

perspectives

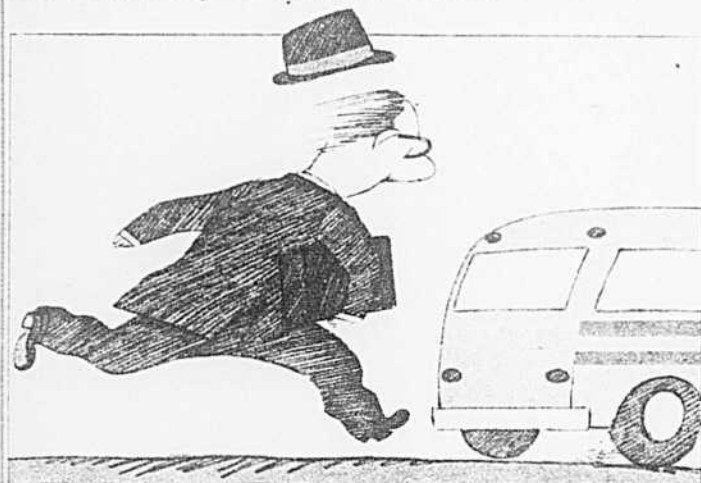
la presse

Être père,
c'est pas
du gâteau!
(sauf demain)



LE SONDAGE DE LA SEMAINE

LA PRATIQUE DES SPORTS



L'intérêt des Canadiens pour le sport va-t-il au-delà de la simple contemplation des spectacles sportifs? On peut l'affirmer sans ambages. 64 p.c. des citadins rejoints par notre sondage déclarent s'être adonnés eux-mêmes à un sport quelconque durant les douze derniers mois. La première préférence est allée à la natation (31 p.c.), puis au cyclisme (20 p.c.), au jogging (17,5 p.c.), au tennis (16 p.c.), au golf (14 p.c.), au ski (13 p.c.) et au hockey (9 p.c.).

La proportion des spectateurs a été la même que celle des participants (64 p.c.); mais il y a plus forte tendance chez les premiers à entrer dans le groupe des seconds que chez les gens qui ne regardent aucun match au petit écran: 69 contre 57 p.c. A la télévision, les sports les plus appréciés sont le hockey (47 p.c.), le football (36 p.c.), le baseball (28 p.c.), le tennis (21,5 p.c.), le golf (16,5 p.c.) et la course

automobile (8 p.c.). 39 p.c. des interrogés ont assisté en personne à un spectacle sportif. De ceux-ci, 22 p.c. ont vu un match de hockey, 13 p.c. un match de football et 12 p.c., un match de baseball.

Les citadins canadiens ont consacré en moyenne 6 heures 24 minutes par semaine au sport l'an dernier. La moitié de ce temps (3 heures 12 minutes) a été employée à s'adonner eux-mêmes à quelque sport; de l'autre moitié, les deux tiers, soit 2 heures 6 minutes, ont servi à regarder des événements sportifs télévisés. Le

reste, c'est-à-dire une heure 6 minutes, est allé à assister sur place à de tels événements. 40,5 p.c. des gens estiment avoir accru le temps donné à la «participation» aux divers sports, tandis que 36 p.c. allouent plus de temps à la contemplation des spectacles sportifs, soit à la télévision, soit en personne; 15 p.c. n'ont pas modifié leurs habitudes et 9 p.c. se sont abstenus de formuler une opinion.

Comme on pouvait s'y attendre, les hommes ont été nettement plus nombreux que les femmes (à 72 p.c. contre 56 p.c.) à pratiquer un sport. Et, de même, à regarder les matchs sportifs à la télé: 76 p.c. contre 53 p.c. Ils y consacrent en moyenne le double du temps des femmes: 3 heures 36 minutes par semaine en regard d'une heure 48 minutes. 45 p.c. d'hommes contre 34 p.c. des femmes ont payé leur droit d'entrée à un spectacle sportif.

Quant à l'échantillonnage des catégories d'âge, la participation décline de 80 p.c. chez les jeunes de 18 à 24 ans à 37 p.c. chez les gens de 55 ans et plus. L'assistance à des matchs tombe, de même, de 51 à 28 p.c. Par contre, aucune différence entre les groupes d'âge en ce qui concerne les sports à la télévision: près des deux tiers de tous les interrogés. C'est le temps consacré à la pratique des sports qui diminue de la façon la plus marquée: de 5 heures 6 minutes par semaine pour les plus jeunes à une heure 42 minutes pour les plus vieux. Le temps employé à regarder le sport au petit écran augmente d'environ trois quarts d'heure par semaine à partir de 35 ans.

Le degré de participation personnelle au sport semble directement relié au revenu des gens et augmenter en

même temps que lui. La pratique du sport fait un bond de 39 p.c. chez les citadins aux gains annuels inférieurs à \$5 000 à 64 p.c. dans la catégorie immédiatement supérieure (revenu allant de \$5 000 à \$9 999) puis progresse jusqu'à 73 p.c. chez les gens gagnant \$25 000 et plus. Quant au sport plus particulièrement pratiqué, même saut brusque d'un taux de 7,5 p.c. parmi les moins fortunés à 28 p.c. pour la catégorie au-dessus, et progression jusqu'à 39 p.c. chez les plus fortunés, dans le cas de la natation. Il en est ainsi pour presque tous les autres sports, sauf peut-être le ski, ou l'écart est moindre entre toutes les catégories. Sauf aussi pour le hockey, que les plus riches pratiquent deux fois moins que la catégorie immédiatement inférieure, au revenu variant de \$20 000 à \$24 999: le seul sport en somme où ils ne dominent pas le classement.

Il en est pour l'assistance payée à des matchs sportifs comme pour la pratique des sports: saut brusque de 18 p.c. dans la catégorie la plus basse à 35 p.c. dans sa voisine et progression jusqu'à 45 p.c. dans la plus riche. Mais peu d'écart, soit de 55,5 p.c. à 65 p.c. d'un bout à l'autre de l'échelle, pour ce qui est de regarder le sport à la télévision. De même il y a égalité approximative entre toutes les catégories dans la division du temps entre, d'un côté, la pratique des sports et, l'autre, leur contemplation dans un aréna ou à la télé.

Il y a progression d'est en ouest du pays dans la participation au sport, de 59 p.c. dans les provinces Maritimes et au Québec à 71 p.c. en Colombie britannique. Progression encore dans la contemplation du sport au petit écran, de 54 p.c. dans les Maritimes à 73 p.c. en Colombie. Cette contemplation ne semble donc pas faire concurrence à la pratique du sport et détourner de s'y adonner, mais la compléter. Assister en personne à des matchs obtient le plus bas taux au Québec, 29 p.c., le plus haut dans les provinces des Prairies, 51 p.c., et en Colombie, 50 p.c. Le temps consacré à la pratique des sports est le double dans les Prairies (4 heures 24 minutes) de ce qu'il est dans les Maritimes: 2 heures 12 minutes. Mais si, au Québec, on n'y emploie que 2 heures 24 minutes, c'est encore plus que les 2 heures 6 minutes consacrées à la contemplation du sport, dans un aréna ou à la télévision. Dans toutes les autres régions, la contemplation l'emporte sur la participation: elle réclame plus que le double de temps aux Maritimes, presque le double en Colombie.

Quant aux sports qu'on préfère pratiquer, la natation recrute plus d'adeptes dans la région atlantique qu'ailleurs, le tennis et le hockey plus en Ontario, le golf, le ski, le jogging et la bicyclette dans les Prairies. Les sports qu'on préfère regarder: football, tennis et golf surtout dans les Prairies, baseball dans les Maritimes (deux fois plus que dans l'Ouest). Mais l'intérêt est partout égal pour le hockey.

