



Culture
L'âme de la salle de rédaction
page A7

Nathalie Petrowski



Télévision
Le comité des sages recommande un code de conduite
page B4

Louise Cousineau



Économie
Un courrier pas comme les autres
page C3

Claude Picher



Sports
La mort d'un fils adoptif
page S5

Réjean Tremblay

Un longue enquête s'amorce

Les familles des victimes commencent à arriver au Rhode Island

RICHARD HÉTU
collaboration spéciale,
NEWPORT, Rhode Island

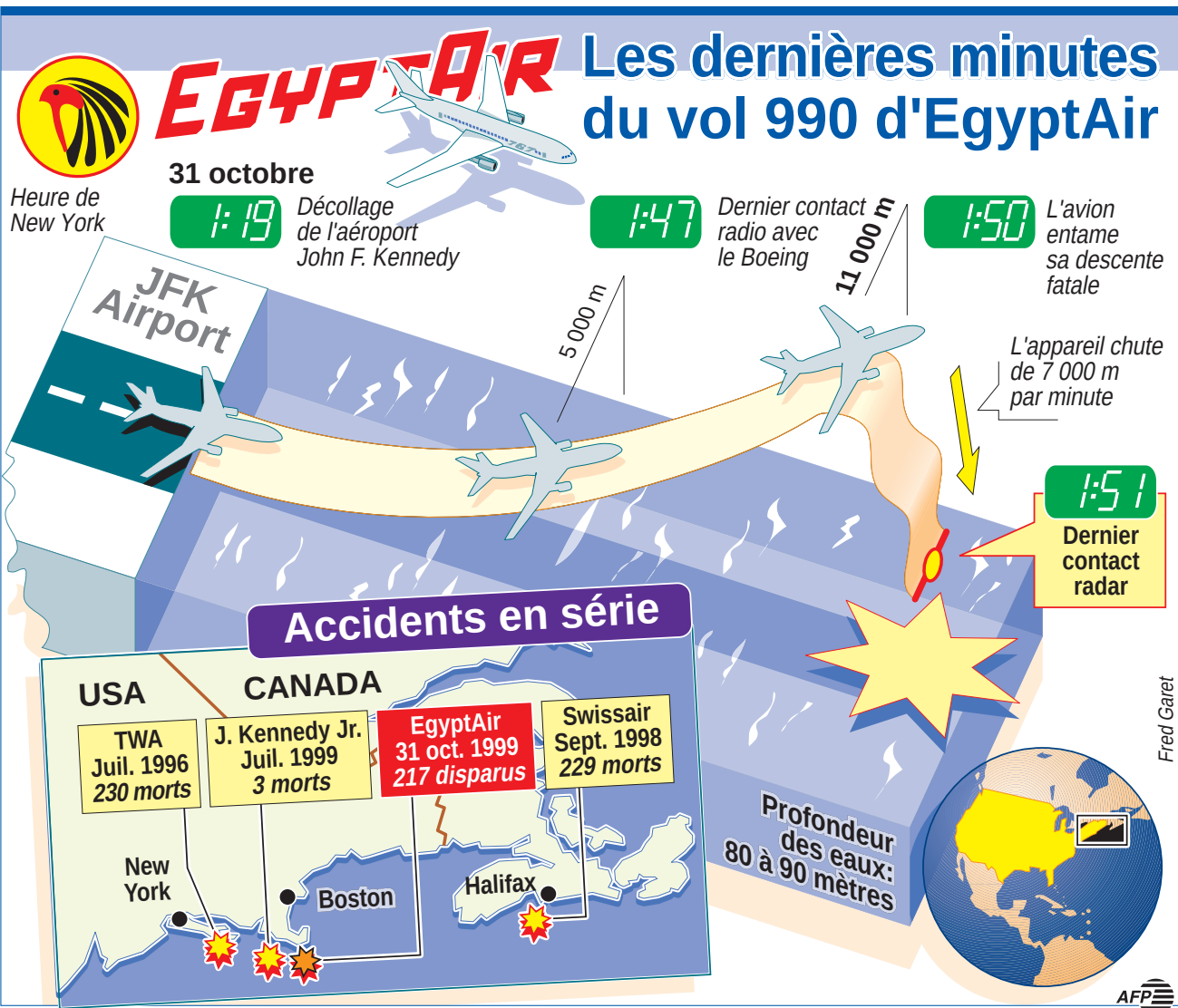
Trente-cinq heures après le plongeon tragique du Boeing 767 d'EgyptAir dans l'Atlantique, les garde-côtes ont cessé de chercher des survivants parmi les 217 passagers du vol 990. Et une enquête s'annonçant longue et pénible s'est mise en branle pour connaître les causes de la tragédie survenue au large de l'île de Nantucket.

Le cœur de cette enquête battra dans la région de Newport, au Rhode Island, à environ 100 km du site de la catastrophe aérienne. Les garde-côtes, responsables de la récupération des corps des victimes et des débris de l'avion, ont pris leurs quartiers à la base navale de Newport, où ils ont également installé un centre de presse.

Hier, sous des conditions climatiques idéales, six vedettes des garde-côtes appuyés par un avion Falcon HU-25 et un hélicoptère ont poursuivi leurs recherches. À la fin de la journée, le nombre de corps retrouvés était toujours le même: un seul.

Voir **UNE LONGUE** en A2

■ Autres informations, pages A3 à A7 et B3



Du décollage de l'aéroport John-F. Kennedy, à New York, au dernier contact radar au large de l'île de Nantucket, au Massachusetts, le vol 990 d'EgyptAir n'aura duré que 32 minutes.



Le vol 990 d'EgyptAir

Les victimes étaient pour la plupart des vacanciers

d'après PC et AFP

Les Canadiens qui ont péri dans la catastrophe du vol 990 d'EgyptAir, dimanche, étaient pour la plupart des touristes en voyage d'agrément.

La compagnie EgyptAir a annoncé hier que 22 Canadiens étaient à bord, un chiffre que le ministère des Affaires étrangères n'avait pas exactement confirmé hier soir.

Selon Reynald Doiron, porte-parole du ministère, sauf peut-être un cas ou deux, « il s'agissait de gens en voyage d'agrément ».

Voici la liste:

- Jeannine Bourdages, 59 ans, de l'Île-des-Soeurs, Verdun;
 - Claude Masson, 58 ans, de l'Île-des-Soeurs, Verdun;
 - Guy Gélinas, 46 ans, de Shawinigan;
 - Agathe Lavoie, 65 ans, de Saint-Hyacinthe;
 - Jacques Noreau, 67 ans, de Saint-Lambert;
 - Luce Noreau Poirier, 62 ans, de Saint-Lambert;
 - Bernard Poirier, 69 ans, de Saint-Lambert;
 - Luc Désy, 52 ans, de l'Île-des-Soeurs, Verdun;
 - Carole Bergeron, 55 ans, de Montréal;
 - Louise Gamache, 42 ans, de Montréal;
 - Johanne Laferté;
 - Yvette Saint-Germain, de Longueuil;
 - Gérard Saint-Germain, de Longueuil;
 - Céline Bienvenue.
- De Toronto:
- Shaline Adam, 42 ans;
 - Salah Adam, 32 ans;
 - Joshua Adam, 4 ans;
 - Rebecca Adam, 22 mois.
- De Richmond Hill, en banlieue de Toronto:
- Anna Kogan;
 - Mark Kogan.
 - M. A. et Mme S. Rosenour.

Les Canadiens forment le troisième groupe en importance parmi les 217 victimes de l'accident après les Américains et les Égyptiens

Birdair poursuit... et se fait poursuivre

Les trous du toit du Stade olympique font travailler les avocats

YVES BOISVERT

On pourrait appeler ça le salon national de la poursuite judiciaire. Car si les trous du toit du Stade olympique ont forcé l'annulation de plusieurs salons, ils se révèlent une source de travail fort intéressante pour les avocats.

Hier seulement, deux nouvelles poursuites ont été déposées simultanément dans le dossier Birdair au palais de justice de Montréal.

D'abord, la firme Birdair, qui a

conçu le nouveau toit du Stade en 1997-98, a déposé une poursuite de 12 millions contre un sous-contractant qui n'a pas respecté ses engagements, d'après elle. Ensuite, la société d'assurance Lloyds déposait contre Birdair (et d'autres) une poursuite de 4 millions.

La poursuite de Birdair vise la société Danny's Construction Company, de Shakopee, au Minnesota, et son assureur, National Union Fire Insurance Company of Pittsburgh, de New York.

Birdair relate avoir conclu une entente avec la Régie des installations olympiques le 14 juillet 1997 pour le remplacement du toit du Stade. Un mois plus tard, Birdair signait une entente avec un sous-contractant, Danny's, qui devait se débarrasser de l'ancien toit en kevlar et reconstruire le nouveau selon le projet de Birdair. Selon le contrat de Birdair avec la RIO et celui de Birdair avec Danny's, les travaux devaient être complétés le 15 décembre 1998.

Dès juillet 1998, Birdair se plaint auprès de son sous-contractant de la lenteur des travaux. La RIO se plaint quant à elle à Birdair. Les plaintes se répètent et, le 16 septembre, la RIO menace de poursuivre Birdair.

Birdair demande des comptes à Danny's, mais la firme finit par dire qu'elle manque de liquidités. Birdair lui avance 538 000 \$ à la mi-octobre 1998.

Voir **BIRDAR** en A2

Le Survenant disparaît

Jean Coutu, qui a incarné le mystérieux et séduisant Survenant, est mort hier à l'âge de 74 ans à l'hôpital Charles-Lemoyne de Greenfield Park. Il a succombé à une insuffisance respiratoire. Artiste doué, charmant et talentueux, Jean Coutu a connu une carrière fulgurante. C'est son personnage dans le téléroman de Germaine Guèvremont qui l'a rendu célèbre dès 1954.

Nos informations en page B5

Québec obligé de suspendre son projet de messagerie électronique

FRANÇOIS BERGER

La Commission d'accès à l'information a ordonné la suspension du projet du gouvernement québécois de doter les citoyens d'une adresse permanente de courrier électronique.

« La confidentialité des renseignements recueillis n'est pas garantie », a expliqué hier à La Presse Me Robert Parent, directeur des enquêtes à la Commission, qui est chargée de la protection des renseignements personnels.

Le ministre délégué à l'Autoroute de l'information et aux Services gouvernementaux, David Cliche, a stoppé la semaine dernière le projet pilote lancé en mai dernier dans deux quartiers de Montréal et à Baie-Comeau, et devant fournir gratuitement une adresse

électronique aux citoyens. Le projet, intitulé « courrier.qc.ca », devait être étendu d'ici deux ans aux écoles et à l'ensemble de la population.

Il s'agit d'attribuer à chaque citoyen une adresse électronique permanente, permettant d'être « branché » sur le réseau Internet auquel le gouvernement, ses ministères et ses agences sont eux-mêmes en train de se rattacher.

Déjà plus d'un million d'adultes utilisent régulièrement (au moins une fois par semaine) le réseau Internet. Tous ces internautes possèdent déjà une adresse électronique, mais le projet est censé assurer une plus grande sécurité des informations échangées sur le réseau et être libre de publicité électronique.

Voir **QUÉBEC** en A2

60
JOURS
AVANT
L'AN 2000

INDEX

Petites annonces
- index C20
- immobilier C20 et C21
- marchandises C21
- emplois C21
- automobile C21 à C23

- affaires C2
Arts et spectacles B4 à B7
- horaire spectacles B7
- horaire télévision B6
Bandes dessinées C23

Bridge C25
Cyberpresse C19
Décès C24 et C25
Économie C1 à C17
Êtes-vous observateur? C20

Feuilleton C22
Horoscope C23
Laval A12 et A13
Loteries A2 et A23
Monde C18
Mots croisés C25 et S10

Mot mystère C21
Opinions B3
Politique B1 et B8
Rive-Sud A14 et A15
Tabloïd Sports
- Réjean Tremblay S5

ÉDITORIAL

Le mal des transports
- Mario Roy

page B2

MÉTÉO

Nuageux et averses
Max. 14, min. 10
cahier Sports
page 16



6 21924 98765 1

Suites de la une

Québec obligé de suspendre son projet de messagerie électronique

QUÉBEC / Suite de la page A1

Le projet pilote mené à Baie-Comeau et dans les quartiers montréalais Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve devait permettre l'attribution d'adresses électroniques à 15 000 personnes en six mois. Toutefois, seulement 1400 personnes ont été inscrites en cinq mois, a indiqué M. Jean-Michel Salvador, responsable du projet relevant du Conseil du Trésor.

Selon M. Salvador, des problèmes techniques ont fait monter les coûts. Le budget initial était de 1,6 million, dont 600 000 \$ proviennent du gouvernement et le reste des entreprises privées qui participent au projet, dont les firmes Sili-con Graphics et Sun Microsystems.

Selon la Commission d'accès à l'information, ce projet est nébuleux quant à la collecte des renseignements personnels, leur détention et leur échange avec des tiers. Les responsabilités ne sont pas clairement départagées entre les nombreux participants au projet, une quarantaine d'entreprises, d'organismes gouvernementaux et de groupes communautaires.

Le ministre Cliche a promis de remédier à cette situation au cours des prochaines semaines. Il a demandé au Centre de droit public de l'Université de Montréal de rédiger des contrats types qui devront être signés par les entreprises et les organismes communautaires, garantissant la confidentialité des renseignements et la sécurité des transactions électroniques.

CANTATE

Précision

■ Pour assister à la *Cantate d'un 6 décembre*, chantée le 4 décembre prochain par l'ensemble Equi Vox dans le cadre du dixième anniversaire de la commémoration de la tragédie de Polytechnique, il faut composer le (514) 277-5701, contrairement à ce qui a été publié dans notre numéro de vendredi.

Nos excuses.

LA SUPERGRILLE

Précision

■ Il y a une erreur au 28 horizontal de la supergrille publiée dans notre numéro de dimanche. Au 28H-3: il faudrait lire *Métal dur et cassant* et au 28H-5: *Thulium*.

Nos excuses.

UNE LONGUE / Suite de la page A1

Mais les garde-côtes ont commencé à apercevoir, à la surface de l'océan, des « restants humains en plus grand nombre », a indiqué Richard Larrabe, porte-parole de l'agence gouvernementale.

Les garde-côtes ont également récupéré un « important morceau du Boeing », a ajouté M. Larrabe sans offrir plus de détails. Et ils ont détecté les « ping » caractéristiques émis par les « boîtes noires » au fond de la mer.

L'*USS Grapple*, un navire doté d'un puissant sonar, doit arriver ce matin dans les eaux où s'est écrasé le Boeing d'EgyptAir. Parti de la Virginie, le navire devrait fournir une aide précieuse pour retrouver les boîtes noires, qui contiennent les données du vol et les voix des pilotes, éléments cruciaux de l'enquête.

Mais la tâche ne sera pas facile. L'océan Atlantique est deux fois plus profond au large des côtes du Massachusetts qu'il ne l'est au large de Long Island, où s'est abîmé le vol 800 de la TWA en juillet 1996. Les plongeurs devront affronter une mer particulièrement agitée en cette période de l'année. Et la météo devrait redevenir automnale à partir d'aujourd'hui.

« L'enquête sera longue », a déclaré Jim Hall, président du Bureau national de la sécurité des transports (NTBS), au cours d'un point de presse tenu à la base navale de Newport. « N'oubliez pas que nous allons devoir travailler par 250 pieds de profondeur. Le défi de localiser et récupérer des petits objets comme les boîtes noires sera considérable. »

Pour le moment, le NTBS détient le leadership dans l'enquête. L'agence gouvernementale a installé son centre de commandement à Quonset Point, à 40 km de Newport, sur une base aérienne. Quonset Point dispose également de quais en eau profonde qui peuvent accueillir les navires de la marine et des garde-côtes engagés dans les recherches. Et la base aérienne compte un grand hangar vide dans lequel les enquêteurs du

BIRDAIR / Suite de la page A1

Et voilà que le 28 octobre, un dirigeant de Danny's dit à Birdair que sa firme n'a pas assez d'argent pour payer les sous-contractants. Danny's ne peut plus financer les travaux et demande de rouvrir le contrat. Birdair refuse et décide de traiter directement avec les autres sous-contractants, dont Montacier, de Laval, qui refuse de poursuivre



PHOTO REUTERS

Des proches des victimes du vol 990 d'EgyptAir se sont rassemblés hier à l'aéroport international du Caire avant de gagner New York par avion et de se rendre sur les lieux de la catastrophe.

NTBS tenteront de reconstituer le Boeing 767.

Fait à souligner, les enquêteurs du FBI se font beaucoup plus discrets au Rhode Island qu'ils ne l'avaient été à Long Island, en 1996. « À l'heure actuelle, rien n'indique un acte criminel », a déclaré le lieutenant Barry Mawn, du FBI, s'adressant aux journalistes à la suite du président du NTBS.

Peu après 13 h, les garde-côtes ont annoncé leur décision de passer d'une opération de « recherche et sauvetage d'éventuels survivants »

à une opération de « récupération » des restes de l'appareil et des corps des victimes. « Il n'est dans l'intérêt de personne d'espérer que nous allons trouver des survivants », a dit M. Larrabe, des garde-côtes, en précisant que la température de l'eau au large de l'île de Nantucket ne pouvait pas laisser espérer une survie de plus de cinq à six heures.

Au milieu de l'après-midi, à bord d'un vol en provenance de l'aéroport Kennedy, 80 des familles éprouvées par le vol 990 sont arrivées à Newport, où elles seront logées, informées et consolées dans

un hôtel isolé de Newport. Cent autres familles devraient les rejoindre dans les 48 heures. Elles pourront assister sur place à deux séances d'information par jour sur les recherches, en plus de recevoir de l'aide psychologique ou spirituelle.

« Cela peut les aider à se sentir plus proches d'un être cher perdu, de comprendre un tant soit peu ce qui s'est passé », a déclaré Phil Zepeda, porte-parole de la Croix-Rouge.

Les familles de deux des 22 victimes canadiennes sont arrivées à Newport hier.

Birdair poursuit... et se fait poursuivre

si on ne la paie pas. Cela a coûté un surplus de 13 842 476 \$ à Birdair, allègue la firme dans sa poursuite.

Comme Birdair réclamait déjà 2 millions à Danny's, la présente poursuite n'est que pour les 11 842 476 \$ restants. Là-dessus, l'assureur est copoursuivi pour 8,4 millions.

Dans la poursuite déposée au nom de la Lloyds par son mandataire montréalais M.J. Oppenheim, le célèbre assureur londonien dit

avoir dédommagé les organisateurs de trois salons annulés (l'auto, l'habitation et l'expo nautique) pour un total de 3 965 771 \$ (dont 2,4 millions pour le salon de l'auto et 1,3 million pour le salon de l'habitation). En effet, les organisateurs étaient assurés auprès de la Lloyds en cas d'impossibilité de tenir leur événement.

La Lloyds poursuit conjointement la RIO, Birdair, la firme d'ingénieurs Rousseau Sauvé Warren,

de Montréal, et Montacier. La RIO était responsable des lieux, Birdair du nouveau toit, mal conçu pour nos hivers, allègue-t-on, Montacier aurait dû savoir que le concept était inadéquat et la firme d'ingénieurs aurait mal supervisé les travaux, selon la poursuite.

Ces poursuites s'ajoutent à d'autres, dont une de la RIO, qui réclame 4,1 millions à Birdair pour tous les problèmes rencontrés avec son toit supposément très résistant.

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
Détailants : (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. (USPS003692)
Champlain N.Y. 12919-1518.

LOTERIES

La quotidienne
à trois chiffres : 288
à quatre chiffres : 3178

COLLECTES DE SANG

Aujourd'hui, Héma-Québec attend les donneurs aux endroits suivants:
■ à Montréal: Centre des donneurs, centre commercial Maisonneuve, 2991, Sherbrooke Est (métro Préfontaine), de 10 h à 19 h 30;
■ à Chomedey: cégep Montmorency, agora, 475, boul. de l'Avenir, de 9 h 30 à 17 h.
Objectif: 175 donneurs;
■ à Montréal: Commission scolaire de Montréal, centre administratif, 3737, rue Sherbrooke Est, de 10 h à 15 h 30.
Objectif: 75 donneurs;
■ à Gatineau: église Sainte-Maria-Goretti, 664, rue Du Berger de 13 h à 20 h.
Objectif: 400 donneurs.

21 380 727\$

Merci!

Centraide
du Grand Montréal

493, rue Sherbrooke Ouest, Montréal (Québec) H3A 1B6 tél.: (514) 288-1261

Objectif
34,5 millions

PRÉTONS MAIN-FORTE

DEMAIN DANS LA PRESSE



L'arctique en flammes

■ Dominés par le rouge pompier, sur fond de blanche neige — avec ici et là des demi-teintes rassurantes de menthe et de vieux rose sans omettre les chaleureuses couleurs du terroir —, notre automne et notre hiver semblent vouloir se jouer sur tous les tons. C'est ce que nous indique demain dans le cahier Mode notre collaboratrice Viviane Roy. À l'affût des tendances, elle établit que s'il y a toujours de la place pour le pastel et les tons de terre dans nos garde-robes, ce sont les tons de feu sur horizons arctiques qui prédomineront.

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>

Selon vous, réussira-t-on à identifier toutes les victimes du vol 990 d'EgyptAir?

Selon vous, la catastrophe d'EgyptAir est-elle plutôt le résultat d'un attentat que d'un accident?
À cette question posée hier, le pourcentage des réponses obtenues a été:

Oui: 56 %
Non: 44 %

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

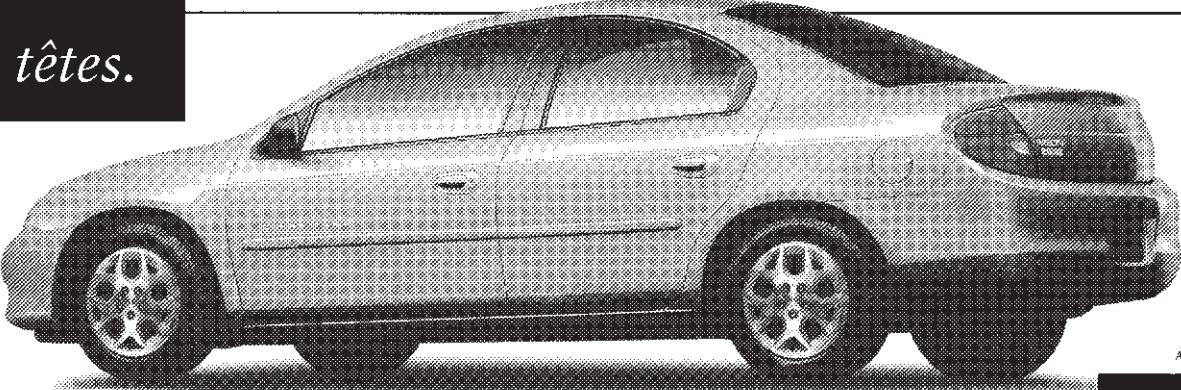
Elle fait tourner les têtes.

LA NEON 2000.

Pour ceux qui recherchent quelque chose d'un peu plus sophistiqué.

- Transmission manuelle à 5 vitesses
- Roues de 15 po en aluminium
- Changeur pour 4 disques compacts au tableau de bord

Ajoutez la transmission automatique pour seulement 8 \$* de plus par mois.



219\$[†]
PAR MOIS

Location, terme de 48 mois. Comptant initial de 2 530\$.
Aucun dépôt de sécurité. Taxe sur le climatiseur, transport et préparation inclus.

Association publicitaire des concessionnaires Chrysler • Dodge • Jeep inc.

CHRYSLER NEON 2000



le génie exprimé avec passion

* Tarifs mensuels de 219\$ établis d'après la Neon 2000 21D + RDW + WJA et de 227\$ d'après la Neon 2000 22D + RDW + WJA. Comptant initial ou échange équivalent. Immatriculation, assurances, droits sur les pneus neufs, frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers et taxes en sus. Sous réserve de l'approbation de Crédit Chrysler Canada ltée. Le premier versement sera exigé. Rachat non requis. Location pour usage personnel seulement. Le locataire est responsable de l'excédent de kilométrage après 100 800 kilomètres, au taux de 12¢ le km. Le concessionnaire peut louer à prix moindre et avoir à commander. Ces offres sont exclusives et ne peuvent être jumelées à aucune autre offre, à l'exception de la remise aux diplômés et du programme d'aide aux handicapés physiques. Offres d'une durée limitée chez les concessionnaires participants. DaimlerChrysler Canada Inc. est une filiale à propriété entière de DaimlerChrysler Corporation. Visitez-nous dès aujourd'hui à www.daimlerchrysler.ca.

Actualités



PHOTO AFP ©

Deux femmes se promenaient hier sur la plage Surfside de Nantucket. À une centaine de kilomètres de là, au fond de la mer, reposent les restes du Boeing 767 d'EgyptAir et de ses 216 passagers.

L'IATA met sa confiance dans EgyptAir

Pourtant le transporteur a un bilan meurtrier et quelques attentats

ISABELLE HACHEY

Malgré un bilan plutôt meurtrier et quelques attentats terroristes, la compagnie aérienne EgyptAir conserve toute la confiance de l'influente Association du transport aérien international (IATA).

« Nous n'avons pas de chiffres précis, mais franchement, ce n'est pas un problème », a commenté hier le directeur des communications de l'IATA, William Gaillard, joint aux quartiers généraux de l'organisme, à Genève. EgyptAir a été l'une des premières compagnies à adhérer à l'IATA et son président fait même partie du comité directeur de ce club sélect. M. Gaillard a vanté hier la « flotte moderne » et la « fiabilité » de la compagnie égyptienne.

Selon des chiffres compilés sur Internet par Todd Curtis, un analyste de la sécurité aérienne pour la compagnie Boeing depuis 1991, EgyptAir ne fait pourtant pas très bonne figure au sein des transporteurs internationaux.

Ainsi, EgyptAir possède un taux de huit accidents fatals par million

de vols. Par comparaison, Air Canada détient un taux de 0,63 accident par million. Peu de compagnies ont un bilan aussi lourd. Mais c'est Cubana qui vient en tête de liste, avec un taux de 18,2 accidents par million de vols.

Ces chiffres sont basés sur le nombre d'accidents mortels survenus entre 1971 et 1997, divisés par le nombre de vols effectués par les compagnies aériennes. Ils constituent une estimation des risques « historiques » et non la prédiction d'une performance future.

Dimanche, un haut responsable d'EgyptAir, Samir Embaby, a néanmoins souligné que la compagnie détenait un « excellent record de sécurité » et que cet accident était la deuxième catastrophe qu'elle connaissait en 67 ans, selon l'agence de presse AFP.

Mais, depuis 15 ans, EgyptAir a également été la cible des terroristes à au moins trois reprises. Le plus récent attentat a eu lieu le 20 octobre, alors qu'un passager est entré dans la cabine du pilote lors d'un vol entre Istanbul et Le Caire et a forcé l'équipage à se rendre à Hambourrg. Personne n'a été

blessé. En novembre 1985, un Boeing 737 d'EgyptAir a été détourné sur Malte. Deux membres de l'équipage et 58 passagers ont perdu la vie dans cet attentat. Un mois plus tôt, un 737 de la compagnie transportant des terroristes a été intercepté par des Américains et forcé d'atterrir en Italie.

« Il y a énormément de passagers expérimentés qui préfèrent ne pas prendre de vols directs vers des destinations où il existe des problèmes socio-politiques », souligne Jean Lapointe, expert en aviation civile. Par exemple, 70 % des passagers d'Air Canada qui se rendent en Israël sont Américains, poursuit l'expert. « Ils préfèrent des transporteurs dont le pays n'est pas aux prises avec des déchirements avec d'autres pays. »

Fondée en 1932, EgyptAir est l'une des plus vieilles compagnies aériennes au monde et la première formée en Afrique et dans le monde arabe. « Avant 1971, EgyptAir s'appelait les Lignes aériennes des Émirats arabes, et regroupait une foule de petites compagnies du Moyen-Orient. Ils n'avaient pas une très bonne réputation et cumu-

laient les actes de piraterie et les accidents, si bien qu'ils se sont regroupés sous un beau nom », affirme Yvan-Miville Des Chênes, consultant en aviation.

D'abord sous contrôle militaire, EgyptAir est ensuite passé sous le contrôle du gouvernement égyptien. Dans les années 1970, la compagnie a acquis plusieurs appareils russes. Elle possède aujourd'hui environ 50 appareils modernes, des Boeing et des Airbus. La compagnie indique que sa flotte ne compte que six années de service, en moyenne, ce qui en ferait l'une des flottes les plus jeunes de l'industrie aérienne.

Le Boeing 767 impliqué dans la tragédie de dimanche matin a été livré il y a dix ans à EgyptAir, flambant neuf. Il est sorti de l'usine d'assemblage de Boeing immédiatement avant un autre appareil 767 de Lauda Air qui s'est lui aussi écrasé, en 1991, dans la jungle thaïlandaise. Les deux avions ont été construits juste avant que les employés de Boeing ne déclenchent une grève, se plaignant notamment de la fatigue et des heures supplémentaires qu'ils se disaient forcés d'accomplir.

La sécurité à l'ordre du jour

ISABELLE HACHEY

La tragédie du Boeing 767 qui s'est abîmé en mer dimanche, entraînant la mort de 217 personnes, soulève la question de la sécurité assurée par les lignes aériennes internationales à bord de leurs appareils.

