur vie, nombre de membres des Rock Machine ont pris la direction de... l’Ontario. « Cette stratégie de repli est la logique même », estime le sergent Guy Ouellette, conseiller spécial de la Sûreté du Québec dans la lutte antimotard.

La guerre entamée en 1994 par les Hells Angels continue de faire couler beaucoup de sang. Encore l’an dernier, pas moins de 20 meurtres et 18 tentatives ont marqué les hostilités entre les deux gangs de motards pour le contrôle du trafic de la drogue à Montréal et Québec.

C’est sans compter évidemment la dizaine d’attaques au cocktails molotov, ainsi que les nombreux saccages et actes d’intimidation qui se sont produits dans les rues et les bars de ces deux villes, et ailleurs au Québec, sous le contrôle des deux bandes de motards ennemies.

Selon le spécialiste de la SQ, le Québec est le seul « foyer de guerre » encore existant à la suite des ententes de paix internationales intervenues ces deux dernières années entre les quatre grands clubs américains, les Hells Angels, les Outlaws, les Bandidos et les Pagans.

Après cinq années de résistance

acharnée, les Hells Angels ont littéralement chassé les Rock Machine de l’île de Montréal. De l’avis des policiers, même s’ils comptent encore des dizaines de revendeurs, les Rock Machine et leurs alliés n’ont plus, comme c’était le cas auparavant, la haute main sur des pans complets du territoire montréalais. Comme par exemple les secteurs de la Main et du centre-ville, « vaches à lait » des trafiquants.

Les Rock Machine ont d’ailleurs subi un dur coup à la fin août quand Alain Dubois, fils de Jean-Guy, de la célèbre famille de Saint-Henri, et trois acolytes ont décidé de passer dans le camp des Hells Angels. Esquivant les étapes habituelles de probation, ils ont tous quatre obtenu sur-le-champ les couleurs des Rockers de Montréal, club fantôme des Nomads.

Quelques jours plus tôt, un membre des Rockers fraîchement mis à la porte, Steven Falls, 31 ans, avait failli être tué à Laval. Les Hells ne lui ont pas pardonné d’avoir été infiltré par un agent-source de la police, au moment où il avait justement la tâche d’évincer les Dubois et autres Rock Machine qui vendaient de la drogue dans le sud-ouest de Montréal.

Conscients de la gigantesque « machine de guerre » qui a décimé leurs rangs, la plupart des hommes clés des Rock Machine, dont Serge « Merlin » Cyr et Paul « Sasquash » Porter, ont choisi de tirer les ficelles de loin ou plier bagages pour aller poursuivre leurs activités illicites en Ontario.

Toujours d’après le sergent Ouellette, les Rock Machine sont loin d’être en déroute et encore moins d’avoir capitulé. Il s’agirait plutôt d’un repli tactique en attendant des renforts — pas moins de 60 % des membres sont en prison, tandis que le recrutement de « soldats » va bon train — afin, un beau jour, de revenir plus fort sous les couleurs des Bandidos.

En juin dernier, après maintes rencontres aux États-Unis et ailleurs dans le monde, les Rock Machine ont enfin été reconnus comme un club novice (*hang around*) des Bandidos. Cela explique qu’ils portent sur leur dossard les couleurs inversées, c’est-à-dire orange sur fond or, de la formation



Le sergent Guy Ouellette, du service de renseignements de la SQ, suit les activités des motards depuis plus de vingt ans.

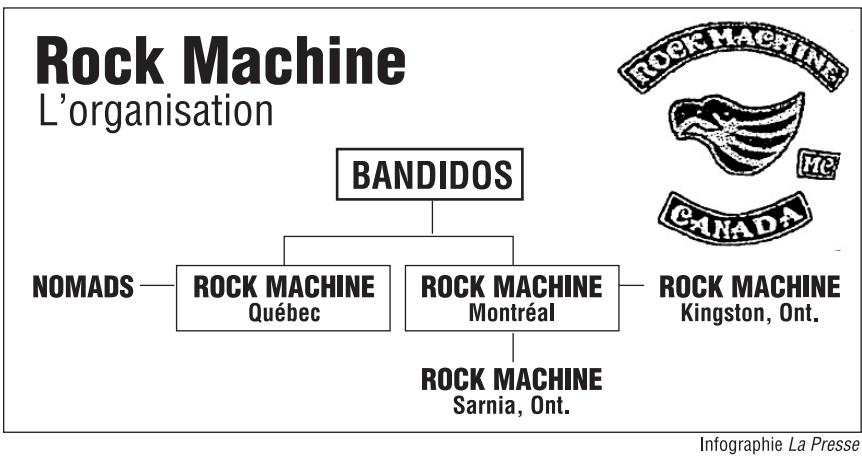
américaine, très présente sur la scène internationale.

De l’avis du policier de la SQ, la stratégie de retrait des Rock Machine leur permet de mieux préparer les nouvelles structures qu’ils veulent se donner partout au Canada. Pour l’heure, le gang a ses bases à Montréal, Québec et Kingston, en Ontario. Ils comptent des apprentis (*hang around*) à Sarnia. À l’instar des Hells Angels, ils ont aussi créé un club appelé Nomads, sans loi ni territoire assigné.

Suicide à Saint-Grégoire

Un pionnier de cette nouvelle formation, Denis Huneault, 42 ans, s’est suicidé mardi à la suite d’un vol dans un bureau de poste de Saint-Grégoire. Membre des Rock Machine depuis peu, Huneault avait tenté de réussir son coup de force en kidnappant une employée. L’arrivée subite de la police a contrecarré ses plans. Sa blonde, France Boucher, 44 ans, a été arrêtée une heure plus tard.

Selon M. Ouellette, les Rock Machine ont choisi l’Ontario parce qu’ils avaient déjà un pied à terre à Kingston. C’est aussi la province qui compte le plus grand nombre de motards, et ils ont toujours



maintenu d’excellentes relations avec les Outlaws, ennemis jurés des Hells Angels.

Autre raison d’importance : c’est aussi la seule province qui échappe à l’emprise des Hells Angels. « Et ce n’est pas en l’an 2000 qu’ils réussiront à s’y établir », assure le sergent Guy Ouellette pour avoir suivi depuis des années les démarques des Hells Angels en Ontario.

« Ça paraît drôle, mais la langue est un autre handicap de taille. Peu de Hells Angels québécois maîtrisent correctement l’anglais », ajoute-t-il avec un sourire narquois. C’est ce qui explique que les Hells aient seulement le contrôle de la distribution de la drogue dans des villes francophones comme Sudbury, Thunder Bay et North Bay.

Selon l’officier de la SQ, les Hells Angels ont aussi une « sainte peur » des motards ontariens, car ces derniers ont tendance à parler à la police. « Ce n’est pas leur habitude au Québec, et ils se méfient énormément », a-t-il dit. Ils pactisent surtout avec les Para-Dice Riders, particulièrement actifs dans la région de Toronto.

Chacun de leur côté, les Hells Angels et les Rock Machine manifestent leur solidarité avec leurs collègues ontariens en les visitant régulièrement. L’été, ils y vont souvent en délégation avec leurs bruyantes motocyclettes. Les Hells de Sherbrooke ont pour mission de courtiser les clubs ontariens. Ils brassent aussi des « affaires » dans les Maritimes.

Au Québec, les Hells Angels et leurs filiales ont fait des dé-

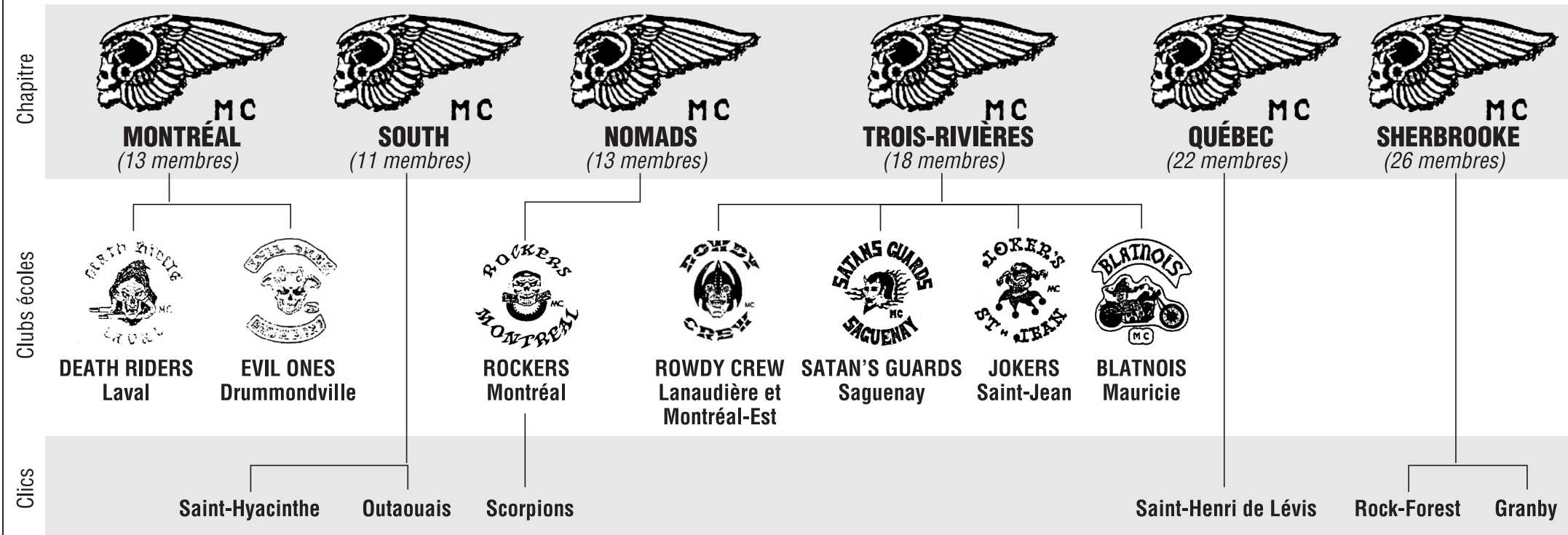
monstrations de force un peu partout durant l’été. À la fin juillet, à Jonquière, près de 150 d’entre eux ont pris part à un souper bénéfice en l’honneur de Maurice Mom Boucher, qui avait passé l’année précédente en prison. Des délégations de la *Big Red Machine* se sont aussi rendues à Trois-Rivières, Chibougamau, Rimouski, Hull et Québec.

Les Hells profitent généralement de ces réunions pour s’amuser et discuter *business*. Ils en ont profité pour annoncer la création d’un quatrième niveau de responsabilités dans leur structure d’organisation. Appelé les « CLICS », ces groupes comprennent de 8 à 12 sous-fifres recrutés pour aider les *hang around* à faire les sales boulots. Le club sous la tutelle des Nomads s’appelle les « Scorpions ».