Les anglophones pratiquent plus le tennis que les francophones (17 contre 10 p.c.) et, de même, le jogging: 20 contre 9 p.c.; mais les seconds font plus de ski: 20,5 contre 11 p.c. Au total, une «participation» francophone légèrement plus forte (66,5 contre 63 p.c.), mais les anglophones y allouent plus de temps: 3 heures 18 minutes contre 2 heures 18 minutes. Comme pour regarder le sport à la télévision: presque le double du temps des francophones (2 heures 54 minutes contre 1 heure 42 minutes).

**La semaine prochaine:
les habitudes
de lecture**

Le Sondage de la semaine a été réalisé pour *Weekend Magazine* et *Perspectives* par les Laboratoires Data, conseillers en recherche, de Montréal, sous la supervision de T.R. Bird. On a effectué à cette fin 1 061 entrevues téléphoniques dans 32 des principaux centres urbains du Canada.
©Weekend Magazine, 1977

PAR PAUL SIMIER

Portsall, sur la côte nord de la Bretagne, à quelques milles du carrefour de la Manche et de l'Atlantique. Un point sur la carte. Un village groupant un millier d'âmes. Une communauté sans histoire. Des maisons trapues et blanches alignées sur le front de mer ou éparpillées en retrait des dunes, façades vers l'océan. La mer ici est un élément quotidien. Chaque saison apporte sa récolte pour autant que l'on veuille aller la cueillir. Les uns se spécialisent dans le casier à crustacés, d'autres dans le goémon quand vient le temps. Les femmes traquent la gravette, ce ver de sable vendu pour servir d'appât, ou cueillent des algues à marée basse. Tout un petit peuple besogneux pour qui chaque jour se vit au rythme créé par ces multiples métiers complémentaires. Un village sans histoire où le quotidien est fait de labeur et de petites haltes au café du port.

Soudain, Portsall, village sans histoire, est passé à l'Histoire. Pendant des jours, le nom a fait la «une» des nouvelles: le 17 mars 1978, un super-

tanker de quelque 230 000 tonnes, l'Amoco Cadiz, s'échouait sur les roches devant Portsall, à 900 mètres du rivage. Coupé en deux, d'abord, puis drossé par la tempête, il va perdre en quelques jours la totalité du fuel léger qu'il ramenait du golfe Persique vers les ports de la mer du Nord.

230 000 tonnes de pétrole à la mer! De quoi en distribuer un gallon à chacun des 52 millions de Français. Asphyxiés, les oiseaux familiers de la bande littorale; tués, les coquillages, vers de sable et poissons; anéantis, les champs d'algues non loin de la côte. Poussées par les courants et les vents, les nappes de pétrole vont, en un mois, contaminer 350 kilomètres de littoral, gagnant les parcs ostréicoles et les viviers des mareyeurs. Une multitude d'autres villages sans histoire sont touchés, tout comme Portsall. Et en faisant passer ces noms à l'Histoire, les media sonnent à leur manière le glas des activités économiques de cette bande littorale. Les scientifiques sont prudents

et évitent de faire des bilans. Ils avancent cependant des chiffres. Ainsi il faudrait trois années pour que la base de la flore se rétablisse, mais peut-être dix ans pour que l'on puisse de nouveau pêcher du homard commercialisable. De quoi mettre en difficulté les pêcheurs qui ont investi dans du matériel, même si l'on parle d'indemnités: \$500 mensuels.

Tout cela paraît minime, ne touchant que quelques milliers de personnes. Mais l'Amoco Cadiz est le quatrième pétrolier à contaminer les côtes bretonnes. La marée noire qui a suivi le naufrage du 17 mars à Portsall est aussi la plus grave que l'Histoire ait connue jusqu'à présent.

Dès 1926...

L'histoire des pétroliers n'a pas encore cent ans. Le premier pétrolier ne fut construit — en Angleterre — qu'en 1886. Le Gluckauf pouvait transporter 2 307 tonnes, cent fois moins de charge que l'Amoco Cadiz... En 1914, soixante pétroliers naviguaient à travers le monde. Il survint sans doute maints accidents car la conférence maritime de Washington, en 1926, dénonça «la menace d'extermination» que faisait

peser sur l'humanité la pollution des mers par les hydrocarbures. Il faudra attendre que de nombreuses autres catastrophes se produisent pour que les Etats en arrivent à des mesures de protection de leurs eaux et de leur littoral.

Les menaces pour les océans, dénoncées en 1926, sont bien vite oubliées pendant la Seconde Guerre mondiale. Depuis, en vingt ans, les accidents de navigation les plus spectaculaires se sont succédés.

29 mars 1957, le Tampico Maru s'échoue dans la crique de Panta Calavera, en Californie, répandant 50 000 tonnes de pétrole. Mai 1966, le Fina-Norvège fait naufrage à proximité de Civita Vecchia, polluant les plages de Rome. 18 mars 1967, le Torrey Canyon s'échoue au sud de l'Angleterre, lâchant 30 000 tonnes de pétrole, dont une partie gagna les côtes bretonnes. 1971, le Wafra, en Afrique du Sud,

Suite page 6.

QUAND LA MER DEVIENT LA POUBELLE DES PÉTROLIERS

IL Y A LES ACCIDENTS DE NAVIGATION - COMME CELUI DE L'AMOCO CADIZ
LE LONG DE LA CÔTE BRETONNE - MAIS IL Y A AUSSI
LES OPÉRATIONS DE DÉGAZAGE, ET LA COMPLAISANCE
DES GOUVERNEMENTS

*C'est armés seulement
de pelles,
rateaux et poubelles que
les volontaires ont
entrepris d'abord de racler
la boue noirâtre qui
a souillé les
plages bretonnes.*



M. CHRISTIE ET L'EMBARRAS DU CHOIX

Où...

que feriez-vous si vous étiez à la place de M. Christie et aviez le goût d'un biscuit de M. Christie?



Mais si la journée est un peu

difficile, peut-être serez-vous tenté, comme M. Christie, de faire la pause-saveur avec un Pause Café. Des biscuits aussi bien garnis de cannelle et de raisins, ça redonne le goût...d'en manger d'autres!



Le choix le plus difficile pour M. Christie, c'est encore de refermer sa boîte de biscuits aux pépites de chocolat. Avoir réussi à faire entrer autant de savoureuses pépites dans des biscuits, ça leur confère une valeur quasi sentimentale pour M. Christie!



Si, à l'instar de M. Christie, vous avez un cœur d'enfant, votre choix ira naturellement vers Fudge-O. C'est même très logique. Les tout-petits adorent les biscuits Fudge-O. Et comme M. Christie adore les tout-petits...

Comme presque tout le monde, vous choisiriez probablement un biscuit Oreo, à cause de sa riche garniture à la vanille si bien entourée de deux gaufrettes au chocolat. Mais M. Christie ne pense pas toujours comme M. Tout-le-monde.



Quand M. Christie a un goût de beurre d'arachides mais qu'il n'a pas pour autant le goût de se coller le palais, il se rattrape avec ses biscuits au beurre d'arachides Pirate. Connaissez-vous une meilleure solution!



Mais quand il a le goût de se sucrer le bec, M. Christie ne fait ni une ni deux. Il choisit trois Sandwichs à la Menthe... rien que pour leur bon petit goût sucré!