L'entraînement des pilotes et l'entretien des avions relèvent strictement des États dans lesquels sont enregistrés les appareils. Ainsi, le Boeing d'EgyptAir et son équipage devaient se plier aux seules normes du gouvernement égyptien.

L'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ne possèdent qu'un simple pouvoir de recommandation auprès des pays membres et des lignes aériennes.

« L'Égypte déclare et dicte ses propres normes, souligne Yvan-Miville Des Chênes, consultant en aviation. Ils sont souverains chez eux et font ce qu'ils veulent. Ces normes, il y a bien des pays en émergence qui les calquent toutes-fois sur celles de l'OACI. »

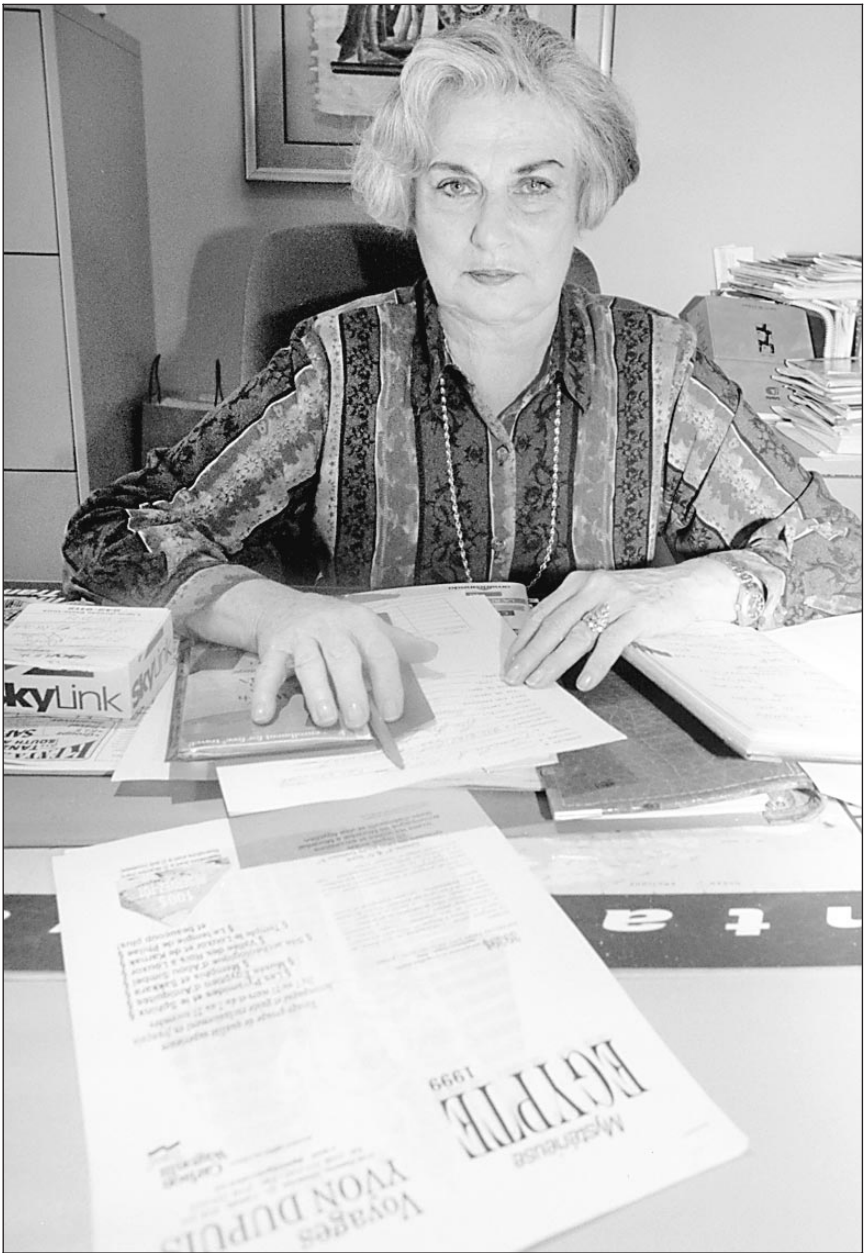
L'OACI, une agence des Nations unies, a mis sur pied en janvier un programme de surveillance obligatoire, touchant à la fois l'entraînement des pilotes et l'entretien des appareils dans chaque pays.

L'Égypte a d'ailleurs récemment obtenu une très bonne note auprès de l'organisme international. « L'Égypte a répondu à toutes nos recommandations. Tout était à l'ordre. Ils se sont très, très bien tirés d'affaire dans cette évaluation », affirme Denis Chagnon, relationniste de l'OACI.

Si le programme d'évaluation de l'OACI est obligatoire, l'application des normes, elle, ne l'est pas. « Il n'y a pas de sanctions directes, mais on considère que l'information est quand même une sanction », dit M. Chagnon. Il explique que les résultats des évaluations sont expédiés à chacun des pays membres de l'organisme. « Aucun pays ne veut se voir attribuer une note noire au niveau de la sécurité parce que cela a des répercussions énormes sur le plan économique, que l'on parle de tourisme ou de transport de marchandises. »

L'Administration fédérale de l'aviation américaine (FAA) se plaint depuis longtemps de ne pas avoir le pouvoir juridique de juger elle-même la sécurité des compagnies étrangères. « C'est une question de souveraineté nationale », rétorque William Gaillard, directeur des communications de l'IATA. « Il y a toujours eu une tendance, chez les Américains, à vouloir étendre leur juridiction au-delà de leurs frontières nationales. En ce qui nous concerne, l'Égypte est tout aussi fiable que la FAA américaine. Il y a eu des problèmes aux États-Unis aussi », note-t-il.

Si certains pays craignent réellement pour la sécurité de leurs citoyens, ils peuvent toujours interdire les vols d'un transporteur étranger, ajoute M. Chagnon.



Roberte Dupuis, de l'agence Yvon Dupuis.

PHOTO RÉMI LEMÉE, La Presse ©

« Je m'en vais en Égypte, je prends EgyptAir »

Claude Masson aurait pu partir une journée plus tôt...

JEAN-FRANÇOIS BÉGIN

Malgré le sort tragique des passagers du vol 990 d'EgyptAir, l'agent de voyage Roberte Dupuis, qui avait organisé le voyage fatal de l'éditeur adjoint de *La Presse*, Claude Masson, n'hésiterait pas à confier de nouveaux clients à cette compagnie aérienne.

Rencontrée hier dans ses bureaux de la rue Ontario Est, la directrice et copropriétaire de l'agence Voyages Yvon Dupuis commençait à peine à digérer l'annonce de la mort de M. Masson et de son épouse, Jeannine Bourdages, qu'elle avait rencontrés pour la première fois le 2 octobre dernier.

Elle a appris la nouvelle par la radio, au saut du lit, dimanche matin. « J'ai tout de suite su que c'était leur vol. J'avais la parole coupée, comme si le sang s'était retiré de mes veines. J'étais complètement abasourdi. »

En 25 ans de carrière dans le domaine du voyage, c'est la première fois que Mme Dupuis perd des clients dans une tragédie aérienne. « C'est comme perdre quelqu'un de la famille. On travaille avec eux, on a l'impression de les connaître, car ils nous font part de leurs goûts, de leurs préférences », confie-t-elle.

Mme Dupuis affirme n'être « pas

au courant » du piètre bilan de sécurité d'EgyptAir, qui affiche pourtant l'un des pires taux d'accidents fatals de l'aviation civile. « Je ne déconseille pas aux gens de prendre cette compagnie-là, dit-elle. Il y a des compagnies qui sont beaucoup plus à risque qu'EgyptAir dans certains pays, notamment au Moyen-Orient. » Sans parler, ajoute-t-elle, que des lignes aériennes à la réputation aussi étincelante que Swissair, par exemple, ne sont pas immunisées contre les accidents, comme l'a démontré l'écrasement de Peggy's Cove, en septembre 1998.

La catastrophe de dimanche n'empêchera donc pas Voyages Yvon Dupuis — qui organise, bon an mal an, le séjour en Égypte d'une centaine de personnes — de confier d'autres voyageurs aux bons soins d'EgyptAir. « S'il fallait arrêter de vendre des billets de toutes les compagnies qui ont eu des accidents, on n'en vendrait plus du tout », commente Mme Dupuis.

Le 7 novembre, un groupe d'une vingtaine de personnes accompagnées par le fils de Mme Dupuis, Langevin Dupuis, doit d'ailleurs quitter Montréal à destination du Caire, via New York. « Vous pouvez être certain que les avions d'EgyptAir vont être les plus vérifiés de tous », note-t-elle.

Selon Mme Dupuis, Claude Masson avait lui-même écarté la possibilité de se rendre en Égypte avec des compagnies européennes comme Air France ou KLM, qui offrent des vols avec correspondance vers Le Caire. « Sa réaction, ça a été : je m'en vais en Égypte, je prends EgyptAir. C'était son choix », dit-elle. M. Masson et son épouse avaient un itinéraire extrêmement chargé et étaient censés revenir au pays le 16 novembre. Ils devaient notamment visiter Abou Simbel, Louxor et Le Caire (en Égypte), puis Haïfa, Nazareth, Jérusalem, la mer Morte et Tel-Aviv (en Israël). Pour se déplacer, ils comptaient emprunter plusieurs vols régionaux d'EgyptAir, ce qui rendait plus avantageux de traverser l'Atlantique sur les ailes du même transporteur.

Les vols via l'Europe obligent aussi souvent les passagers à de longues escales, contrairement aux vols d'EgyptAir, qui ne supposent qu'un bref arrêt à New York, souligne Mme Dupuis, et cela a sans doute pesé dans la décision de M. Masson et Mme Bourdages.

Triste ironie du sort, Mme Dupuis avait offert à M. Masson de partir le 29 octobre au lieu du 30, la date de départ initialement fixée. « Mais il m'a dit que le 30 faisait son affaire », soupire-t-elle.

Le vol 990 d'EgyptAir

Carole Bergeron, une femme d'aventure et de voyage

Louise Gamache, une autre Montréalaise, travaillait à l'hôpital Sacré-Coeur

JEAN-FRANÇOIS BÉGIN

Parmi les victimes de l'accident du vol 990 d'EgyptAir figurent Carole Bergeron, une Montréalaise de 55 ans longtemps employée au Musée de la civilisation, à Québec, et Louise Gamache, qui travaillait à l'hôpital du Sacré-Coeur.

« Carole, c'était une femme d'aventure et de voyage, un leader, a confié sa belle-soeur, Marie-Thérèse Lord, lors d'un entretien téléphonique. Elle était pleine d'imagination, de créativité, et elle était surtout une mère de famille très dévouée depuis le décès de Jean-René, son mari, il y a une dizaine d'années. »

Retraîtée depuis 1997, M^{me} Bergeron avait deux filles dans le début de la vingtaine, Sophie, étudiante en architecture, et Josiane, étudiante en cinéma d'animation. Toutes deux se sont rendues hier dans le Rhode Island, en compagnie d'une des soeurs de leur mère.

M^{me} Bergeron devait passer cinq semaines en Égypte, a indiqué M^{me} Lord, en visite chez son autre soeur, Michèle, qui y vit avec son mari. C'est apparemment Michèle qui, inquiète parce que l'avion de sa soeur n'arrivait pas, a sonné l'alarme en appelant les filles de M^{me} Bergeron.



Carole Bergeron

La nouvelle de la mort de Carole Bergeron s'est répandue comme une traînée de poudre au Musée de la civilisation, a indiqué la directrice des relations publiques, Julie Gagnon. Le PDG du musée, Roland Arpin, avait en effet affiché dès hier matin une note sur le babillard des employés. « Elle avait vraiment laissé sa trace au musée. Il n'y a rien de bien drôle ici aujourd'hui », a commenté M^{me} Gagnon.

À titre de directrice du service de l'éducation, M^{me} Bergeron avait eu la responsabilité, entre l'ouverture du musée en 1988 et le moment de sa retraite, neuf ans plus tard, de tous les ateliers, visites commentés et autres produits éducatifs offerts par le musée. « C'était une femme très dynamique, pas toujours très facile à suivre, car elle était assez énergique, merci, et très méticuleuse », a dit M^{me} Gagnon. Malgré la retraite et un déménagement à Montréal — elle habitait le Plateau-Mont-Royal — elle continuait de fréquenter le musée de temps à autre.

Louise Gamache

Par ailleurs, l'hôpital du Sacré-Coeur de Montréal a perdu sa directrice de la planification et des communications, Louise Gamache.

M^{me} Gamache, 42 ans, était infirmière bachelière, détentrice d'une maîtrise en administration de la santé, et avait été directrice générale adjointe de l'ancien hôpital Sainte-Marie, à Trois-Rivières. Elle a occupé différents postes de direction dans le réseau de la santé, notamment à l'hôpital de La Sarre, en Abitibi, et au CLSC Hochelaga-Maison-neuve, à Montréal.

Dans un communiqué interne, le directeur général intérimaire de Sacré-Coeur, Pierre Rollin, a loué « la détermination, l'efficacité et l'esprit d'équipe de cette jeune femme dynamique qui a toujours été une source d'inspiration pour ses collègues de travail ».

M^{me} Gamache, qui travaillait à Sacré-Coeur depuis trois ans et demi, entreprenait un voyage d'un mois au Moyen-Orient. Une messe sera célébrée en sa mémoire le vendredi 12 novembre, à 16 h 05, à la chapelle de l'hôpital.

Trois membres d'une même famille

Le frère et la soeur Poirier ont marié la soeur et le frère Noreau

CHRISTIANE DESJARDINS

Si on ne lui avait pas offert récemment d'accompagner un groupe en Thaïlande, une destination qui l'intéressait particulièrement, Lise Noreau-Poirier aurait pris l'avion d'EgyptAir avec son mari, Bernard Poirier, son frère, Jacques Noreau, et sa belle-soeur, Luce Poirier-Noreau.

Tous trois ont péri dans l'accident du Boeing 767, tôt dimanche matin, au large du Massachusetts. Tous trois habitaient Saint-Lambert, sur la Rive-Sud de Montréal.

« J'appelle ça le destin. J'ai tellement insisté pour que Lise aille en Égypte avec son

mari, raconte Jocelyne Rochon, propriétaire de l'agence Le Tassili. C'était un couple tellement uni, très complice. Mais après qu'on lui eut offert la Thaïlande, elle y tenait vraiment. Elle me disait : non, je ne vais pas en Égypte. Cette année, c'est la Thaïlande. Elle devait partir samedi prochain. »

Lise Noreau-Poirier est agent de voyages pour Le Tassili. Ironie du sort, c'est elle qui avait « monté » le groupe pour l'Égypte, explique M^{me} Rochon. Outre Bernard Poirier, 69 ans, Jacques Noreau, 67 ans, Luce Poirier-Noreau, 62 ans, (le frère et la soeur Poirier ont marié la soeur et le frère Noreau), il y avait Agathe Lavoie, de Saint-Hyacinthe, Louise Gamache, de Montréal et Céline Bienvenue.

Six personnes, ce n'était pas assez pour former un groupe complet, signale M^{me} Rochon, si bien qu'ils se sont joints à un groupe de Révatour.

voie est le directeur artistique de la version Internet de l'hebdomadaire culturel montréalais *Voir*. Les deux fils Lavoie se trouvaient sur les lieux de la tragédie hier, selon des renseignements obtenus par *La Presse*. M^{me} Lavoie était aussi la grand-mère d'adorables jumelles, ajoute M^{me} Benoît.

Son mari, Jacques Lavoie, a été à l'emploi de la société d'assurances Groupe Commerce, à Saint-Hyacinthe, dès 1956. En fin de carrière, il occupait le poste de vice-président de la région Centre-du-Québec. Il est mort en décembre 1995, selon André Lord, vice-président aux ressources humaines du Groupe Commerce, à Saint-Hyacinthe. « Ils ont voyagé ensemble en France et dans d'autres pays d'Europe. C'étaient des gens qui aimaient bien se préparer avant de partir. Ils aimaient beaucoup voyager », se rappelle M. Lord.

« Je pense qu'elle est allée en Thaïlande l'an dernier. Nous étions assez proches l'une de l'autre, poursuit M^{me} Benoît. Une voisine comme ça, tout le monde rêve d'en avoir une. On se respectait beaucoup. »

En attendant des nouvelles, Françoise Benoît surveille toujours la résidence de style canadien qu'habitait M^{me} Lavoie. « La maison est vide. Ça me fait tout drôle. »

« Bernard Poirier revenait d'un voyage Espagne / Portugal, où il avait été très apprécié comme accompagnateur. C'était un homme cultivé avec beaucoup d'entregent et un fin diplomate. Alors on l'a chaudement recommandé à Révatour, poursuit M^{me} Rochon. Ils l'ont pris. »

Hier, les familles Noreau et Poirier étaient toujours sous le choc de cette terrible nouvelle. Bernard Poirier laisse dans le deuil son épouse, Lise, de même que trois grands enfants et des petits-enfants. Le couple Poirier-Noreau laisse pour sa part deux enfants, adultes eux aussi.

Pour l'agence Le Tassili, qui a perdu son accompagnateur et cinq clients, le coup est dur aussi, d'autant plus que c'est la première fois qu'un tel accident se produit au cours des voyages organisés par cette agence, selon M^{me} Rochon.



PHOTO REUTERS

Un avion nolisé de la Delta Airlines a décollé hier de l'aéroport JFK de New York pour conduire à Providence, au Rhode Island, un premier groupe de parents des victimes du vol 990 d'EgyptAir qui s'est écrasé tôt dimanche matin au large de Nantucket. Vingt-deux Canadiens, dont 14 Québécois, se trouvaient à bord.

« Je perds un gros morceau, Luc était mon seul frère », déclare Marie Désy-Lemay

« Je perds un gros morceau, il était mon seul frère. Il aimait tellement voyager. Il faisait un voyage chaque année. Ça ne se dit pas ce que nous ressentons actuellement ma mère et moi. Papa est décédé et c'est Luc qui avait en quelque sorte pris la relève. »

C'est en tentant de contenir ses larmes que Marie Désy-Lemay, soeur de Luc O. Désy, 52 ans, qui a péri dans l'écrasement du Boeing d'EgyptAir, a bien voulu parler de son chagrin immense, hier après-midi, depuis son domicile de Laval.

Après avoir appris l'écrasement de l'appareil à la télévision dimanche matin, la mère de Luc a téléphoné à sa fille pour lui demander s'il avait pris le vol 990. « À chaque fois que Luc partait en voyage, il me donnait toujours le nom de la compagnie aérienne et le numéro du vol et quand maman m'a donné le numéro, j'ai tout de suite su », a expliqué M^{me} Désy-Lemay.

Luc O. Désy habitait l'Île-des-Soeurs et il était parti avec une amie, Johanne Laferté, 44 ans, employée chez Bell Canada, qu'il avait connue lors d'un précédent voyage.

« Luc était une véritable encyclopédie. C'était la première fois qu'il se rendait en Égypte », a-t-elle ajouté.

Le disparu était très proche des deux filles du couple Désy-Lemay, Anne-Sophie et Cathérine. « Luc était en quelque sorte notre protecteur », a conclu émue Marie Désy-Lemay.

Luc O. Désy était à l'emploi des papiers Rolland, du groupe Cascades, où il occupait le poste de secrétaire et de conseiller juridique au siège social à Saint-Jérôme. Diplômé



Luc O. Désy

des HEC et de la faculté de droit de l'Université McGill, il était à l'emploi de cette entreprise depuis janvier 1979.

Le directeur général de Rolland à Saint-Jérôme, Yvan Duchesne, dit de lui qu'il était un homme très jovial, aimé de tous et très bien organisé. « Il effectuait un voyage à chaque année, dit-il. C'était une véritable bibliothèque, il connaissait toute l'histoire de Rolland et savait exactement où se procurer le document nécessaire chaque fois que nous faisons référence à un sujet en particulier. J'ai été estomaqué quand son beau-frère, Pierre Lemay, m'a téléphoné pour m'apprendre la nouvelle. »

Selon Louis Parent, porte-parole de la Ville de Saint-Jérôme, il était un homme très impliqué dans la communauté, étant souvent appelé à représenter la compagnie Rolland, très présente dans le milieu culturel.

Famille, collègues de travail et amis regrettent la mort de Guy Gélinas

Presse Canadienne
SHAWINIGAN

Un travailleur consciencieux, un homme engagé à fond dans les activités auxquelles il participait, un passionné des voyages. Voilà comment les amis et les collègues de travail de Guy Gélinas décrivaient cet homme de Shawinigan, en Mauricie, qui a péri dans l'écrasement du Boeing 767 de la compagnie EgyptAir.

Les drapeaux étaient en berne, hier, à l'usine Belgo de la compagnie Abitibi-Consolidated, où travaillait M. Gélinas depuis vingt-quatre ans. Ses collègues de travail se rappellent du papetier consciencieux qu'il était, jusqu'à tout récemment. Jeudi dernier, Guy Gélinas quittait le travail pour trois semaines de vacances.

Jean Caron est un des derniers employés à avoir travaillé avec Guy Gélinas. De ce dernier, il garde le souvenir d'un bon travailleur, avec qui c'était toujours un plaisir de travailler. « La semaine passée, il m'a raconté en détail son itinéraire. En fin de semaine, quand on a commencé à entendre parler de l'écrasement d'un avion d'EgyptAir à New York, j'ai tout de suite fait le lien », a expliqué M. Caron à sa sortie de l'usine, hier après-midi.

Le président du local 1455 du Syndicat canadien de l'énergie et du papier, Philippe Hanna, connaissait bien M. Gélinas. « C'est un homme qui était toujours à sa place, qui faisait bien son travail. Il devait faire un ou deux voyages par année, environ. Et il avait des destinations pas comme les autres », explique-t-il.

Depuis une quinzaine d'années, Guy Gélinas était impliqué de très près au sein du mouvement scout, particulièrement avec le groupe Eclaireurs 24^e Saint-Marc, à Shawinigan. Avec les louveteaux ou, plus récemment, avec les éclaireurs, l'homme a toujours su laisser sa marque et communiquer sa passion aux jeunes qui l'entouraient.

« C'était ici, sa famille », explique Daniel Guay, commissaire régional pour l'Association des éclaireurs Baden-Powell.

Les autorités du 24^e Saint-Marc détermineront au cours des prochains jours de quelle façon ils rendront hommage à leur collègue. Guy Gélinas vivait seul avec ses parents, à Shawinigan. Il n'était pas marié et n'avait pas d'enfants.



Guy Gélinas

Le vol 990 d'EgyptAir



PHOTO AP

Les garde-côtes américains poursuivaient hier leurs recherches, dans l'Atlantique à environ 65 milles au sud-est de Nantucket au large du Massachusetts, afin de récupérer des débris du Boeing 767 d'EgyptAir.

La route de l'Atlantique depuis New York: quatre tragédies en trois ans, 680 morts

FRANCIS TEMMAN
Agence France-Presse
WASHINGTON

Avec quatre catastrophes aériennes et près de 680 morts en trois ans, la route aérienne de l'Atlantique au départ de New York, la plus fréquentée au monde, est-elle devenue un nouveau « couloir de la mort » ? Non, il s'agit juste d'une « pure coïncidence », rétorquent les experts.

En juillet 1996, un Boeing 747 de la TWA explose quelques minutes après son décollage au large de Long Island (230 morts). Septembre 1998: un Boeing MD-11 s'abîme en mer un peu plus au nord, au large d'Halifax, au Canada (229 morts). Dimanche, c'est un Boeing 767 d'Egyptair, avec 214 personnes à bord, qui a plongé dans l'océan, près de l'île de Nantucket (Massachusetts).

Les avions canadiens prémunis contre le Kapton, selon Collenette

JULES RICHER
PC, OTTAWA

Des précautions ayant été prises contre les défaillances potentielles de l'isolant électrique Kapton, le ministre fédéral des Transports, David Collenette, soutient que les avions utilisés par les compagnies canadiennes sont sécuritaires.

« Nous avons fait beaucoup d'études sur le Kapton et, à notre avis, avec un bon entretien des avions il n'y a pas de problèmes », a-t-il affirmé hier à sa sortie de la Chambre des communes.

Employé dans de nombreux types d'avions commerciaux, le Kapton a été mentionné comme l'une des causes possibles de l'écrasement du Boeing 767 d'EgyptAir, qui a fait 217 morts au large des États-Unis, dimanche.

On croit aussi que les défaillances du Kapton auraient eu un rôle à jouer dans l'écrasement d'un MD-11 de la compagnie Swissair près des côtes de la Nouvelle-Écosse en septembre 1998, une tragédie qui avait fait 229 victimes.

L'isolant s'userait prématurément, ce qui causerait des courts-circuits et éventuellement des incendies. Il a d'ailleurs été banni dans les avions de la marine américaine.

M. Collenette a précisé que les autorités canadiennes continuaient néanmoins à prendre leurs précautions. « Nous travaillons avec les autorités de l'aviation aux États-Unis pour déterminer s'il y a d'autres processus pour améliorer l'état de nos avions. Mais, à notre avis, il n'y a pas de problèmes, mais on doit toujours prendre garde. »

« Mais, en ce qui nous concerne, il n'y a aucun danger à monter à bord des avions au Canada », a-t-il ajouté.

Enfin, le 16 juillet dernier, un Piper Saratoga, petit avion privé de tourisme, piloté par John F. Kennedy Jr, s'abîme lui aussi dans l'Atlantique (3 morts), au large de l'île de Martha's Vineyard, voisine de celle de Nantucket.

À chaque fois, les causes établies ou probables de l'accident semblent différentes mais la concentration géographique de ces drames n'a pas manqué de susciter des interrogations.

« C'est bizarre », s'est exclamé le PDG d'EgyptAir, Mohamed Fahim Rayyan, en notant que « l'emplacement de l'accident (du Boeing 767) est le même que celui de l'accident de TWA et de l'avion du fils du président américain, John F. Kennedy ».

Le président égyptien Hosni Moubarak, notant que « deux accidents ont eu lieu dans la région », s'est lui-même demandé s'il ne fallait pas « changer les routes aériennes ». « Il y a peut-être des conditions atmosphériques très dures dans cette région », a-t-il dit, en excluant la possibilité d'un acte terroriste.

Hasard ou pas, trois des vols fa-

tals ayant emprunté ce couloir aérien reliant l'Amérique du Nord à l'Europe sont tous partis de l'aéroport Kennedy, à New York. Quant à l'accident du Piper, c'était un « Kennedy » qui était aux commandes.

Y aurait-il une « malédiction Kennedy » dans la région ? Les spécialistes du transport aérien écartent l'idée comme saugrenue.

« C'est une pure coïncidence », estime pour sa part à propos de ces catastrophes aériennes le président de l'Association internationale du trafic aérien (IATA), Pierre Jeaniot, soulignant que l'importance du trafic à partir de New York augmente les probabilités statistiques d'accident dans la région.

Chaque jour, plus d'un millier de vols et 100 000 passagers partent en effet de l'aéroport John F. Kennedy. Deux autres énormes aéroports internationaux voisins, Newark et la Guardia, desservent également la métropole new-yorkaise.

« Si tous les appareils avaient disparu de façon soudaine, sans aucune raison, alors là, évidemment, ce serait autre chose. Mais ce n'est

pas le cas », affirme Rudy Kapustin, ancien enquêteur du Bureau national de la sécurité des transports (NTSB).

James McKenna, spécialiste de la sécurité aérienne à la revue Aviation Week est d'accord pour récuser l'apparition d'un nouveau « triangle des Bermudes ».

« Chaque accident concernait un type d'appareil différent, ils étaient tous à des endroits différents dans le ciel lorsqu'ils ont connu des problèmes et, à chaque fois, les problèmes étaient différents », explique-t-il.

« Que les gens se posent des questions, c'est normal », poursuit-il, en se disant convaincu « que l'on découvrira qu'il n'y avait rien d'anormal avec l'espace aérien ou l'aéroport ».

« Les enquêteurs du FBI (sûreté fédérale) vont certainement à nouveau se pencher sur les dossiers de la TWA et de la Swissair pour voir si, peut-être, ils sont passés à côté de quelque chose. Peut-être qu'il y a un élément commun. Mais je doute qu'ils trouvent quoi que ce soit », conclut James McKenna.



PHOTO REUTERS

Le Boeing 767 d'Egyptair portait le numéro de série 282 et avait été livré en septembre 1989, trois semaines avant celui de Lauda Air qui s'est écrasé en 1991 au décollage de Bangkok en Thaïlande.

Le B767 d'EgyptAir construit juste avant celui du Lauda Air accidenté

JEAN-LOUIS SANTINI
de l'AFP, WASHINGTON

Le Boeing 767 de la compagnie EgyptAir qui s'est abîmé dans l'Atlantique portait le numéro de série 282, soit l'appareil situé sur la chaîne d'assemblage juste avant celui de Lauda Air accidenté en Thaïlande en 1991, a indiqué hier un porte-parole de l'avionneur de Seattle.

Mais ce porte-parole, Doug Webb a aussitôt insisté sur le fait qu'il « ne fallait pas en tirer des conclusions trop hâtives ».

« L'équipe d'enquêteurs examinera tous les scénarios possibles pour essayer de déterminer la cause de l'accident » du vol 990 d'Egyptair, a assuré Doug Webb.