De l’avis du sergent Ouellette, toutes ces nouvelles données, tant du côté des Hells Angels que des Rock Machine, soulèvent la perspective que la guerre n’est pas prête de se terminer. Surtout que plusieurs membres des deux clans — et surtout des membres des Rock Machine et de leurs alliés — sortiront de prison prochainement.

À preuve, juste avant d’être arrêtés à Québec en possession de cocaïne et puissamment armés, le 23 décembre, deux membres des Rock Machine avaient passé quatre jours à Montréal à épier les allées et venues du chef des Hells, Maurice Boucher. L’un des suspects était nul autre que Jean-Judes Faucher, le frère de Frédéric Faucher, l’un des plus ardents partisans de l’affiliation avec les Bandidos.

Hells Angels L’organisation



Infographie La Presse

Les deux clans ont attaqué des parents de leurs membres

En cinq ans, le bilan de la guerre entre les Hells Angels et les Rock Machine s’établit comme suit : 123 morts, 142 blessés et 10 disparitions. En général, les victimes sont de petits trafiquants à la solde des deux groupes. D’après le sergent Ouellette, une bonne vingtaine de meurtres sont le résultat de purges internes, surtout chez les Hells Angels.

À l’opposé de ce qui s’est passé en 1998, note l’officier de la SQ, la grande majorité des 38 meurtres et tentatives de meurtres survenus l’an dernier ont été enregistrés dans les régions de Montréal et Québec.

De fait, seulement deux meurtres reliés au milieu des motards se sont produits à l’extérieur de ces agglomérations. On parle de l’élimination, au tout début de 1999, à Shawinigan et l’Ascension, de revendeurs de drogues locaux associés aux Hells Angels, Mario Paré et Gabriel Nadeau.

Des membres en règle des deux clans ont aussi été la cible d’attentats. Sauf exception, ils s’en sont sortis vivants. Ce fut le cas notamment de Robert Paradis, des Rock Machine, qui a pris le chemin d’Ottawa avec son frère, et Normand Robitaille, 30 ans, décrit comme « l’étoile montante » des Nomads, club d’élite des Hells Angels.

Cette agression armée est survenue quelques jours après une attaque au fusil-mitrailleur à l’endroit d’un des fondateurs des Rock Machine de Québec, Marcel Demers, le 4 juin 1999. Deux proches (*hang around*) des Hells Angels de la Vieille Capitale avaient été arrêtés. Il y avait seulement deux jours, en outre, que les Rock Machine avaient signé un traité de « souveraineté-association » avec les Bandidos !

À l’instar du petit Daniel Desrochers, 11 ans, emporté par l’explosion d’une camionnette piégée, le 9 août 1995, un employé d’une entreprise de Saint-Léonard, Serge Herxieux, 38 ans, a été tué par erreur,

le 26 août 1999. Des mercenaires des Hells Angels l’avaient confondu avec Serge Bruneau, un ex-membre de Dark Circle associé aux Rock Machine pour contrer l’expansion de leurs rivaux.

Aussi arrogants qu’impitoyables, les Hells Angels ont poussé l’affront jusqu’à s’en prendre à des membres de la famille des deux principaux dirigeants des Rock Machine, Salvatore Cazzetta et son frère Giovanni, tous deux emprisonnés. Le 5 août 1999, leur beau-frère, Richard Parent, a été abattu en pleine rue dans le secteur de la Petite-Bourgogne.

La riposte des Rock Machine ne s’est pas fait attendre. Le 31 août, le beau-frère de Maurice Mom Boucher, chef guerrier du clan adverse, a été atteint de plusieurs balles dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Un entrepreneur en construction, Jean-Pierre Fleury, 42 ans, a survécu à ses blessures.

Un mois plus tard, c’est au tour de Sandra Gloutney, 32 ans, compagne de vie d’un autre influent

membre des Nomads, Normand « Pas fiable » Houle, d’être la cible d’un attentat. Elle sortait de sa maison, route 117, à Piedmont, quand des inconnus ont ouvert le feu sur sa Corvette. La jeune femme était en compagnie de son frère, qui a été légèrement blessé à une main.

Sans doute plus habiles et mieux préparés, les Hells Angels ont mis fin à cet épisode inusité de la guerre en éliminant Tony Plescio, 36 ans, l’un des rares membres des Rock Machine qui s’affichait encore à Montréal. Peu après, ils s’en sont pris à sa femme dans le stationnement d’un restaurant McDonald du nord-est de la ville. Son frère Johnny, 34 ans, avait été tué l’année précédente, à Laval.

Le jour de l’attentat meurtrier contre Tony Plescio, la police a découvert un lance-roquette dans un camion stationné près du local des Hells de Trois-Rivières.

Quant aux trois motards disparus, ils étaient associés aux Hells. Il s’agit de Pascal Lefebvre, 25 ans, de Saint-Romuald, Steven Salhany, 27

ans, de Montréal (en 1995, il avait ourdi le meurtre d’un sympathisant des Rock Machine du Nouveau-Brunswick) et Richard Poirier, de Gatineau. Celui-ci était proche de Scott Steinert, trouvé assassiné le 15 avril 1999.

Le nom de Paul « Fon Fon » Fontaine a par ailleurs été rayé de la liste des disparus. « On pense qu’il est encore en vie », a indiqué le sergent Ouellette, sans plus d’explications. Fontaine n’a pas été revu depuis l’arrestation de Maurice Mom Boucher, en décembre 1997, pour les meurtres de deux gardiens de prison. Crimes dont le chef des Nomads a été acquitté en 1998.

Suspecté d’avoir commis l’un de ces meurtres, Fontaine avait été accepté comme membre en règle des Nomads juste avant de disparaître dans la nature. Au même moment, l’un de ses compagnons d’arme, André « Toots » Tousignant, était lui aussi mystérieusement disparu. Son cadavre troué de balles a été retrouvé le 27 février 1998, à Bromont.

***Bibliothèque
et Archives
nationales***

Québec 

La Presse

14 février 2000

Page A9 manquante

Transports

Le train de banlieue ne fait pas le poids contre le train léger

MATHIEU PERREAULT

Si le projet annoncé la semaine dernière par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) va de l'avant, un Système de train léger sur rail (SLR) sera construit sur l'estacade du pont Champlain, au coût de 640 millions.

Mais pourquoi un train léger plutôt qu'un train de banlieue? Après tout, les convois Montréal-Rigaud comptent de 10 à 15 wagons au lieu des trois envisagés pour la ligne de l'estacade. Et le train de banlieue coûte près de quatre fois moins cher qu'un SLR, une dizaine de millions par kilomètre au lieu d'une quarantaine.

« Le point décisif, c'est la fréquence », explique Benoît Belley, l'ingénieur civil qui a dirigé l'étude de faisabilité sur les SLR de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). « Avec un train de banlieue, on ne peut pas aller en-dessous d'une fréquence d'une dizaine de minutes entre chaque train. Avec un SLR, on arrive à deux minutes et demie. »

Si les trains sont moins espacés, les passagers attendent moins, les stations peuvent être plus petites, et l'heure de pointe peut être étendue. En gros, la ligne est plus flexible.

L'accélération et le freinage d'un train de banlieue sont empâtés par son poids : une dizaine de fois celui d'un convoi SLR. Un SLR est tellement léger qu'il peut même passer sur un boulevard, au milieu des automobiles. « Un train de banlieue ne peut pas circuler sur un boulevard, parce que son poids entraîne trop de vibrations, dit M. Belley. La route ne tiendrait pas le coup. Les infrastructures comme l'aqueduc, le gaz, non plus. »

Pour atténuer le stress des vibrations, Bombardier installe un matériau absorbant sur les rails, indique Guy Corbeil, un fonctionnaire de la STCUM qui a été prêt à l'AMT pour l'étude de faisabilité.

La motorisation est une autre



Même s'il est plus coûteux (voir les tableaux ci-contre), le SLR —tel qu'illustré ci-dessus—peut circuler plus fréquemment que le train de banlieue, soutient un ingénieur de l'AMT. « Avec un train de banlieue, explique M. Benoît Belley, on ne peut pas aller en-dessous d'une fréquence d'une dizaine de minutes entre chaque train. Avec un SLR, on arrive à deux minutes et demie. » Si les trains sont moins espacés, les passagers attendent moins, les stations peuvent être plus petites, et l'heure de pointe peut être étendue. En gros, la ligne est plus flexible.

différence importante entre les trains légers et de banlieue. Chaque wagon SLR a son propre moteur. Pour déplacer 10, 12 ou 15 wagons, le train de banlieue a besoin d'une locomotive, des dizaines de fois plus puissante qu'un wagon SLR. Néanmoins, la vitesse de pointe du train de banlieue pla-

Monorail, SLR et train de banlieue			
	Train de banlieue	SLR	Monorail
Fréquence maximale (en minutes)	10	2,5	2,5
Coût par Km (en millions\$)	10	35-40	40-60

Source: Railway Gazette International, août 1999

Infographie La Presse

Part de marché des fabricants durant les années 1990							
	Bombardier	Siemens	Adtranz	Alstom	Japon	Italie	Autres
Métros	17 %	6 %	18 %	19 %	18 %	2 %	20 %
SLR	14 %	20 %	15 %	10 %	5 %	6 %	30 %
Train de banlieue	60 %	3 %	7 %	4 %	7 %	1 %	18 %

Source: Railway Gazette International, août 1999

Infographie La Presse

fonne à 80km/h, contre 100km/h pour le SLR, selon M. Belley.

Le train léger est l'aboutissement du bon vieux tramway, qui ahanait à peine arrivé à 30 km/h. « Il y a eu de l'amélioration technologique au niveau des moteurs et des roues, appelées bogies sur les tramways, dit M. Belley. L'équilibre des piè-

ces des roues a progressé, de façon à supporter une vitesse plus grande. »

Les constructeurs

Huit constructeurs sont retenus par l'AMT pour le SLR. « Les plus gros sont Siemens, Adtranz et Bombardier », estime M. Belley.

Les deux premiers sont allemands. Selon le *Railway Gazette International* d'août 1999, Siemens a dominé le marché des SLR dans les années quatre-vingt-dix avec 20 % des contrats, suivie par Adtranz avec 15 % du marché, Bombardier avec 14 % et Alstom (France) avec 10 %. Bombardier a dominé le train de banlieue, avec 60 % du marché contre 7 % pour son plus proche concurrent, Siemens.