M. Christie, vous faites de bons biscuits.

Ci-contre, «tonnes à lisier» (sorte de camions-pompes à purin utilisés par les fermiers voisins) qui se sont révélées le vrai moyen de nettoyer les plages; à dr., manifestation à Brest contre le désastre de l'Amoco Cadiz.

LA POUBELLE DES PÉTROLIERS



provoque la pollution en s'échouant au cap Agulas: 18 000 tonnes de pétrole à la mer. 17 juin 1972, échouage du Saija en Corse; août 1972, collision du Texanita et du Oswego-Guardian en Afrique du Sud: 10 morts et 33 disparus. 1974, le Metula s'échoue dans le détroit de Magellan, perdant 60 000 tonnes de pétrole. 24 janvier 1976, l'Olympic Bravery s'échoue sur l'île d'Ouessant, en Bretagne; les cuves, d'une contenance de 276 000 tonnes, étaient vides, mais la côte sera polluée par le propre carburant du pétrolier. 12 mai 1976, l'Urquiola s'échoue à la Corogne, en Espagne, et perd 108 000 tonnes de fuel. 15 octobre 1976, le Boehlen sombre dans les parages de l'île de Sein, en Bretagne: nouvelle marée noire. 16 décembre 1976, le Venpet et le Venoil entrent en collision au large de l'Afrique du Sud: marée noire de 27 000 tonnes. Près de nous: juin 1966, le Texaco Massachussets fait naufrage devant New York. Février 1970, l'Arrow s'échoue dans la baie de Chédabouctou, en Nouvelle-Ecosse. 15 décembre 1976, l'Argo Merchant s'échoue près de l'île de Nantucket sur la côte est des E.-U. mais les 29 000 tonnes de pétrole de la cargaison, au lieu de gagner la côte, se dissipent au-dessus du George Bank, zone de pêche très prolifique.

Le dégazage: la goutte de trop

En 1973, plus de six millions de tonnes d'hydrocarbures ont été déversées dans les mers, selon l'OCDE. Sur ce total, 2,1 millions de tonnes provenaient des transports maritimes, mais seulement 200 000 tonnes, soit 3 p.c., étaient dus aux accidents de navigation. La part importante des rejets en mer était due à des gestes volontaires, notamment aux opérations de dégazage en cours de navigation. Les autres déversements volontaires ou accidentels proviennent de rejets à partir de la terre: raffineries, ruptures de canalisation, ou encore d'infiltrations sous-marines causées par l'exploitation ou la recherche de nappes en pleine mer.

Les rejets dus à la navigation semblent donc minimes par rapport à tout ce qui est déversé annuellement dans la mer. Avant de considérer ce qui est fait ou devrait être fait pour prévenir les accidents, il convient de s'arrêter aux

rejets volontaires. Ce genre d'opération consiste à rejeter en mer les résidus de cuves, au lieu de faire escale dans des ports équipés de stations de dégazage. L'immobilisation du bâtiment, ajoutée au coût de l'opération, revient à bien plus cher que l'amende que les responsables du navire risquent s'ils sont surpris à dégasier en haute mer. L'Amoco Cadiz s'est échoué le 17 mars 1978; les 29, 30 et 31 mars, quatre pétroliers ont été repérés alors qu'ils dégasiaient dans la Manche... profitant de la marée noire. Un de ces bâtiments a été immobilisé jusqu'à versement par le commandant d'une amende de 30 000 francs (environ \$7 250)!

Inefficacité des mesures de prévention

Parce qu'en 1967 les côtes bretonnes ont connu la marée noire due au naufrage du Torrey Canyon, en 1970 on créa en France le plan Polmar-mer destiné à lutter contre la pollution marine. A l'époque, le plan faisait état de l'existence de vingt kilomètres de barrages flottants, de 2 800 tonnes de produits dispersants ou précipitants, d'un appareil de récupération et de citernes de stockage des hydrocarbures.

Le Premier ministre français prit des mesures le 24 mars, une semaine après la tragédie de l'Amoco Cadiz. Les préfets maritimes pourront prendre des dispositions pour maîtriser la navigation dans leur secteur. Les pétroliers devront respecter une bande de 7 milles par rapport au littoral (au lieu de 5 milles précédemment). Tout navire entrant dans les eaux territoriales françaises devra signaler son entrée, sa route, sa vitesse et la nature de son chargement. Et tout capitaine est tenu d'informer les autorités maritimes en cas d'avarie ou d'accident. Un radar, enfin, est en cours d'installation sur l'île d'Ouessant pour surveiller l'entrée de la Manche.

Il aura donc fallu une nouvelle catastrophe, et la pire de toute l'histoire maritime, pour que la France se décide à prendre des mesures plus énergiques en matière de prévention. Encore qu'il-

les paraissent bien minimes par rapport à celles prises par d'autres pays qui ont connu de nombreuses catastrophes à la suite d'accidents de navigation.

C'est le cas de l'Afrique du Sud qui voit passer devant le Cap 2 600 à 3 000 pétroliers pleins par an. Depuis 1971, il n'y a pas eu de catastrophe entraînant une grave pollution. Deux remorqueurs gouvernementaux veillent en permanence sur la route des pétroliers. Leur intervention a permis d'éviter que les 250 000 tonnes de pétrole du Venoil ne gagnent la mer, en 1977. Les navires ne peuvent approcher à moins de 20 milles des côtes; des patrouilleurs surveillent, d'ailleurs, la zone en permanence. De plus, les peines encourues en cas de sinistre ou de pollution sont assez sévères pour décourager les téméraires.

Les vidangeurs de la mer

Au cours des premières semaines qui suivirent la marée noire, dans le cadre du plan Polmar, l'on vit affluer, vers la côte touchée, hommes et matériels. 7 500 militaires que l'on arma de pelles et de seaux alors que la priorité était de pomper, à même la mer, le pétrole ramené au littoral à chaque marée! 500 camions et 60 citernes pour transporter le pétrole pompé alors que l'on manquait d'engins pour faire l'intermédiaire entre le rivage et ces porteurs. 60 navires de guerre, 30 hélicoptères et 18 avions pour repérer et traiter les nappes de pétrole qui dérivèrent au large. On cria déjà victoire, lorsqu'un mois après la catastrophe, les vents, étant passés au nord-est, ramenèrent les nappes à leur point de départ et sur les plages déjà nettoyées!

Il fallait certes des bras pour ramasser patiemment pétrole et débris solides qui souillaient les plages. Il importait auparavant de pomper inlassablement pour récupérer le maximum de pétrole et éviter ainsi qu'à chaque marée les

courants ne remportent des nappes. La solution vint du bon sens paysan. Les agriculteurs, à l'appel de leurs responsables professionnels, se firent les «vidangeurs de la mer» avec leurs tonnes à lisier. «Au cours d'un voyage en Corogne, j'avais constaté que cela avait apporté la solution lors du naufrage de l'Urquiola», précise Alphonse Arzel, agriculteur et maire de Ploudalmézeau-Portsall. Opération tout à fait improvisée. Le plan Polmar ne prévoyait pas cette ressource locale, ni même de consulter les élus et de les associer aux décisions. Quand nous avons rencontré M. Arzel, deux semaines après le naufrage, il se disait encore ulcéré par le manque de concertation. Le plan Polmar est apparu efficace... sur le papier. Les barrages flottants ne résistèrent ni à la marée ni au mazout. Il faudrait 10 000 personnes au travail pendant deux à trois mois pour faire disparaître les traces visibles de la marée noire!