Il a précisé que le B767 d'Egyptair portait le numéro de série 282 et avait été livré le 26 septembre 1989, soit environ trois semaines avant celui de Lauda Air, numéro 283, et dont la livraison a été faite le 16 octobre de la même année.

Doug Webb n'a pas été en mesure d'indiquer à quelles compagnies aériennes les B767 sortis des chaînes juste avant et après ceux d'Egyptair et de Lauda Air, ont été livrés.

Les B767 d'EgyptAir et de Lauda Air étaient sortis des chaînes d'assemblage peu avant que les ouvriers de production de Boeing ne se mettent en grève.

Le B767 de Lauda Air s'était écrasé peu après son décollage de Bangkok en 1991 après qu'un inverseur de poussée se soit déclenché accidentellement sur l'un des deux moteurs au moment de l'ascension du biréacteur à environ 3300 mètres (10 000 pieds), précipitant sa chute.

Les inverseurs de poussée sont utilisés à l'atterrissage pour aider à la décélération de l'appareil. Sur les 767, ils consistent en de large cônes de métal qui se déploient devant la tuyère d'éjection des réacteurs, détournant la poussée vers l'avant au lieu de l'arrière, contribuant à ralentir l'avion.

Le B767 d'EgyptAir — qui avait effectué 31 000 heures de vol — a plongé de 11 000 mètres environ (33 000 pieds) à quelque 8 300 mètres (25 000 pieds) la minute, touchant l'eau en moins de deux minutes.

Stuart Matthews, le président de l'« Aviation Safety Foundation », un organisme international à but

non lucratif chargé de promouvoir la sécurité du transport aérien, a émis trois hypothèses pouvant expliquer l'accident dimanche matin du B767 d'EgyptAir, peu après son décollage de New York.

Tout d'abord, une erreur grossière du pilote, voire un acte suicidaire comme cela s'était produit sur un Boeing 737 d'une compagnie thaïlandaise en 1996, est plausible. Mais ce scénario paraît « très peu probable », a dit cet expert.

La deuxième hypothèse est celle d'une défaillance structurelle de l'appareil — telle que la perte d'une pièce essentielle — ou du système de commande, mettant l'équipage dans l'incapacité de contrôler l'appareil, a expliqué M. Matthews.

La troisième possibilité serait l'explosion d'une bombe, a-t-il dit. Mais le B767 ne s'est apparemment pas brisé en vol ou lors de sa plongée et ce, contrairement au vol 800 de la TWA en juillet 96.

Le fait que peu de débris et un seul corps aient été retrouvés tend à indiquer que le B767 d'EgyptAir était entier au moment où il a touché l'océan, selon M. Matthews.

Un homme honnête



Pierre Foglia

Je me suis d'abord dit que je n'étais pas l'employé de *La Presse* le mieux placé pour rendre hommage à M. Claude Masson, et puis je me suis dit le contraire : justement parce que nous n'étions pas les plus grands amis du monde, il me revenait un peu de témoigner de l'inaltérable civilité de ce patron qui, ce n'était pas sa faute, est revenu à *La Presse* en remplacement de Michel Roy que je vénérerais ou presque. C'était, déjà, un peu mal parti entre nous.

Puis il y a eu les « CM », ces petites notes signées de ses initiales que nous trouvions dans nos casiers, pour nous féliciter d'un article qu'il avait particulièrement apprécié. Je revois son étonnement quand je lui avais glissé que ce n'était pas forcément une bonne idée : « Si vous me permettez, M. Masson, cela fait un peu chef scout. Quand on trouve un « CM » dans notre casier, on se demande si c'est pour nous dire que c'est des papiers comme celui-là que vous voulez tout le temps, et quand on n'a pas de « CM », on se demande si c'est parce que notre article ne valait pas d'la marde... »

Il ne s'était pas fâché, il ne se fâçait jamais. Je lui ai donné cent fois l'occasion de perdre son calme, une seule fois en dix ans, il a mis le poing sur la table en me disant c'est assez. Je lui en ai bêtement tenu rancune. Pas lui : son éclat de voix passé, il est redevenu aussi affable, aussi disponible qu'avant. Nous devions d'ailleurs aller dîner prochainement pour mettre un point final à notre dernière bouderie. Comme les autres fois, nous serions sûrement allés chez Delmo ; comme les autres fois, il aurait délibérément évité d'aborder nos différends ; ce qui le pressait toujours c'était de renouer les liens ; ce qui l'animait toujours c'était un savoir-vivre plus près du gros bon sens que des mondanités : qu'on se parle civilement comme deux adultes, nous réglerions nos problèmes plus tard, d'ailleurs était-ce bien nécessaire de les régler ?

C'était un homme simple, bien dans sa peau, à cent mille lieues de nos bibites et de nos *ego* de journalistes. C'était aussi un homme de milieu, moins indécis qu'il n'y paraissait, mais qui fuyait le tranchant des extrêmes, de milieu ai-je dit. Je ne suis pas le seul à être entré dans son bureau — la porte était toujours ouverte — fâché de quelques propos mitoyens et sibyllins qui nous faisaient nous gratter la tête. Que vouliez-vous dire au juste, M. Masson ? Justement il ne voulait rien dire « au juste ». Il voulait dire un peu de ci, un peu de ça, il voulait recentrer les choses sans faire de remous, ni, surtout, causer de peine.

Son culte de la bonne nouvelle m'a longtemps hérisssé, jusqu'à ce que je découvre que ce n'était pas du renforcement moral, ou un truc pour faire vendre le journal. Dans son esprit chrétien, les bonnes nouvelles témoignaient de l'avancement des choses, invitaient à avoir foi en l'Homme et sa fiancée. M. Masson était un homme de foi chez qui l'intime, la conviction primaient toujours sur la mode ou les conventions, chez qui la fibre urbaine, la fibre « vie commune », vibrat plus fort que la fibre politique. Un homme que peu de choses irritaient sauf peut-être une certaine bourgeoisie de l'esprit.

Un homme simple, toujours lui-même, qui faisait le mieux possible ce qu'il avait à faire.

Bref, foncièrement, un honnête homme.⁽¹⁾

(1) À la suite de ce papier, il m'étonnerait que je trouve, demain, un « CM » dans mon casier. C'est bien la première fois que je le regretterai.

Le vol 990 d'EgyptAir

Nombreux témoignages de sympathie

MARTINE ROUX

« C'est trop souvent après sa mort que nous reconnaissons la véritable richesse de l'être disparu et que nous lui témoignons, sans masque, sans calcul et sans artifice, nos sentiments les plus profonds. »

L'auteur de ces lignes est nul autre que Claude Masson, au lendemain du décès de l'ex-premier ministre du Québec, Robert Bourassa, en octobre 1996.

Aujourd'hui, c'est à lui que sont destinés les hommages qui affluent à *La Presse*. Par téléphone, par télécopieur, par télégramme ou par courrier électronique, nous avons reçu de nombreux témoignages de lecteurs et d'amis de Claude Masson. Nous ne pouvons malheureusement les publier tous, mais en voici quelques-uns.

André Boulerice, député de Sainte-Marie-Saint-Jacques, leader adjoint du gouvernement du Québec :

« Mercredi dernier je m'entretenais avec Claude Masson au sujet du journal *L'itinéraire* auquel il a toujours apporté son soutien indéfectible. Une remise d'ordinateurs se fait aujourd'hui (hier) et il devait m'y accompagner. Son projet de vacance en Égypte rendant la chose impossible, il a eu la gentillesse de me prévenir et de s'excuser. Voilà une des mesures de cet homme exceptionnel. »

Le Conseil de presse du Québec et son président, Michel Roy, ainsi que son secrétaire général, Robert Maltais :

« C'est avec tristesse que nous avons appris la disparition de ce pilier de l'information écrite au Québec qu'était l'éditeur adjoint de *La Presse*, Claude Masson. Les membres du Conseil de presse tenaient M. Masson en haute estime. »

La Communauté urbaine de Montréal (CUM) et sa présidente, Vera Danyluk :

« La CUM voit disparaître en M. Masson un allié de taille puisqu'à ses vastes connaissances du milieu municipal s'ajoute un intérêt particulier pour les dossiers touchant la Communauté. À ce titre, M. Masson a activement participé au colloque tenu en 1998 à l'UQAM qui examinait l'histoire et la place de la CUM dans la collectivité montréalaise. »

Michel Sarrazin, directeur du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM) :

« Claude Masson a été un interlocuteur privilégié du SPCUM. Fidèle partisan de la police de quartier, il a aussi été sollicité tant pour son rôle d'observateur privilégié de notre société que pour son esprit critique. »

Bernard Uzan, directeur général et artistique de l'Opéra de Montréal :

« Nous nous étions accoutumés à le voir en compagnie de sa femme à nos représentations. Pendant les entractes, il exprimait toujours avec la plus grande courtoisie, la plus grande gentillesse, son plaisir et sa joie d'être parmi les spectateurs. Il aimait la musique, il aimait l'opéra et nous aimions l'homme. Nous le regretterons. »

Claude J. Lapointe, commissaire scout et directeur général, Scouts du Montréal métropolitain :

« Il aura été et sera toujours pour le mouvement scout un modèle exemplaire. L'importance d'une personne s'évalue à ce qu'elle lègue à ses pairs. Par son approche humaine, sa présence des plus attentives, l'intérêt qu'il portait aux adultes et aux jeunes qu'il a côtoyés, Claude Masson, vice-chancelier de la Société honorifique, mais avant tout un homme de coeur, aura démontré et favorisé l'importance de l'interrelation avec autrui. »

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP-FTQ) :

« Le SCFP reconnaît en M. Masson un homme dont les normes éthiques dans l'exercice de la profession journalistique passaient bien avant la promotion des groupes d'intérêts influents dans notre société. Ses chroniques sur la façon dont s'exerce le métier de journaliste auront très certainement contribué à rehausser la considération du public lecteur pour ce métier essentiel dans toute société démocratique digne de ce nom. »



PHOTO ARMAND TROTIER, *La Presse*

Une gerbe de fleurs...

Une gerbe de fleurs apportée par un lecteur anonyme décorait hier la table de travail de Claude Masson. Mis à part ce témoignage d'appréciation hautement significatif, le bureau de l'éditeur adjoint de *La Presse* est demeuré exactement tel qu'il l'avait laissé tard vendredi soir. Pour tous ses collaborateurs et compagnons de travail comme pour tous les lecteurs de *La Presse*, l'absence de Claude Masson ne fait que commencer à se faire sentir.

Ottawa rend hommage à Claude Masson

GILLES TOUPIN

du bureau de *La Presse*, OTTAWA

Le Parlement canadien n'a pas manqué hier de souligner la tragédie du vol 990 d'EgyptAir de maintes manières, soit à l'intérieur de l'enceinte des Communes, ce qui sera à jamais inscrit dans les comptes rendus officiels, soit à l'extérieur.

Jean et Aline Chrétien ont notamment offert leurs condoléances aux familles des disparus. Au sujet de l'éditeur adjoint de *La Presse*, le premier ministre a émis un communiqué séparé dans lequel il exprimait ses condoléances aux familles de Claude Masson et de Jeannine Bourdages, « à leurs enfants Bruno et Philippe, ainsi qu'à tous leurs collègues et amis ».

« C'est une tragédie épouvantable », avait déclaré auparavant M. Chrétien en point de presse en parlant de l'écrasement du Boeing 767. « Pour nous au Canada, a-t-il poursuivi, nous avons perdu M. Claude Masson qui est un journaliste que je connaissais depuis très très longtemps et qui était président du *Nouvelliste* (NDLR : avant de revenir à *La Presse*). Il était un très bon professionnel avec lequel j'ai eu une très bonne relation. Alors, je sais que tous ses confrères sont extrêmement peiné et que nous avons perdu un citoyen exemplaire. »

« Tout au long d'une carrière remarquable, a affirmé le premier ministre, il a su se distinguer par son approche fondamentalement humaine du journalisme. Toujours soucieux de rapporter la nouvelle

avec équité et objectivité, il tenait néanmoins absolument à respecter la dignité de ceux et celles qui en faisaient l'objet. Ce sens profond de l'éthique, de même que son grand engagement social et communautaire lui ont valu non seulement l'estime mais l'affection de tous ceux qui ont eu la chance de le rencontrer. Son départ prématuré constitue une grande perte tant pour sa profession que pour l'ensemble de notre société. »

Pour Gilles Duceppe, le chef du Bloc québécois, « le monde des médias québécois perd un homme d'un grand professionnalisme qui a fait preuve tout au long de sa carrière de rigueur et de passion pour son travail. Il était une référence pour le milieu journalistique ».

Aux Communes, Preston Manning, le chef réformiste de l'opposition officielle, y est allé d'une de ses rares déclarations entièrement en français dans laquelle il offrait ses condoléances aux familles des disparus du vol 990. « (...) Aucune parole, a-t-il dit, ne pourrait réduire la douleur causée par cette tragédie, mais nous désirons faire connaître aux familles des victimes que nos pensées et nos prières sont avec elles. »



Jean Chrétien

De son côté, le député libéral de Brossard—La Prairie, Jacques Saada, a prononcé dans l'enceinte des Communes un vibrant hommage à Claude Masson. « Le vol 990 d'EgyptAir s'est traduit par une tragédie absolument sans nom pour 18 familles canadiennes, a-t-il déclaré. Même si les mots sont inutiles, je voulais que ces familles sachent que nous tous ici en cette Chambre, tous partis confondus, partageons leur peine. Parmi les victimes, il y avait Claude Masson, l'éditeur adjoint de *La Presse*, et son épouse, M^{me} Jeannine Bourdages. Quand une personne peut unanimement être reconnue pour ses qualités humaines, quand elle peut s'attacher avec tant de force et

de vérité aux faits et à leur interprétation intégrée, quand une telle personne peut traduire si concrètement le rôle social de la presse et des médias en général, c'est que cette personne a réussi sa vie, une vie bien trop courte mais réussie. La liberté et l'humanisme ont perdu aujourd'hui un grand défenseur. »

Le député bloquiste de Trois-Rivières — où Claude Masson a laissé sa marque à la tête du *Nouvelliste* —, Yves Rocheleau, a également rendu hommage à l'éditeur adjoint de *La Presse* à l'intérieur même de la Chambre des communes, affirmant que le monde des médias venait de perdre une de ses figures de proue. « (...) Célébré par ses collègues pour ses remarquables qualités professionnelles et humaines, a dit Yves Rocheleau, M. Masson était un journaliste intègre et un citoyen impliqué. L'ayant côtoyé à quelques reprises, j'ai pu apprécier encore récemment la grande affabilité de cet homme sincère et attachant. Le vide qu'il laisse dépasse largement le monde des médias. »

Sven Robinson, le député néo-démocrate de Burnaby—Douglas en Colombie-Britannique, a aussi pris la parole aux Communes au nom de ses collègues, déclarant que M. Masson avait gagné la reconnaissance pour son engagement envers le journalisme. « Ses éditoriaux, a-t-il dit, ont informé et ont souvent mis au défi la pensée des Québécois et des Québécoises. »

Grand amateur de théâtre et d'art

MARTINE ROUX

Dans un agenda déjà fort chargé, entre les soupers (sacrés) avec les amis, son travail, son dévouement à mille et une causes communautaires et la détente en famille, Claude Masson faisait une grande place à l'art, dont le théâtre et la musique.

« On se demandait bien où il trouvait le temps ! se souvient une de ses amies, la comédienne Francine Ruel. Il se faisait un devoir d'assister aux premières de théâtre. »

Ses goûts étaient hétéroclites, à son image : pièce classique ou production inédite, création québécoise ou étrangère, le couple Masson-Bourdages se pointait au théâtre avec le même enthousiasme. Au Rideau Vert, Claude Masson avait notamment apprécié la présentation de *Grace et Gloria* (Tom Ziegler) ainsi que celle d'*Encore une fois si vous le permettez* (Michel Tremblay), se souvient Serge Turgeon, directeur artistique du théâtre.

« Il était aussi très porté sur les classiques. Il aimait particulièrement les pièces qui révèlent l'être



Francine Ruel

humain et le tirent vers son avenir. C'était un homme doté d'une grande sensibilité, ce qui rejoint un certain humanisme chez lui, très palpable. Ce qui me fascinait, c'était cette recherche d'équilibre dans toutes les sphères de sa vie. »

S'il se gardait bien d'exprimer des critiques négatives, Claude Masson prenait le temps d'envoyer

un petit mot de remerciement lorsqu'il avait apprécié une représentation. Ainsi, après avoir assisté à la reprise de *La Mort d'un commis voyageur*, la saison dernière, il avait félicité par écrit la directrice la Compagnie Jean-Duceppe, Louise Duceppe. « Il m'avait écrit qu'il avait apprécié la pièce, que mon père (feu Jean Duceppe) en aurait été fier. Je l'ai peu connu, mais dès que je l'ai rencontré, j'ai aimé spontanément cet homme chaleureux. Il avait les yeux qui pétillaient toujours, il était plein de vie et de projets. »

Il fréquentait aussi le Théâtre du Nouveau Monde, où un siège porte son nom. « Il aimait beaucoup le théâtre, raconte la directrice, Lorraine Pintal. On perd un grand complice et un ami, car on avait appris à apprivoiser M. Masson, son humour, son oeil taquin et sa grande compréhension des enjeux sociaux, politiques et culturels. »

Quant à la musique, elle était au centre de sa vie, relate Michelle Courchesne, directrice de l'Orchestre symphonique de Montréal. « C'était un fidèle abonné. Chaque fois qu'il venait à un concert, il

avait les yeux tout émerveillés. Son être tout entier vibrait à la musique, c'était pour lui un recueillement et un réel plaisir. Il était le premier arrivé et le dernier parti. Quel homme ! D'une qualité humaine inestimable, qui incarnait le sens profond du mot respect. »

« Il aimait le ballet, l'opéra, la musique classique, rappelle Claude Gingras, critique musical à *La Presse*, qui le guidait à l'occasion dans ses choix musicaux. Comme la plupart des amateurs, il s'intéressait moins à la musique de chambre, moins accessible que d'autres formes de musique. »

Ce n'est pas parce qu'il vibrait théâtre et musique que Claude Masson n'appréciait pas le sport. Au contraire : il était un ardent partisan du Canadien de Montréal !

« À chaque début de saison, il jaisait un peu avec moi, me demandait si le Canadien allait faire mieux cette année, raconte « son » placier au Centre Molson, Yves Mercier. Je ne le connaissais pas de nom, ça m'a fait tout un choc quand j'ai vu sa photographie dans les médias. C'était un monsieur toujours jovial, toujours souriant. »

Le vol 990 d'EgyptAir

L'âme de la salle de rédaction

Lundi matin à la première heure, je me suis précipitée sur le pas de la porte pour voir si *La Presse* était arrivée. Je savais exactement ce que j'allais lire dans le journal. J'allais y lire l'annonce de la mort de mon patron Claude

Masson qui a péri avec sa femme Jeannine dans l'écrasement du vol 990 d'EgyptAir.

J'ai appris dimanche midi que Claude Masson avait disparu à jamais au large de Nantucket, mais la brutalité de son départ me semblait tellement étrange et irréelle que j'avais besoin de le voir écrit noir sur blanc pour le croire.

La photo de Claude Masson accompagné de sa femme accaparait la moitié de la une du journal. Sur le coup, je n'ai pas pu m'empêcher de penser que si Claude Masson avait été en poste dimanche, sa légendaire modestie et son sens de l'autodérision lui auraient sans doute fait réduire de moitié la taille de la photo.

Prise au cours d'un des galas Excellence de *La Presse*, la photo le montre en « habit de pingouin », comme se plaisait à dire Jeannine. C'est l'habit qu'il portait lundi soir dernier au souper de la Société des alcools du Québec.

Assis à la même table, nous avons passé la soirée à manger comme des rois et à boire des vins sublimes. Ce soir-là, Claude Masson aurait pu aller au Centre Molson pour l'hommage à Maurice Richard. Parce qu'il était sur le point de conclure une entente entre *La Presse* et la SAQ, il a dû faire un choix. J'imagine que c'est au même genre de choix absurde quand il a été confronté quelques jours plus tard quand il s'est envolé sur EgyptAir plutôt que sur KLM.

Reste que lundi dernier, son choix fut des

plus judicieux. Il ne cessait d'ailleurs de le répéter chaque fois qu'un sommelier s'approchait de la table pour déboucher un autre grand cru.

Tout au long de la soirée j'ai fait des blagues sur son habit de pingouin sans me douter un seul instant qu'il ferait la une du journal avec le même habit une semaine plus tard. Sans me douter non plus que cet habit qu'il portait avec un brin de gêne serait la dernière image que je garderais de lui.

■ ■ ■

Ce matin, je me sens un peu tétueuse de faire l'apologie de mon patron. En même temps, je dois admettre que Claude Masson n'était pas un patron au sens traditionnel du mot. Et s'il l'était par moments, c'était avant tout un patron avec lequel je me suis toujours sentie à l'aise mais surtout, libre d'être moi-même et de dire ce que je pensais même lorsque je savais qu'il pensait le contraire. Ce qui était souvent le cas.

Lorsque je suis arrivée à *La Presse* il y a sept ans, Claude Masson m'a fait parvenir des petits mémos signés CM et agrafés à une chronique qui correspondait à la ligne journalistique qu'il voulait que je maintienne. Il y avait un ennui : les chroniques qu'il aimait et pour lesquelles il me félicitait étaient systématiquement celles dont j'étais le moins fière. Un jour, je le lui ai dit. Il n'a pas sauté au plafond, n'est pas sorti de ses gonds. Il a ri et acquiescé au fait qu'au plan de l'infor-



Nathalie PETROWSKI

mation, nous n'étions pas sur la même longueur d'ondes et ne le serions probablement jamais.

Il n'est pas donné à tous les patrons de cultiver avec le personnel des rapports basés sur la cordialité plutôt que sur le pouvoir ou l'autorité. Claude Masson, lui, le faisait tout naturellement, sans affectation aucune. Ce n'était pas par grandeur d'âme. C'était dans son tempérament. Ça et une sorte d'enthousiasme juvénile pour la vie d'une salle de rédaction, une vie en dents de scie dont il appréciait davantage les temps morts mais dont les frénésies soudaines, les coups de gueule et les sauts d'humeur le titillaient plus qu'il n'osait l'admettre.

Claude Masson n'était pas du genre à vivre terré dans son bureau. Sa porte était toujours ouverte et son bureau souvent vide du fait qu'il passait davantage de temps dans la salle de rédaction.

S'il y avait une personne qu'on était assuré de voir en entrant dans la salle de rédaction, c'était bien lui. Claude Masson a dû y user des dizaines de semelles de souliers. Je le revois encore traverser à tout bout de champ la salle d'un pas pressé, décravaté, les manches de chemise relevées avec, accroché au visage, cet air de boy scout et de boute-en-train perpétuel.

Tant et si bien qu'à force d'assurer une permanence tranquille au coeur de la fugacité des choses, à force de toujours tenir le fort, Claude Masson, je m'en rends compte

aujourd'hui, est devenu malgré lui un peu l'âme de cette salle de rédaction.

Il existe plusieurs définitions de l'âme. L'âme peut être un élément vital et essentiel à une chose ou alors une façon d'animer une entreprise collective. La définition qui convient le mieux à Claude Masson est sans doute la deuxième. Il était l'âme de la rédaction dans la mesure où par le simple fait de sa présence physique, par le fait de sa constance, il animait cette entreprise collective qu'est la production quotidienne d'un journal auquel il croyait plus fort que tout.

Claude Masson n'était pas un homme de grands éclats, de grands émois ni un personnage haut en couleurs ou en colères. L'histoire dira un jour s'il a réussi ou non à faire grandir ce journal. Une chose est certaine, il a installé dans la salle un degré de confort et de détente qu'on ne retrouve pas ailleurs. Certains diront qu'un journal n'a pas à être confortable. Que les journalistes doivent y vivre sur la brèche plutôt que dans leurs pantoufles. C'est peut-être vrai. Reste que la vie est courte. Un peu de confort moral et professionnel est peut-être la meilleure façon de la prolonger.

Pour une fois, Claude Masson aurait été d'accord avec moi. Malheureusement, il ne lira jamais ce que je viens d'écrire sur lui. Depuis que j'ai commencé cette chronique, je n'ai cessé de fixer la porte close de son bureau. En d'autres circonstances, cette porte fermée aurait été le signe que le patron est parti en voyage. Mais aujourd'hui, cette porte fermée cache un bout d'âme de la rédaction. Un bout d'âme qui s'est envolé à jamais.

Nombreux témoignages de sympathie

Marc Blondeau, vice-président de TVA :

« Claude était un collègue apprécié et inspirant de même qu'un ami pour plusieurs d'entre nous. L'équipe de l'information du Groupe TVA est de tout coeur avec le personnel de *La Presse* à l'occasion de cette épreuve qui vous afflige. »

Gilles Taillon, président du CPQ:

« La profondeur de sa pensée, ses interpellations à un engagement social toujours plus grand ne laissaient nulle personne indifférente. Nous retiendrons de Claude Masson sa grande humanité, son attachement à suivre le cheminement de la société d'aujourd'hui, redéfinissant au passage la réflexion qu'il devait susciter. Sa parole, ses écrits conféraient un sens à ses actions et demeurent une source d'inspiration inépuisable pour nous qui lui survivons. »

Maurice Jannard, président du Syndicat des travailleurs de l'information de *La Presse* :

« Les employés de la salle de rédaction viennent de perdre pour leur part un dirigeant, qui au-delà de ses responsabilités administratives, avait su gagner l'affection personnelle des femmes et des hommes qui oeuvrent au Service de l'information. Avec ce triste événement, nous réalisons une autre fois qu'en dépit de nos rôles respectifs dans les tâches quotidiennes, le journal *La Presse* forme et demeure une grande famille. »

Russ Mills, éditeur, Ottawa Citizen :

« Lors de mes rencontres avec lui, il m'a toujours impressionné par ses grandes qualités d'homme d'information ainsi que par sa compassion comme être humain. Sa mort est une grande tragédie. »

Raymond Bonneau, directeur général, Fédération québécoise des centres communautaires de loisir :

« Claude Masson est brusquement disparu une de ces nuits troubles qui peut faucher tout d'un coup ce que la vie donne de meilleur. Ça fait 25 ans qu'il était conseiller bénévole pour la Fédération. Nous voulons évoquer particulièrement la générosité de cet homme, qu'il qualifierait, lui, de sens social, de solidarité avec l'humanité. Il était un homme donné à ses citoyens, non seulement dans sa profession mais aussi dans des organismes dont il reconnaissait le rôle incontournable pour une société d'égalité. »



PHOTO AP

Comme Max et Judy Bowman (notre photo), de Huntinton Beach (Californie), la plupart des victimes américaines du vol 990 d'EgyptAir étient des retraités qui partaient en vacances.

De nombreux retraités américains parmi les victimes du vol 990

Agence France-Presse NEW YORK

De nombreux retraités, en route pour des voyages organisés dans la vallée du Nil, figuraient parmi les passagers du vol d'EgyptAir qui s'est abîmé dimanche au large des côtes américaines, a-t-on appris hier de sources concordantes.

Eugenia Rhodes, 80 ans, s'était notamment offert ce voyage pour

son anniversaire, a expliqué son pasteur, Leonetta Bugleisi, de la Beverly Unitarian Church de Chicago. Amoureuse des voyages, elle s'était déjà rendue en Chine, en Russie et en Indonésie, et est morte « en faisant ce qu'elle aimait le plus », a-t-il ajouté.

Une agence de voyages de Boston, Grand Circle Corp, spécialisée dans les vacances pour personnes de plus de 50 ans, a précisé qu'elle

avait embarqué 44 passagers à bord du Boeing d'EgyptAir, venant principalement de l'ouest des États-Unis. Leur voyage de deux semaines comprenait une croisière sur le Nil.

Le maire de New York Rudolf Giuliani avait également indiqué dimanche qu'au moins un autre groupe de touristes faisait partie des 217 victimes.

Newport devient le centre de l'enquête

Agence France-Presse NEWPORT, Rhode Island

La ville de Newport, au Rhode Island, se préparait hier matin à devenir le centre de l'enquête sur l'accident du vol 990 d'EgyptAir, alors que les recherches se poursuivaient avec peu d'espoir de retrouver des survivants.

Une cohorte de responsables locaux et fédéraux, et d'enquêteurs devaient arriver dans cette ville où les garde-côtes américains ont installé le quartier-général de leurs opérations de recherche.

L'enquête pourrait durer des mois dans les installations de la base maritime de Quonset Point, selon les responsables du Bureau national de la sécurité des transports (NTSB), qui ont déclaré avoir choisi cet endroit en raison de ses hangars, de ses pistes et de ses bassins en eau profonde.

Selon les enquêteurs, cette base est idéale car elle dispose de bâtiments assez grands pour abriter les restes du Boeing 767 et servir de morgue temporaire pour les victimes de la catastrophe. Deux cent

dix-sept personnes étaient à bord de l'avion au moment de l'accident.

Le porte-parole de la base, Robert Krekorian, a indiqué que des ouvriers avaient travaillé dimanche soir pour transformer un gymnase en centre de presse.

Les responsables du NTSB ont indiqué que le quartier général de l'aide aux familles serait installé à Providence, la capitale de l'État du Rhode Island (1 million d'habitants), où les membres des familles des victimes étaient attendus hier.