Le SLR devra se battre contre le monorail, un choix proposé par le gouvernement fédéral l'an dernier. Mais l'AMT ne songe pas aux convois poussifs qui font le tour des parcs d'attractions à la Disney World. « Un monorail léger, à deux pneus, comme ceux qu'on retrouve dans les endroits touristiques n'est pas une solution pour desservir la Rive-Sud, dit M. Belley. On pense aux monorails lourds, à quatre roues, comme ceux que fait Hitachi au Japon, et ceux que planifie Bombardier. » Un monorail lourd est deux fois plus lourd qu'un léger, mais sa fréquence peut atteindre deux minutes et demie, comme le SLR, selon M. Belley.

Deux inconnues restent à déterminer pour le monorail : le coût et l'impact de la neige sur le freinage. « On est en train de mettre à niveau l'étude fédérale sur le monorail et notre étude sur le SLR, pour comparer des pommes avec des pommes, dit M. Belley. Par exemple, les parcours ont de petites différences : celui du monorail est un demi-kilomètre plus court. En fin de compte, je crois que les différences de coût ne dépasseront pas 25 à 30 millions, en plus ou en moins. »

Quant à la neige, elle compromet beaucoup plus le freinage des monorails que celui des SLR parce que ces derniers appliquent plus de poids sur les rails ; les pneus du monorail enserrant le rail central plutôt que de reposer dessus.

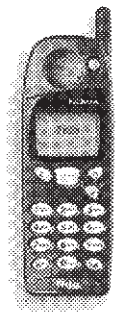
Le monorail lourd de Bombardier est en fait un train suspendu, comme le « Skytrain » de Vancouver. Selon le relationniste Gilles Pagé, de Bombardier, le coût du « Skytrain » se situe « entre un métro et un SLR ». Le métro coûte de 60 à 65 millions du kilomètre, le SLR, de 35 à 40 millions, selon l'AMT.

« On était faits pour se rencontrer. »



Vous pensez que la communication mobile est réservée aux autres... Que vous n'avez pas les moyens d'avoir un sans fil... Eh bien, le forfait 20 \$ pour 200 minutes par mois devrait vous convaincre du contraire.

Imaginez un instant : vous en faites du chemin avec 200 minutes, surtout quand ce temps d'antenne est calculé à la seconde. Ajoutez un appareil Nokia 5190 à seulement 50 \$ et aucun contrat à long terme : vous verrez, Fido est imbattable !



Nokia 5190 SCP

50 \$

Après le rabais Fido® de 25 \$
Prix comprise

Aucun contrat à signer

200 minutes
20 \$ par mois

Jour, soir et week-end

Offre valide du 7 février au 26 mars 2000 pour toute nouvelle activation du Service Fido. Un crédit de 25 \$ sera porté à votre première facture. Pour avoir droit à ce crédit, votre Service Fido doit rester activé pendant 30 jours consécutifs. Cette offre ne peut être combinée à aucune autre et ne s'applique pas au Service Fidomatic™.

Appelez-le par son nom :
1 888 482-FIDO
www.fido.ca



Fido et Fidomatic sont des marques de commerce de Microcell Solutions Inc.

Fido vous attend aussi dans les points de vente participants de la grande région de Montréal :



Laurentides

Le parc linéaire du P'tit train du nord risque de perdre des utilisateurs



Jean-Paul Ccharbonneau

Des chicanes de clocher entre élus locaux étalées sur la place publique risquent de faire fuir un grand nombre d'utilisateurs du populaire parc linéaire aménagé sur l'ancienne voie ferrée du P'tit train du nord.

Depuis son ouverture, ce tracé qui va de Saint-Jérôme à Mont-Laurier a attiré des dizaines de milliers de cyclistes et d'adeptes du ski de fond provenant des municipalités locales de comté, de la région de Montréal et d'ailleurs. Au nord de Val David, le tracé est ouvert aux motoneiges, ce qui fait pester des résidents riverains de plusieurs municipalités.

Au début, l'accès au parc était gratuit. Mais pour financer l'entretien, des stationnements payants ont été installés dans la municipalité régionale de comté (MRC) des Pays-d'en-Haut et des coûts ont été demandés aux utilisateurs. L'été dernier, le taux de fréquentation a diminué légèrement. On a soutenu que la baisse était attribuable à la chaleur humide qui a sévi durant plusieurs semaines.

Le parc linéaire traverse quatre MRC : Rivière-du-Nord, des Pays-d'en-Haut, des Laurentides et Curé-Antoine-Labelle, regroupant au total 76 municipalités, dont 24 riveraines, qui défraient chacune leur quote-part pour l'entretien. Deux refusent de payer leur contribution : Sainte-Anne-des-Lacs (MRC des Pays-d'en-Haut) et Prévost (MRC de la Rivière-du-Nord).

Le tracé traverse Prévost sur une distance de sept kilomètres et devant le refus du maire Gilles Cyr de payer sa part, la coalition qui gère

le parc linéaire et les préfets des MRC ont convenu de pas entretenir cet hiver le tronçon qui passe dans cette municipalité.

Lundi dernier, la municipalité de Prévost a convoqué une conférence de presse où elle a accusé la coalition et les MRC de prendre les skieurs en otage. Le conseil municipal soutient que les contribuables paient une double tarification : une fois quand la municipalité paie sa cotisation avec leurs taxes et l'autre quand ils utilisent le tracé.

Le maire Cyr veut que les résidents de sa municipalité et des autres qui sont membres de l'une ou autre des MRC participantes puissent en tout temps utiliser le parc linéaire sans frais.

Afin de bien présenter ses arguments, Prévost a retenu les services d'une firme d'avocats. On accuse la coalition d'agir dans l'illégalité en percevant l'argent des municipalités et les recettes provenant de la vente de vignettes, puis en redistribuant le montant restant une fois les coûts d'entretien défrayés.

« Ce qu'il faut retenir, c'est que la ville de Prévost a démontré qu'elle était prête à favoriser l'atteinte d'un consensus et chercher à trouver un terrain d'entente, mais pas à n'importe quel prix. Aujourd'hui, le coup de force de la MRC a un peu l'effet d'une manoeuvre de diversion : alors que la coalition du parc linéaire et la MRC devraient assumer leurs responsabilités dans ce qui est pour l'instant un fiasco, c'est la ville de Prévost qui doit se défendre. Jamais la ville de Prévost n'aurait pu imaginer que la MRC puisse prendre les skieurs en otage comme elle l'a fait. Il ne faut pas agresser le touriste », a indiqué le directeur général de Prévost, Réal Martin.

Pour Me Mario Paul-Hus, la structure de la coalition n'est pas conforme à la loi, elle détourne l'argent.

À la suite de la conférence de presse, la municipalité a embauché l'entrepreneur qui s'occupe de l'entretien de la piste de ski de fond entre Piedmont et Val David pour qu'il vienne ouvrir le tracé qui passe dans son territoire.

Cet hiver, les résidents des MRC participantes au financement du



PHOTO PIERRE McCANN, La Presse

Depuis son ouverture, le tracé qui va de Saint-Jérôme à Mont-Laurier a attiré des dizaines de milliers de cyclistes et d'adeptes du ski de fond provenant des municipalités locales de comté, de la région de Montréal et d'ailleurs.

parc peuvent pratiquer le ski de fond gratuitement, mais étant donné que Prévost n'a pas défrayé sa cotisation, les citoyens de cette municipalité doivent payer. Et dans une lettre envoyée à la coordonnatrice de la coalition du parc linéaire, Brygitte Foisy, M. Martin accuse cet organisme d'outrepasser son mandat. « Dans le but de maintenir une bonne relation entre la Ville et votre organisme, Prévost a remboursé à ses citoyens les 20 \$ perçus par votre organisme », pré-

cise-t-il.

Le préfet de la Rivière-du-Nord, Gaston Laviolette, ne comprend pas la position de son collègue Cyr. Il est conscient que la bisbille qui existe fait du tort à la réputation du parc. « Le 18 avril, il va y avoir une réunion où des décisions d'affaires seront prises par des personnes qui auront été désignées pour gérer le parc linéaire. Une structure permanente sera établie et la tarification pour la prochaine saison estivale sera déterminée », a expliqué M.

Laviolette.

De son côté, le préfet de la MRC des Pays-d'en-Haut, Charles Garnier, a indiqué qu'il avait réclamé de la ministre des Affaires municipales, Louise Harel, l'abolition du droit de retrait aux municipalités des MRC qui ne sont pas favorables aux décisions prises par la majorité pour les projets régionaux.

« J'ai demandé une rencontre avec les deux députés de la région, Claude Cousineau et Lucie Papineau, afin de trouver une solution. Il existe actuellement un problème d'équité et il faut le régler de toute urgence. Si rien n'est fait, d'autres municipalités vont se retirer, le maire de Saint-Antoine a déjà menacé de le faire », a ajouté M. Garnier.

« Le conseil de Prévost vient de décider d'ouvrir le tracé qui passe dans son territoire. Il n'a pas le droit d'agir ainsi, ce n'est pas de sa juridiction. C'est la coalition qui a cette responsabilité. Prévost nous accuse d'être hors la loi, toute cette histoire risque de se retrouver devant les tribunaux et ce sont encore les contribuables qui auront à payer la note. Avec cette publicité négative, les touristes risquent de désertier en grand nombre le parc. »

À moins d'un changement, un phénomène qui se produit souvent chez ces élus locaux, les résidents des MRC participantes devront payer 10 \$ pour l'obtention d'une vignette-saison. Ce qui leur donnera le droit de faire du vélo sur le parc linéaire l'été prochain, tandis qu'un tarif journalier de 3 \$ sera demandé aux visiteurs. Les résidents auront aussi le choix d'acheter une passe annuelle qui sera valable pour le ski et le vélo.

« Nous avons les plus belles conditions pour le ski de fond et le taux de fréquentation est excellent », prétend M. Garnier. Incidemment, le tunnel permettant aux skieurs de passer sous la 370 à la hauteur de Sainte-Adèle est ouvert.

Tous les utilisateurs du parc linéaire rencontrés cet été et depuis le début de l'hiver souhaitent que les chicanes de clocher cessent et que ce corridor demeure en excellente condition, ce qui aidera à accroître le taux de fréquentation et aider ainsi l'économie régionale.

jean-paul.charbonneau @ la presse.ca

Politique

L'armée canadienne fait usage de mines antipersonnel

Ottawa s'était fait le champion mondial de la lutte contre ce type d'armes

DENNIS BUECKERT
Presse Canadienne, OTTAWA

Les soldats des Forces armées canadiennes au Timor oriental sont équipés de mines terrestres contrôlées à distance, en dépit de la campagne que mène Ottawa pour débarrasser la planète de ces engins mortels.