Après la catastrophe de Portsall, on découvrit qu'en onze ans et à travers l'expérience de trois marées noires, on n'était guère plus avancé, ni pour traiter les nappes en haute mer, ni pour ramasser le pétrole, ni encore moins pour prévenir les accidents.

Aux Etats-Unis, un décret, promulgué en 1972, dote le pays d'un «plan de sauvegarde en cas de pollution par le pétrole et les substances dangereuses». Des forces spéciales sont ainsi chargées de veiller sur les côtes. Ces unités d'intervention peuvent répondre à tout appel en deux heures et disposent, en cas d'accident, de tout le matériel voulu pour procéder à un rapide pompage, de manière à éviter le rejet à la mer. Mais l'expérience, notamment dans le cas de l'Argo Merchant, a démontré les limites de ces forces d'intervention en cas de mauvais temps.

Les pavillons de complaisance

Les mesures de prévention des accidents de navigation dépendent d'abord du bon vouloir des gouvernements touchés dans leurs eaux territoriales. Mais des conventions internationales codifient également le trafic en mer. Celles-ci sont élaborées par l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI), qui célèbre d'ailleurs son vingtième anniversaire en mars 1978. Etonnante coïncidence! C'était le 17

mars — L'Amoco Cadiz a sombré dans la nuit du 16 au 17 mars — cette première journée mondiale de la mer. Pour M. Chapon, l'un des responsables français des transports: «Cette journée souligne la tâche importante accomplie par l'OMCI pour améliorer la sécurité des navires et des gens de mer.» Déclaration qui revêtait quand même un certain goût amer, le jour d'une tragédie comme celle de l'Amoco Cadiz...

L'OMCI, qui relève de l'O.N.U., a adopté de nombreuses conventions; la difficulté réside dans la ratification et l'application des textes. Le principe de la séparation du trafic dans les parages dangereux comme la Manche, adopté en 1972, n'est entré en vigueur qu'en 1977.

Sans doute les mesures préventives

sont-elles insuffisantes encore, si l'on en croit le naufrage de l'Amoco Cadiz et les requêtes des pays membres, à la réunion de l'OMCI, le 17 avril 1978. L'Angleterre et la France demandaient que soit étendue la zone côtière interdite aux pétroliers; le Canada a souhaité que soit donnée aux pays concernés la possibilité d'inspecter les bateaux qui naviguent dans leurs eaux.

L'Institut d'économie maritime des Pays-Bas conclut, dans une étude sur la flotte mondiale de pétroliers, qu'en matière de sécurité, d'entretien et de qualification des équipages, 320 pétro-

liers grecs et 150 libériens sont inférieurs aux normes. Sur 874 bateaux battant ces mêmes pavillons, 262 ont plus de seize ans. A Chypre, 71 p.c. de la flotte pétrolière est hors normes et, à Panama, 50 pétroliers ont vingt et un ans et plus. On touche là le problème des pavillons dits de complaisance. Pour naviguer au plus bas coût, des sociétés de divers pays font immatriculer, par le biais de filiales, leurs navires dans des pays qui ne sont généralement pas signataires des conventions internationales de base en matière de normes de sécurité. Le Torrey Canyon battait pavillon libérien, comme l'Urquiola et comme l'Amoco Cadiz. L'Olympic Bravery battait pavillon grec. Le Texanita et l'Oswego Guardian étaient libériens, comme l'Argo Marchant et comme le Venpet et le Venoil. Sans doute faut-il combattre le principe de ces pavillons de complaisance, mais les pays qui, au sein des instances internationales, s'efforcent de prévenir la pollution des mers, abritent nombre de sociétés qui

immatriculent leurs bateaux dans ces pays complaisants... On est sans doute loin d'avoir trouvé la solution définitive.

A Portsall, les bateaux de goémoniers ne sortiront guère, cette saison. La plage nettoyée peut faire illusion. Descendez dans le sable et vous y découvrirez des taches huileuses. Dans les estuaires les huîtres ont goût de mazout. Sur la plage de Tréoupan, les tracteurs se succèdent pour remonter des chargements entachés de pétrole... Assistés sociaux, les sinistrés seront-ils indemnisés tant qu'ils n'auront pas retrouvé leur milieu marin? Sont-ils condamnés à l'exode et à la reconversion, eux qui n'ont jamais connu que la mer? Leur mer est devenue une poubelle. La nôtre aussi. Six millions de tonnes de pétrole par an dans les mers du monde. Portsall et la Bretagne ne sont finalement pas si loin... ●

FORMATS: RÉGULIER ET KING SIZE

**faites-en
votre
marque**



Player's Légère
ni trop forte • ni trop douce

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage—éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette—Format King Size: "goudron" 16 mg, nicotine 1.1 mg. Format régulier: "goudron" 14 mg, nicotine 0.9 mg.

En voiture!

Depuis le 1er mars une magnifique série d'affiches décore les voitures du service Via Rail Canada. Elles reproduisent soit des objets anciens tirés du patrimoine national, soit des oeuvres d'art en montre dans les principaux musées du pays. Le but en est de faire mieux connaître aux Canadiens la grande variété des richesses de leurs musées.

Le projet avait été conçu, il y a un an, par Jacqueline-Anne Sorel, directrice du service d'information des Musées nationaux. Il a suscité aussitôt l'intérêt enthousiaste de Via Rail, qui a accepté de le coparrainer.

On s'est adressé aux musées d'art ou de science des grandes villes situées sur les parcours desservis par Via.

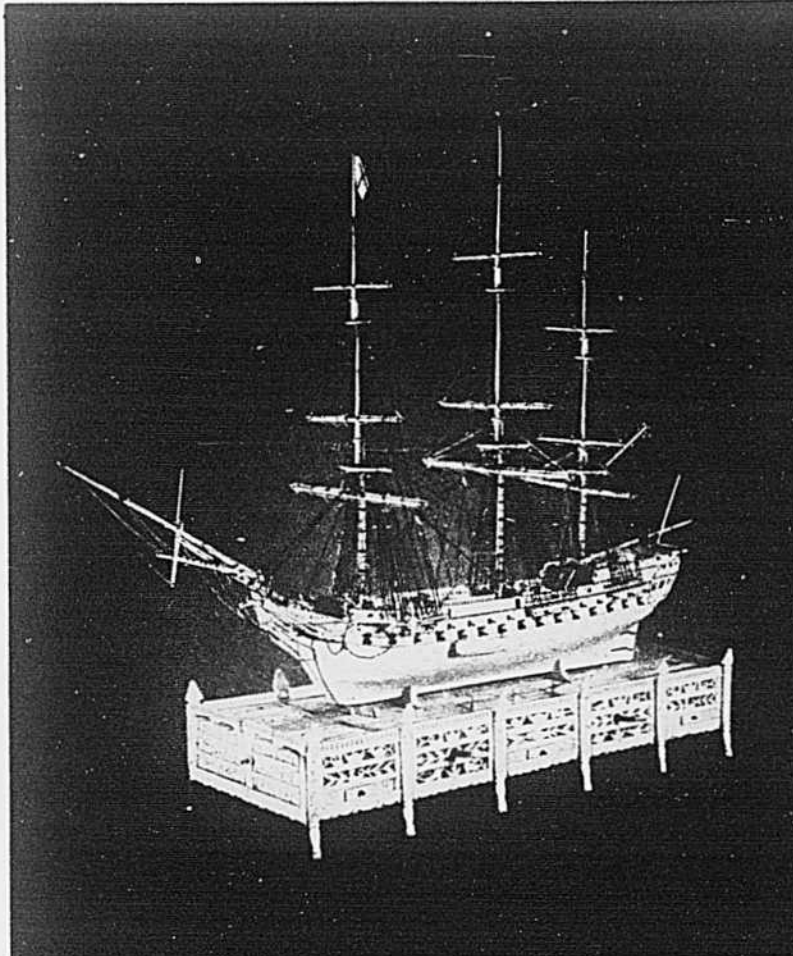
Un comité de sélection a choisi un sujet d'affiche par musée, de façon à n'oublier aucune des dix provinces, et en a constitué ainsi une série de vingt-sept. Un premier groupe de treize affiches circulent déjà à travers le pays; les quatorze autres auront été placées à bord des convois d'ici la fin du mois.