33 officiers égyptiens étaient à bord

Associated Press WASHINGTON

Trente-trois officiers de l'armée égyptienne se trouvaient à bord du Boeing 767 d'EgyptAir qui s'est abîmé en mer, dimanche, au large des côtes américaines, a déclaré hier à Washington le porte-parole du Pentagone, Kenneth Bacon.

Il s'agissait pour la plupart de pilotes de l'armée de l'air qui étaient venus aux États-Unis pour s'entraîner. Ils rentraient chez eux. Au moins un général se trouvait dans leurs rangs.

Selon Kenneth Bacon, certains officiers avaient rendu visite à des fournisseurs d'équipements militaires, et d'autres participaient à des programmes d'entraînement, notamment sur des hélicoptères.

Si Israël est le premier pays bénéficiaire de l'aide étrangère des États-Unis, l'Égypte arrive en deuxième position, avec des liens militaires particulièrement importants.

600 enquêteurs du FBI mobilisés

Agence France-Presse WASHINGTON

La sûreté fédérale américaine (FBI) a mobilisé 600 agents dans le cadre du volet criminel de l'enquête sur la catastrophe du Boeing 767 d'Egyptair, qui s'est abîmé en mer dimanche au large des côtes du Massachusetts, faisant 217 morts, a indiqué hier un responsable du FBI.

« Ce chiffre variera suivant les jours et les pistes que nous suivrons », a déclaré ce responsable, sous couvert de l'anonymat.

Le FBI procède notamment à l'interrogation de toutes les personnes — employés aéroportuaires, passagers, membres d'équipage, etc. — qui sont entrées en contact avec l'avion sur les trois aéroports américains où l'avion s'est posé avant l'accident : Newark, au New Jersey, New York et Los Angeles, a-t-il précisé.

Comme toujours au début d'une telle enquête, le FBI s'occupe du volet criminel de l'affaire, tandis que le Bureau national pour la sécurité des transports (NTSB) s'occupe, lui, du volet civil et des aspects techniques de l'enquête.

L'implication du FBI dans l'enquête ne présume pas de la nature criminelle ou accidentelle de l'accident, a cependant tenu à préciser à Newport, au Rhode Island, le responsable du FBI chargé de l'enquête, le lieutenant Barry Mawm.

« À ce stade, rien ne laisse à penser qu'il y ait eu un geste criminel », a-t-il dit.

Île de Montréal

On dansera au Rialto même si les experts de la Ville le déconseillaient à cause du bruit

GILLES GAUTHIER

Le comité exécutif de Montréal a repoussé, mercredi dernier, l'objection des urbanistes de la Ville à ce que le propriétaire de l'ancien théâtre Rialto puisse aménager une discothèque et une salle de réception dans le bâtiment de l'avenue du Parc.

Les spécialistes municipaux estimaient que ces usages provoqueraient un niveau de bruit inacceptable dans un secteur où se trouvent des logements.

Le propriétaire avait demandé l'autorisation d'aménager un bar complémentaire à la salle de spectacles ainsi qu'une salle de danse et de réception.

Le 22 octobre, les spécialistes en aménagement de la Ville, écrivaient qu'« à notre demande, le propriétaire a déposé une expertise acoustique qui propose, entre autres, un mur à l'arrière de la scène pour pallier à d'éventuels problèmes de bruit. Selon une estimation des intervenants compétents dans ce domaine à la Ville, il apparaît que l'opéra-

tion d'une discothèque ou d'une salle de réception dans l'ancien théâtre pourrait induire des nuisances supplémentaires en terme de bruit pour le voisinage. Il n'est donc pas recommandé d'autoriser ces usages et de déroger au Règlement sur le bruit. »

Claude Forcier, directeur du Service du développement économique et urbain, auquel ont été intégrés les urbanistes, transmettait le même jour au comité exécutif une recommandation conforme à cet avis. Le 27, le comité exécutif la rejetait et donnait le mandat d'inscrire à l'ordre du jour de la réunion du 9 novembre de la Commission du développement urbain (CDU) du conseil municipal un projet de règlement autorisant, outre le bar, les activités de salle de danse et de réception.

« Il s'agit d'une commande politique », déclarait hier la conseillère municipale Helen Fotopulos (Mile-End), qui suit de près le dossier du Rialto. « Cette politiciaillerie est inacceptable et nous organisons la mobilisation. Ce n'est plus de l'ingérence politique, mais de la gestion politique. »

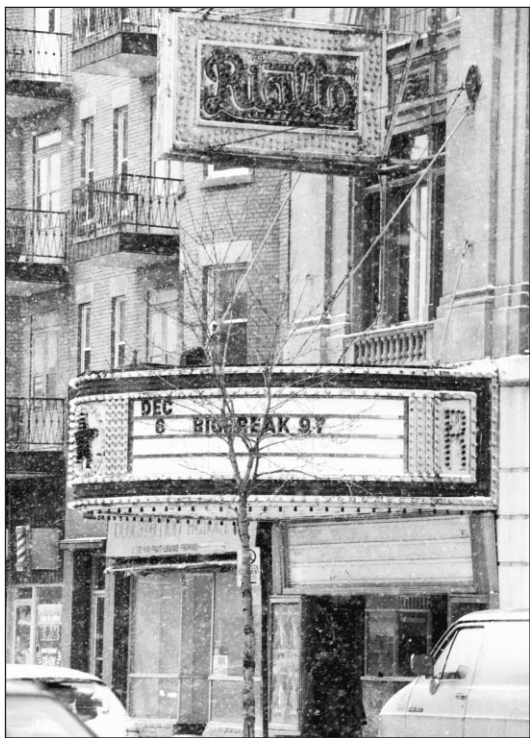
Elle se réjouit toutefois du fait que les fonctionnaires n'aient pas eu à mentir et à rédiger un rapport de complaisance. « Le service nous a donné l'heure juste. C'est la première fois et c'est surprenant, mais aussi

rassurant. » De plus, le document recommandant de ne pas donner suite à la demande du promoteur a été rendu public, ce qui n'est pas habituel.

Lors d'une réunion tenue le 8 octobre, la Commission Jacques-Viger émettait un avis favorable à la demande d'occupation du bâtiment à des fins de salle de spectacles et de bar « à la condition que des mesures efficaces de mitigation du bruit soient prises ». On peut se demander pourquoi elle n'a pas étudié la requête d'aménager une salle de danse et de réception, sur laquelle le Service du développement économique et urbain ne s'est prononcé que le 22. Ce dernier signalait par ailleurs qu'outre le bruit, l'exploitation de la salle de spectacles aurait à elle seule des conséquences sur le stationnement et sur l'achalandage.

Le théâtre est entouré, sur l'avenue du Parc, de bâtiments dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces et les étages par des logements. À l'arrière, une ruelle le sépare des habitations de la rue Jeanne-Mance.

Les boissons alcooliques ne pourront être vendues que pendant la tenue de spectacles, danses ou réceptions. Aucune enseigne visible de l'extérieur ne pourra signaler la présence du bar.



PHOTOTHÈQUE ROBERT MAILLOUX, La Presse ©
L'édifice du Rialto, avenue du Parc à Montréal

Montréal se dit prêt pour le bogue

MICHÈLE OUIMET

La Ville de Montréal est prête à affronter le passage à l'an 2000. C'est du moins ce qu'a déclaré, hier, en conférence de presse le président du comité exécutif, Jean Fortier.

« Tout ce qu'on peut craindre, c'est que le ciel nous tombe sur la tête », a-t-il lancé en boutade.

En plus d'Alain Michaud, directeur du Service de protection des incendies, et de Gerry Weiner, responsable du centre des mesures d'urgence, une douzaine de personnes accompagnaient Jean Fortier, soit des hauts fonctionnaires de la Ville et des représentants d'Urgences Santé et de la régie régionale de la santé. Curieusement, personne du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal n'était présent. Pourquoi ? À cause d'un simple imbroglio, a-t-on affirmé.

M. Fortier a voulu se montrer rassurant. « La Ville de Montréal a tout mis en oeuvre pour que le passage à l'an 2000 se fasse dans le calme et l'harmonie. »

La Ville a investi 11,6 millions pour s'assurer que son système informatique passe sans problème en 2000. Plus de 90 % de la tâche a été accomplie. Seuls les 5000 micro-ordinateurs utilisés par les employés ne sont pas encore conformes.

« Il a fallu vérifier et, dans certains cas, modifier des dizaines de milliers de programmes informatiques, une centaine de serveurs locaux, une vingtaine de serveurs départementaux et un serveur central utilisé par 4000 employés, a expliqué Samuel Kairy, directeur du projet an 2000. On s'est aussi assuré que les 350 fournisseurs de la Ville répondaient eux-mêmes aux normes. »

La Ville a simulé le passage à l'an 2000 dans ses deux usines d'eau potable. Celle d'Atwater a complètement bloqué et la Ville a dû investir 310 000 \$ pour lui permettre de fonctionner lors du passage fatidique du 31 décembre au 1^{er} janvier. Si tout bloque, la Ville affirme qu'elle peut faire fonctionner ses usines de production et de pompage manuellement.

Les endroits stratégiques, comme les systèmes de production d'eau potable, la gestion des appels au service des incendies, le contrôle des feux de circulation, le système de chauffage des serres du Jardin botanique, le Biodôme et le Complexe environnemental de Saint-Michel sont sous contrôle et des scénarios ont été élaborés pour prévenir les incidents.

« Les employés de la Ville seront mobilisables et 700 d'entre eux seront déployés sur le terrain », a dit le chef des pompiers, Alain Michaud.

Même si de nombreux fêtards arpenteront les rues de Montréal dans la nuit du 31 décembre, la Ville croit qu'elle peut les encadrer et qu'il n'y aura pas de grabuge.

Environ 700 à 800 policiers supplémentaires seront en service ce soir-là. Ils auront fort à faire. Il y aura près de 600 000 personnes au centre-ville et les bars seront ouverts toute la nuit jusqu'à 8 h le premier de l'An.

Le président du comité exécutif reste optimiste et il n'a pas peur des dérapages qui pourraient être provoqués par des fêtards éméchés. « C'est l'hiver, on n'est pas dans un contexte de *long hot summer*. On pense que ça va se faire dans l'ordre », a-t-il prédit.

Malibu 2000.

Un quotient au-dessus de la moyenne.

Puissant moteur 3,1L V6 de 170 HP

Lecteur de disques compacts

Siège arrière divisé à dossier rabattable

Une excellente intermédiaire qui vous en offre plus, à prix abordable.

268\$ /mois

location 36 mois

transport et préparation inclus

21 258\$

à l'achat**

4,9%

à l'achat***

	Comptant	Mensualité
	0\$	362\$
	1 451\$	318\$
	3 105\$	268\$

opt. = en option n/d = non disponible

Caractéristiques	Malibu	Nissan Altima GXE	Honda Accord DX	Toyota Camry CE	Chrysler Cirrus LX
Moteur	3,1L	2,4L DOHC L4	2,3 SOHC L4	2,2 DOHC L4	2,4 DOHC
HP	170 HP	155 HP	135 HP	136 HP	150 HP
Échappement en acier inoxydable	de série	n/d	nil	n/d	de série
Roues de 15"	de série	de série	14"	14" std-V6-15"	de série
Dispositif antivol	de série	immobilisateur	immobilisateur	opt.	non
Batterie à protection contre l'épuisement	de série	de série	—	n/d	non
Freins antiblocage	de série	opt.	opt.	V6 reg	non
Climatiseur	de série	de série	de série	opt.	de série
Mise au point à 166 000 km	de série	de série	de série	non	—
Chauffe-moteur	de série	de série	nil	n/d	de série
Prise de courant 12 volt	de série	inclus	—	de série	inclus

- Puissant moteur 3,1L V6 de 170 HP
- Boîte automatique 4 vitesses avec surmultipliée
- Système antiblocage aux 4 roues
- Climatiseur
- Lecteur de disques compacts
- Siège arrière divisé à dossier rabattable
- Dispositif antivol PASSLock
- Volant inclinable
- Suspension indépendante aux 4 roues

L'Association Marketing des concessionnaires Chevrolet Oldsmobile du Québec vous suggère de lire ce qui suit. Offres d'une durée limitée réservées aux particuliers, s'appliquant aux Malibu 2000 neuves en stock, comportant l'ensemble des équipements décrits ci-dessus. Photo à titre indicatif seulement. Sujet à l'approbation du crédit.

* Paiements mensuels basés sur un bail avec versement initial ou échange équivalent (voir tableau de mensualités). À la location, transport et préparation inclus. Immatriculation, assurance et taxes en sus. Dépôt de sécurité d'au plus 425\$ et première mensualité exigés à la livraison. Frais de 12¢ du km après 60 000 km. ** À l'achat, préparation incluse, transport (720\$) et taxes en sus. Le concessionnaire peut fixer son propre prix. *** Taux de financement à l'achat de 4,9% disponible jusqu'à 48 mois. Exemple de financement de 20 000\$ à 4,9%: 48 versements de 459,68\$, coûts en intérêts de 2 064,64\$, coût total de 22 064,64\$. **** Marque déposée de General Motors Corporation. Banque TD, usager agréé. Une commande (ou échange) de véhicule peut être requise. Pour plus d'information, voyez votre concessionnaire participant ou visitez le www.gmcanada.com

La Malibu. Connue pour en prendre. Reconnue pour en donner.

LA FACTORERIE DE PEAU DE MOUTON

depuis 1971

VENEZ CHEZ LE FABRICANT!

ÉCONOMISEZ JUSQU'À 50 %

SUR LA PLUS GRANDE SÉLECTION DE PEAUX D'AGNEAUX ET DE CUIRS DE PREMIÈRE QUALITÉ

Paletot d'auto en peaux d'agneau mérinos d'Espagne

Hommes et femmes

495\$

1625, rue Chabanel

Ouest, bureau 410

à l'ouest de l'Acadie, en face du marché central

Ouvert du lun. au sam. de 8 h. à 17 h.

(514) 381-9630

Île de Montréal

Courtoisie, prudence et confort manquent en taxi

Un sondage du ministère des Transports montre plus d'insatisfaction à Montréal

MARTIN PELCHAT
du bureau de La Presse, QUÉBEC

Aux yeux des Québécois, le confort des taxis, la courtoisie de leurs chauffeurs et leur prudence laissent grandement à désirer, conclut un sondage réalisé pour le compte du ministère des Transports. Et c'est dans l'île de Montréal que le taux d'insatisfaction est le plus élevé.

La firme Baromètre, qui a réalisé ce sondage obtenu par *La Presse*, constate que l'indice de satisfaction ne franchit pas non plus la barre des 80, à partir de laquelle on la juge élevée, lorsqu'il s'agit de mesurer la perception de la sécurité mécanique des taxis (70), de leur propreté (71) et du sentiment de sécurité des voyageurs (74).

L'indice est encore plus faible pour ce qui est de la prudence des conducteurs (59), leur courtoisie (67) et le confort des voitures (69). « Il y a donc des améliorations à apporter à ces niveaux », insistent les sondeurs.

La connaissance du territoire par les conducteurs mérite un indice plus élevé à 78, mais ce n'est que sur la question des délais d'attente, jugés raisonnables, qu'on franchit la barre des 80 (81), ainsi que sur la disponibilité des voitures (88).

Pas moins de 42 % des Montréalais ont par ailleurs affirmé avoir vécu au cours de la dernière année



PHOTOTHÈQUE ROBERT MAILLOUX, La Presse

Les Québécois ne se sentent pas très en sécurité en taxi, révèle le sondage de la firme Baromètre.

une situation où le chauffeur a été imprudent, contre 28 % ailleurs ; 45 % des Montréalais ont aussi rapporté avoir été conduits par un chauffeur qui ne connaissait pas le chemin pour se rendre à destination, contre 28 % en province. Enfin, plus du quart des Montréalais (27 %) ont été en rapport avec un conducteur ne parlant pas suffisamment leur langue.

Baromètre explique le niveau de satisfaction moindre des Montréa-

lais, plus particulièrement dans le centre-ville, par l'état du parc de taxis de la métropole. Sur la question de la prudence des conducteurs, par exemple, les répondants de la métropole ne donnent un indice de satisfaction que de 51, soit onze points de moins qu'en région.

Baromètre souligne aussi que l'industrie a un problème d'image, car « les personnes qui ne prennent jamais le taxi ont une perception plus négative des aspects mesurés

que les usagers ». Consolation pour les chauffeurs : la majorité des répondants (61 %) estiment les tarifs raisonnables.

Réalisé auprès de 1300 répondants dans tout le Québec entre le 17 et le 23 septembre, le sondage a été commandé par le ministre des Transports, Guy Chevrette, dans le cadre de la consultation qu'il mène en vue d'une réforme du transport par taxi.

Devant l'état inquiétant de la

flotte de taxis, notamment à Montréal, où l'âge moyen des véhicules est de neuf ans, Guy Chevrette proposait le printemps dernier dans un livre vert que les nouveaux véhicules n'aient pas plus de deux ans lors de leur première immatriculation.

Mais après deux semaines d'audiences en commission parlementaire, il s'est dit d'avis vendredi dernier que cette limite serait trop sévère. « De l'avis de tous, une limite d'âge à quatre ans serait plus facilement applicable dans la situation économique actuelle de l'industrie du taxi », argue-t-il, ajoutant que des vérifications mécaniques obligatoires plus nombreuses « pourraient peut-être faire partie de la solution ».

Selon Baromètre, 78 % des Québécois sont favorables à une réglementation limitant l'âge des taxis. Ils suggèrent 5,5 ans alors que les Montréalais, eux, proposent 6,4 ans.

C'est évidemment dans l'île de Montréal, où on compte 4477 des 8000 taxis du Québec, qu'on retrouve la plus forte proportion d'habituez du taxi. Plus du tiers des Montréalais sont des usagers. On remarque d'ailleurs que si l'automobile est le principal moyen de transport de 77 % des Québécois, cette proportion tombe à 50 % dans l'île de Montréal, où le transport en commun est beaucoup plus utilisé.

ACURA

EL Édition Spéciale 2000

Location de

298 \$/mois*

Transport et préparation inclus

incluant :

- ✓ Climatiseur
- ✓ Groupe électrique
- ✓ Radio AM/FM avec lecteur de CD
- ✓ Régulateur de vitesse
- ✓ Puissant moteur VTEC
- ✓ Système d'entrée sans clé et tellement plus...

Deux superbes leçons d'économie.

EL Édition Spéciale 2000

P.D.S.F. 20 000 \$[†]

TL 2000

P.D.S.F. 36 000 \$[†]

incluant :

- ✓ V6 de 225 chevaux avec VTEC
- ✓ SportShift
- ✓ Sièges chauffants en cuir
- ✓ Chaîne Bose® avec lecteur de CD
- ✓ Climatiseur
- ✓ Coussins gonflables latéraux
- ✓ Toit ouvrant électrique
- ✓ Phares haute intensité

Une vision qui inspire un élan de passion.

ACURA

*Offre de location-bail d'une durée limitée, par l'entremise de Honda Canada Finance Inc., S.A.C. Tarif mensuel de location-bail d'une durée de 48 mois calculé pour l'Acura TL EL (modèle MB454V10) 2000. Total des paiements : 14 304 \$. Un acompte de 1 600 \$, un dépôt de sécurité et un premier versement sont requis. Le modèle offert peut différer de l'illustration. Allocation de 24 000 km par année (frais de 0,10 \$ par kilomètre supplémentaire). Taxes, immatriculation et assurance en sus. À la fin du bail, vous pouvez retourner le véhicule au concessionnaire ou l'acheter pour une valeur résiduelle prédéterminée. Option 0 \$ comptant aussi offerte. †P.D.S.F. de 20 000 \$ pour la L6 EL 2000 et de 36 000 \$ pour la 3.2 TL 2000. Transport et préparation (350 \$), taxes, immatriculation et assurance en sus. Le prix de vente des concessionnaires peut être inférieur. Garantie Acura limitée de 5 ans/100 000 km. ®Bose est une marque déposée de Bose corporation. Voyez votre concessionnaire pour plus de détails.

Les deux premiers services d'entretien sont compris. Assistance routière 24 heures Acura.

TANK

basculante.acier. Cartier

Concessionnaire Cartier Agréé

CHÂTEAU D'IVOIRE

Depuis 1978

2020 rue de la Montagne 845-4651

ROLEX

of Geneva

GMT-Master

en acier

CHÂTEAU D'IVOIRE

Depuis 1978

Vente et service technique

2020 rue de la Montagne, juste au nord de Maisonneuve • 845-4651

ACURA les concessionnaires fiables

GALERIES ACURA

7100, boul. Métropolitain Est
Anjou

ACURA DE LAVAL

2500, boul. Chomedey
Laval

ACURA GABRIEL

4648, boul. Saint-Jean
Dollard-des-Ormeaux

LUCIANI ACURA

4040, rue Jean-Talon Ouest
Montréal

ACURA BROSSARD

9100, boul. Taschereau
Brossard

ACURA PLUS

255, boul. de la Seigneurie
Blainville

Place des Arts: séance de conciliation jeudi

La direction de la Place des Arts et le syndicat représentant ses 152 techniciens en grève depuis le 23 juin, ont été convoqués jeudi à une rencontre de négociations par la conciliatrice du ministère du Travail, Monique Richard.

Quatre points séparent encore les parties d'un règlement : les vacances, la nomination des chefs d'équipe, l'entraide des chefs d'équipe et les heures supplémentaires.

La semaine dernière, le porte-parole de l'Alliance internationale des employés de scène, de théâtre et de cinéma (AIEST) qui représente les techniciens, déclarait qu'un règlement était à portée de main. Mais dès le lendemain, le président de la PdA, M. Clément Richard, donnait un son de cloche moins optimiste.

Un « doigt d'honneur » de jeunes de la rue impliqués

LILIANNE LACROIX

Depuis plus de trois mois, six jeunes de la rue de 17 à 24 ans s'escriment à travailler au projet « Majeur », produisant un magazine mensuel, le *Suspectus*, en plus d'organiser des ateliers et des événements éducatifs et artistiques à l'intention des jeunes de leur communauté. Ils travaillent et ils adorent ça.

« J'aime pas produire, j'aime mieux créer. Et c'est ça que j'ai l'impression de faire ici. La chaîne de montage, c'est pas pour moi. J'aurais beau être plus conforme, porter veston et cravate et marcher comme un straight, je penserais tout de même ainsi », déclare Jean Gabriel.

« J'ai reçu ma paie quand j'ai su que j'étais engagée. C'est la première fois que j'ai un emploi légal, un vrai emploi et je me sens super bien là-dedans », lance Jenny, encore emballée.

« On doit se lever le matin, dit Véronique. Si je n'y étais pas obligée, je me lèverais à 17 h, comme avant. Tu sais, quand t'as rien d'utile et de constructif à faire et pas une crise de cenne dans les poches, tu relaxes et tu prends ça cool. Au lieu de faire des niaiseries, t'es mieux de rester couchée. Maintenant, c'est différent. » D'aussi loin qu'elle se rappelle, Véro a toujours dessiné pour s'exprimer. Maintenant, on lui fournit non seulement l'occasion de dessiner, mais même un public avec qui partager ses oeuvres.

Même si l'immense majorité des jeunes de la rue n'ont pas d'emploi régulier, leurs chums du Majeur insistent : « Les gens ont l'impression qu'ils ne font rien, mais ce n'est pas vrai. Ils ont une vie culturelle intense, font partie de bands, écrivent, font de la peinture, etc. »

Dans l'édition de leur journal, une règle les gouverne : pas de censure, tout le monde a le droit de s'exprimer. « Ce n'est surtout pas du journalisme objectif, on est plein de préjugés et on veut les exprimer », insistent-ils. Des poèmes coups de poing de David qui raconte son « lendemain d'apocalypse au coeur de la salle de bain », aux odes à l'amour et à la tendresse en passant par les éditoriaux corrosifs où ils attaquent un journaliste qui a eu le malheur de parler d'eux sans trop s'y connaître, tout y passe.

Conçu par les jeunes, le journal est destiné aux jeunes qui sont invités à y contribuer pour y partager la culture de la rue. « Même certains bourgeois s'y intéressent, mais c'est d'abord fait pour nous », déclare David.

Cette immense invitation à toute leur communauté vaut aussi pour le projet d'immenses casse-tête qui doivent constituer une murale pour orner l'organisme Cactus, pour ce livre qu'ils envisagent où chacun pourra s'exprimer, pour la conception de sculptures faites des matériaux recyclés et qui serviront de décor à une performance artistique ou encore pour ce méga-show du jour de l'An qu'ils préparent... Au milieu de toutes ces activités, ils organisent même un dîner parents-enfants.

Le nom de baptême du projet « Le Majeur » ne traduit pas des idées de grandeur. Le majeur, c'est l'évocation du doigt levé à la société à laquelle les jeunes de la rue disent d'aller se faire cuire un oeuf des deux bords !

« Les jeunes sont pas toujours dans la rue par choix, déclare Jennie. La marginalité, c'est pas un



PHOTO ROBERT MAILLOUX, La Presse ©

Tous font un peu de tout au Majeur et au magazine *Suspectus*, mais ils ont tous leur spécialité: on vous présente donc David le poète; Véronique la dessinatrice; Véronique la metteure en pages et Jean Gabriel l'artiste.

choix, c'est quelque chose avec lequel on apprend à vivre. »

David, qui vendait ses poèmes dans la rue avant même de faire partie de l'équipe, sursaute : « C'est notre choix d'être dans la rue. On choisit d'être là plutôt que quelque part d'autre où on voulait nous maintenir de force... »

Face à cette question existentielle, les esprits bouillonnent, la discussion aussi. Être ou ne pas être forcés à la rue, là est toute la question. Pour la première fois, tous parlent en même temps, pressés de donner leur point de vue, de contredire une vision qu'ils ne partagent pas.

Animatrice, coordonnatrice du projet aussi, Tasha encourage les jeunes à fouiller le sujet plus à fond. Le dilemme shakespearien, ça doit être thérapeutique selon elle. Pas question de faire allusion au passé, toutefois ! « L'important, c'est le présent », rappelle-t-elle vivement dès le premier écart avant de s'inquiéter, soucieuse, de l'image qui pourrait être projetée par un journal « straight ».

— J'espère que vous ne direz pas qu'il y a, d'un côté, les bons jeunes de la rue et de l'autre côté, les autres.

Message de sympathie

En mon nom
et au nom de tous les Montréalais
et de toutes les Montréalaises,
je veux offrir mes plus sincères
condoléances aux membres de la
famille de

M. Claude Masson

Je tiens à rendre hommage
à son engagement social auprès des
jeunes et des moins jeunes, à son grand
professionnalisme en tant qu'homme
d'information et à son humanisme.

Nous avons perdu

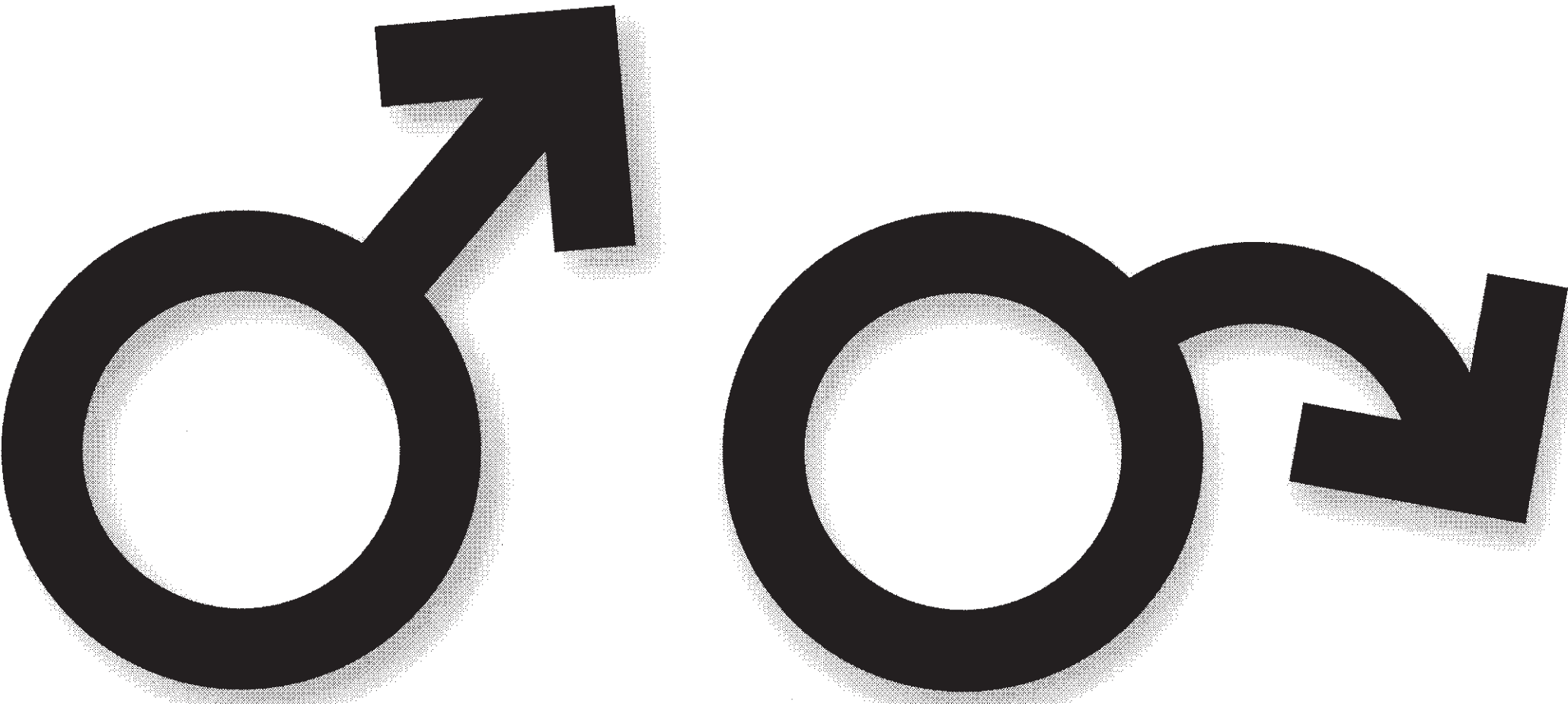
UN GRAND MONTRÉALAIS.