Le capitaine André Berdais, porte-parole du ministère de la Défense, a confirmé que des Casques bleus canadiens en mission au Timor oriental disposent d'engins explosifs connus sous l'appellation de mines « claymore ». Il a précisé à la Presse Canadienne qu'un chargement de mines — moins de 100, croit-il — a été expédié à bord du bateau qui transportait le principal contingent canadien dans cette ré-

gion en conflit, au mois d'octobre dernier.

Il a dit ne pas savoir si les mines avaient été utilisées.

Les mines sont permises en vertu d'une échappatoire passée pratiquement inaperçue du traité international qui interdit les mines antipersonnel, traité parrainé par le ministre canadien des Affaires étrangères, Lloyd Axworthy, et la défunte princesse Diana.

Les mines « claymore » diffèrent de la plupart des mines terrestres parce qu'elles ne font pas explosion lorsque quelqu'un met le pied dessus. La détonation est déclenchée sur commande. Quelqu'un doit diriger l'explosion, l'utilisateur doit identifier ce qu'il vise, a expliqué le capitaine Berdais, qui considère le terme « mine » comme inapproprié pour cette arme, bien qu'il soit couramment utilisé. On les appelle aussi dispositifs antipersonnel à fragmentation.

Les militants anti-mines terrestres ont été surpris d'apprendre que le Canada utilise les mines « claymore », puisqu'on leur a affirmé que les forces canadiennes n'avaient pas employé de mines d'aucune sorte depuis la guerre de

Corée. La plupart des Canadiens seraient surpris, voire choqués d'apprendre que le Canada en utilise, a soutenu Ken Epps, de l'organisation Project Ploughshares, un organisme qui prône le désarmement et la démilitarisation.

Les mines en question sont dissimulées sur le sol, et non enfouies, pendant des opérations militaires. Elles sont reliées par de longs fils à un déclencheur et font explosion quand un soldat actionne le déclencheur. Le capitaine Berdais a précisé qu'elles sont normalement retirées à la suite d'une opération militaire. « Ce n'est pas quelque chose que vous laissez là et que vous oubliez. » Les mines sont récupérées pour usage futur, a-t-il dit. Mary Foster, de l'organisme

Mines Action Canada, soutient pour sa part qu'en pratique, il est facile de se servir d'une mine « claymore » comme d'une mine antipersonnel traditionnelle, c'est-à-dire de la faire exploser quand une personne touche à un fil déclencheur.

Il y a lieu d'être préoccupé, a-t-elle déclaré, quand des États responsables comme le Canada continuent de se servir de ces engins. Cela donne le signal à d'autres forces armées que c'est correct de les utiliser, alors que ces armées n'ont peut-être pas autant de contrôle sur leurs effectifs.

Un rapport préconise l'institutionnalisation de la conscription

Presse Canadienne
OTTAWA

Le Canada devrait probablement imposer une forme de conscription rappelant celle de la Deuxième Guerre mondiale, advenant une guerre à grande échelle, peut-on lire dans un rapport préparé pour une école militaire.

Imposer la conscription exigerait un amendement à la Loi sur les mesures d'urgence, qui a succédé en 1988 à la Loi des mesures de guerre, dit le rapport, que la Presse

Canadienne a obtenu en vertu de la Loi d'accès à l'information.

Ces propos figurent dans une étude de la mobilisation au Canada en cas de guerre majeure, rédigée en 1998 par des officiers qui suivaient les cours d'un collège de Toronto conçus pour les préparer à gravir les échelons de la hiérarchie militaire.

En prenant comme objectif un nombre de 400 000 militaires au sein des forces armées en temps de guerre, le rapport mentionne qu'il

faudrait que l'armée se fasse présenter 480 000 candidats à la formation militaire, soit 120 000 par an.

En se basant sur les statistiques concernant la proportion des candidatures rejetées au moment de la Deuxième Guerre mondiale, l'armée devrait examiner un million de militaires potentiels en quatre ans.

On estime ainsi qu'élargir les effectifs de l'armée au-delà de 400 000 militaires exigerait la pro-

mulgation d'une loi autorisant la conscription.

Le brigadier-général à la retraite Christopher Kirby, l'auteur du dernier plan de mobilisation de l'armée, à la fin des années 60, croit pour sa part qu'il est « irréaliste » pour les politiciens ou les historiens militaires d'écarter toute possibilité de conscription.

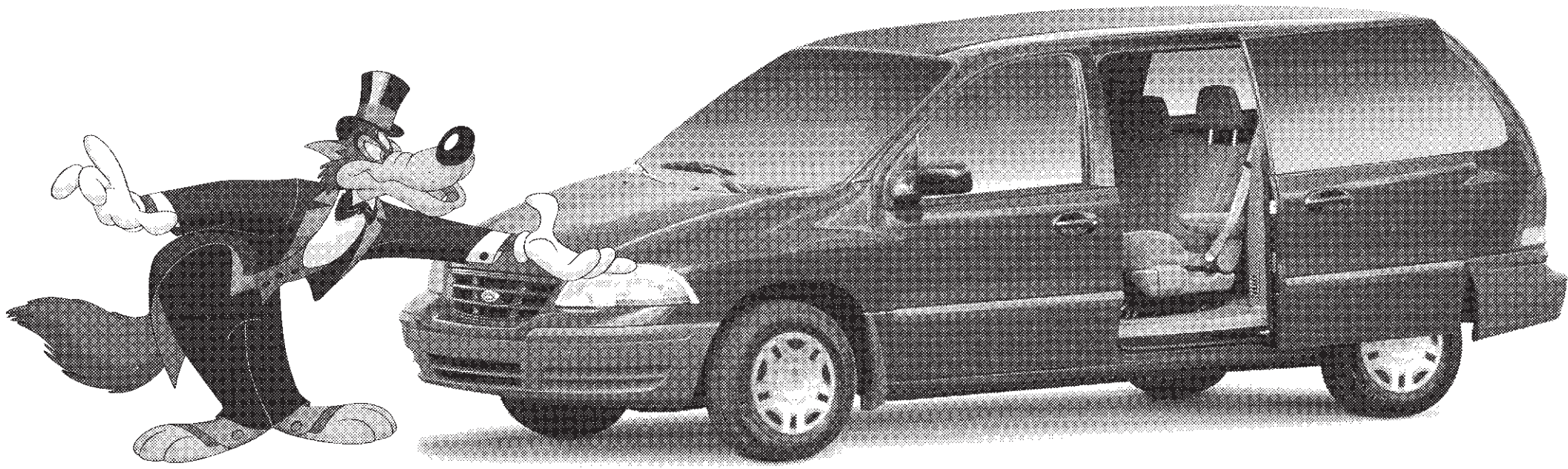
L'armée pourrait arriver à recruter suffisamment de soldats pour éviter la conscription, tout dépendant du ton des dépêches des mé-

dias sur le rôle du Canada dans la guerre, de la légitimité qu'on reconnaîtrait — ou pas — à la mission et du nombre de victimes du conflit, mentionne le rapport.

La conscription obligatoire au Canada en 1917 et en 1944 a provoqué des crises politiques déchirantes. Le Canada d'après 1867 n'a pas de tradition de service militaire obligatoire en temps de paix.

Le rapport n'aborde pas la question de savoir si la conscription enfreint la Charte des droits.

À seulement 269\$ par mois, même le grand méchant loue.



Windstar 2000 : la seule minifourgonnette à avoir obtenu une cote de sécurité 5 étoiles pour les collisions frontales et latérales. Le Windstar a obtenu une cote de sécurité 5 étoiles pour les collisions frontales six années de suite^Δ.

WINDSTAR
LX 2000

269\$
/mois

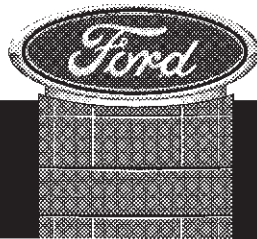
Location 36 mois
Avec mise de fonds de 3995\$
TRANSPORT INCLUS

CHOISISSEZ LE PAIEMENT SUR 36 MOIS
QUI VOUS CONVIENT LE MIEUX

Mise de fonds ou échange équivalent	Mensualité
3 995\$	269\$/mois
1 995\$	329\$/mois
0\$	389\$/mois

- Configuration 7 places
- Moteur SEFI de 3,8 L, 200 ch
- Transmission automatique 4 vitesses à surmultipliée
- Freinage antiblocage aux 4 roues (ABS)
- Système antidémarrage SecuriLock^{MC}
- Rétroviseurs, lève-glaces et verrouillage des portes électriques
- Sacs gonflables frontaux de deuxième génération
- Version 4 portes
- Déplacement latéral de la banquette de la 2^e rangée
- Sécurité enfants pour les portes latérales coulissantes
- Dégivreur de lunette arrière électrique
- Climatisation à commande manuelle
- Groupe éclairage
- Radio AM/FM stéréo avec lecteur de cassettes

VOS CONCESSIONNAIRES FORD DU QUÉBEC



www.fordquebec.com



Glaces unidirectionnelles non incluses. *Transport inclus. Aucun dépôt de sécurité requis. Mise de fonds et première mensualité exigées. Immatriculation, assurances et taxes en sus. Sous réserve de l'approbation du crédit. Des frais de 0,08\$ du kilomètre après 60 000 kilomètres et d'autres conditions s'appliquent. Voyez votre concessionnaire pour obtenir tous les détails. ^Δ La plus haute cote de sécurité pour le conducteur et le passager avant en cas de collisions frontales et latérales décernée par le gouvernement américain (National Highway Traffic Safety Administration) lors de tests effectués sur des véhicules dont la différence de poids n'excède pas 227 kg (500 lb). La cote pour les collisions latérales s'applique à un véhicule équipé de sacs gonflables latéraux offerts en option.

Politique

Ottawa a financé une installation de... Wal-Mart

Un demi-million pour un super-entrepôt en Ontario, au nom de la lutte au chômage

Presse Canadienne
OTTAWA

L'un des plus importants promoteurs immobiliers du pays, Metrus Properties, a reçu une subvention de 500 000 \$ du gouvernement fédéral pour la construction d'un immense centre de distribution Wal-Mart, à Cornwall, en Ontario, un projet de 60 millions \$.

Metrus Properties, une compagnie installée à Brampton, en Ontario, a reçu la subvention en août 1998, dans le cadre du programme très controversé d'aide fédérale à la création d'emplois parrainé par le ministère du Développement des ressources humaines.

En fait, Metrus Properties a entrepris son projet de construction pour le compte de la compagnie Supply Chain Management (SCM),

en vue d'abriter l'entrepôt géant de Wal-Mart, qui doit desservir tout l'est du pays.

Wal-Mart est le plus important détaillant au monde, SCM fait partie d'une grande entreprise multimilliardaire du Royaume-Uni et les actifs de Metrus Properties se comptent en centaines de millions de dollars.