Elles seront exposées pendant un an et à tour de rôle dans toutes les voitures Supercontort, Club 52 et coach de Via circulant d'un océan à l'autre. Les boutiques des musées les mettront aussi en vente sous peu, et l'on s'attend qu'elles suscitent la convoitise des collectionneurs. Ces affiches font leur part aux artistes vivants aussi bien que défunts. Ainsi on y voit une sculpture, *Jim*, due à Joe Fafard, de la Saskatchewan, et conservée à la galerie Norman-Mackenzie, de Regina. Ou encore un bronze, *Sans Titre*, exécuté en 1966 par Armand Vaillancourt et monté sur un socle enneigé, qui se trouve au Musée d'art contemporain de Montréal.

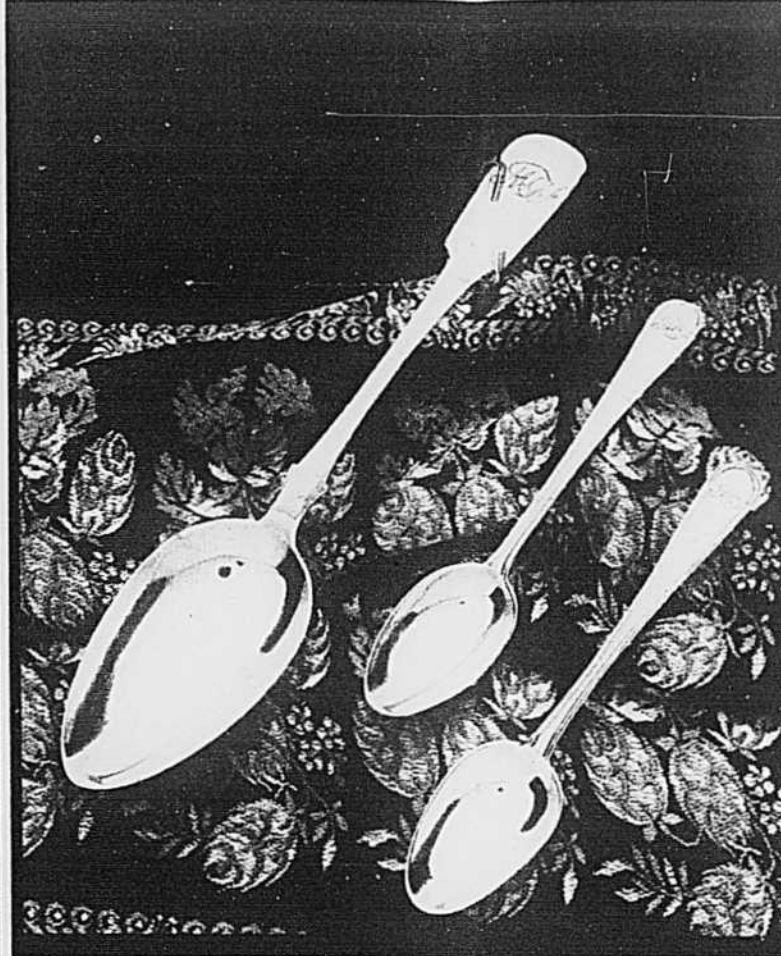
Les arts amérindien et inuit ne sont pas moins bien servis, de même que les sciences, de la paléontologie à la physique. Au total, une collection qui saura nourrir le regard et l'esprit des voyageurs, et les inciter à visiter au passage les musées fournisseurs. Nous vous présentons dans ces pages quelques-uns des objets et oeuvres d'art reproduits sur ces affiches et une des affiches montrant un coq de clocher, appartenant au Musée du Québec.

Christian Larsen

Maquette de navire de guerre du type en usage pendant la guerre canado-américaine de 1812-1814, conservée au Musée de la guerre, à Ottawa.



Cuillères en argent fondues par Cruikshank et Savage, de Montréal, au début de l'autre siècle, et conservées par le Musée-Planétarium de Vancouver.



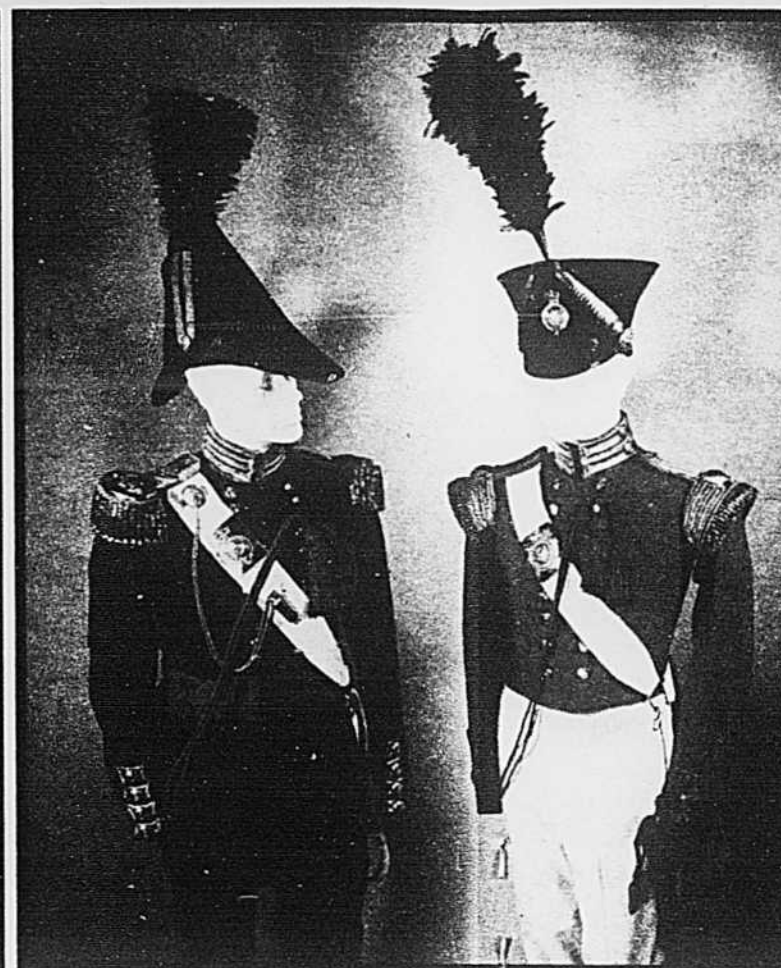
Sculpture de Joe Fafard intitulée «Jim», qui a été acquise par la galerie Norman-Mackenzie, de Regina, en Saskatchewan.