Le maire,

Pierre Bourque

2807225

FLUCTUATIONS HORMONALES



ENJEUX
CE SOIR 21h

Journaliste : Errol Duchaine • Réalisation : Nicole Tremblay

ICI RADIO-CANADA



Laval/Laurentides

Sainte-Thérèse: trois anciens alliés s'affrontent

JEAN-PAUL CHARBONNEAU

À la suite de la dissolution en 1996 du parti porté au pouvoir en novembre 1995 à Sainte-Thérèse, trois hommes jadis membres de cette équipe se font aujourd'hui la lutte pour devenir maire de cette municipalité dimanche prochain.

Deux d'entre eux, Élie Fallu, maire sortant, et Michel Mathieu, se présentent chacun avec une équipe complète de huit candidats aux postes de conseillers, tandis que Gérard Graton fait campagne à titre d'indépendant. Dans cette municipalité des Basses-Laurentides, le conseil municipal est composé de huit élus, en plus du maire.

C'est M. Fallu qui a décidé de dissoudre sa formation. « Les débats s'éternisaient, c'était devenu intenable. Il fallait prendre une décision, la situation ne pouvait plus durer. Michel Mathieu a été l'un des premiers à partir. En 1998, M. Graton a annoncé qu'il se présentait comme maire aux prochaines élections avec une équipe complète, il est seul aujourd'hui », a souligné M. Fallu qui a déjà été ministre dans le gouvernement de René Lévesque. Avant de se lancer en politique provinciale, il était professeur au cégep Lionel-Groulx.

Maire depuis 1987, M. Fallu a refait sa formation, qui a été enre-



PHOTO PIERRE McCANN, La Presse ©

Les affiches électorales, des trois candidats à la mairie de Sainte-Thérèse ne semblent pas avoir de difficulté à faire bon ménage... moins, en tout cas, que les candidats eux-mêmes.

gistrée au bureau du directeur général des élections sous le nom d'Équipe Fallu 2000. Sur la première page du programme, il est écrit : « Génération nouvelle ! Sainte-Thérèse prend le virage de l'an 2000, modernisation des services municipaux ».

Élu en 1987 également, Michel Mathieu, un médecin, a travaillé avec M. Fallu jusqu'en 1996.

« L'équipe Fallu de 1995 a perdu 55 % de ses effectifs, soit cinq conseillers sur huit. Moi, je n'ai pas quitté l'équipe, c'est monsieur le maire qui a décidé de la dissoudre. Nous avons fait de belles choses ensemble, à l'exception des trois dernières années. La situation était devenue insupportable, les idées que nous apportions étaient rejetées d'un revers de la main par M.

Fallu », prétend M. Mathieu. Le slogan de sa formation est : « Avec l'équipe Mathieu, les Thérésiens au pouvoir ».

Pour ce candidat, il existe à Sainte-Thérèse un important problème de communication auprès de la population. « Les citoyens, explique-t-il, sont informés, mais il faut prendre le temps d'expliquer, de vulgariser. Il faut aussi, une fois rendu au conseil municipal, garder un lien avec les citoyens. Pour demeurer plus proche du citoyen, nous allons créer des comités de quartier. Car c'est important de connaître les problèmes, comme savoir que telle rue n'a pas été déneigée. Déjà dans notre porte-à-porte, des gens nous ont fait part de leurs intentions de participer à ces comités, comme s'occuper des finances, des loisirs et autres. La communication doit se faire de deux côtés ; nous allons informer davantage la population et il va falloir qu'elle nous renseigne également ».

Une fois élu, il va faire en sorte d'augmenter les horaires du train de banlieue parce que pour lui, il n'est pas normal qu'il n'y ait pas de service le soir.

Michel Mathieu est âgé de 44 ans et il est originaire de Sainte-Thérèse. Il pratique sa profession à la clinique médicale de Boisbriand.

De son côté, Gérard Graton est d'avis que pour donner un nou-

veau départ à Sainte-Thérèse, il faut que les électeurs le portent au pouvoir le 7 novembre. Il soutient qu'il faut avoir pour les prochaines années un conseil municipal renouvelé, libre et efficace et qu'il peut, lui, apporter ces changements.

« Au cours des huit dernières années, j'ai pu observer de près la gestion des affaires municipales à l'hôtel de ville, écrit M. Graton dans son programme. La façon de faire actuellement relève essentiellement de l'improvisation. La vision du conseil actuel se limite à éteindre les feux et à laisser porter les problèmes en espérant qu'ils se résolvent d'eux-mêmes. Je ne peux pas adhérer à cette politique du laisser-aller parce qu'elle nous mène tout droit dans une impasse. Nos défis pour les prochaines années sont importants. D'abord et avant tout, rétablir la communication entre les citoyens et leur hôtel de ville. »

Gérard Graton est le seul à parler de réduction du compte de taxes dans les imprimés distribués par les candidats à la mairie.

Trois candidats indépendants à des postes de conseillers appuient M. Graton « dans son virage vers l'efficacité ».

La population de Sainte-Thérèse est de 27 000 personnes environ et la liste électorale comprend 18 189 noms.



Qui est aux commandes?

Le plan de restructuration de l'industrie des transporteurs aériens proposé par Onex comporte une faille de taille: ils n'ont aucune expérience dans le bon fonctionnement d'une compagnie aérienne.

Par contraste, nous avons à Air Canada une expertise technologique insurpassable. À preuve, de nombreux autres transporteurs aériens font appel à nos services pour la maintenance de leurs appareils.

Nous avons un taux de satisfaction des consommateurs qui fait l'envie de tout le monde. À preuve, nous avons récemment remporté de nombreux prix d'excellence, incluant: « Meilleur service », « Transporteur aérien le plus ponctuel » et « Meilleur transporteur aérien ».

Nous avons devancé la concurrence en ce qui a trait aux résultats. À preuve, nous avons réalisé, jusqu'à présent cette année, les profits les plus élevés de nos soixante années de croissance, ceci étant reconnu par les analystes comme l'une des plus belles performances en Amérique du Nord.

Alors, quand tout aura été dit et écrit, à qui allez vous faire confiance pour piloter le Canada vers l'avenir?

www.aircanada.ca

AIR CANADA



2800597

Une lutte féroce à Mirabel

JEAN-PAUL CHARBONNEAU

De toutes les municipalités des régions des Laurentides et de Lanaudière où des élections auront lieu dimanche prochain, c'est certainement à Mirabel que la lutte est la plus féroce. Pour employer un vieux cliché, les couteaux volent bas.

Maire depuis 1987, Hubert Meilleur travaille sans relâche pour obtenir un quatrième mandat. Mais la tâche semble difficile. Il fait face à une coalition fort coriace dirigée par Michel Lauzon, qui vise le poste de maire de cette municipalité créée à la fin des années 60 à la suite de la décision du gouvernement fédéral de construire ce qui devait être l'aéroport de l'avenir.

Ce regroupement tire à boulets rouges sur M. Meilleur, l'accusant même de racisme. Selon ce qui a été rapporté par la Coalition des quartiers de Mirabel, le maire sortant aurait tenu des propos tendancieux à l'endroit d'un de ses candidats qui est originaire tunisienne.

Dans un communiqué publié au cours du week-end, M. Lauzon affirme que choqués de la chose, des citoyens n'ont pas hésité à la dénoncer aux médias. Il a aussi indiqué que contrairement à certaines informations qui courent, ni lui ni ses candidats ne font l'objet d'une enquête de la part de la Direction générale des élections.

Un producteur agricole, défait par 13 voix à un poste de conseiller en 1995, M. Lauzon prône le développement d'une nouvelle culture municipale avec trois thèmes principaux: agir avec et pour la collectivité, orienter plutôt qu'exécuter et planifier à long terme.

Dans ses engagements, la Coalition promet de créer des comités de quartier, d'implanter six maisons de quartier, de contribuer à mettre sur rail le train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme avec arrêt à Mirabel et d'instaurer des bureaux de sécurité publique dans les quartiers.

M. Meilleur a vivement réagi en affirmant principalement que la réalisation de ces promesses aurait pour conséquence d'augmenter le compte de taxe de 272 %, ce qui représente des dépenses de \$20 250 000.

« Ce programme copie en fait et dans une large mesure, soutient M. Meilleur, des programmes politiques présentés dans des villes beaucoup plus peuplées que Mirabel. Nous, de l'Équipe Meilleur, proposons une approche certainement plus réaliste et soucieuse de la capacité de payer des contribuables. Nous sommes d'avis que les services actuels sont dans l'ensemble adéquats et adaptés aux attentes de la population. De nouveaux ajustements sont certes nécessaires et nous réglerons un à un les problèmes qui surgiront. »

Au cours d'un prochain mandat, M. Meilleur affirme qu'il va continuer à défendre les intérêts de la population sur la scène régionale et gouvernementale. « Depuis plusieurs années, poursuit-il, le taux de la taxe foncière est demeuré à 0.94 \$ par 100 \$ d'évaluation et notre richesse foncière se chiffre à 1,3 milliard, ce qui pour une ville de près de 26 000 habitants est plus qu'enviable. »

La liste électorale de cette municipalité compte près de 18 000 noms.



PHOTO PIERRE McCANN, La Presse ©

Hubert Meilleur



Michel Lauzon

Laval

Le transport en commun bientôt plus cher

JEAN-PAUL CHARBONNEAU

Les usagers du transport en commun à Laval doivent s'attendre, comme ceux de l'île de Montréal, à payer plus cher l'an prochain.

C'est ce que *La Presse* a appris hier soir à l'assemblée du conseil municipal de Laval. Il est cependant encore trop tôt pour savoir à combien s'élèvera cette augmentation. Le conseil d'administration de la Société de transport de Laval (STL) ne s'est pas encore prononcé, mais il doit le faire assez rapidement puisque le conseil municipal doit être saisi de sa décision avant la fin du mois.

Les tarifs à la STL sont inchangés depuis quelques années, mais cette fois les usagers ne pourront vraisemblablement pas y échapper à cause des augmentations des différents coûts d'opération que doit subir cette société.

D'autre part, les membres du conseil municipal ont entériné une résolution concernant un règlement d'emprunt adopté par le conseil d'administration de la STL relativement à l'achat de 50 autobus à plancher bas et de 15 autres articulés pour un montant totalisant 31 340 000 \$. Les 14 premiers seront livrés prochainement et les derniers au début de 2003.

Le président de la STL, Jean-Jacques Beldi, a expliqué que ces autobus seront de marque Nova Bus, de l'usine de Saint-Eustache, et que les achats s'étaient effectués en collaboration avec les sociétés de transport de la CUM, de la Rive-Sud et de Québec.

Il a souligné à ses collègues du conseil municipal qu'il était plus que temps de commencer à renouveler la flotte, qui compte 26 véhicules qui ont plus de 16 ans. « Il devient beaucoup trop dispendieux de les réparer », a-t-il précisé.

C'est la première fois que la STL se porte acquéreur d'autobus articulés.

Nouveau système de communication pour la protection des citoyens

JEAN-PAUL CHARBONNEAU

Laval accorde à la firme Elyps solution de répartition un contrat de 4,3 millions pour une période de cinq ans afin de mettre en place un tout nouveau système de communication pour son Service de protection des citoyens, qui comprend notamment la police.

Selon ce qu'a dit le maire Gilles Vaillancourt à ses collègues du conseil municipal, hier soir, le système choisi est très fiable et sécuritaire et il est compatible avec celui des autres corps policiers. Il répond aussi à toutes les exigences de la Ville.

Outre Elyps solution de répartition, trois autres soumissionnaires avaient présenté des offres : Bell Mobilité, Clearnet et Hydro-Québec. Avec Elyps, a affirmé le maire, la Ville va économiser 2,5 millions de dollars au total.

Elyps solution de répartition a les mêmes dirigeants que Communication Services qui avait obtenu le contrat pour l'installation d'un système de communication au coût de 727 604 \$ dans les autobus de la Société de transport de Laval (STL) en 1993.

Ce système n'a jamais fonctionné, si bien que la direction de la STL avait mis fin aux travaux d'installation et chassé Communication Services. Par la suite, la STL avait entamé une poursuite civile de 715 340 \$ contre cette firme pour avoir failli à la tâche.

Plus tard, Communication Services a fermé ses portes et ses dirigeants sont repartis en affaires sous la raison sociale Elyps solution de répartition.

À la réunion du conseil municipal, un conseiller de l'opposition, Philippe Garceau, a demandé au maire pourquoi cette firme avait été choisie malgré l'échec précédent avec la STL.

Le maire lui a répondu que le choix avait été fait par trois experts, dont le directeur du Service de protection des citoyens, Jean-Pierre Gariépy, qui avaient pris soin de s'informer si elle répondait bien aux besoins de la ville. Pour Laval, même s'il s'agissait aussi d'un système de communication, il existe une grande différence entre celui choisi par la STL et celui qui sera installé pour les services d'urgence de la municipalité. M. Vaillancourt a aussi mentionné que l'inquiétude de la Ville par rapport à cette compagnie avait été mise de côté quand elle a appris que la Société générale de financement et le Fonds de solidarité y avaient investi 30 millions de dollars.

Le système qui sera mis sur pied sera monté en deux phases. L'une en mode verbal, appelé analogique, devra être en opération à l'intérieur d'une période de 15 semaines à compter de l'adjudication du contrat, et l'autre, en mode numérique — ce qui rendra quasi impossible de capter les ondes de la police pour les chauffeurs de dépanneuses, voleurs, etc. —, qui devra être en fonction dans un délai de dix mois.

Le système actuel de communication de la police de Laval a été installé en 1965 il est déficient, à tel point que récemment toutes les autos affectées à la surveillance du territoire avaient été rappelées durant plusieurs heures au poste à cause d'un bari qui mettait en danger la sécurité des policiers.



Grand solde d'automne
Nous payons les taxes

Foulard gratuit
avec tout achat d'un manteau

CHRIST®
Confection allemande depuis 1954

Manteau d'agneau renversé
Poids plume de grand confort

Venez voir notre collection 1999/2000

Fourrures • Cuir • Suède
Cachemire et laine • Pelisses • Accessoires

Jodoin
FOURRURES INC. Établi depuis 1946

1228, rue Saint-Denis
Montréal (Québec)
(514) 288-1683

208, rue Aberdeen
Sherbrooke (Québec)
(819) 562-0429

* Manteau Christ en vente à notre magasin de Montréal seulement.

Qui êtes-vous sans image Net?

50%
de rabais!

Faites-vous voir sur Internet en dotant votre entreprise d'un site Vidéotron.

Hébergez votre site chez Vidéotron et obtenez :

- 50 % de rabais sur les services de création de site
- aucuns frais d'installation
- 1^{er} mois d'hébergement gratuit

Branchez-vous dès aujourd'hui au plus important réseau 100 % fibre optique au Québec. Composez le

1 877 380-WEB6

www.affaires.videotron.com



Vidéotron
Réseau d'affaires

L a f i b r e d e s a f f a i r e s

Certaines conditions s'appliquent. Vidéotron Réseau d'affaires est une désignation de Vidéotron Télécom (1998) ltée. Cette offre prend fin le 17 décembre 1999.

Rive-Sud/Montérégie

Le terminus de l'an 2000 prend forme à Longueuil

Place publique, aires chauffées et détecteurs de mouvement modernisent la station



Martha Gagnon

En ce matin frisquet, Roger Danis, un travailleur de Saint-Hubert, rêve de pouvoir attendre l'autobus bien au chaud, à l'abri des intempéries et du vent souvent impétueux près du fleuve.

M. Danis, comme les autres usagers fidèles du transport en commun, suit, chaque jour, l'évolution des travaux du nouveau terminus de Longueuil. Un chantier impressionnant de 19,4 millions qui contribuera à rehausser ce secteur névralgique de la ville où un important complexe cinématographique devrait être construit.

« Avec la Place Charles-Le Moyne et le métro, le terminus deviendra un lieu de rendez-vous animé comme l'étaient les grandes garages canadiennes et comme elles le sont en France. Un lieu ouvert sur la ville d'où on pourra voir le pont Jacques-Cartier de partout », explique l'architecte Raouf Boutros, de la firme Boutros, Pratte et Lessard. Le pont a d'ailleurs influencé le choix des structures robustes en acier.

Une place publique bordée d'arbres sera aménagée à l'extérieur, le long de la station de métro. Le terminus sera bien identifié par une tour de l'horloge. À l'intérieur, des boutiques pourront s'installer en complémentarité avec celles déjà existantes du métro.

À l'abri

Construit en 1967 lors de l'Expo, le vieux terminus de Longueuil ne



PHOTO ARMAND TROTTIER, La Presse

Construit en 1967 lors de l'Expo, le vieux terminus de Longueuil ne répondait plus aux besoins actuels. La nouvelle station, présentement en construction, sera deux fois plus grande.

répondait plus aux besoins qui ont considérablement augmenté au cours des années. « Il fallait surtout mettre de l'ordre dans la circulation anarchique », dit M. Boutros.

Le terminus de l'an 2000 sera deux fois plus grand. Le nombre de quais d'embarquement passera de 23 à 41. Les lieux seront plus fonctionnels, plus accueillants et surtout plus confortables. Au lieu d'attendre l'autobus à l'extérieur, les gens seront à l'abri dans des aires chauffées par un système infrarouge, ventilées et bien éclairées.

« Le nouveau terminus n'aura surtout pas l'allure d'une boîte carée », affirme Pierre Dauphinais, chargé de projet pour l'Agence mé-

tropolitaine de transport (AMT). Il y a du volume et beaucoup de lumière. L'endroit ne sera pas oppressant malgré sa forte circulation. Seulement dans le cas de la STRSM, il y a 50 000 usagers chaque jour qui passent ici. Si on ajoute les autres services de transport, c'est beaucoup de monde. »

Malgré un retard, la construction progresse à un rythme satisfaisant, selon M. Dauphinais. « Le gros défi est de maintenir les activités tout en effectuant les travaux, dit-il. Cela exige une grande logistique. Nous avons bien réussi à venir jusqu'à maintenant. Il n'y a eu aucune interruption de service et aucun accident. »

Les travaux et la relocalisation

complète de toutes les lignes d'autobus (STRSM, transporteurs privés, conseils et organismes inter-municipaux de transport en commun) devraient être terminés en mai 2000. Le financement provient du ministère des Transports, de l'AMT et d'autres contributions.

L'échéancier a été modifié depuis la première pelletée de terre, en août 98. À cette époque, l'AMT prévoyait ouvrir le nouveau terminus pour le début du millénaire. « Dès cet hiver, les gens pourront toutefois attendre l'autobus à l'abri », précise Marie-Josée Émard, porte-parole de la STRSM.

Période transitoire

Plusieurs usagers peuvent déjà

circuler dans une partie du nouveau terminus où les lignes d'autobus de la STRSM ont été relocalisées. D'ici la fin de novembre, toutes les lignes de la société devraient être transférées temporairement dans cette partie neuve, où il reste cependant plusieurs travaux à accomplir. De décembre à mai, les usagers devront se contenter de la moitié du nouveau terminus où l'activité sera très dense.

Selon Mme Émard, il s'agit d'une période transitoire qui occasionne, bien sûr, des inconvénients pour la clientèle. « Les gens ont été plutôt compréhensifs jusqu'à maintenant, dit-elle. Nous avons reçu très peu de plaintes. Des employés de l'AMT et de la STRSM sont là quotidiennement pour renseigner et aider le public à s'orienter. »

Mais le bonheur des uns fait parfois le malheur des autres. Attendre l'autobus à l'abri ne plaît guère à certains fumeurs qui se font avertir d'écraser leur cigarette. « Curieusement, c'est la principale plainte », affirme Mme Émard.

Les cyclistes n'ont pas été oubliés. Et pour cause, le terminus accueille de 500 à 600 vélos. Des supports modernes, installés en rangée sous un éclairage intense, seront mis à leur disposition.

Sécurité et information

L'information et la sécurité seront grandement améliorées. « Jamais un piéton n'aura à croiser un véhicule », précise M. Dauphinais. Les portes coulissantes sont bien contrôlées avec des détecteurs de mouvement. De plus, les autobus ne feront plus de manœuvres pour reculer après s'être stationnés. »

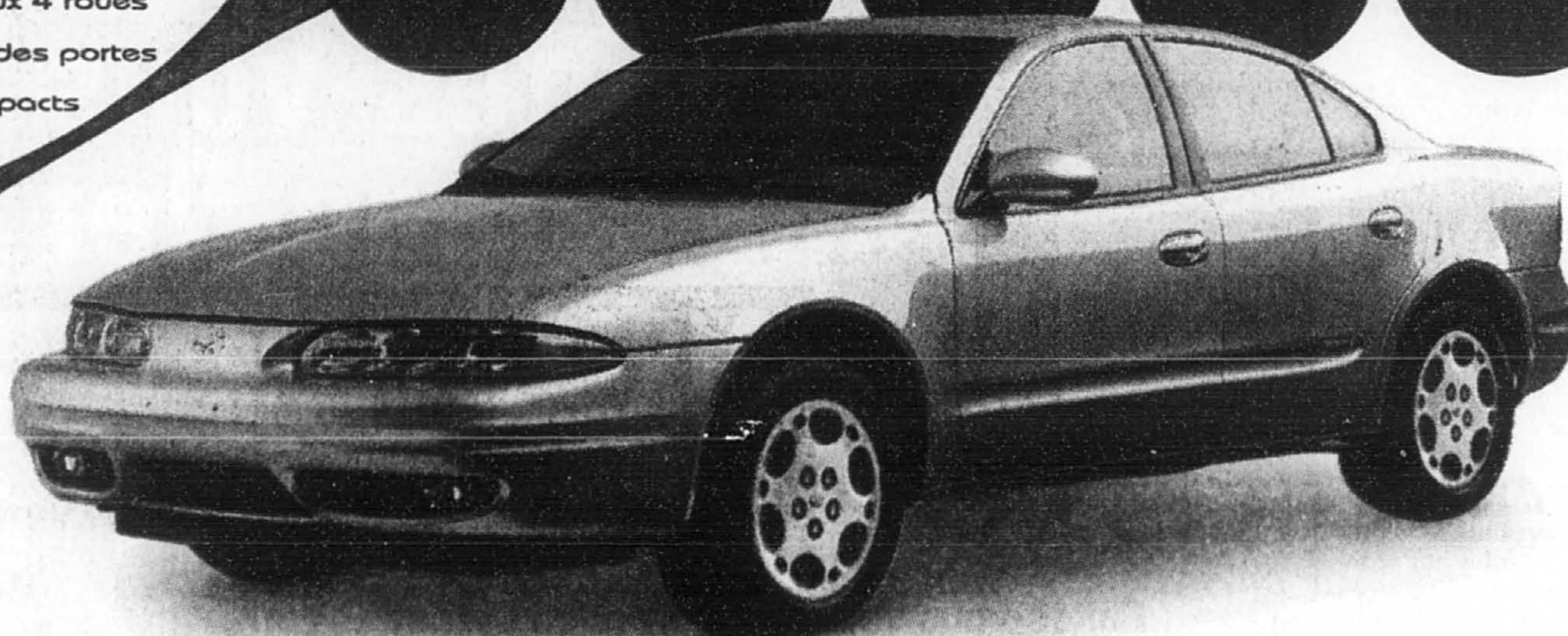
Un affichage dynamique sur écran, semblable à celui du terminus du centre-ville, permettra de mieux renseigner les usagers sur les horaires des autobus.

La sécurité sera assurée par une quarantaine de caméras, sans compter les radios de communication. « Depuis que la police a installé un poste de quartier au métro, les problèmes de criminalité ont cependant diminué », mentionne M. Dauphinais.

278 \$/MOIS*
LOCATION 36 MOIS
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS
20 848 \$
À L'ACHAT**
4,9 %
À L'ACHAT***

- Moteur Twin Cam 4 cyl. de 2,4 L de 150 HP
- Boîte automatique à 4 vitesses avec traction asservie
- Système antiblocage aux 4 roues
- Climatiseur
- Verrouillage électrique des portes et volant inclinable
- Lecteur de disques compacts

ALERO



Oldsmobile

UNE PERFORMANCE HORS DE L'ORDINAIRE.

Une grande performance. Voilà ce que l'Alero vous promet et ce, avant même que vous ne mettiez la clé dans le contact. En effet, pour un temps limité, les concessionnaires Oldsmobile offrent en exclusivité aux 200 premiers* clients qui loueront ou achèteront une Alero, deux billets pour assister au grand spectacle musical Notre Dame de Paris ainsi que le disque compact double. La nouvelle Alero de Oldsmobile, on l'applaudit.



* L'Association marketing des concessionnaires Chevrolet Oldsmobile du Québec vous suggère de lire ce qui suit. Offres d'une durée limitée réservées aux particuliers, s'appliquant aux Alero GX 2000 neuves en stock, comportant l'ensemble des équipements décrits ci-dessus. Véhicule illustré à titre indicatif seulement. Sujet à l'approbation du crédit. ** Paiements mensuels basés sur un bail avec versement initial ou échange équivalent (voir tableau de mensualités). À la location, transport et préparation inclus. Immatriculation, assurance et taxes en sus. Dépôt de sécurité d'au plus 425 \$ et première mensualité exigée à la livraison. Frais de 12 \$ du km après 60 000 km. *** À l'achat, préparation incluse, transport (720 \$) et taxes en sus. Le concessionnaire peut fixer son propre prix. **** Taux de financement de 4,9 % disponible jusqu'à 48 mois. Exemple de financement de 20 000 \$ à 4,9 % : 48 versements de 459,68 \$, coûts en intérêts de 2 064,64 \$, coût total de 22 064,64 \$. ** Pour être admissible à l'offre de billets et de CD, la prise de possession du véhicule doit être effectuée le, ou après le 19 octobre 1999. L'offre se termine le 19 novembre 1999 ou avant, si la quantité de billets ci-dessus est épuisée. ***** Marque déposée de General Motors Corporation. Banque TD, usager agréé. Une commande (ou échange) de véhicule peut être requise. Pour plus d'information, voyez votre concessionnaire participant ou visitez le www.gmcanada.com

Comptant	Mensualité
0 \$	358 \$
1 352 \$	318 \$
2 675 \$	278 \$

Rive-Sud / Montérégie

CHÂTEAUGUAY

Un indépendant en lice contre le maire Bourcier

FIMA ELKOURI

À la tête de Châteauguay depuis 16 ans, Jean-Bosco Bourcier croit dur comme fer qu'il est l'homme que les citoyens voudront garder à la mairie, le 7 novembre. Son adversaire, le candidat indépendant Sergio Pavone, qui n'a que 33 ans, est pour sa part convaincu que c'est surtout de « renouveau » dont ont besoin les Châteauguois.

Une lutte chaude en perspective ? Le maire Bourcier, qui, à 58 ans, sollicite un cinquième mandat, n'y croit pas. Son jeune adversaire, dit-il, arrive « comme un cheveu sur la soupe ». Selon lui, la campagne de « dernière minute » de son opposant n'a rien de sérieux.

« Je ne me suis pas lancé dans cette campagne-là à la dernière minute, bien au contraire, réplique M. Pavone. Il y a déjà un an et demi qu'on m'a approché pour que je me présente. » Bachelier en sciences politiques, le candidat rappelle qu'en dépit de son jeune âge, il s'occupe de politique depuis une douzaine d'années. À titre de bénévole d'abord, puis comme candidat libéral aux dernières élections fédérales. À ceux qui lui disent que du haut de ses 33 ans, il ne fait pas le poids contre un maire d'expérience, il répond en riant : « Le premier ministre du Nouveau-Brunswick a 33 ans ! »

Ce qu'il promet ? « D'abord et avant tout la transparence, dit-il. Il y a ici à Châteauguay un grand besoin de renouveler la démocratie, juste au sens de l'octroi de contrats. (...) Lorsqu'on va permettre à un entrepreneur de faire affaire avec la Ville, il faudra avoir tous les documents en main. »

M. Pavone promet aussi de ne



Jean-Bosco Bourcier



Sergio Pavone

pas demeurer plus de huit ans à l'hôtel de ville. Il demandera d'ailleurs à Québec de légiférer pour limiter à deux le nombre de mandats des maires. « Après deux mandats,

je crois qu'un maire doit se retirer. On a besoin de ce filet de sauvetage-là. Même si le maire est bon pendant huit ans, ce n'est pas vrai qu'il n'y a pas une autre personne

sur 41 000 habitants qui ne peut pas faire le travail aussi bien ou mieux. »

De plus, pour contrer la « stagnation malsaine » de la Ville en ce qui a trait à son développement depuis 10 ans, M. Pavone croit qu'il faut alléger le fardeau fiscal des Châteauguois. Il propose aussi d'améliorer le système de transport en commun de la ville, de faire des pressions pour maximiser la participation du gouvernement provincial au financement d'une nouvelle bibliothèque et de mettre en place une politique culturelle.