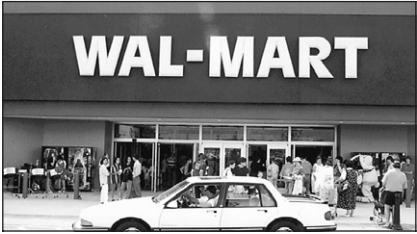
Personne au ministère du Développement des ressources humai-

nes n'a pu expliquer pourquoi l'argent des contribuables avait servi à financer un projet économiquement viable et réalisé par un des plus importants promoteurs immobiliers du pays.

Le président de Metrus Properties, Robert DeGasperis, avait pour sa part une explication toute simple à fournir. « Nous avons appris l'existence de ce programme, nous avons posé notre candidature, nous avons été choisis, et voilà tout », a-t-il dit.

Il a cependant ajouté que personne du ministère dirigé par la ministre Jane Stewart n'avait depuis contacté la direction de Metrus pour savoir exactement quel usage avait été fait de la subvention accordée.

Un adjoint du député libéral de la région de Cornwall, Bob Kilger,



compte pas moins de 172 quais de chargement. Il pourrait procurer du travail à quelque 300 personnes.

Le programme fédéral d'aide à la création d'emplois a été mis sur pied en 1996 pour stimuler l'emploi dans les régions frappées d'un taux de chômage atteignant ou dépassant 12 %.

Un scandale a éclaté il y a quelques semaines quand une étude interne du ministère du Développement des ressources humaines a révélé que l'examen au hasard de 459 projets financés par Ottawa démontrait que ceux-ci n'avaient fait l'objet d'aucune vérification (ou d'une vérification trop sommaire), une fois l'argent versé. On ne sait donc pas si l'argent a été dépensé aux fins prévues.

1987

Série 7, 1987

Z3, 1996

Série 3, 1997

Série 3, 1991

Série 5, 1997

Série 6, 1988

Grande réunion des anciens BMW

Inspection de 33 points pour 33 \$

Tous les heureux propriétaires d'une BMW achetée entre 1987 et 1997 sont cordialement invités à une réunion des anciens chez les concessionnaires BMW. Au programme, une inspection de 33 points pour 33\$ seulement (valeur de 75 \$) et une chance unique de faire vérifier votre véhicule en profondeur par les seuls experts qualifiés.

Soyez au rendez-vous du 14 au 28 février.

**Montréal
BMW Canbec**
4090, rue Jean-Talon Ouest
Montréal
(514) 731-7871
www.bmwcanbec.com

**Laval
Boulevard St-Martin Auto**
1430, boul. St-Martin Ouest
Chomedey, Laval
(450) 667-4343/(514) 343-3412
www.bsmauto.com

**Banlieue Ouest
Automobiles Jalbert**
16710, Route Transcanadienne
Kirkland
(514) 695-6662/(514) 343-3413
www.jalbert-auto.qc.ca

**Rive Sud
Park Avenue BMW**
8755, boul. Taschereau Ouest
Brossard (450) 445-4555
Montréal (514) 875-4415
www.complexeauto.com



***Bibliothèque
et Archives
nationales***

Québec 

La Presse

14 février 2000

Page A14 manquante

Le PLQ fignole sa politique jeunesse

Presse Canadienne

L'objectif d'une nouvelle politique jeunesse du Parti libéral sera d'intégrer tous les jeunes Québécois à la société, en leur accordant à chacun une place, que ce soit à l'école, en formation, sur le marché du travail ou dans un travail communautaire.

Lors d'une conférence de presse pour présenter un document d'orientation du PLQ sur une nouvelle politique jeunesse, hier, le chef du parti, Jean Charest, a de plus soutenu qu'une nouvelle politique cadre de la jeunesse devrait relever directement de la responsabilité du premier ministre. Il a dit craindre que le Sommet du Québec et de la jeunesse, à la fin du mois, ne donne lieu à

des engagements trop fragiles de la part du gouvernement.

« Il y a un très grand risque politique qu'à défaut d'avoir une politique cadre, une politique globale, qu'on se retrouve avec un gouvernement qui un an ou deux plus tard, plaide que les circonstances ont changé, donc que le programme ne vaut plus, donc qu'on remet en question ce qui aurait été décidé dans le cadre d'un sommet », a dit M. Charest.

Les membres du PLQ et de sa commission jeunesse se réuniront en conseil général la fin de semaine prochaine à Hull, pour mettre la dernière main aux orientations de leur nouvelle politique jeunesse.

Appel à la manifestation lancé aux jeunes de toutes les régions

Presse Canadienne

Concertation jeunesse, une coalition d'une vingtaine d'organismes, lance un appel à la manifestation, mercredi, dans plusieurs régions du Québec. Appuyée par les organisations étudiantes et les centrales syndicales, Concertation jeunesse revendique du gouvernement québécois qu'il s'engage à lutter contre la précarité, l'exclusion et la pauvreté des jeunes. La coalition demande que le gou-

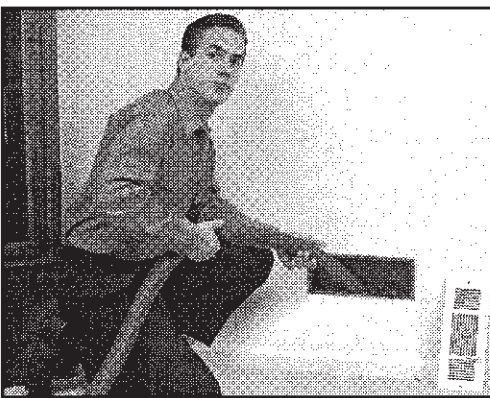
vernement fasse du réinvestissement dans l'éducation, la santé et les programmes sociaux, ses priorités budgétaires et fiscales.

« Cette manifestation est la démonstration publique des enjeux portés par la déclaration commune de Concertation jeunesse », a déclaré la porte-parole de la coalition, Marlyne Harpin. Des manifestations sont prévues à Montréal, Québec, Rimouski, Sherbrooke, Chicoutimi ainsi qu'en Abitibi.



NETTOYAGE DE CONDUITS DE VENTILATION

UNE SEMAINE SEULEMENT! - 70 \$ DE RABAIS



159 \$ maison au complet*
AUCUNS FRAIS CACHÉS

Notre prix ord. : 229 \$ Inklus:

- Nombre illimité de conduits principaux et de bouches.
- Nettoyage gratuit des grilles d'aération.
- Aucuns frais pour portes d'accès.
- Aucuns frais de déplacement.

© Copyright 2000 Compagnie de la Baie d'Hudson

APPELEZ DU LUNDI AU SAMEDI, DE 8 H À 18 H

(514) 339-5420
1 800 441-0224

Renseignez-vous sur nos filtres à air électrostatiques

*Pour systèmes de chauffage simples. Services résidentiels seulement. Les offres expirent le 19 février 2000.

Avantages :

- Le nettoyage de conduits contribue à soulager les symptômes d'allergie, l'asthme et les problèmes respiratoires en éliminant les irritants en suspension dans l'air, comme la saleté, la poussière, les fragments de poil ou de plumes et le pollen.

Méthode :

- Nos appareils industriels brevetés aspirent la poussière des conduits et des bouches d'aération et les nettoient à fond.
- Nous utilisons de puissants filtres HEPA qui emprisonnent des particules aussi minuscules que le 1/300 d'un cheveu humain et filtrent à 99,97 % la poussière et la saleté.

2029415

UNE SEMAINE SEULEMENT! - APPELEZ AVANT LE 19 FÉVRIER



OFFRE DE NETTOYAGE DE MOQUETTES! 13 \$ PAR PIÈCE

NOTRE SERVICE 4 ÉTOILES : UNE GARANTIE DE SATISFACTION

- ★ Notre procédé nettoie vos moquettes à fond, complètement et en toute sécurité.
- ★ Nos spécialistes apportent un soin particulier au nettoyage des taches rebelles et des endroits passants.
- ★ Nous déplaçons et remettons en place la plupart des meubles.
- ★ Nous vous fixerons un rendez-vous qui vous convient, même le samedi.



lorsque nous nettoyons 3 pièces. Notre prix ordinaire est de 54 \$ pour 3 pièces. Notre procédé de nettoyage à la vapeur déloge la saleté, nettoie les fibres à fond et en ravive les couleurs.

48 \$ 4 pièces

Vous ne payez que 12 \$ par pièce. Notre prix ordinaire est de 60 \$ pour 4 pièces.

77 \$ maison au complet* 7 pièces

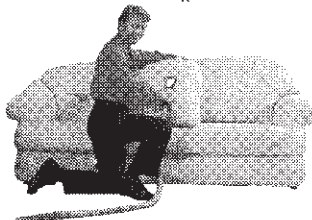
Valeur exceptionnelle! Notre prix ord. : 98 \$

23 \$ méthode de luxe en 2 étapes

Pour chaque pièce nettoyée selon notre procédé spécial, recommandé pour les moquettes très sales. Pulvérisations préalables et agitation des fibres pendant le nettoyage à la vapeur. Notre prix ord. : 39 \$

39 \$ NETTOYAGE DE CANAPÉ

Nettoyage à la vapeur. Frais additionnels pour tissus spéciaux, coussins de dossier non attenants et meubles modulaires. Méthode de nettoyage adaptée au tissu pour le maximum de résultats. Notre prix ord.: 49 \$.



© Copyright 2000 Compagnie de la Baie d'Hudson

Appelez du lundi au samedi entre 8 h et 18 h

(514) 339-5420
1 800 441-0224



Renseignez-vous sur notre désodorisant et notre traitement de protection des fibres. Les pièces de plus de 200 pieds carrés comptent pour deux pièces ou plus. Frais additionnels pour moquette en laine. Prix fixé séparément pour escaliers et vestibules.

202941

POUR LE MEILLEUR... OU POUR LE PIRE ?