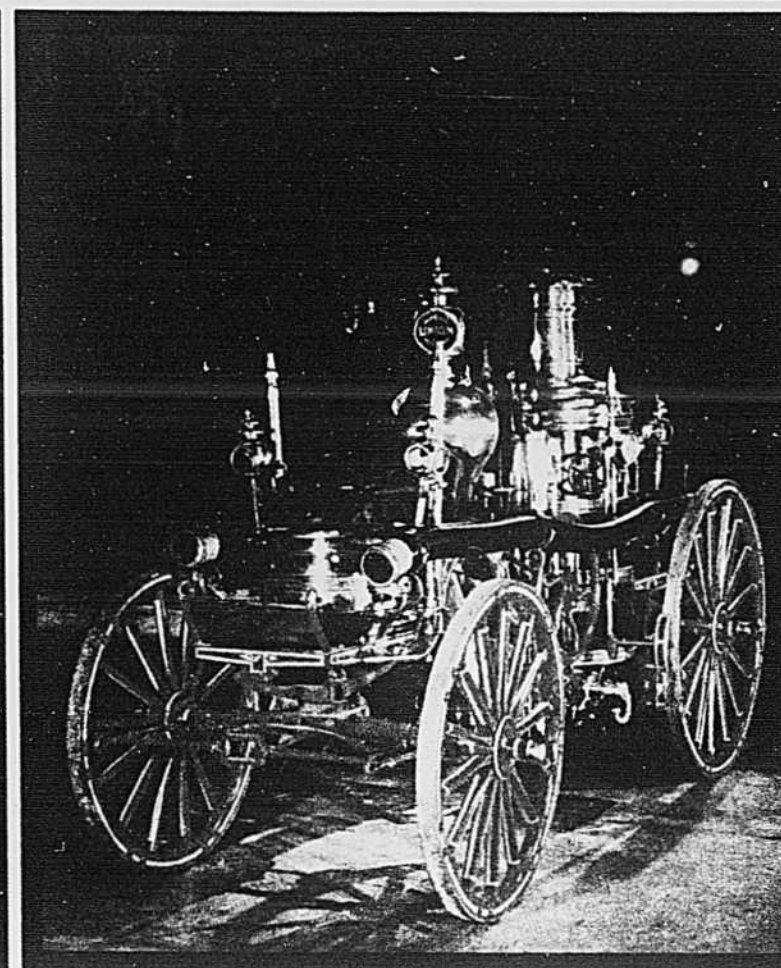
Mannequin — représentant un missionnaire — provenant de la tribu des Sauteux et que conserve l'institut Glenbow, de Calgary, en Alberta.



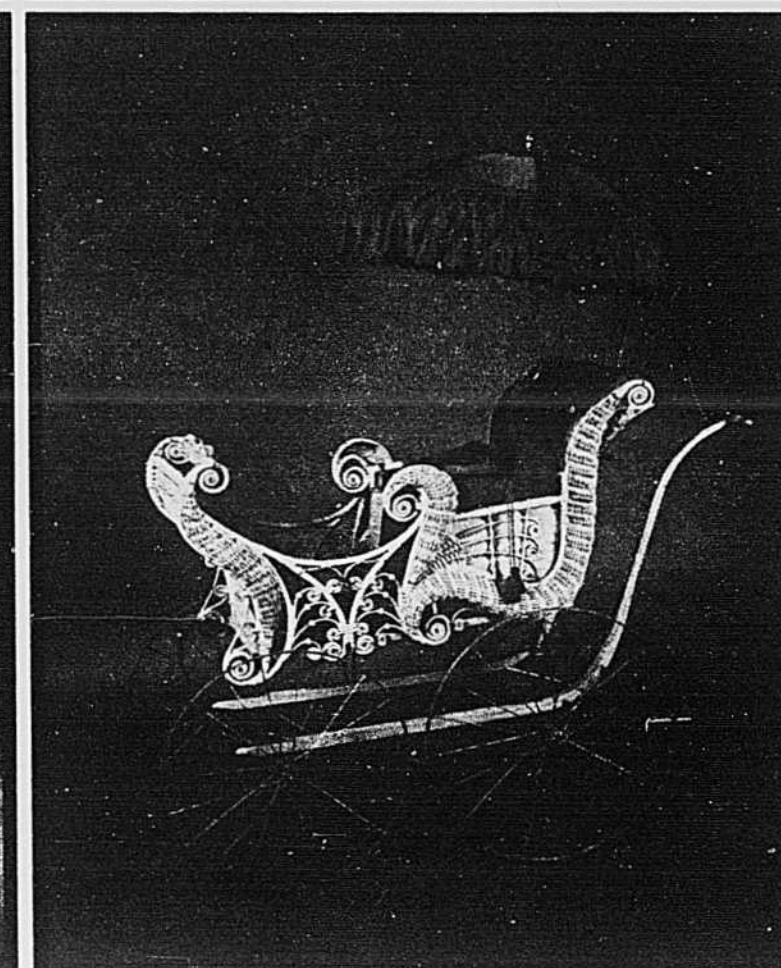
Portrait de la marquise Angélique de Dreux-Brézé, par Nicolas de Largillière, oeuvre du XVIIIe siècle que possède le Musée des beaux-arts de Montréal.



Uniformes de grande tenue pour officiers, portés dans l'Armée canadienne au XIXe siècle, gardés au musée de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick.



Pompe à vapeur qui aurait servi à combattre le grand incendie de Hull, en avril 1900, gardée au Musée national des sciences à Ottawa.



Voiturette d'enfant, en rotin tressé, capitonnée de velours rouge et protégée par un parasol de même tissu, conservée au Musée de l'homme, à Ottawa.



Les Musées nationaux du Canada / The National Museums of Canada

Musée du Québec à Québec
Pour vous rendre à Québec, utilisez VIA

Une journée paperasse dans la vie d'un Premier ministre



PAR JACQUES LARUE-LANGLOIS

Judi, 11 mai 1978, 8 h 45. Tel que convenu, mon collègue photographe et moi nous nous présentons au *bunker* de la Grande-Allée, forteresse bien gardée — quoique moins exagérément que sous le gouvernement précédent — où se réunit le Conseil exécutif sous la présidence du Premier ministre. Impossible de monter sans l'accord de la personne que nous devons rencontrer. Elle n'y est pas. Personne n'y est... La veille, c'était la soirée du whip en l'honneur des députés ministériels et du personnel du cabinet des ministres. Une affaire qui a fini tard... pour certains.

Le temps de se réorienter, de sortir pour attraper le Premier ministre au vol au moment de son arrivée. Il est là, sur la banquette arrière d'une voiture grise bien ordinaire dont il sort en trombe, vêtu d'un élégant costume bleu marine, pour se diriger, seul, presque au pas de course, vers l'entrée de l'immeuble dont il tire lui-même la porte. Au moment de franchir le seuil de l'immeuble, il m'aperçoit.

— Bonjour, monsieur Lévesque.

— Bonjour.

— Madame O'Leary a dû vous prévenir: aujourd'hui, nous passons la journée, mon collègue photographe

Denis Plain et moi, à vous suivre pour un reportage dans *Perspectives*.

— Me suivre toute la journée? J'vous en souhaite!

Là-dessus, il redéale au pas de course, qui semble celui de son rythme habituel, vers l'ascenseur dans lequel il disparaît avant que nous ayons le temps de nous coller à sa semelle.