De son côté, M. Bourcier mise avant tout sur la continuité : maintien du gel des taxes, rationalisation des dépenses, réduction de la dette. Sous son règne, la Ville a été bien administrée, soutient-il. « C'est une des villes les moins endettées au Québec. »

Pas question pour lui de plier bagage, même après 16 ans. « Si j'étais un mauvais maire ou si ça allait si mal que ça, j'aurais été le premier à le réaliser et j'aurais trouvé un remplaçant. »

Le président des cols bleus de Longueuil suspendu et accusé de vandalisme

MARTHA GAGNON

Suspendus sans solde, le président du syndicat des cols bleus de Longueuil, Claude Patenaude, et un délégué syndical, Urgel Demers, font également face à des accusations de complot, introduction par effraction et méfaits relativement à des incidents survenus au Colisée Jean Béliveau, en août dernier.

Michel Saint-Laurent, porte-parole de la Ville, a expliqué que les deux hommes avaient été suspendus mardi dernier et que M. Patenaude comparaissait hier au palais de justice. « Une enquête administrative est présentement en cours afin de déterminer si des sanctions doivent être imposées. Entre-temps, les employés ont été relevés de leurs fonctions. L'enquête interne fait suite à l'enquête policière qui a conduit à des accusations. »

La Ville a aussi décidé de ne plus faire appel aux services d'un autre employé auxiliaire qui serait, lui aussi, impliqué dans les actes de vandalisme. Selon M. Saint-Laurent, il n'est pas impossible que d'autres employés aient participé à répandre de la peinture sur la patinoire. « Il a fallu refaire la glace en catastrophe pour le début des activités », précise M. Saint-Laurent.

Les incidents survenus au Colisée sont sans doute reliés aux négociations entre la Ville et les cols bleus qui concernent les salaires et l'horaire des employés dans les arénas. La convention, qui se termine en 2001, prévoyait une nouvelle négociation de ces deux points.

« La Ville veut obtenir des horaires plus flexibles afin de mieux répondre aux besoins, explique M. Saint-Laurent. L'horaire des employés d'arénas n'a pas été modifié depuis 1970. » Quant aux salaires, la partie patronale propose une augmentation de 1,5 % identique à celle accordée aux autres catégories d'employés. Le syndicat, lui, réclame 3 %.

Président syndical depuis quatre ans, Claude Patenaude a comparu hier au palais de justice. Le juge lui a interdit de participer à des manifestations syndicales et de communiquer avec Urgel Demers. Il doit revenir en cour le 20 décembre.

Drame familial dans les Bois-Francs

Presse Canadienne
PRINCEVILLE

Un couple dans la soixantaine a été retrouvé mort, hier matin, dans leur résidence de Princeville, dans les Bois-Francs, à la suite de ce qui semble être un drame familial.

Selon la police, René Lacasse, 61 ans, aurait abattu sa femme, Yvonne Bédard, 65 ans, avec une carabine de calibre .22, avant de retourner l'arme contre lui.

C'est un voisin du couple qui a découvert les deux cadavres hier matin. M. Raymond Pelletier s'inquiétait en effet de ne voir aucune activité dans le domicile du couple. Il avait notamment remarqué que les lumières de la maison étaient demeurées allumées tout au long des nuits de samedi et de dimanche.

Hier matin, il a décidé d'aller faire des vérifications. En entrant dans la maison, il a retrouvé les deux sexagénaires sans vie. Mme Bédard était assise dans sa chaise berçante tandis que M. Lacasse était couché sur le divan du salon. Il avait une carabine dans les mains. La télévision était encore allumée. De toute évidence, les deux seraient morts après avoir reçu un projectile dans la tête. Aucune trace d'effraction n'a été vue dans la maison.

C'est M. Pelletier qui a informé les policiers à 9h30. Il a par la suite procédé à l'identification formelle des victimes en compagnie du coronar Gilles Campeau.

L'une des hypothèses qui a été avancée pour expliquer cette tragédie pourrait être reliée à des problèmes de santé vécus par M. Lacasse et Mme Bédard. À ce sujet, l'agent Daniel Lamirande, chargé des affaires publiques à la Sûreté du Québec, n'a pas été mesure de confirmer ou d'infirmer cette possibilité.

« Tout ce que nous savons pour l'instant est que Mme Bédard souffrait d'arthrite, ce qui n'est pas une maladie mortelle », a-t-il mentionné.

Il a précisé que les deux filles des victimes seront rencontrées par les enquêteurs. Leurs témoignages pourraient aider les policiers à en apprendre un peu plus sur les motifs de meurtre et du suicide.

Blazer Édition Spéciale 2000.
Votre assurance tous risques.L'ÉDITION SPÉCIALE BLAZER 2000 COMPREND :
DES MARCHEPIEDS SANS FRAIS.

318\$ /mois
location 36 mois
Transport et préparation inclus

30 538\$
à l'achat

3,9%
à l'achat

Comptant	Mensualité
0\$	448\$
2 267\$	378\$
4 266\$	318\$

- Moteur Vortec 4300 V6 de 190 HP
- Boîte automatique 4 vitesses avec surmultipliée
- Système antibloquage à disques aux 4 roues
- Sacs gonflables côtés conducteur et passager
- Climatiseur
- Verrouillage des portes, rétroviseurs chauffants et vitres à commande électrique

- Pont arrière autobloquant
- Suspension tout-terrain
- Régulateur de vitesse et volant inclinable
- Lecteur de disques compacts
- 4 roues motrices



L'Association Marketing des concessionnaires Chevrolet Oldsmobile du Québec vous suggère de lire ce qui suit. Offres d'une durée limitée réservées aux particuliers, s'appliquant aux Blazer 2000 neufs en stock, comportant l'ensemble des équipements décrits ci-dessus. Photo à titre indicatif seulement. Sujet à l'approbation du crédit.

* Paiements mensuels basés sur un bail avec versement initial ou échange équivalent (voir tableau de mensualités). À la location, transport et préparation inclus. Immatriculation, assurance et taxes en sus. Dépôt de sécurité d'au plus 525\$ et première mensualité exigés à la livraison. Frais de 12¢ du km après 60 000 km. ** À l'achat, préparation incluse, transport (755\$) et taxes en sus. Le concessionnaire peut fixer son propre prix. *** Taux de financement à l'achat de 3,9% disponible jusqu'à 48 mois. Exemple de financement de 20 000\$ à 3,9% : 48 versements de 450,69\$, coûts en intérêts de 1 633,12\$, coût total de 21 633,12\$. **** Marque déposée de General Motors Corporation. Banque TD, usager agréé. Une commande (ou échange) de véhicule peut être requise. Pour plus d'information, voyez votre concessionnaire participant ou visitez le www.gmcanada.com



CHEVROLET
Oldsmobile



Pour briser le cycle de la violence hérité des pensionnats religieux

La Fondation autochtone de guérison publie son rapport annuel

RIMA ELKOURI

Algonquin de Val-d'Or, Richard Kistabish n'oubliera jamais les dix années d'enfer qu'il a passées au pensionnat des oblats de Marie Immaculée à Saint-Marc, près d'Amos. « Encore aujourd'hui, j'ai de la misère avec ça. J'en fais encore des cauchemars », raconte l'homme de 51 ans, membre du conseil d'administration de la Fondation autochtone de guérison qui rendait public son rapport annuel cette semaine.

M. Kistabish n'avait que cinq ans lorsqu'on l'a arraché à sa paisible vie de nomade pour le condamner à une vie de pensionnaire maltraité. Des hydravions sont passés dans sa ville natale et ont « kidnappé » tous les enfants d'âge scolaire, se rappelle-t-il. Il pensait faire un simple « tour d'avion ». Mais ce qui l'attendait, jusqu'à l'âge de 15 ans, c'est un quotidien empoisonné par des sévices, de la violence psychologique et des agressions sexuelles.

Comme 100 000 autochtones encore vivants au Canada, M. Kistabish a été victime du régime des « écoles résidentielles », en place entre 1892 et 1969, à la suite d'ententes entre le gouvernement canadien et les Églises

(catholique romaine, anglicane, méthodiste et presbytérienne).

Il s'agissait en fait d'une politique d'assimilation : les autorités religieuses cherchaient par tous les moyens à acculturer les enfants autochtones. On les forçait à embrasser des rituels religieux qui leur étaient étrangers. On les punissait lorsqu'ils s'exprimaient dans leur propre langue.

M. Kistabish se rappelle ce prêtre qui, dit-il, se plaisait à martyriser les enfants. « Il nous faisait tout le temps mal (...) en plus de nous dire qu'on était des Indiens bons à rien et qu'il perdait du temps avec nous autres. » Il se souvient de cet autre prêtre qui, à la chapelle du pensionnat, invitait souvent sa soeur Jackie à s'asseoir sur lui pour exiger d'elle des faveurs sexuelles.

« J'ai aussi vu des petits gars se faire ramasser par des frères et des soeurs. Ils allaient chercher les enfants durant la nuit et les emmenaient dans la chambre. Quand les enfants revenaient, ils se mettaient à vomir... »

À la suite des révélations troublantes de la Commission royale sur les peuples autochtones en 1996, le gouvernement fédéral a offert aux victimes ses excuses officielles et a proposé de mettre sur pied une fondation pour venir en aide aux Métis, aux Inuits et aux peuples des Premières Nations lésés par la politique d'assimilation. Créée le 1^{er} avril 1998, la Fondation autochtone pour la guérison constitue le projet-clé issu de la stratégie

du gouvernement intitulée *Rassembler nos forces : le plan d'action du Canada pour les questions autochtones*.

Le gouvernement s'est engagé à offrir 350 millions pour appuyer des initiatives de guérison communautaire. Une somme que M. Kistabish et bien d'autres victimes trouvent dérisoire si on la compare aux fortunes englouties pour mettre en place le régime d'assimilationniste des pensionnats.

Il n'y pas que les enfants envoyés dans ces écoles résidentielles qui ont souffert de cette politique, mais également leurs enfants et leurs petits-enfants, soulignait hier Georges Henry Erasmus, président de la Fondation. « Parfois, comme en Colombie-Britannique, cinq générations ont été affectées. » Souvent, les victimes d'agression dans leur enfance ont elles-mêmes fait subir à leurs enfants toutes sortes d'abus, générant tout un cycle de violence. « Moi, ce que j'espère, ce n'est pas tant de guérir, que de briser ce cycle », insiste M. Kistabish, qui oeuvre depuis plusieurs années dans le domaine de la santé et des services sociaux.

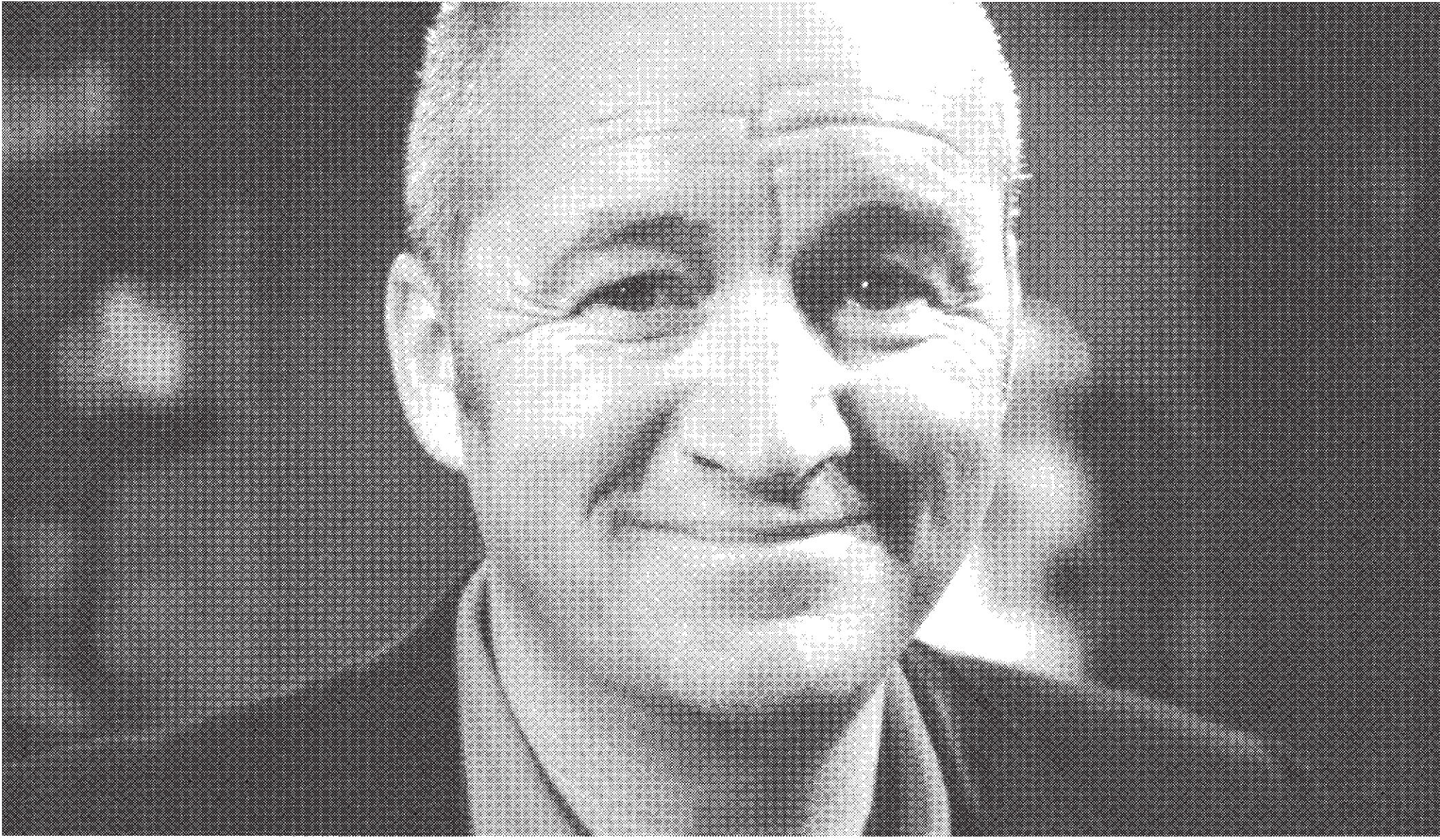
Au Québec, on sait qu'il y avait cinq pensionnats (à Sept-Îles, Saint-Marc, La Tuque et deux à Fort Georges). À l'assemblée régionale de Montréal, hier, une soixantaine de personnes originaires notamment des réserves d'Akwesasne, de Kahnawake et de Kanesatake sont venues se renseigner sur la possibilité de mettre sur pied un projet de guérison avec l'aide de la Fondation. À ce jour, 73 projets ont été financés.



PHOTO RÉMI LEMÉE, La Presse ©

Richard Kistabish, un Algonquin de Val-d'Or, évoque encore avec douleur les dix années d'enfer passées dans un pensionnat d'Amos.

DENIS JOUE LES ÉCHANGISTES



KM/H
CE SOIR 20h30

TVA
Le Réseau d'ici

Les aliments transformés génétiquement n'ont rien de monstrueux, soutient une coalition de scientifiques

Presse Canadienne
TORONTO

La peur et l'ignorance au sujet des aliments modifiés génétiquement risquent de nuire au développement de cette nouvelle industrie, a soutenu hier une coalition de scientifiques canadiens éminents.

Une centaine de scientifiques ont signé une pétition pour réclamer un débat sur les récentes affirmations voulant que ces aliments soient dangereux pour la santé humaine.

«Aucune étude scientifique ne vient corroborer de telles affirmations», a soutenu, lors d'un point de presse, le docteur Wilf Keller, responsable du laboratoire de biotechnologie au Conseil national de la recherche du Canada.

Le docteur Keller ainsi que cinq autres experts provenant des milieux hospitalier, universitaire et du monde des affaires, soutiennent que les aliments modifiés génétiquement sont soumis aux plus rigoureux critères de recherche scientifique. Ceux qui disent le contraire ne cherchent qu'à faire peur au monde, affirment-ils.

La procédure consiste à introduire dans un organisme des morceaux d'ADN provenant d'une plante ou d'une bactérie de façon à ce que cet organisme conserve ces nouvelles caractéristiques dans sa progéniture. Par exemple, un scientifique peut prélever un gène dans une bactérie qui permet la production d'un poison. Introduit ensuite dans un embryon de plant de pomme de terre, la nouvelle plante devient plus résistante aux insectes, sans qu'il soit nécessaire de l'asperger d'insecticide.

Il y a deux semaines, le vulgari-

sateur scientifique canadien David Suzuki soutenait que la population était livrée à une «expérience massive» en matière d'alimentation génétiquement modifiée et que les résultats ne seraient connus que dans des décennies, après que des millions d'individus auront été exposés aux produits.

«Tout politicien ou scientifique qui affirme que ces produits sont sans danger est ou bien menteur ou très stupide», avait dit le docteur Suzuki, au cours d'une réunion de l'Association canadienne des aliments de santé.

«Il y en a parmi nous qui ne sont pas d'accord», a répliqué hier le docteur Gord Surgeoner, président de la société Ontario Agri-Food Technologies.

Il faut plusieurs années pour mettre au point et tester un nouveau type de plante, ont expliqué les scientifiques et, à chaque étape, elle est méticuleusement observée

pour protéger la santé des humains, des animaux et de l'environnement. Ainsi, disent-ils, plusieurs générations de porcs ont mangé des céréales modifiées génétiquement sans montrer d'effet négatif dans leur reproduction ou leur comportement.

M. Surgeoner dénonce par ailleurs les affirmations voulant que 70 % des aliments dans les épiceries soient génétiquement modifiés. Selon lui, il n'existe en fait aucun fruit ou légume produit par des manipulations génétiques.

Par contre, certaines céréales ont été produites de cette façon, comme le canola.

Ceux qui font la promotion des aliments modifiés génétiquement affirment qu'ils sont sans danger pour la santé tout en offrant des avantages énormes quand vient le temps de nourrir la population en hausse de la planète. Cette technologie permet également, disent-ils, de mettre au point de nouveaux

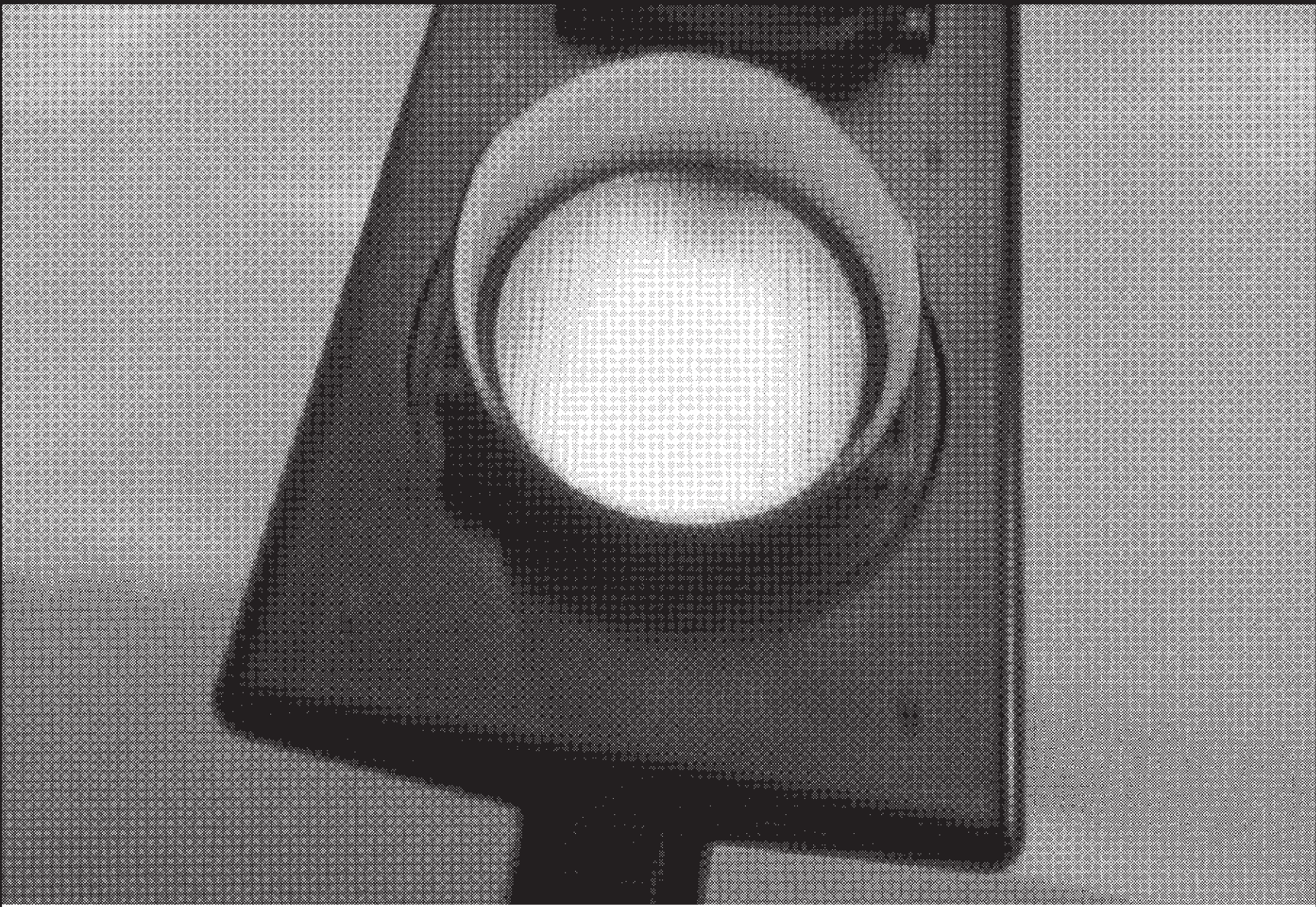
médicaments et de réduire l'utilisation de pesticides, dont l'usage comporte des risques certains pour la santé et l'environnement.

Selon eux, une variété de riz qui contiendrait plus de fer pourrait sauver des millions de vies dans le tiers-monde.

La technologie pourrait également permettre de mettre au point des variétés de céréales plus résistantes au gel, un avantage pour les agriculteurs canadiens.

«Cette technologie nous offre une occasion incroyable de créer de nouveaux produits respectueux de l'environnement, a ajouté le docteur Keller. On ne peut se permettre d'attendre ou d'imposer un moratoire. C'est le temps de foncer mais de façon responsable, avec des analyses et les tests appropriés, afin que nous puissions laisser aux générations futures une économie plus forte et une meilleure qualité de vie.»

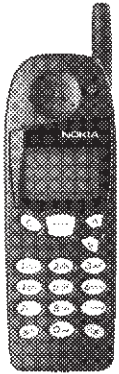
VOUS ÊTES TOUJOURS EN RETARD.
MAIS VOS EXCUSES, ELLES,
ARRIVENT TOUJOURS À L'HEURE.



Allez plus loin tout en étant toujours près grâce au plus vaste réseau numérique au pays.
Surtout que vous pouvez maintenant obtenir un téléphone Nokia 5100 bimode
(numérique et analogique) pour aussi peu que 49 \$* ! Seulement chez Cantel^{MD} AT&T^{MC}.

49 \$

Gamme Nokia 5100



Avec le forfait numérique
à 30 \$/mois[†] :

1000 minutes les week-ends

150 minutes en tout temps

1^{re} minute entrante gratuite
(jusqu'à 400 minutes par mois)



LA OÙ VOUS ALLEZ.

www.cantelatt.com

POUR UNE LIVRAISON GRATUITE, COMPOSEZ LE 1 888 557-1479

*Après le rabais postal de 50 \$ crédité sur votre prochaine facture de Cantel AT&T. †Cette offre s'applique uniquement à une nouvelle mise en service d'un forfait de 30 \$ ou plus par mois sur une entente de un an. Offre en vigueur jusqu'au 15 novembre 1999. Frais d'interurbain, de déplacement et taxes applicables en sus. ^{MD}Rogers Cantel Inc. ^{MC}AT&T Corp. Utilisé sous licence.

Des syndiqués visitent députés et ministres péquistes

CLAUDE-V. MARSOLAIS

Lors d'un blitz organisé dans toutes les régions du Québec, près d'un millier de syndiqués du front commun des secteurs public et parapublic ont visité hier quelque 40 bureaux de députés et ministres péquistes afin de faire pression pour accélérer les négociations.

Parmi les actions les plus spectaculaires, on peut signaler l'occupation pendant deux heures du bureau de comté de la ministre Louise Harel, qui était toutefois absente. Ils ont aussi manifesté devant les bureaux de la ministre du Travail, Diane Lemieux, dans l'est de la ville, à l'heure du dîner.

Les syndiqués n'ont pu intercepter comme ils l'espéraient la ministre de la Santé et des Services sociaux, Pauline Marois, qui devait procéder à l'inauguration du nouveau pavillon de réadaptation à l'hôpital Charles-LeMoine. Celle-ci s'est plutôt fait représenter par le député de Saint-Jean, Roger Paquin.

Louise Rochefort, responsable de l'information à la CEQ, a indiqué que les syndiqués avaient pu rencontrer les ministres David Cliche, Agnès Maltais et Linda Goupil à leur bureau de comté et que ceux-ci furent surpris d'apprendre que les négociations avançaient à pas de tortue.

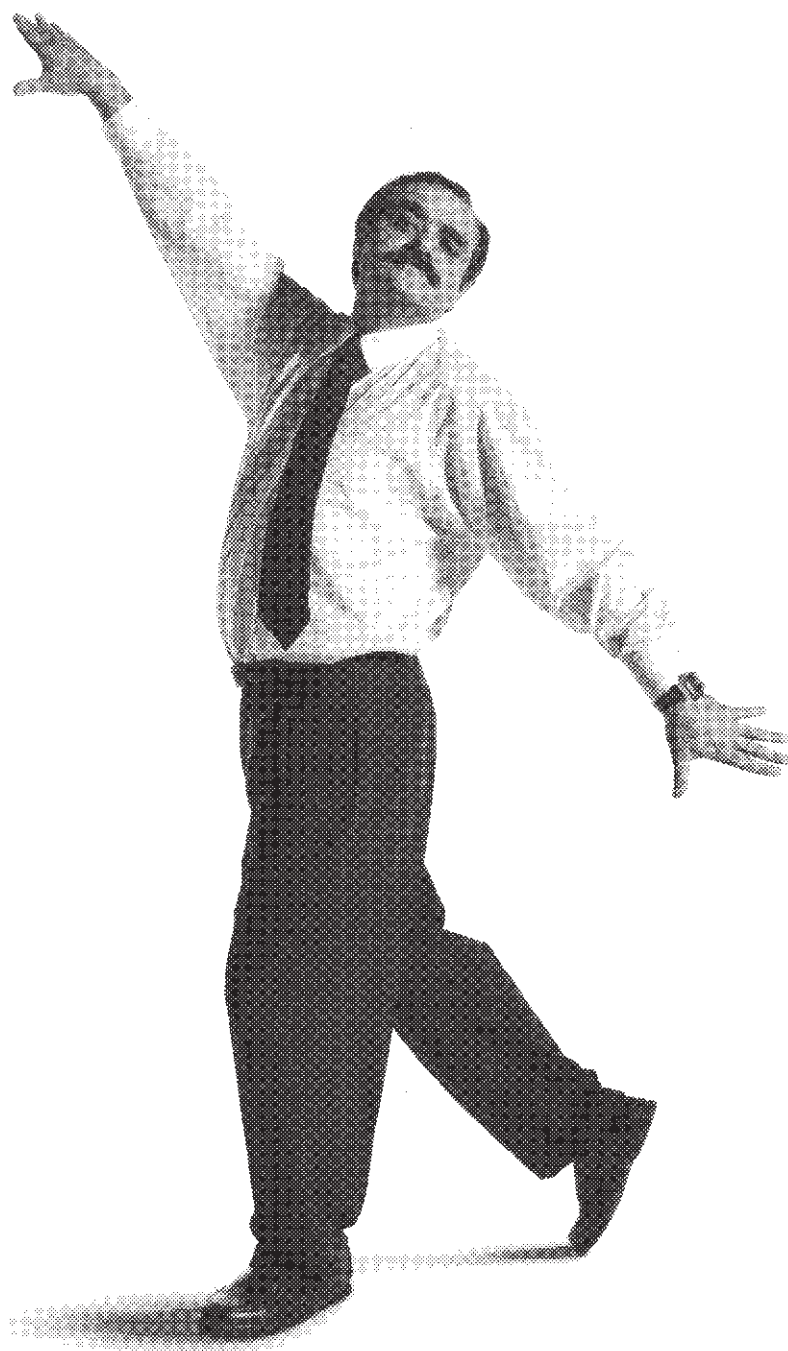
Aux élus qu'ils ont pu rencontrer, les syndiqués ont rappelé leurs demandes visant à améliorer leurs conditions de travail et à réinvestir dans les services publics. Ils exigent notamment des correctifs aux problèmes chroniques de surcharge de travail, de la précarité des emplois, du non-remplacement des absents ou des retraités et de la dégradation des conditions d'exercice des professions. Ils désirent également un meilleur partage de la richesse collective en signalant que leur pouvoir d'achat a reculé de 5,9 % depuis dix ans.