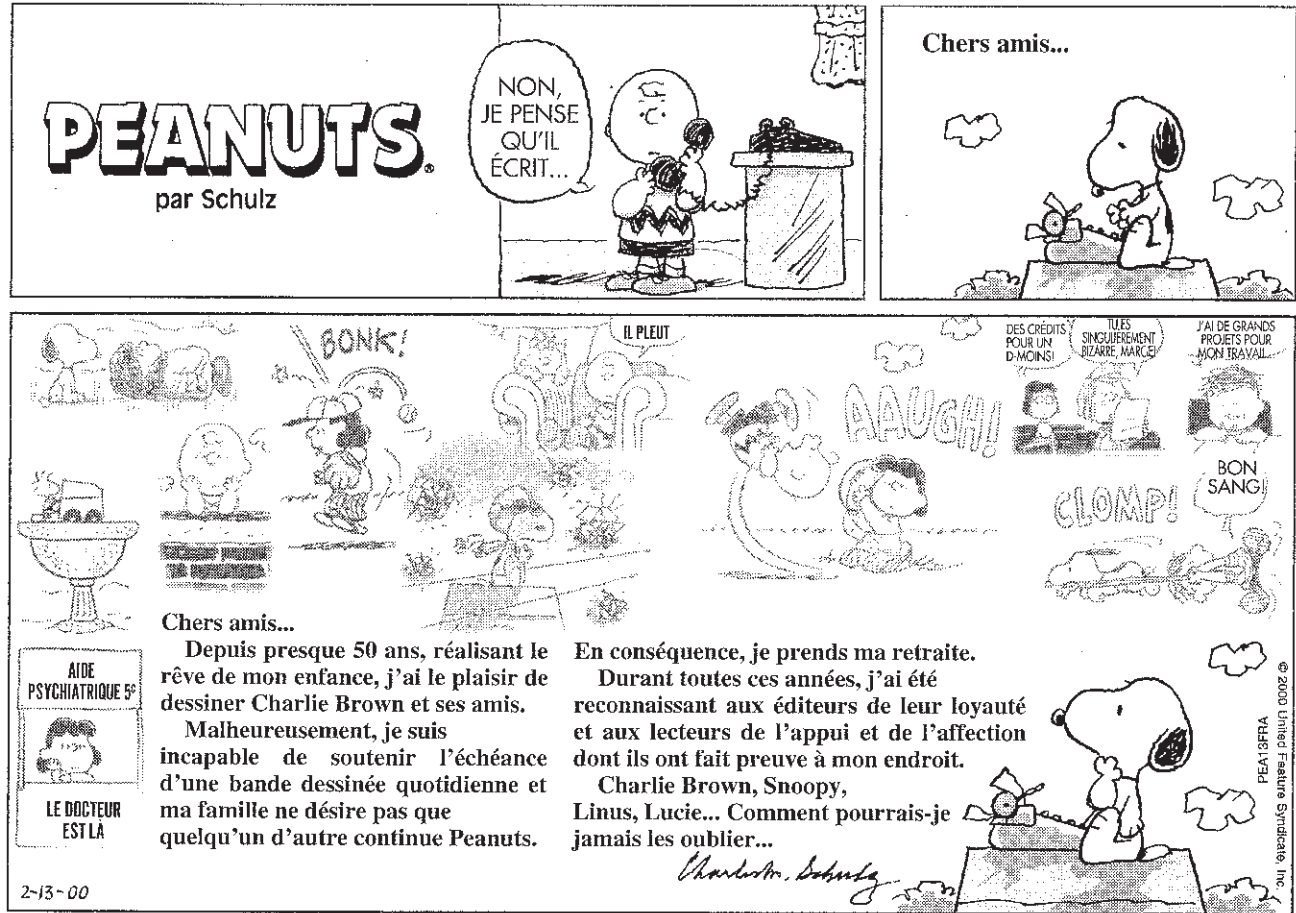


19h VIRGINIE
19h30 LA PETITE VIE
20h 4 ET DEMI...
21h **L'OMBRE DE L'ÉPERVIER**
LA SUITE



• Virginie - idée originale et auteur des textes : Fabienne Larouche - réalisation-coordination : André Tousignant
• La Petite Vie - auteur : Claude Meunier - réalisation : Pierre Séguin
• 4 et demi... - idée originale et textes : Sylvie Lussier et Pierre Poirier - réalisation-coordination : Christian Martineau
• L'Ombre de l'épervier LA SUITE - scénario et dialogues : Robert Favreau et Guy Fournier - réalisation : Robert Favreau

Peanuts, un véritable empire financier



Charlie Brown et ses amis

Agence France-Presse
WASHINGTON

Le personnage de Charlie Brown du dessinateur américain Charles Schulz qui vient de mourir, est caractérisé par un humour mélancolique et désabusé.

Charlie Brown, culotte courte et tête ronde, surmontée d'une seule mèche de cheveux sur le front, est un chauve sans âge, rongé par les soucis.

Il était apparu pour la première fois dans une bande de Schulz intitulée *L'il Folks* dans le *St. Paul*

Pioneer Press — et le dessinateur, en cinquante ans de sa bande de *Peanuts* (cacahuètes) qui parut pour la première fois le 2 octobre 1950, ne lui donna jamais d'âge.

Schulz qui ne se fit jamais aider (mais fut souvent copié), conçut son Charlie Brown, comme un éternel perdant, qui s'exclame toujours « Mon Dieu », n'a pas de chance et que la pluie empêche de jouer au base-ball, souffre-douleur de toutes les plaisanteries.

Il est relégué au second plan par son chien Snoopy, un beagle qui mène une vie passionnante

sans jamais dire un mot (mais on lit ses pensées dans les bulles), et passe sa vie à rêver depuis le toit de sa niche. Il se voit notamment en train de se battre dans le ciel avec le Baron Rouge, pilote de la Première Guerre mondiale.

Lucy Van Pelt, est la petite fille qui sait tout et qui pour se faire entendre, parle le plus fort.

Son frère Linus Van Pelt, porte habituellement une petite « couverture de sécurité » bleue.

Et puis il y a Woodstock, l'oiseau jaune, le confident de Snoopy et qui est très efficace malgré sa drôle de langue.

Agence France-Presse
WASHINGTON

La bande dessinée *Peanuts* du dessinateur américain décédé samedi Charles Schulz, déclinée en produits en tous genres, jouets, vêtements, disques, films, séries télévisées, a donné naissance à un véritable empire financier.

Au moment où la dernière bande dessinée signée Charles Schulz paraissait hier aux États-Unis, le revenu annuel brut du dessinateur, provenant de la vente de la bande dessinée, de tous les produits déclinés ainsi que des publicités, était estimé à entre 30 et 40 millions de dollars.

Ce revenu a fait de Charles Schulz le dessinateur le mieux payé de tous les temps. La franchise, elle, est évaluée à 1 milliard de dollars, selon des experts cités par les médias américains.

Les personnages des *Peanuts*, Charlie Brown, Lucy, Linus et Snoopy, pleins d'esprit, ironiques et nostalgiques à la fois, font partie aujourd'hui de la culture populaire.

La bande dessinée la plus publiée au monde paraît chaque jour dans 2600 journaux, pour 355 mil-

lions de lecteurs de 75 pays, dans 21 langues. Une cinquantaine d'émissions télévisées spéciales lui ont été consacrées, plus de 1400 livres se sont vendus à 300 millions d'exemplaires et quatre films ont été réalisés à partir des dessins.

Les personnages de Charles Schulz inspirent des jouets en toutes tailles, des cartes de vœux, des disques très populaires parmi les enfants, mais aussi un music-hall qui a fait un tabac à Broadway : *You're a good man, Charlie Brown* et la série *A Charlie Brown Christmas* diffusée chaque année pendant 34 ans.

La mission Apollo X avait même surnommé en 1969 son module lunaire *Snoopy* et son module central *Charlie Brown*. Aujourd'hui, la ville de Santa Rosa, près de San Francisco (Californie), envisage la construction à partir du mois de mars d'un musée *Peanuts*, qui disposera également d'un théâtre et d'un centre de recherches.

Lorsque Charlie Brown et sa bande de copains sont parus pour la première fois dans sept quotidiens américains le 2 octobre 1950, chacun de ces journaux avait payé à Charles Schulz dix dollars.

VOLVO

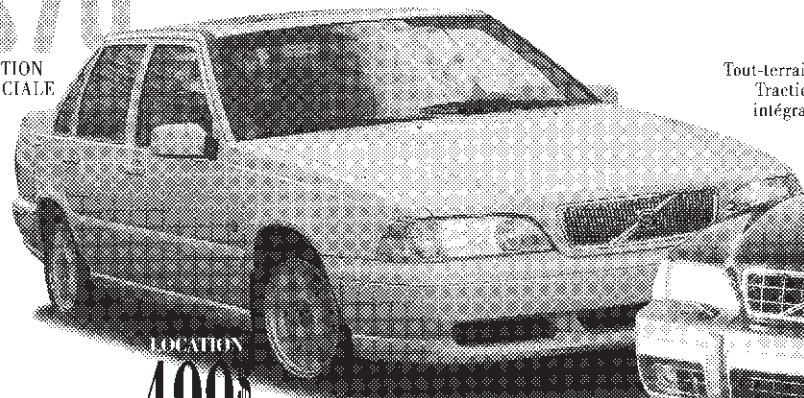
Pour la vie et pour le prix

Des voitures conçues
pour la sécurité de votre famille.

LES MEILLEURES VALEURS FAMILIALES



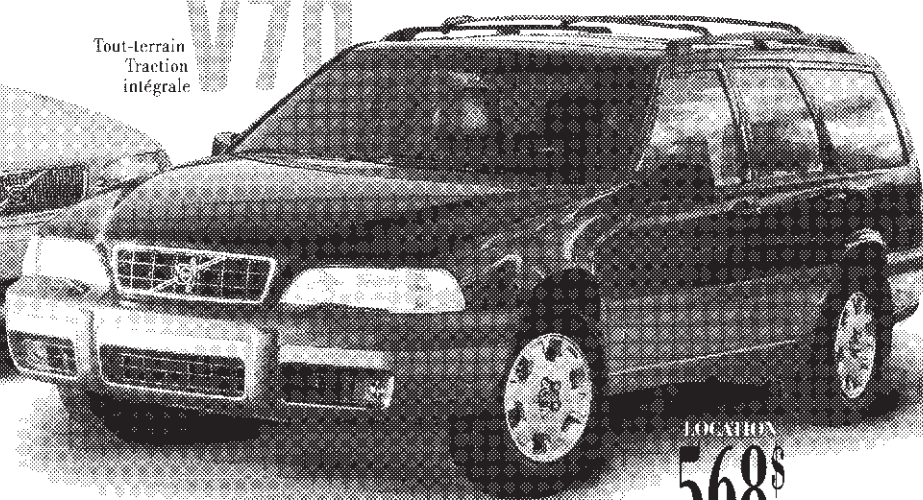
VOLVO
\$70
ÉDITION
SPÉCIALE



LOCATION
499\$
PAR MOIS*

V70 SE aussi disponible à 519\$/mois**

VOLVO
V70
Tout-terrain
Traction
intégrale



LOCATION
568\$
PAR MOIS**

VOLVO
pour la vie

LA *Spécial* **VOLVO**

Montréal
UPTOWN VOLVO
4900, rue Paré
(514) 737-6666

Saint-Hyacinthe
AUTOMOBILES CHICONE INC.
855, rue Johnson
(450) 771-2305

Sainte-Agathe
FRANKE VOLVO
180, rue Principale
(819) 326-4775

Laval
LES AUTOMOBILES BOUL.
SAINT-MARTIN
1430, boul. Saint-Martin O.
(450) 667-4960