Après deux cafés, quelques excuses et un coup d'oeil à l'agenda du «P.m.» — c'est ainsi qu'on l'appelle dans son entourage — en compagnie des attachés de presse, nous nous retrouvons, à 9 h 55, dans le vaste bureau du *bunker* — qui servait d'antichambre à l'immense bureau de Robert Bourassa — où René Lévesque s'est installé depuis le 16 novembre 1976. Un espace sobre, de bon goût, un peu froid de propreté mais réchauffé par le grand bureau couvert de piles de dossiers, de documents et de paperasses de toutes sortes, derrière lequel travaille M. Lévesque. Aux murs, un Marc-Aurèle Fortin et un Clarence Gagnon, l'un et l'autre splendides.

Je me cale dans un fauteuil, dans le coin le plus éloigné du bureau et, tentant de me fondre dans le décor, je me cache derrière le journal du matin qui traînait sur une table. Denis Plain se déplace à pas de loup tout autour

de la pièce en jouant de l'obturateur de ses Leica comme s'il avait été privé de le faire pendant des semaines. Le Premier ministre ne bronche pas. Il est tout à ses dossiers.

Il se lève tout à coup et, d'un geste ample, déchire quelques feuilles dactylographiées qu'il vient de parcourir et les laisse tomber dans la corbeille en déclarant: «Ça, c'est le geste le plus agréable qu'on puisse poser dans une journée. Affaire classée!» Il se rassied et se remet à sa lecture. Silence.

«Hé! c'est bon ça,» lance-t-il soudainement. «Écoutez ça — et il se met à lire à haute voix —: «Attendu que les premiers colons de notre Etat étaient d'origine française... Attendu que la langue française a toujours joué un rôle important dans l'Etat du New Hampshire... Attendu que plusieurs Franco-Canadiens ont établi domicile chez nous depuis quelques générations... Attendu... etc... etc...», nous, Meldrim Thompson fils, gouverneur du New Hampshire, proclamons le mois de mai «mois du français» dans cet Etat et encourageons la tenue de toutes manifestations susceptibles d'aider à promouvoir l'usage de cette langue.» — «C'est pas l'Ontario qui en ferait autant!» conclut le Premier ministre en déposant le document et en passant rapidement à une autre

affaire.

Nouveau silence. Puis une exclamation: «Maudit que ça s'accumule, la paperasse! Y en a plus qu'hier!» Re-silence, marqué seulement du froissement des pages tournées et de la folle farandole des clics de l'appareil photo.

«Ça coûte cher, la royauté!»

Monsieur Lévesque ne se comporte aucunement en maître ou en patron. Il vouvoie tout le monde autour de lui, même ses plus anciens et plus intimes collaborateurs, se permettant d'en appeler quelques-uns par leur prénom. Il ne commande jamais mais demande, et toujours fort poliment et fort civilement. Ses secrétaires, adjoints et conseillers immédiats arborent un sourire permanent qui en dit long sur le plaisir qu'ils ont à travailler avec lui. Ne considérant personne comme son serviteur, il se lève volontiers pour aller se chercher un café, qu'il laisse longuement refroidir avant de le boire, et loge lui-même ses appels téléphoniques.

«Bonjour! Ici René Lévesque, est-ce que je pourrais parler à monsieur Untel?» Comme nous nous apprêtons à sortir du bureau, il nous retient: «Non, non. Ça va. Vous pouvez rester!» Au téléphone, après le ré-



Photos Denis Plain — Perspectives

En page de gauche, le Premier ministre René Lévesque dans son bureau; ci-dessus, il s'entretient avec le nouveau lieutenant-gouverneur du Québec, S. E. Jean-Pierre Côté; à g., en compagnie de son attachée de presse et de l'auteur, il saute la bordure du béton devant l'Hôtel du Gouvernement; ci-contre, réunion avec Jean-Roch Boivin (de face), Claude Malette (de profil) et Louis Bernard (de dos), en préparation du prochain Conseil des ministres.



glementaire échange de politesses: «Écoutez, y a une chose incroyable ici: pour un spectacle d'un soir, le 2 juillet, dans le cadre des fêtes du Patrimoine, à Bois de Coulonge, nous avons un estimé de dépenses pour la préparation du terrain, le montage de la scène, l'éclairage, la sonorisation, la protection de la police et le ré-arrangement de tout ça le lendemain, qui s'élève au montant exorbitant de \$200 000... On pourrait l'acheter deux fois, Bois de Coulonge, avec ça... pis ça nous appartient...»

A 11 heures, le Premier ministre a rendez-vous chez le nouveau lieutenant-gouverneur, Jean-Pierre Côté. Ce sera leur première rencontre depuis l'entrée en fonctions de ce dernier, deux semaines auparavant. M. Lévesque entend réclamer une partie de l'espace que le vice-roi et sa suite occupent au Parlement. Bien sûr, un secrétaire lui a monté un dossier, qu'ils consultent ensemble. A sa grande surprise, M. Lévesque y découvre que si le lieutenant-gouverneur du Québec emploie six personnes au Parlement comparativement aux huit que maintient à Toronto le lieutenant-gouverneur de l'Ontario, par contre ce dernier habite seul un appartement dans un hôtel de la Ville Reine, pendant que le représentant de la

reine au Québec entretient chez lui, chemin Saint-Louis, une maisonnée de 11 employés, dont bien entendu les contribuables défraient les salaires. Sifflement du Premier ministre, suivi de: «Ça coûte cher, la royauté!»

Pour passer du *bunker* à l'Hôtel du Gouvernement, il faut traverser la Grande-Allée. Afin d'éviter que les usagers du *bunker* n'affrontent les rigueurs de l'extérieur, on a percé un tunnel sous cette grande artère québécoise. En l'empruntant seul avec nous, le Premier ministre nous fait remarquer qu'il comporte deux corridors absolument parallèles, dont l'un, construit sous les libéraux, devait être réservé exclusivement au Premier ministre. «Quand même!», commente-t-il laconiquement.

Chez le lieutenant-gouverneur, c'est M. Lévesque lui-même qui, pour se soumettre aux impératifs d'un protocole rigoureux, doit nous présenter au secrétaire et à l'aide de camp du vice-roi et demander la permission que nous soyons admis au début de la rencontre, le temps d'une photo. Puis nous le quittons après lui avoir donné rendez-vous à son bureau, à 13 h 15.

Visite de la tribune de la presse

Profitant de la pause pour rendre

visite à nos collègues de la tribune de la presse, située à l'étage au-dessus, quelle n'est pas notre surprise, trente minutes plus tard, de voir surgir le Premier ministre, seul dans le couloir, qui lance à notre endroit: «Je vous cherchais!» En fait, il a profité de l'occasion pour effectuer sa première visite à ses anciens collègues de travail dans leurs locaux depuis un an et demi qu'il est en fonctions. Ceux-ci se sont plaints, depuis quelque temps, de l'exiguïté des locaux qui leur sont attribués et l'affaire a même rebondi sur le parquet de l'Assemblée nationale, la veille de notre passage. Monsieur Lévesque a tenu à vérifier de visu l'ampleur du problème. Poignées de main chaleureuses, discussions ouvertes et spontanées sur les principales questions d'actualité avec les journalistes, dont il connaît bien les préoccupations. Supputations quant à savoir si Trudeau déclencherait, dès cet après-midi, des élections fédérales pour l'été — Lévesque croit que oui — ou quant à la candidature possible de Claude Ryan dans l'élection partielle de N.D.G. L'atmosphère est à la bonhomie et à l'humour. Ex-journaliste, le Premier ministre se retrouve dans un milieu qu'il a toujours aimé.