PHOTO ARMAND TROTTIER, La Presse

Plusieurs dizaines de syndiqués du front commun des secteurs public et parapublic ont manifesté hier devant le bureau de comté de la ministre du Travail et de l'Emploi, Diane Lemieux, dans l'est de la ville.

Votre pouvoir est illimité.



Vous avez un accès illimité à Internet
avec le nouveau forfait **Clés en main^{MC} Bell**

Le forfait comprend :

- Ligne d'affaires
- 8 services de gestion d'appels tels l'**Afficheur du Nom et du numéro**, l'**Appel en attente** et le **Renvoi automatique**
- Messagerie vocale
- **Accès ILLIMITÉ à Internet**
- Tarifs interurbains à l'appel : 25 ¢ au Canada, 50 ¢ aux États-Unis*
- Inscription supplémentaire dans les annuaires **Pages Jaunes^{MC}** et les **Pages Jaunes** électroniques
- Une seule facture

66⁹⁹\$
par mois

Pour connaître les détails : **www.bell.ca/solutions** 1 877 PME-BELL^{MC}



En affaires, il n'y a que des solutions.^{MC}

*Appels facturés par tranche de 10 minutes.
Certaines conditions s'appliquent. **Pages Jaunes** est une marque de commerce de Bell ActiMedia Inc., utilisée sous licence.

LE PROJET D'ONEX EN DONNE PLUS AUX ACTIONNAIRES.

43 % DE PLUS AU COMPTANT

Les actionnaires recevront 1,1 milliard de dollars, soit 300 millions de plus que n'offre la direction d'Air Canada.

600 MILLIONS DE DOLLARS DE PLUS

EN SYNERGIES RÉALISABLES

Air Canada s'attend à ce que AMR soit d'accord pour renoncer à 530 millions \$ en actions privilégiées. Il n'en est rien. Air Canada ne pourra donc pas acheter Canadian Airlines et profiter des synergies escomptées. Seule Onex a les ententes signées ainsi que l'appui des syndicats. Nous allons mener notre projet à terme.

**LES MEMBRES DE LA DIRECTION
ET DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ONEX
ONT MIS LEUR ARGENT SUR LA TABLE,
TOUT COMME LES ACTIONNAIRES
D'AIR CANADA. CE N'EST PAS LE CAS DES
MEMBRES DE LA DIRECTION ET DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION D'AIR CANADA.**

En fait, les 13 membres du conseil d'administration et la haute direction d'Air Canada ne détiennent, en tout et pour tout, que moins d'un million de dollars en actions d'Air Canada. Les membres du conseil d'administration et les dirigeants d'Onex vont investir dans la nouvelle Air Canada plus de 100 fois ce montant.

ONEX

POUR LA SOLUTION CANADIENNE
www.airco.ca

EN BREF

Collision entre trains

■ Un bébé et une femme ont été tués lors d'une collision entre deux trains lundi soir près de la gare de Berne-Weissenbuehl, tandis que 25 autres personnes ont été blessées. Selon la police municipale bernoise, un train des chemins de fer suisses (CFF) a brûlé un feu rouge et percuté un train régional de la compagnie BLS. La collision s'est produite peu avant 18h sur un aiguillage de la ligne Berne-Thoune, à environ 500 mètres de la gare de Weissenbuehl, située dans un quartier de la capitale. Le train régional des CFF a quitté la gare malgré le feu rouge et sa motrice a éventré un wagon du train du Chemin de fer du Loetschberg (BLS) y entrant.

Un adolescent tue trois personnes

■ Un adolescent de 16 ans a été pris hier d'une crise de folie meurtrière qui s'est soldée par la mort de quatre personnes, deux passants, sa soeur et lui-même, dans une petite ville de Bavière. Lorsque le commando spécial de la police a pris d'assaut la maison familiale de Bad Reichenhall, où le tueur fou s'était retranché, vers 17 h 30 locales, il a trouvé deux corps : celui de l'adolescent qui s'est suicidé, et de sa soeur de 18 ans. En une petite demi-heure, l'adolescent armé d'une arme à longue portée, a tiré depuis une fenêtre « sur tout ce qui bouge », selon les mots d'un porte-parole de la police.

AVIS LÉGAUX - APPELS D'OFFRES - SOUMISSIONS - ENCANS

AVIS DE CONVOCATION

DATE: Le mercredi 10 novembre 1999

17 h - Assemblée extraordinaire du Conseil

Adoption des budgets de la Société de transport de la Communauté et de la Communauté urbaine de Montréal pour l'année 2000 ainsi que des programmes de dépenses en immobilisations de la Société de transport de la Communauté et de la Communauté urbaine de Montréal pour les exercices financiers 2000, 2001 et 2002.

LIEU: Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est métro Champ-de-Mars

Une période de questions est prévue pour le public au début de l'assemblée. Les personnes désirant poser des questions doivent s'inscrire dans les 15 minutes précédant le début de l'assemblée.

La période de questions et les délibérations du Conseil lors de cette assemblée extraordinaire portent exclusivement sur les budgets et les programmes triennaux.

COMMUNAUTÉ URBAIN DE MONTRÉAL



APPEL D'OFFRES

Des soumissions seront reçues au Secrétariat de la Communauté situé aux Cours Mont-Royal, 1550, rue Metcalfe, bureau 1407, Montréal, avant 12 h 00 à la date mentionnée ci-dessous, pour:

CONTRAT 99047
SIX CAMIONS

Date d'ouverture: Le 17 novembre 1999

Documents de soumission: disponibles à la Division des achats 2580, boul. Saint-Joseph Est, bureau 210, Montréal, Tél. (514) 280-3981

Prix des documents: sans frais

Consultation des documents: à la Division des achats

Dépôt de soumission: Un dépôt de soumission fait au nom de la Communauté urbaine de Montréal, pour la période de validité de la soumission, représentant 5 % du prix net de la soumission présentée, doit accompagner la soumission.

Toute soumission doit être présentée sur les formulaires et dans l'enveloppe fournis à cette fin.

Les soumissions seront ouvertes publiquement au Secrétariat de la Communauté après l'heure fixée pour leur ouverture.

COMMUNAUTÉ URBAIN DE MONTRÉAL



Municipalité de LaSalle
Élections du 7 novembre 1999

Évaluation finale établissant le plafond des dépenses électorales permises pour toute candidature.

1. À la mairie

a) Montant de base 4 500 \$
b) 0,35 \$ x 19 000 6 650 \$
Le nombre d'électrices et d'électeurs compris dans la tranche excédant 1000 sans excéder 20 000

c) 0,60 \$ x 32 953 19 771,80 \$
Le nombre d'électrices et d'électeurs compris dans la tranche excédant 20 000 sans excéder 100 000

Total des dépenses électorales permises (Évaluation finale) 30 921,80 \$

2. À la fonction de conseillère ou conseiller

District électoral	Nombre d'électrices et d'électeurs	Montant de base	0,35 \$ par électrices et électeur compris dans la tranche excédant 1000	Total des dépenses électorales permises (évaluation finale)
1	4 757	2 250,00 \$	1 314,95 \$	3 564,95 \$
2	4 928	2 250,00 \$	1 374,80 \$	3 624,80 \$
3	3 937	2 250,00 \$	1 027,95 \$	3 277,95 \$
4	4 843	2 250,00 \$	1 345,05 \$	3 595,05 \$
5	4 667	2 250,00 \$	1 283,45 \$	3 533,45 \$
6	3 690	2 250,00 \$	941,50 \$	3 191,50 \$
7	3 925	2 250,00 \$	1 023,75 \$	3 273,75 \$
8	4 149	2 250,00 \$	1 102,15 \$	3 352,15 \$
9	5 005	2 250,00 \$	1 401,75 \$	3 651,75 \$
10	4 856	2 250,00 \$	1 349,60 \$	3 599,60 \$
11	3 812	2 250,00 \$	984,20 \$	3 234,20 \$
12	4 384	2 250,00 \$	1 184,40 \$	3 434,40 \$
Total	52 953			41 333,55 \$

LaSalle, le 1er novembre 1999
Le trésorier,
Maurice Martel

PATRICIA EST-ELLE UNE MÈRE «COOL»?



HISTOIRES DE FILLES CE SOIR 20h



Religion à l'école: les Québécois sont tirillés

Tout en approuvant le rapport Proulx, ils veulent des cours religieux pour leurs propres enfants

SONDAGE

KATIA GAGNON
du bureau de La Presse, QUÉBEC

Sur la délicate question de la religion à l'école, les opinions des Québécois évoluent comme un funambule sur sa corde raide: ils veulent du changement dans les classes de leurs enfants, mais refusent catégoriquement la rupture avec le passé.

Un sondage réalisé par la firme Léger & Léger pour le compte de la Coalition en faveur du droit des parents de choisir l'école de leur préférence, dont *La Presse* a obtenu copie, montre toute l'ambivalence dont font preuve les Québécois lorsqu'on les interroge sur l'enjeu de l'heure en éducation: l'enseignement religieux à l'école.

D'abord, plus de la moitié des

1500 répondants interrogés (55 %) est d'accord avec la proposition du groupe dirigé par l'universitaire Jean-Pierre Proulx, qui suggère de remplacer l'enseignement religieux confessionnel par un enseignement culturel des religions. Une proportion semblable considère souhaitable la mise en oeuvre d'un tel programme. Dans cette perspective, l'école répondrait aux attentes de 54,9 % des répondants sur le plan des valeurs qu'ils souhaitent transmettre à leurs enfants.

Pourtant, et c'est là le paradoxe, l'enseignement religieux constituerait tout de même le premier choix des parents québécois: si on leur donnait la possibilité de choisir, 43 % opteraient pour la religion, 30 % pour l'enseignement culturel des religions et 24 % pour l'enseignement moral. Et surtout, une majorité significative de personnes (60 %) serait déçue si la possibilité d'inscrire les enfants en enseigne-

ment religieux n'était plus offerte, conformément à ce que propose le rapport Proulx.

« Nous interprétons ces résultats comme un besoin de changement, mais aussi un désir de garder ce qui existe. En fait, les gens voudraient que ce qui existe connaisse une certaine évolution, mais sans rupture brutale. La religion demeure importante, mais on sent un besoin d'ouverture. En fait, on cherche un compromis », analyse Baya Harricane, responsable de la recherche chez Léger & Léger.

Une chose est claire: si on s'en tient aux recommandations du rapport Proulx, qui propose le remplacement des cours de religion par l'enseignement culturel des religions, « ça ne fera pas l'affaire de la majorité des Québécois », estime M^{me} Harricane. D'ailleurs, note-t-elle, le rapport Proulx est pratiquement inconnu de la population. Près de 44 % des gens ont entendu

parler d'un tel rapport, mais seuls six pour cent des répondants peuvent nommément citer le rapport Proulx.

Dans l'ensemble, les femmes et les gens âgés demeurent les plus distants face aux recommandations du rapport rédigé par le groupe de Jean-Pierre Proulx. Les répondants possédant un diplôme universitaire sont probablement la catégorie de la population qui est le plus favorable aux changements qu'il propose. Cependant, une large majorité (61 %) de parents ayant des enfants de moins de 16 ans serait déçue si elle n'avait plus la possibilité d'inscrire ses enfants à un cours de religion. Pour les parents d'enfants de plus de 16 ans, la proportion grimpe à 67,6 % et elle baisse à 51 % pour les personnes qui n'ont pas d'enfants.

Finalement, les répondants désirent clairement qu'au-delà de la commission parlementaire qui se poursuit ces jours-ci sur le rapport

Proulx, le gouvernement tienne un véritable débat public sur la question de la religion à l'école. Plus des deux tiers des répondants expriment un tel souhait. Et si d'aventure un tel débat se tenait sur la place publique, le tiers des répondants plaideraient pour une école sans statut confessionnel, mais avec enseignement de la religion et un autre tiers des répondants prendraient position pour le maintien pur et simple du statu quo. Le quart des répondants appliqueraient les solutions avancées par Jean-Pierre Proulx dans leur intégralité.

Ce sondage Léger & Léger a été mené, du 8 au 18 juillet, auprès de 1500 Québécois avec une marge d'erreur de 2,5 %, pour un intervalle de confiance de 95 %. L'échantillon, réparti proportionnellement au Québec, est formé à 65,6 % de parents et à 34,4 % de parents. Le taux de réponse est de 61 %.



On ne s'énervé pas avec l'hiver

avec le pneu Uniroyal
Tiger Paw Ice and Snow

P155/80R13
(Pose, valve et équilibrage inclus)

54⁹⁵\$ un prix sans mauvaise surprise

Antigel de
canalisation
d'essence (150 ml)

99^c

Pose et
équilibrage
de vos pneus
usagés

7⁹⁵\$ par pneu

Déglaçeur
de serrures
(175 g)

2⁹⁹\$

Vidange d'huile
et inspection
en 15 points

26⁹⁵\$

Inspection
des freins
et étriers

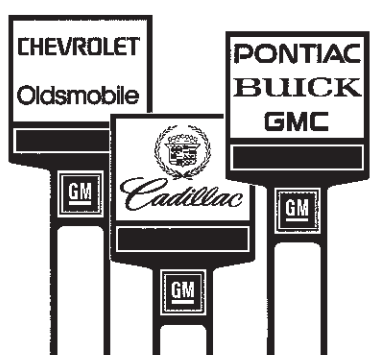
44⁹⁵\$

Freins (avant)
À partir de

119⁹⁵\$

Inspection
préventive
en 36 points

54⁹⁵\$



Service Goodwrench
Une question de confiance



Ces offres s'appliquent à la plupart des voitures ou camionnettes GM. *À l'exception des Corvettes. Toutes taxes et droits en sus. Prix en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Pour plus de détails, voyez votre concessionnaire du Service Goodwrench de GM ou composez sans frais le 1 800 463-7483 ou visitez notre site au www.gmcanada.com.

« La formation en réanimation doit devenir obligatoire »

Un médecin fait pression sur le ministère de l'Éducation

PIERRE APRIL
de la Presse Canadienne, QUÉBEC

Le Dr Alphonse Montminy, urgentologue à l'hôpital Charles-Lemoyne et président de la Faculté des soins d'urgence cardiaque de la Fondation des maladies du cœur du Québec, exige du ministère de l'Éducation qu'il rende obligatoires des cours de formation en réanimation cardiorespiratoire (RCR) avant la fin du secondaire 5.

Profitant, hier, de la remise de 70 certificats de bravoure par le lieutenant-gouverneur Lise Thibault, patronne d'honneur de la Fondation, à autant de héros qui illustrent à merveille la nécessité d'enseigner les techniques de réanimation, le Dr Montminy y est allé de son appel pressant.

« Malgré tous les efforts des différents organismes, a-t-il expliqué au cours d'une entrevue, dont la Fondation des maladies du cœur, pour promouvoir le for-

mation en réanimation, on réalise qu'on dépasse difficilement les 6 % de la population capable d'intervenir dans des situations d'urgence pour sauver des vies.

Pour cet urgentologue, la formation est très facile à inclure dans un programme scolaire au niveau secondaire. Le cours est d'une durée maximale de quatre heures et peut être offert en même temps que la formation en éducation physique par des instructeurs certifiés en réanimation cardiorespiratoire.

Des proches impuissants

Les statistiques démontrent que 50 % des personnes qui meurent d'une crise cardiaque décèdent avant d'arriver à l'hôpital et que 70 % des incidents se produisent en présence de proches.

« Il est évident, a expliqué le Dr Montminy, qu'il faut permettre à un plus grand nombre possible de personnes de connaître les bases des techniques de réanimation et d'augmenter sensiblement le taux de survie des victimes d'arrêts cardiaques. »

Des démarches auprès du gouvernement ont été entreprises en 1996 par la Fondation des maladies du cœur alors que la titu-

laire du ministère de l'Éducation était Pauline Marois. « Il n'y a malheureusement pas encore eu de résultats concrets, malgré plusieurs rappels de la Fondation », a indiqué le Dr Montminy.

Dans l'ensemble du Québec, il y a à peine 200 écoles où la formation est réanimation cardiorespiratoire est effectivement offerte. Au total, on compte plus de 100 maîtres-instructeurs et 3000 instructeurs certifiés au Québec.

Implantation facile

« L'implantation d'une telle formation au niveau secondaire, a noté le Dr Montminy, ne nécessiterait pas des investissements majeurs parce que toute la structure est en place et que le programme existe déjà. Il s'agit d'un nombre minime d'heures et il y a des gens dans toutes les institutions qui possèdent une formation en réanimation. »

Tous les maillons de la chaîne de survie sont importants, a expliqué le médecin urgentologue.

« De là l'importance d'avoir un mode de vie sain, a-t-il dit, de savoir reconnaître les signes avant-coureurs d'une crise cardiaque, d'appeler les services d'urgence et de savoir appliquer la RCR. »

Les technologues en radio-oncologie suspendent la grève des heures supplémentaires

Presse Canadienne

Encouragés par la mise sur pied d'un comité voué spécifiquement à étudier leur problème d'effectifs, les technologues en radio-oncologie ont très majoritairement accepté la recommandation de leur syndicat de suspendre le boycott prévu des heures supplémentaires.

C'est à compter du 1^{er} novembre que les 190 membres du Syndicat des technologues en radiologie devaient à l'origine refuser d'effectuer des heures supplémentaires, à titre de moyen de pression dans le cadre de leur négociation avec le gouvernement.

Placé devant une situation délicate — la liste d'attente pour les traitements est telle que le ministère de la Santé doit déjà envoyer des patients cancéreux se faire traiter aux États-Unis — le ministère a mis sur pied un groupe de travail mandaté pour étudier les problèmes d'effectifs des technologues en radio-oncologie.

Ce comité doit « élaborer un consensus sur les besoins quantitatifs et qualitatifs d'effectifs » d'ici décembre prochain et proposer un plan d'action à court, moyen et long termes d'ici février 2000.

Motivé par la mise sur pied de ce comité, le syndicat avait recommandé à ses membres de suspendre temporairement leur refus de faire des heures supplémentaires.

Ainsi, dans les huit établisse-

ments de santé où le Syndicat des technologues en radiologie a des membres, les huit assemblées générales ont accordé ce mandat, précisait en entrevue le président de la Centrale des professionnels de la santé Jacques Paradis (la centrale à laquelle est affilié le syndicat).

Et c'est dans une proportion de 89 pour cent que les membres ont accepté de suspendre ce moyen de pression.

Le comité de travail n'a tenu qu'une rencontre jusqu'ici, mais une autre est prévue le 10 novembre, indiquait M. Paradis, qui y siège.

Après cette date, M. Paradis pense pouvoir savoir avec plus de certitude si le gouvernement est sérieux dans sa démarche ou si le comité ne sert qu'à gagner du temps. Si les travaux progressent, la suspension du refus de faire des heures supplémentaires pourrait bien être en vigueur jusqu'au début de l'an 2000, a opiné M. Paradis.

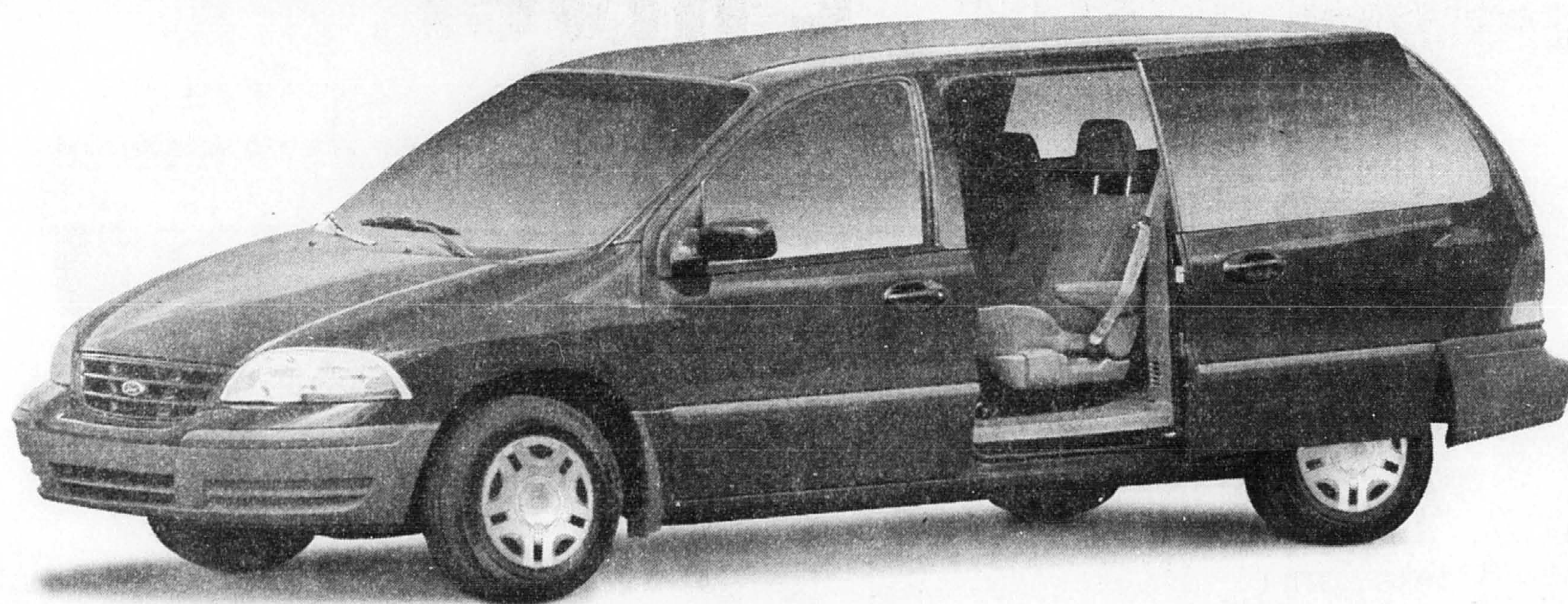
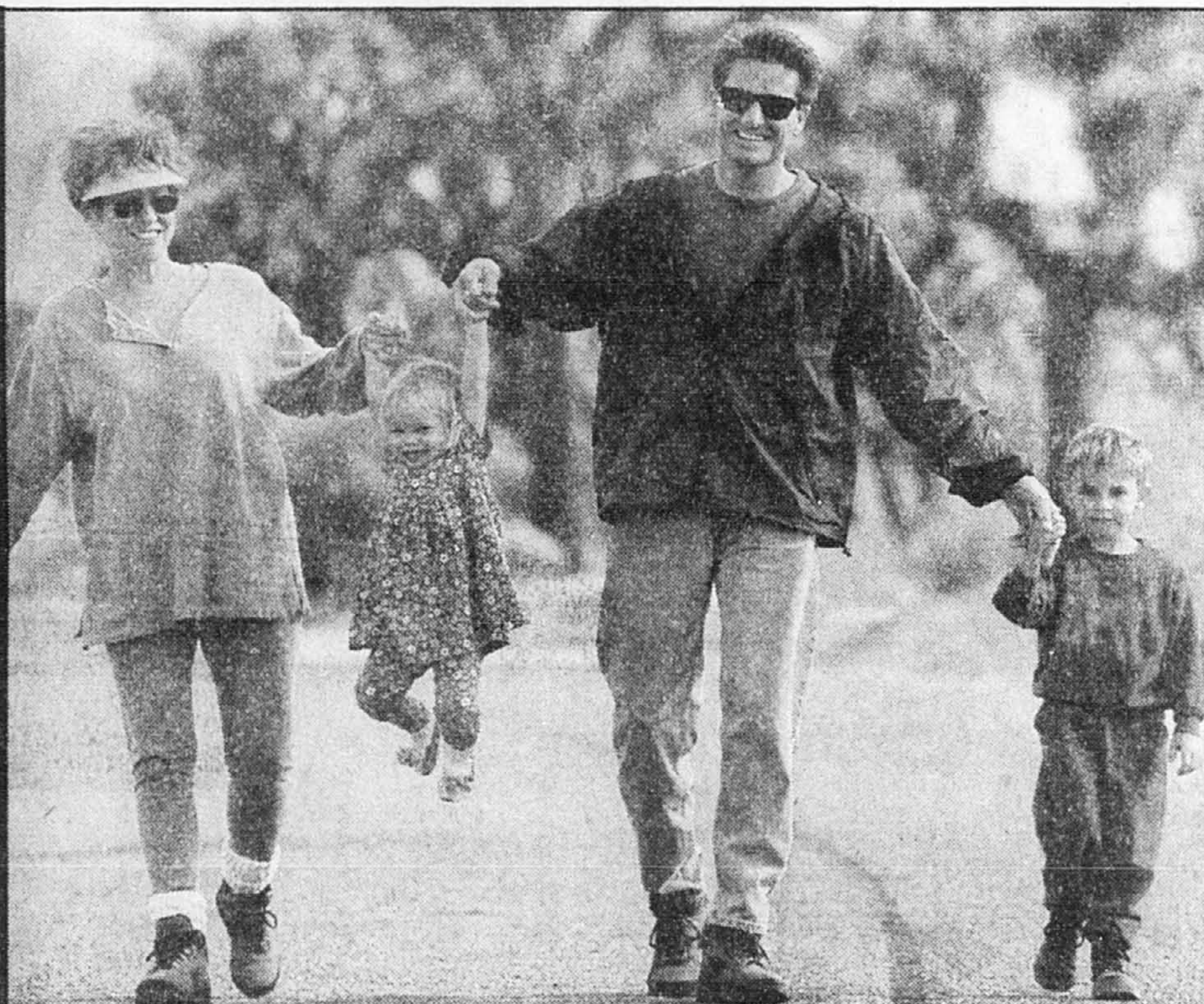
Le Syndicat des technologues en radiologie a des membres dans huit des 11 établissements de santé du Québec qui dispensent des traitements spécialisés en radio-oncologie, soit l'Hôtel-Dieu de Montréal, l'Hôtel-Dieu de Québec, l'hôpital Notre-Dame, le Royal Victoria, le Centre hospitalier La Sagamie à Châteauguay, le Centre hospitalier de la Vallée de l'Outaouais à Gatineau, l'Hôpital général de Montréal et celui de Rimouski.

Le bonheur est fragile.

Protégez-le!

★★★★★ WINDSTAR 2000:

la seule minifourgonnette à avoir obtenu une cote de sécurité 5 étoiles, six années de suite.



WINDSTAR LX 2000

249\$*

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

- Moteur SEFI de 3,8 L, 200 ch
- 7 passagers
- Version 4 portes
- Transmission automatique à surmultipliée
- Climatiseur

- Lève-glaces, rétroviseurs et verrouillage des portes électriques
- Freins ABS
- Antidémarrage SecuriLock^{MC}
- Sacs gonflables
- Radio AM/FM stéréo/cassettes



VOS CONCESSIONNAIRES FORD DU QUÉBEC

www.fordquebec.com



Glaces unidirectionnelles non incluses. Photo à titre indicatif seulement. *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 0,00 \$ 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).

Denis Lazure à la défense des enfants de Duplessis

ROLLANDE PARENT
Presse Canadienne

Un comité dirigé par l'ancien ministre de la Santé du Québec, Denis Lazure, a averti hier l'Église, l'État et le Collège des médecins qu'il n'est pas question de tourner la page avant que des excuses et une compensation appropriée ne soient offertes aux enfants de Duplessis.

« Pas question de tourner la page », a lancé le psychiatre et ex-député du Parti québécois, Denis Lazure, en réplique à la position prise par l'Assemblée des évêques du Québec et l'archevêque de Montréal, le cardinal Jean-Claude Turcotte, le 16 septembre. Ceux-ci avaient déclaré qu'ils n'avaient pas à s'excuser.

« Les dirigeants de l'Église manquent de courage et de compassion. Mgr Turcotte et l'Assemblée des évêques se fourvoient s'ils croient que le dossier est clos. »

« Le rôle de l'Église n'est-il pas de protéger les plus démunis ? Les dirigeants de l'Église de l'époque étaient bien au courant. Le ministère de la Santé et les médecins également. C'était la conspiration du silence », a soutenu M. Lazure. Celui-ci a également pris à partie le gouvernement du Parti québécois.

« Je suis déçu que mes anciens compagnons d'armes du Parti québécois aient oublié les revendications que nous avions dans l'Opposition, en 1991 et 1992, quand nous

demandions que des excuses, la tenue d'une enquête publique et une indemnisation », a-t-il dit.

Les mesures annoncées par le gouvernement et refusées par le comité des enfants de Duplessis ne comportaient aucune compensation individuelle, a rappelé M. Lazure.

L'ancien ministre considère que le reproche majeur que l'on peut faire « à la triade Église catholique, gouvernement et médecins » est d'avoir, par des diagnostics erronés, gardé pendant des années des jeunes dans des hôpitaux psychiatriques en les privant d'instruction.

Collège des médecins

Pour le rôle joué par les médecins qui auraient « posé des diagnostics de connivence » pour que des enfants normaux soient déclarés malades mentaux et placés dans des hôpitaux psychiatriques où l'allocation quotidienne était de 2,75 \$, M. Lazure réclame que le Collège des médecins reconnaisse les torts causés.