Pointe-Claire
VOLVO POINTE-CLAIRE
15, Auto Plaza
(514) 630-3666

Saint-Léonard
JOHN SCOTTI AUTO LTÉE
4315, Métropolitain E
(514) 725-9394

Brossard
VOLVO DE BROSSARD
9405, boul. Taschereau
(450) 659-6688

*Valable jusqu'au 29 février 2000, cette offre est disponible par l'entremise des détaillants Volvo participants sur approbation du crédit. Livraison requise avant le 5 mars 2000. Exemple de location à long terme d'une Volvo S70 SE 2000, avec acompte ou échange équivalent de 5500 \$: 499 \$ par mois, basé sur 36 mensualités totalisant 17 964 \$. Achat à la fin du bail pour 20 908 \$ plus taxes. **Exemple de location à long terme d'une Volvo V70XC Tout-terrain Traction intégrale 2000, avec acompte ou échange équivalent de 5500 \$: 568 \$ par mois, basé sur 36 mensualités totalisant 20 448 \$. Achat à la fin du bail pour 26 258 \$ plus taxes. ***Exemple de location à long terme d'une Volvo V70 SE 2000, avec acompte ou échange équivalent de 5500 \$: 519 \$ par mois, basé sur 36 mensualités totalisant 18 684 \$. Achat à la fin du bail pour 21 905 \$ plus taxes. Taxes, immatriculation et assurance en sus. Première mensualité et dépôt de sécurité requis. Le bail prévoit une allocation de 20 000 km par année (8¢ par km excédentaire sur la S70 SE et la V70 SE et 10¢ par km excédentaire sur la V70XC Tout-terrain Traction intégrale). Les détaillants peuvent vendre moins cher. Voyez un détaillant Volvo pour tout renseignement sur les autres options de location à bail. 2000 Automobiles Volvo du Canada Ltée. «Volvo, pour la vie» est une marque de commerce d'Automobiles Volvo du Canada Ltée. N'oubliez pas de bouclier votre ceinture.

28298334

Une fête pour tous ceux qui s'aiment

Associated Press
PARIS

Décapité vers 273, après avoir guéri le fils d'un philosophe païen romain qui se convertit avec toute sa famille, saint Valentin, fêté le 14 février, possédait un jardin où il laissait les enfants jouer et les amoureux se rencontrer.

Un couple qu'il aurait béni aurait fait un mariage tellement heureux que tous les fiancés de la ville auraient souhaité être mariés par lui. En prison, il aurait confié à deux pigeons les clés de son jardin avec un message invitant enfants et amoureux à y retourner.

Telle est la légende qui a fait de saint Valentin, évêque de Terni, ville d'Ombrie (Italie), le patron des amoureux, des fiancés et des gens qui s'aiment.

La fête, dit-on, aurait été exportée en Angleterre par les Normands de Guillaume le Conquérant, avant de passer en Amérique et de revenir en force en France avec les GI's du corps expéditionnaire, et d'être l'occasion d'échanges de cartes de vœux, de cadeaux, de fleurs et de confiseries. C'est bien connu, quand on aime, on ne compte pas...

On raconte que le prince-poète Charles d'Orléans, fait prisonnier par les Anglais à la bataille d'Azincourt en 1415, et détenu pendant 25 ans à la tour de Londres, composait le 14 février des « rondels » en hommage amoureux à Marie de Clèves, qu'il épousa à son retour.

En France, au Moyen Âge, un garçon choisissait sa valentine, par choix ou par un tirage au sort et il en devenait le chevalier servant pour un an. Mais certains avancent plus prosaïquement que c'est à cette époque que les oiseaux, sentant venir le printemps, commencent à s'accoupler.

Et d'autre disent que, dans la Rome antique, une loterie était déjà tirée en faveur des amoureux lors des Lupercales, une fête en l'honneur de Luperus, protecteur des champs et des troupeaux, ou de Junon, épouse de Jupiter et fille de Saturne, déesse du mariage.

1 000 MILLIARDS DE DOLLARS, C'EST L'AMPLEUR DE LA

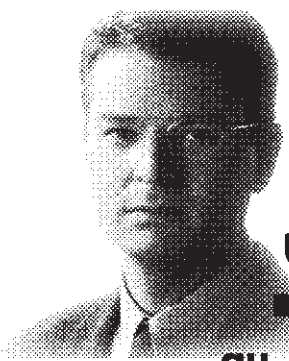
CORRUPTION

DANS LE MONDE.

MAIS LE VRAI

SCANDALE,

C'EST SON IMPACT SUR NOS **DÉMOCRATIES.**



UN DOSSIER-CHOC
au **Téléjournal**
/Le Point

avec Stéphane Bureau
Réalisation-coordination : Catherine Cano

CE SOIR **22 h**

ICI RADIO-CANADA



La Saint-Valentin de Rome à Saint-Amour

AP et AFP

Les amoureux italiens sont bien embêtés. À l'appel des principaux syndicats, les postiers italiens ont déposé un préavis de grève pour aujourd'hui, jour de la Saint-Valentin.

Cette grève d'une journée vise à protester contre les projets de restructuration de la société nationale.

En France, l'écrivain Yann Andréa est le lauréat du Prix Saint-Valentin 2000, qui récompense chaque année un roman d'amour de langue française, pour son dernier livre *Cet amour-là*, qu'il consacre à Marguerite Duras, apprend-on auprès des organisateurs.

Exécuter littéraire de Marguerite Duras, Yann Andréa devait recevoir son prix, hier soir, à l'occasion de la *Nuit du roman d'amour*, en présence de nombreuses personnalités dans un grand restaurant parisien.

Yann Andréa a partagé la vie de Marguerite Duras pendant seize ans. Dans *Cet amour-là*, paru aux éditions Pauvert, l'écrivain restitue son quotidien avec l'un des monstres sacrés de la littérature.

Eros et NEAR ont rendez-vous

Eros et NEAR ont rendez-vous au milieu des étoiles le jour de la Saint-Valentin... Le premier est un astéroïde et le second un engin spatial de la NASA chargé de photographier Eros sous toutes les coutures pendant un an.

L'engin, baptisé peu poétiquement NEAR (Near Earth Asteroid Rendezvous), s'approchait hier lentement de l'astéroïde et devrait se mettre en orbite autour de ce gros rocher de la forme d'une patate et de la taille d'une montagne aujourd'hui au milieu de la matinée.

En cas de succès, NEAR deviendra le premier engin spatial à se mettre en orbite autour d'un astéroïde. Les scientifiques espèrent que les données recueillies sur Eros permettront à l'humanité d'apprendre à se protéger contre un éventuel « astéroïde tueur » comparable à celui qui est accusé d'avoir provoqué l'extinction des dinosaures il y a 65 millions d'années.



PHOTO AFP

À New Delhi, des milliers de cartes de la Saint-Valentin ont été brûlées hier pour protester contre la vague d'occidentalisation qui envahit la culture indienne. Les traditionalistes affirment que cette fête encourage la promiscuité.

En 1989, un astéroïde avait ainsi frôlé notre planète, à seulement 643 000 km. Selon les astronomes, la terre et l'astéroïde étaient passés au même point de l'espace à seulement six heures d'intervalle.

Eros, lui, est tout à fait inoffensif. De 34 km de long et 13km de large, il se contente de tourner autour du Soleil, tout comme la Terre.

L'an dernier, NEAR, qui a coûté la bagatelle de 224 millions de dollars et a été lancé le 17 février 1996, avait raté son rendez-vous. En janvier 1999, une défaillance de ses moteurs l'avait repoussé loin de l'astéroïde.

Après avoir perdu tout contact avec l'engin pendant 24 heures, les ingénieurs avaient réussi à en reprendre le contrôle et à le remettre sur le bon chemin. Pendant un an, Eros et NEAR ont donc tourné autour du soleil côte à côte, sur deux orbites séparées, sans pouvoir se rejoindre. Une série de manœuvres devraient enfin les réunir aujourd'hui.

NEAR doit ensuite tourner autour d'Eros pendant un an. Un temps qu'il utilisera pour se rapprocher lentement de l'astéroïde, jusqu'à frôler sa surface. Grâce à un appareil

photographique surpuissant, l'engin dressera une carte détaillée de l'astéroïde et mesurera également sa densité, sa composition chimique et ses champs électromagnétiques.

Dites-le avec du vin

À Saint-Amour, un des dix grands crus du Beaujolais, les vignerons ont bien l'intention de faire dire des « Je t'aime » un verre à la main à l'occasion de la Saint-Valentin.

Pour cela, ils ont mis leur vin dans des bouteilles dédiacées au saint patron des amoureux, qui ne devrait pas trop s'offusquer de partager l'étiquette avec les archers de ce païen paillard de Cupidon.

Le Saint-Amour est le seul grand beaujolais cultivé hors du département du Rhône, puisque ses vignes s'étendent en Saône-et-Loire, à la pointe méridionale de la Bourgogne. Le vignoble bénéficiant de cette appellation d'origine contrôlée s'étend sur 310 hectares et 60 exploitations et a produit 18 000 hectolitres de vin en 1999.

Contrairement à ce polisson de beaujolais nouveau, qui n'attend même pas d'avoir fait ses pâques pour faire lever le coude à ses fans, le Saint-Amour, lui, conserve son quant-à-soi de grand de ce monde et sait vieillir avec distinction. Tel est le message que comptent faire passer vignerons et vigneronnes de ce village qui, traditionnellement, écoulent le quart de leur production le jour de la Saint-Valentin.

Les plus grands amoureux du Saint-Amour sont incontestablement les Britanniques, qui vident à eux seuls 35 % des bouteilles exportées.

Les oenologues disent du Saint-Amour qu'il est « galant, romantique, bien structuré charnu et harmonieux » et qu'il « marie de délicats parfums de fruits rouges et de pêche à une note florale de pivoine et de violette ».

Au caveau de Saint-Amour, sur la place du village, les vignerons expliquent pour leur part aux visiteurs que leur vin est « idéal pour un tête-à-tête dans une atmosphère amoureuse et tendre, propice aux confidences ». Bref, un véritable philtre...

À ce prix-là, vous ne perdrez pas les pédales.

Confort

Réglage électrique des pédales de frein et d'accélérateur

Siège conducteur à réglage électrique

Colonne de direction inclinable

Rétroviseurs chauffants, lève-glaces et verrouillage des portes électriques

Programmate de vitesse

Banquette arrière à dossier divisé repliable 60/40

Climatisation

Radio AM/FM stéréo avec lecteur de cassettes

Sécurité

Système de sécurité personnalisé géré par ordinateur

Entrée sans clé à télécommande

Système antidémarrage SecuriLock^{MC}

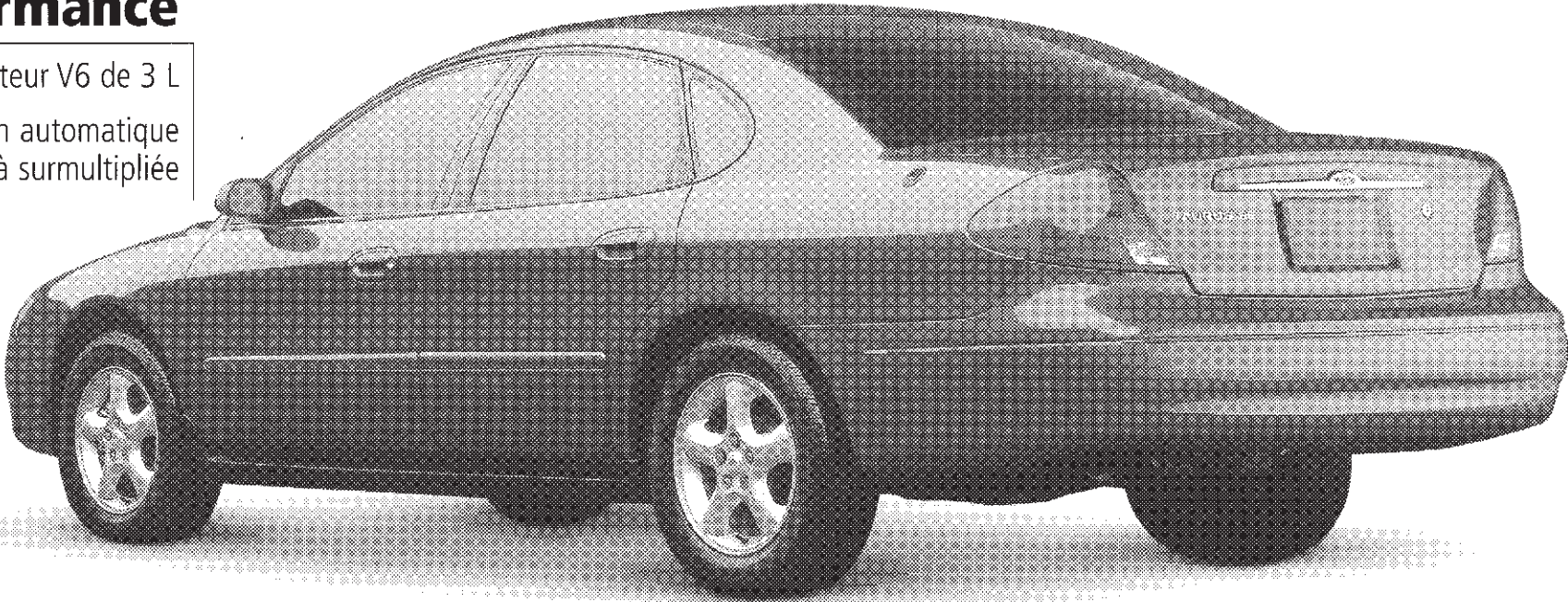
Sacs gonflables en deux temps côtés conducteur et passager avant

Freinage antiblocage aux 4 roues (ABS)

Performance

Moteur V6 de 3 L

Transmission automatique
4 vitesses à surmultipliée



CHOISISSEZ LE PAIEMENT SUR 36 MOIS
QUI VOUS CONVIENT LE MIEUX

Mise de fonds ou échange équivalent	Mensualité
3 995 \$	299 \$/mois
1 995 \$	359 \$/mois
0 \$	419 \$/mois

Taurus SE 2000 berline

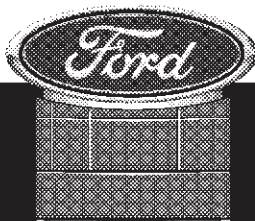
299\$
/mois*

Location 36 mois
Avec mise de fonds de 3 995 \$
Transport inclus



La Taurus 2000 est la seule voiture de sa catégorie à avoir obtenu la cote de sécurité 5 étoiles – la plus haute jamais décernée lors des tests de collision du gouvernement américain – pour le conducteur et le passager avant – deux années de suite[†]

VOS CONCESSIONNAIRES FORD DU QUÉBEC



www.fordquebec.com



*Transport inclus. Aucun dépôt de sécurité requis. Mise de fonds et première mensualité exigées. Immatriculation, assurances et taxes en sus. Sous réserve de l'approbation du crédit.
Des frais de 0,08 \$ du kilomètre après 60 000 kilomètres et d'autres conditions s'appliquent. Voyez votre concessionnaire pour obtenir tous les détails. †La plus haute cote de sécurité pour le conducteur et le passager avant en cas de collision frontale décernée par le gouvernement américain (National Highway Traffic Safety Administration) lors de tests effectués sur des véhicules dont la différence de poids n'excède pas 227 kg (500 lb) et le prix de détail suggéré par le fabricant est inférieur à 30 000 \$.

Le 46^e Carnaval de Québec aura été un beau succès

Presse Canadienne
QUÉBEC

Peu après 16 h hier, Bonhomme rendait les clefs de la ville au maire Jean-Paul L’Allier, ce qui mettait fin à la 46^e édition du Carnaval de Québec.

La direction du Carnaval de Québec, avec son président Jean-Paul Desjardins, doit faire un bilan cet avant-midi de ces 17 jours de festivités en l’an 2000. Hier, les discours officiels s’en tenaient donc aux « Au revoir » et « À la prochaine » habituels. On peut toutefois déjà avancer que les deux défilés de nuit ont été particulièrement populaires, et que l’achalandage sur le site principal a semblé très élevé les fins de semaine.

Comme à chaque année, les artistes participant à l’International de sculpture sur glace en ont mis plein la vue aux visiteurs pendant que, samedi dernier, les courageux qui ont participé au fameux bain de neige épataient les spectateurs en bravant le froid.

L’édition de l’an 2000 du Carnaval de Québec avait comme thème « Tout l’monde parle Carnaval ». Un thème de circonstance, avait précisé, avant même que les festivités ne débutent, le président Jean-Paul Desjardins, en raison de la polémique créée par un concours de dessins dans les écoles. L’activité avait été proposée par Kellogg, le commanditaire principal.

Cette controverse a fait en sorte que Kellogg’s s’est fait plus discret cette année. En effet, pas de char allégorique Kellogg pendant les défilés, pas de mascotte comme Tony Le Tigre et pas d’échantillons de produits Kellogg distribués aux visiteurs sur les différents sites.

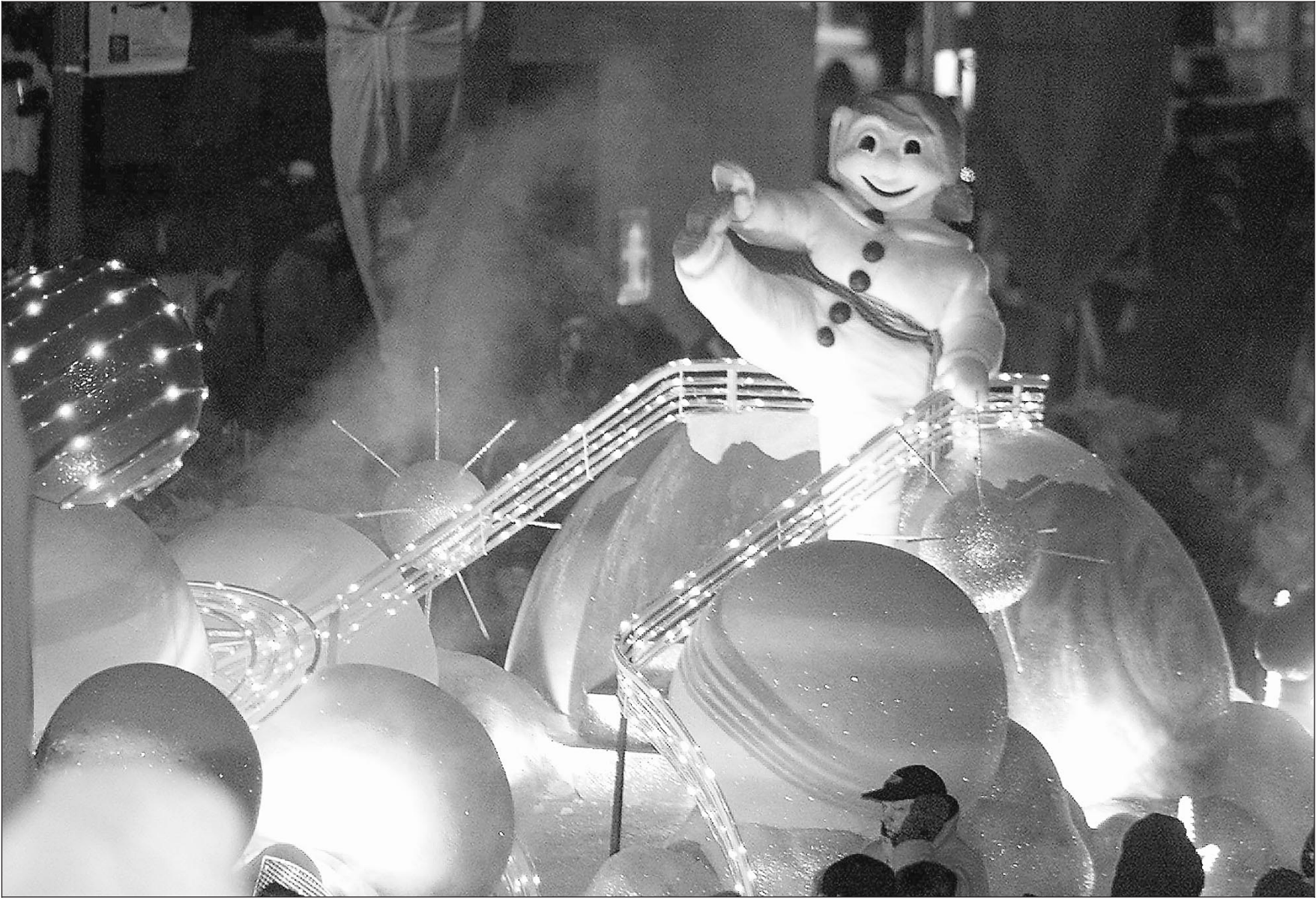


PHOTO PC

Bonhomme Carnaval n’a pas hésité à lever la jambe samedi soir lors du défilé de nuit qui a attiré des foules nombreuses à Québec. Le 46^e Carnaval a pris fin hier.