« Le Collège des médecins s'apprêtait à présenter des excuses quand s'est produit un changement à la présidence il y a un an », a avancé M. Lazure.

Aussi membre du comité, le professeur Jean-Paul Lauzon de l'UQAM, a offert ses services pour établir les compensations à offrir.

Le sénateur Jacques Hébert a dit trouver révoltant que les autorités religieuses et gouvernementales continuent de nier les faits et de tergiverser. « Le simple esprit de justice aurait dû depuis longtemps les amener à réparer les torts immenses causés par des institutions dont elles avaient le contrôle et la responsabilité », a-t-il dit.



PHOTO ARMAND TROTIER, La Presse

L'ancien ministre de la Santé Denis Lazure, à droite, et le sénateur libéral Jacques Hébert, au centre, se portent à la défense des enfants de Duplessis..

Nouvelles sur commande aux entreprises

Presse Canadienne

L'agence de presse La Presse Canadienne a conclu une alliance avec une agence de diffusion de communications, CNW, pour la commercialisation de « Nouvelles sur commande », un système de diffusion de dépêches, en temps réel, de La Presse Canadienne sur Internet.

Nouvelles sur commande se veut un outil puissant visant à procurer aux entreprises et aux organismes intéressés un accès en temps réel au service rédactionnel utilisé par près de 100 quotidiens canadiens et plus de 500 stations de radio et télévision au Canada.

« Nous sommes à l'ère de l'information en temps réel, et il est important pour les chefs d'entreprise d'avoir un accès immédiat aux nouvelles et à leur mode de diffusion au Canada », a déclaré hier le président de la Presse Canadienne, Eric Morrison. « La collaboration avec CNW nous permet de joindre les entreprises du pays pour leur annoncer le lancement de ce produit d'information unique. »

Avec Nouvelles sur commande, l'accès simultané aux nouvelles est assuré aux salles de nouvelles canadiennes, 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Fondée en 1917, la Presse Canadienne est la première agence de nouvelles au Canada et a des bureaux partout au pays.

Évadez-vous

CHAQUE SAMEDI DANS
La Presse
AVEC LE CAHIER
Vacances voyage

Pour une consultation GRATUITE

NE MANQUEZ PAS LE CAHIER

Santé

CHAQUE DIMANCHE DANS
La Presse

loto-québec

Banco

Tirage du 99-11-01

1	2	3	14	25
28	37	38	41	45
46	48	49	50	53
55	57	60	62	66

Tirage du 99-11-01

NUMÉRO: 839333

T.V.A. LE RESEAU DES TIRAGES

Les modalités d'attribution des billets gagnants paraîtront au verso des billets. En cas de départ entre cette liste et la liste officielle, cette dernière a priorité.



L'hiver est à vos portes.

N'affrontez pas l'hiver sans passer chez un maître-technicien[†] Chrysler • Dodge • Jeep

LE BILAN TOTAL

Pour votre véhicule Chrysler, Dodge, Jeep ou Plymouth

En plus de couvrir 85 points de vérification, le Bilan total comprend une lecture des codes de défaillance et un diagnostic des composantes électroniques avec le système DRB, un outil de haute technologie exclusif à DaimlerChrysler. Grâce à des mises à jour régulières avec le centre de technologie DaimlerChrysler, à Détroit, vous avez l'assurance que nos techniciens possèdent une connaissance approfondie inégalée de votre véhicule.

4995\$*

Une valeur approximative de 99^{ns}

VIDANGE D'HUILE ET FILTRE MOPAR
Prêt à l'heure promise ou rien à déboursier!

- Jusqu'à 5 litres d'huile Mopar
- Filtre à huile Mopar
- Inspection visuelle en 15 points

1999\$

Excluant les moteurs V10 et diesel et les véhicules importés

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

- Vidange du système de refroidissement
- Jusqu'à 4 litres d'antigel/de liquide de refroidissement Mopar 4 saisons
- Vérification du radiateur, des courroies et de la tuyauterie

6995\$

ENTRETIEN DES FREINS AVANT

- Garantie de 12 mois sur pièces[†] et main-d'œuvre. Kilométrage illimité.
- Remplacement des plaquettes de freins par des plaquettes Chrysler
 - Vérification des disques et des étriers avant, du maître-cylindre et de la tuyauterie
 - Regarnissage des roulements
 - Remplissage du maître-cylindre

10995\$**

Plaquettes et main-d'œuvre comprises

SERVICE CINQ ÉTOILES
★★★★★
ROULEZ TOUJOURS MIEUX

Seulement chez votre concessionnaire Chrysler • Dodge • Jeep

† Techniciens formés par DaimlerChrysler Canada. † Offre d'une durée limitée. * Cette offre s'applique aux véhicules suivants: Stratus/Brezo 1995 à 1998; Caravan/Voyager 1991 à 1998; Neon 1995 à 1998; modèles LH 1993 à 1998; Spirit/Actium 1991 à 1994; Shadow/Sundance 1987 à 1994 et tous les véhicules Jeep 1990 à 1998. † Contre défaut de fabrication seulement.

Offres valables chez les concessionnaires Chrysler • Dodge • Jeep participants. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre.

Association publicitaire des concessionnaires Chrysler • Dodge • Jeep inc.

CHRYSLER
Dodge
Jeep

Jeep

Actualités

Les villes sans-coeur

Voici la quatrième et dernière tranche de notre série sur la pénurie de logements sociaux au Québec.



Lilianne Lacroix

Le Frapru les traite carrément de sans-coeur. « Dans l'île de Montréal, la Ville de Montréal assume 87 % du déficit d'exploitation des HLM, alors qu'elle ne compte que 59 % de la population. Une douzaine de villes à la richesse foncière élevée, comme Mont-Royal, Hampstead, Beaconsfield et Baie-d'Urfé n'offrent aucune contribution. Évidemment, ces enclaves de richesse comptent peu de pauvres. Mais pourquoi ne contribueraient-elles pas comme les autres villes ? » Les dirigeants du Frapru, François Saillant et Pierre Gaudreau, se

sont lancés à l'assaut des villes « sans-coeur » et réclament à cor et à cri la régionalisation des coûts de logement social. La ministre des Affaires municipales, Louise Harel, voit là « un principe équitable ». Mais sur ce terrain glissant, Mme Harel risque encore de s'opposer aux maires de banlieue. « La Ville de Montréal n'a pas à payer plus que sa part, d'accord, admet Peter Trent, maire de Westmount. Mais les taxes sont conçues pour payer certains services aux citoyens des villes, pas pour redistribuer la richesse. Ce rôle revient aux gouvernements supérieurs. » Westmount qui n'a qu'un HLM de 200 personnes pour tout logement social et y dépense 45 000 \$ par année, compte 11 % de sa population sous le seuil de la pauvreté, note le maire Trent et ce, malgré un revenu moyen de 104 000 \$ par ménage. Si le Frapru, qui réclame un réengagement du fédéral dans la réalisation de logements sociaux, admet que la « logique du maire Trent se défend », Mme Harel y voit un « sophisme ». « Sans fusion, dit-elle, on retrouverait 14 municipalités à Laval. Il est évident que la richesse foncière y est maintenant partagée. La ville est un lieu d'échanges de personnes, mais aussi de biens. Les taxes servent aussi à payer la vie en so-

Le logement social



a 60 % des HLM de la Communauté urbaine de Québec. Dans l'Outaouais, Hull assume 45 % du déficit d'exploitation, mais ne compte que 30 % de la population de la région Aylmer-Gatineau-Hull. Même phénomène à Trois-Rivières, Valleyfield et Sherbrooke. Dans les 50 plus grosses villes québécoises, 12 n'ont pas de HLM pour familles. « Plus de 30 000 ménages locataires n'auront jamais accès à un logement HLM », dit le Frapru. D'ailleurs, beaucoup de villes refusent de participer au seul programme existant de développement de logement social, AccèsLogis, un programme provincial qui exige une participation du milieu. Ce n'est pas nouveau. Dans le cadre de l'ancien programme PARCO, 1050 logements ont été réalisés dans seulement 37 municipalités. Plusieurs villes importantes, comptant un nombre imposant

de locataires à faible revenu, ont repoussé l'offre : Sainte-Foy, Saint-Laurent, Saint-Léonard, Montréal-Nord. « La participation ne devrait pas être laissée au bon vouloir des administrations municipales », soutient le Frapru. AccèsLogis, dans lequel seulement 12 villes se sont engagées, éprouve encore plus de difficultés avec les récalcitrantes. « À Montréal-Nord, pointe M. Gaudreau, 6775 ménages engloutissent plus de 50 % de leurs revenus en loyer, la moitié des citoyens y consacrent plus de 30 % de leur revenu et, pourtant, les autorités refusent de participer. C'est scandaleux. » Son confrère François Saillant donne l'exemple de Granby qui a préféré se payer un monument célébrant l'atteinte du déficit zéro. Tous deux espèrent toutefois que les injections d'argent annoncées hier par la ministre inciteront certaines villes à adopter le programme. « Ce n'est pas seulement une question de bonne volonté, assurait François Guignard, président du CA de l'Office municipal d'habitation de Saint-Laurent avant l'annonce de la ministre. On a 310 unités de HLM, dont 92 pour familles. Mais le programme AccèsLogis, plus conçu en fonction de l'achat-rénovation que de la construction neuve, même si elle ne l'exclut pas,

ne nous convient pas. Saint-Laurent, ce n'est pas Verdun, où les bâtiments sont plus vieux et se prêtent à la restauration ! » Marcelin Hudon, de l'Association des groupes de ressources techniques, qui réalisent les projets d'OSBL et de Coops, acquiesçait. « Saint-Laurent a examiné la question, mais les coûts sont très élevés, dit-il. Même au maximum de la subvention, la facture pour la ville est très salée. » Selon le Frapru, 4310 ménages y dépensent plus de 50 % de leur revenu en loyer. Les changements annoncés hier pourraient toutefois aider. Dans Pointe-Saint-Charles, on a récupéré et restauré la vieille usine de la Sherwin-Williams pour la transformer en logements sociaux. Dans le Centre-Sud, de nombreux bâtiments placardés ou délabrés ont fait place à d'agréables coops et OSBL. Mais en région, le programme n'a pas eu beaucoup de succès. Partout, le contexte économique est venu empirer les choses. Un certain boom immobilier a fait ressortir l'instinct du spéculateur chez les propriétaires de bâtisses convoitées par les responsables de logement social, se plaint Carine Guidicelli, du Comité-logement Centre-Sud. « Ils ne vendent tout simplement pas. Ils attendent que les prix continuent de monter. »

CHÂTEAUGUAY

Un bel exemple de solidarité

« J'étais le 13^e enfant de la famille. Mon père était boulanger et j'aidais à la livraison. J'en ai vu de la misère. Je n'ai pas eu à me faire vendre longtemps l'idée du logement social », lance Jean-Bosco Bourcier, maire de Châteauguay. Pour le Frapru, Châteauguay constitue, avec ses quelque 300 logements sociaux et son implication actuelle, un véritable exemple.

Selon le Comité-logement local, qui a exigé un référendum pour obtenir le premier 30 logements pour personnes âgées, ce n'est que de guerre lasse que l'administration a cédé, mais ce n'est pas la vision du maire. « On n'était pas contre, mais on voulait le zoner correctement pour éviter les ghettos. » Une chose est sûre : les choses y bougent. Un entrepreneur a récemment mis la touche finale au dernier-né, le Baux-Soleils II, un immeuble de 30 logements pour démunis, dont 15 unités pour femmes seules.

La formule y est assez unique. « C'est un OSBL, mais ça fonctionne plutôt comme une coop », déclare François Giguère, du Comité logement. Ainsi, les résidents s'engagent à participer à la gestion, mais au moins une personne de l'extérieur siège sur le conseil d'administration. « Un OSBL où ça fonctionne bien, on laisse plus de corde. On s'ajuste aux besoins », explique-t-il.

Entouré de sa présidente, Josette Lachance, de Carlos Borgès, qui a allumé au CLSC la cause du logement social, et de Pierre-Paul Grandbois, président de l'Office municipal d'habitation, M. Giguère peut témoigner de la vitalité locale. « Pour faire bouger les choses, il faut chauffer les fesses des décideurs », disent-ils. Manifestations, conférences de presse, publication de dossiers noirs, ils ne lâchent pas quand ils veulent sensibiliser le public. Le Comité logement a d'ailleurs fait des petits dans les environs : à Mercier, on a construit Philomène II qui comprend 18 logements, à Saint-Martine et Howick, 12 logements, tout comme à Saint-Rémi. « On a souvent les baguettes en l'air, dit M. Borgès, mais toujours avec des chiffres ».

Mme Lachance parle d'expérience. « J'ai vécu dans le premier HLM de Châteauguay. Nouvellement séparée avec quatre garçons de six à 13 ans, je ne sais pas comment j'aurais pu arriver sans cela. » Rendue aveugle par le glaucome, Mme Lachance a vu dans ce 6 1/2 à coût abordable sa bouée de sauvetage. « Mes fils sont maintenant tous sur le marché du travail. On s'en est bien sortis », déclare-t-elle. À 60 ans, elle vit toujours dans un HLM, un 3 1/2 au centre de la ville, ce qui lui permet d'aller et venir pour ses nombreuses occupations et implications sociales.



PHOTO La Presse ®

Au Pied du courant, on a aménagé de jolies cours verdoyantes.

La mosaïque Montréal

Au-delà du traitement inégal subi par les citoyens dont les municipalités offrent ou pas du logement social et à divers degrés, la réalité diffère même d'un quartier à l'autre.

« Sur le kilomètre et demi carré de Parc Extension, tout est déjà bâti serré, serré. Pas question donc, de bâtir du neuf, même si on est le quartier le plus dépourvu en logement social et l'un de ceux où les besoins sont les plus importants. En allant chercher des montants non utilisés par AccèsLlogis dans d'autres quartiers, on a pu aménager 21 logements au lieu des 12 unités prévues, mais c'est loin de suffire », déclare Gérald Joseph du comité d'action local. La multi-ethnicité (plus de 60 langues s'y parlent) vient compliquer la situation : « Les familles immigrantes sont grosses, elles ont au moins besoin d'un 4 1/2. Il y a des immeubles rue Jarry,   moitié incendiés dans certains cas et parfois des nids de drogue, mais ce ne sont que des 1 1/2 ou 2 1/2 au mieux. » Parc Extension, qui ne mérite pas sa réputation de criminalité, assure M. Joseph, n'apparaît que comme un lieu de transition aux

yeux de plusieurs résidents, ce qui limite grandement leur implication. « Des coops ont coulé parce qu'il n'y avait pas d'homogénéité des locataires, pas d'implication et aucun sentiment d'appartenance et d'enracinement. Quand ils sont prêts à s'impliquer, ils s'en vont ailleurs. » Denise Lacelle, du Projet Genèse (Côte-des-Neiges), enchaîne : « C'est un défi p r p tuel de se comprendre. Vous devriez voir nos signes et nos grimaces. Heureusement, comme tout le monde est minoritaire, les tensions interethniques sont rares. La dernière vague vient du Bangladesh, du Pakistan et de l'Europe de l'Est. Ce sont souvent des diplômés, des ingénieurs qui doivent travailler comme concierges, et des médecins réduits à faire des ménages. Ils travaillent en se disant que leurs enfants en bénéficieront. » Comme dans le Centre-Sud, les promoteurs de logement social ont de la difficulté à persuader certains propriétaires de vendre. « Ils ont l'impression d'être assis sur une petite fortune. » Les listes d'attente allongent. Ahuntsic ou Bordeaux-Cartierville recèlent quelques îlots de pauvreté dans un univers de classe moyenne, ce qui ne leur donne guère de poids face aux instances.   l'inverse, Pointe-Saint-Charles apparaît comme un laboratoire de logement social où on s'est souvent

montré avant-gardiste. C'est là qu'on a récupéré récemment la Sherwin-Williams pour la transformer en coop. On y tiendra prochainement des  tats généraux sur le logement social, dont le deuxième volet sera élargi à la grandeur du Québec. « On est peut-être mieux pourvus que les autres quartiers défavorisés, mais c'est encore loin de suffire », précisent ses dirigeants. Des pauvres, pas de démunis Avec une petite population de 14 000  mes qui vit souvent dans un vieux stock de logements de l'avant-guerre, Saint-Henri bénéficie aussi d'un fort réseau communautaire, estime Jean-Pierre Wilsey, du Popir. « On a beaucoup de pauvres, pas beaucoup de démunis. Les loyers n'ont pas tellement augmenté, mais les conditions des logements se sont détériorées », dit-il. Dans le Centre-Sud, où 89 % des résidents sont locataires, on a beaucoup travaillé pour la population itinérante, et plusieurs immeubles barricad s, des piqueries ainsi que des maisons de chambres ont été transformés en coop ou en OSBL, ravivant du même coup le paysage urbain. Le Comité-logement local présente d'ailleurs actuellement une exposition de photos sur le logement social à l'écomusée du Fier monde. Mais les immeubles dispo-

nibles se font rares. « On a une liste de 500 requérants pour du logement social. L'expulsion des citoyens vers d'autres quartiers où le logement est plus disponible ne sert à rien. On règle peut-être le problème de logement, mais on en crée un autre en les coupant de leur réseau. Nous voulons éviter que la pauvreté soit toute poussée vers l'est comme on l'a fait avec la prostitution », disent Carine Guidicelli et Patrick Alley n. Si certains quartiers excentriques ont des listes d'attente minimes pour le logement social, comme Rivière-des-Prairies ou Pointe-aux-Trembles, n'essayez pas de mettre la main sur un logement dans le Plateau Mont-Royal ou dans Rosemont. Dans la Petite-Patrie, les besoins pour les familles « dont beaucoup en dessous du seuil de pauvreté », sont cruciaux, insiste Diane Courchesne, du comité local. « On a beaucoup de logement à pièces doubles dans le quartier. C'est très dur de livrer deux chambres à coucher fermées. Quant à la construction neuve, le seul programme existant ne le permet pas vraiment. » Ce n'est pas le seul problème. « Les jeunes marginalisés, les psychiatris s débarquent dans les quartiers, se ramassent au CLSC. Mais on n'est pas prêt à en recevoir autant. »

Actualités

Le programme AccèsLogis s'enrichit de 19 millions

Québec veut inciter plus de villes à se lancer dans la production de nouveaux logements sociaux

LILIANNE LACROIX

Alors qu'ils auraient bien pu enrichir le fonds consolidé et être versés dans les coffres du Trésor québécois, les quelque 19 millions non utilisés dans les deux dernières années par le programme AccèsLogis seront plutôt consacrés à bonifier ce programme dans le but d'inciter plus de villes à se lancer dans la production de nouveaux logements sociaux.

C'est ce qu'annonçait hier la ministre responsable de l'Habitation, Louise Harel. Cette injection de crédits non engagés s'ajoutera aux 43 millions prévus annuellement et devrait permettre la réalisation de quelque 1325 nouveaux logements de type coopératif et sans but lucratif par année.

Alors que les municipalités devaient contribuer jusqu'à maintenant entre 15 et 22 % des coûts de réalisation des projets AccèsLogis, leur participation sera réduite et pourra même dans certains cas fondre jusqu'à 5 %.

Afin de tenir compte des conditions du marché locatif local, les coûts de réalisation admissibles ont aussi été haussés. Une subvention de la Société d'habitation du Québec devrait faciliter le démarrage de projets. De plus, des subventions plus généreuses seront disponibles pour chacun des logements réalisés, notamment pour les 25 municipalités qui participent déjà au programme Revitalisation des vieux quartiers et qui pourraient maintenant se laisser tenter par un programme AccèsLogis amélioré. Une subvention additionnelle,



Louise Harel

pouvant aller jusqu'à 4000 \$ par logement, pourra être octroyée pour couvrir les coûts d'adaptation résidentielle dans les logements destinés aux handicapés.

Enfin, dans les projets de loge-

ment destinés en partie aux ménages à faible revenu ou aux personnes âgées en perte légère d'autonomie, 50 % des locataires au lieu de 40 % pourront bénéficier d'un supplément au loyer limitant leur budget-loyer à 25 % de leurs revenus.

Le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU), qui dénonce à grands cris la pénurie de logements sociaux, se réjouit de ce progrès. Les dirigeants de l'organisme pressent d'ailleurs les municipalités de mettre de côté leurs différends avec le gouvernement Bouchard et de participer financièrement à AccèsLogis pour aider leurs citoyens les plus démunis.

« Peu de municipalités ont contribué financièrement à AccèsLogis depuis sa création en 97, rappelle François Saillant, du Frapru. Des villes aussi importantes que Laval, Longueuil, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Saint-Laurent, Gatineau, Trois-Rivières, Sainte-Foy ou

Granby ont ainsi privé leurs citoyens mal logés de ces logements sociaux dont ils ont un urgent besoin. Nous espérons que les changements amèneront au moins les participantes au programme de revitalisation des vieux quartiers à s'intéresser aussi à AccèsLogis. »

S'il croit que les modifications au programme peuvent inciter certaines villes à embarquer dans le bateau d'AccèsLogis, M. Saillant est toutefois d'avis que seule la méthode forte fonctionnera pour les plus récalcitrantes. Il favorise donc une participation obligatoire des villes aux coûts du logement social. Tout en admettant qu'on n'a pas « encore » eu recours à cette solution plus radicale, Mme Harel ne l'a pas écartée. « Il y a une discussion engagée avec les villes sur l'équité régionale en matière de financement d'équipements régionaux et aussi de logement social. Mais cette négociation doit se faire aux tables de discussion, pas en public. »

Un vaporisateur coupe-rhume

Agence France-Presse
WASHINGTON

Un vaporisateur contenant une solution à base de zinc peut réduire à seulement un jour et demi les effets du rhume, a affirmé hier la société Gel-Tech, qui développe ce nouveau médicament, le Zicam.

« Des premières recherches montrent que Zicam réduit la durée d'un rhume, qui se prolonge généralement entre 10 et 14 jours, à un jour et demi », a indiqué le professeur Charles Hensley, l'un des chercheurs de Gel-Tech, dans un communiqué.

Selon la société, le médicament n'a « pas d'effets secondaires ». Zicam agit par « l'application de zinc ionisé directement dans la cavité nasale ». Le produit remplit les sillons de la cavité dans laquelle se sont logés les rhinovirus afin de « prévenir et interrompre le cycle de l'infection ».

Un spécialiste des maladies infectieuses, Dr Frederick Hayden, de l'Université de Virginie, a estimé que des études plus élargies seraient encore nécessaires.

PUBLICITÉ Les aînés choisissent l'hypothèque inversée pour obtenir un montant en espèces

Les Canadiens et Canadiennes de 62 ans et plus ont découvert comment obtenir un montant en espèces, ou un revenu mensuel supplémentaire, de leur bien le plus précieux, leur maison. Les aînés ont compris qu'ils peuvent se faire la vie plus agréable et oublier leurs soucis financiers.

L'hypothèque inversée du Programme Canadien de Revenu Résidentiel permet aux propriétaires de débloquer une partie du capital que représente leur maison. Leur propriété est parfaitement protégée. Ils conservent leur droit de propriété et peuvent résider chez eux pour le restant de leurs jours ou décider de vendre à tout moment.

Vous n'avez aucun remboursement à effectuer pendant toute votre vie. Vous pouvez l'utiliser comme vous le souhaitez : comme source de revenu mensuel supplémentaire, pour voyager, pour faire des rénovations ou vous acheter une nouvelle voiture. Vous pouvez aussi opter pour une combinaison de revenu et d'espèces.

Vous pouvez obtenir de l'information sur ce programme auprès de la Banque TD et de la Banque Royale.

Appelez sans frais le 1 888 749-9785 pour demander votre trousse d'information gratuite et sans obligation.

MP 112

2809077

COMPTES IMPAYÉS?

Nous récupérons les sommes qui vous sont dues.
Aucun déboursé de votre part ;
frais payables à même les sommes perçues.
Appelez-nous sans engagement ni frais.



GRÉGOIRE PERRON, avocats
84, rue Notre-Dame ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 1S6
téléphone : (514) 285-6441
sans frais : (888) 285-6441
télécopieur : (514) 285-8589

2798615



VÉRIFIEZ
PRIX

Le service de lubrification de qualité Toyota. Seulement 24,95 \$* tous les jours.

Étonné? Vous ne devriez pas. Ce n'est qu'un exemple parmi les nombreux services à bas prix que votre concessionnaire Toyota vous offre **tous les jours**. En prime, ils sont accompagnés de la tranquillité d'esprit que vous obtenez grâce aux techniciens Toyota qualifiés ainsi qu'aux pièces d'origine Toyota. Venez faire un tour et jetez un coup d'oeil à nos forfaits d'entretien offerts aux **prix avantageux de tous les jours**. Pour plus de détails, composez le 1 888 TOYOTA-8 ou consultez notre site Web au www.toyota.ca. Et ne soyez pas étonné si un sourire éclaire votre visage.



La marque de confiance.

Remplacement de l'huile et du filtre avec l'huile moteur et un filtre d'origine Toyota • Vérification du filtre à air • Lubrification des verrous, des loquets et des charnières • Inspection des feux / phares, du klaxon et des essuie-glace • Vérification du niveau des liquides de refroidissement, de freins et de lave-glace • Inspection des pneus et réglage de la pression, si nécessaire.



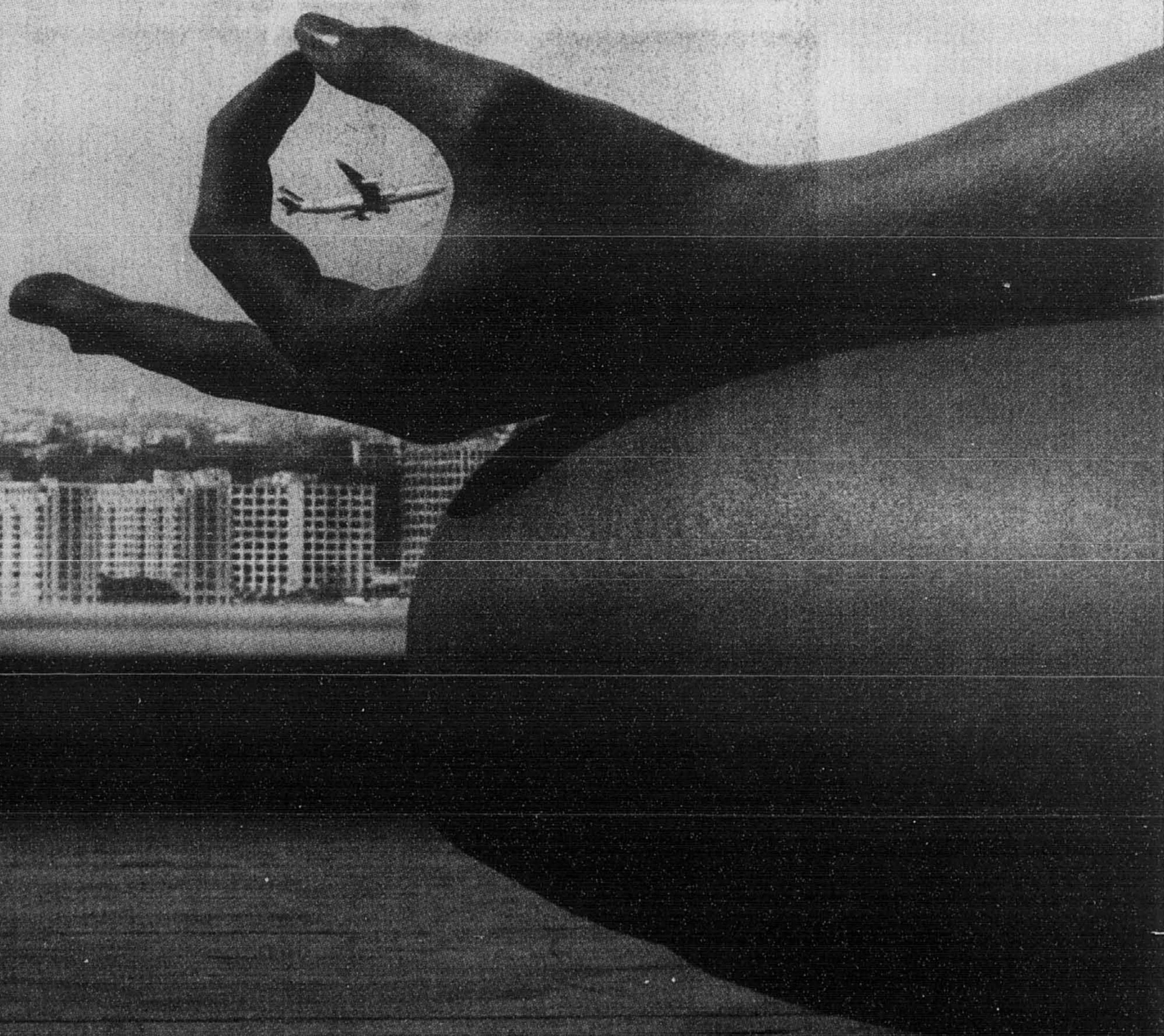
TOYOTA

* Taxes en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Redevances écologiques et frais d'élimination des déchets en sus dans certains marchés.

2798768

Faire du ciel le plus bel endroit de la terre.

AIR FRANCE
■■■■■



www.airfrance.ca