Vers 13 h 30, Mme Gratia O'Leary, son attachée de presse, vient le re-

trouver dans le salon attendant à son bureau et, durant quelques minutes à peine, tous deux se penchent sur les manchettes des journaux du jour afin d'y déceler les sujets pouvant faire l'objet des attaques de l'opposition parlementaire au moment de la période de questions qui marquera, à 14 heures, l'ouverture des travaux de la Chambre. Pour marquer cette splendide journée d'un printemps qui a tant tardé à s'imposer — et sans doute aussi pour nous permettre de varier l'éventail des photos de ce reportage —, le Premier ministre traversera la Grande-Allée en surface, n'hésitant pas, pour adopter un raccourci, à grimper d'un pas allègre sur le remblai de béton qui borde les terrains des édifices gouvernementaux. C'est sans étonnement mais avec une curiosité sympathique que passants, fonctionnaires, travailleurs employés à ravalier l'Hôtel du Gouvernement le regarderont passer. A l'intérieur, montant seul les escaliers qui mènent à la Chambre, il croisera trois jeunes garçons de 14 ou 15 ans et leur adressera lui-même la parole, s'informant de l'école qu'ils fréquentent — le collège Laval — et des motifs qui les incitent à venir assister aux débats de l'Assemblée nationale: «On veut voir ça!»

Suite page 13

JOUEZ AUX MOTS GAGNANTS DE 7UP



Vous pouvez gagner une voiture de \$7 000 de votre choix. Ou un voyage pour deux vers n'importe quelle destination de CP Air, plus \$1 000 en argent comptant.

Ou \$777 en argent comptant. Ou des produits Sony d'une valeur de \$400. Ou un certificat-cadeau de Sears d'une valeur de \$100. Ou l'un des prix parmi plus de 1 000 que vous offre le sweepstake de 7UP: "Les Mots Gagnants".

Recherchez les lettres sous les capsules spécialement mar-

quées de 7UP ou DIET 7UP. Collectionnez-en suffisamment pour former les mots identifiant les prix que vous voulez. Puis vous n'avez plus qu'à vous inscrire au sweepstake dans cette catégorie. Toutes les lettres sont distribuées également et au hasard, sans aucune exception.

Et vous pouvez participer au nombre de sweepstakes qu'il vous plaira, autant de fois que vous le voudrez. Le tirage final dans votre région aura lieu le 28 juillet 1978. En somme, il n'y a qu'un seul mot d'ordre: PARTICIPEZ!



7UP L'INCOLA/DIET 7UP

COMMENT PARTICIPER

1. Pour participer, vous devez collectionner les rondelles de capsules pour former un des mots suivants:

AUTOS CP AIR DOLLAR SONY SEARS

ou imprimer à la main, sans moyen mécanique ou autre, un facsimilé de chacune des lettres nécessaires pour former le prix de votre choix, et poster avec vos nom, adresse et numéro de téléphone sur une formule de participation ou une simple feuille de papier à l'adresse suivante.

Concours Les Mots Gagnants
C.P. 6148 Station "A"
Montréal H3C 3A7

Dans le coin inférieur droit de l'enveloppe ou du paquet contenant votre envoi, indiquez clairement le nom du prix pour lequel vous voulez participer.

2. Au tirage boni, vous pouvez gagner des prix en argent de \$10. Pour y participer, vous n'avez qu'à collectionner 5 lettres imprimées sous les rondelles de capsules et à poster votre envoi à l'adresse susmentionnée. Inscrivez le mot "BONI" clairement dans le coin inférieur droit de l'enveloppe que vous envoyez.

3. Vous pouvez participer aussi souvent que vous le voulez, mais chaque envoi doit être posté dans une enveloppe différente et suffisamment affranchie.

4. Le tirage final aura lieu le 28 juillet 1978. Le tirage au sort sera fait à partir de tous les bulletins de participation reçus pour chaque catégorie de prix énumérée ci-dessous, dans chaque région géographique décrite au règlement n° 5. Voici les prix qui seront accordés le 28 juillet 1978:

BULLETIN DE PARTICIPATION

PRIX CHOISI (ne cocher qu'une case)

AUTOS

CPAIR

DOLLAR

SONY

SEARS

○ ○ ○ ○ ○

Tirage Boni (cinq lettres au choix)

Nom _____

Adresse _____

Ville _____

Province _____

Code postal _____

Téléphone () _____

Âge _____

Sexe _____

ENVOYER À: CONCOURS "LES MOTS GAGNANTS" DE 7UP
C.P. 6148 Station "A"
Montréal H3C 3A7

IMPORTANT: Assurez-vous d'inclure dans votre envoi les rondelles de capsules portant les lettres qui forment le prix choisi, et inscrivez ce prix dans le coin inférieur droit de l'envoi (inscrivez en lettres moulées).

CONCOURS "LES MOTS GAGNANTS" DE 7UP

Seven-Up, 7UP, DIET 7UP et l'Incola sont des marques déposées qui identifient des produits de The Seven-Up Company.

AUTOS: 7 prix — Voiture de modèle 1978, d'une valeur maximale de \$7 000.
CP AIR: 7 prix — Un voyage aller-retour, en classe économique, pour deux personnes vers n'importe quelle destination de CP Air (comprenant les frais de transport jusqu'au point de départ le plus près de chez vous et \$1 000 comptant. La valeur du prix, de \$1 112 à \$5 096 environ, est fonction de la destination choisie.)

DOLLAR: 7 prix — \$777 en argent comptant

SONY: 7 prix — Certificat-cadeau Sony d'une valeur de \$400

SEARS: 77 prix — Certificat-cadeau Simpsons Sears d'une valeur de \$100

BONI: 1001 prix — prix en argent d'une valeur de \$10.

5. Ces prix seront répartis également entre les régions suivantes, 1/7 des prix dans chaque région:

— Colombie-Britannique, Alberta, Yukon et les Territoires du Nord-Ouest

— Manitoba et Saskatchewan

— Région de Toronto

— Ontario, à l'exception de la région de Toronto

— La région de Montréal

— La province de Québec, à l'exception de la région de Montréal

— Les provinces de l'Atlantique

6. Pour gagner un prix, les personnes dont le nom aura été tiré devront répondre en un temps limité, à une question d'arithmétique qui leur sera posée lors d'un appel téléphonique dont elles auront été averties, ou par écrit au moyen d'un formulaire qui leur sera posté.

7. Pour être admissibles, les bulletins de participation doivent arriver à destination le ou avant le 27 juillet 1978 pour le tirage final.

8. En participant à ce concours, les gagnants acceptent que Seven-Up Canada Limitée utilise leur photographie, leur nom et celui de leur ville à des fins publicitaires.

Obtenez tous les règlements du concours là où l'on vend 7UP et DIET 7UP.

Voici quelques mots à propos des gagnants:

Les mots sont: chanceux, heureux et contents.

Voici les noms de quelques gagnants:

AUTOS

Rita Morin,
St.-Jean-Port-Joli, Québec

CP AIR

Desneiges Leclerc,
Arvida Jonquière, Québec

DOLLAR

Marcel Dontigny,
La Tuque, Québec

Florence Cabana,
Montréal, Québec

SONY

Suzanne LaPorte,
Montréal, Québec

Diane Bourque,
St.-Anne-de-Beaupré, Qué.

SEARS

Lucille Bergeron, Montréal, Québec

Louise Couture, Montréal, Québec

Jacqueline Levy, Montréal, Québec

Jean Claude Lamontagne, Montréal, Québec

Claude Leduc, Montréal, Québec

Pauline Careau, Québec

Nicole Caron, Senneterre, Québec

Mme. R. Gagnon, Québec

Maurice Gilbert, Chicoutimi, Québec

Rita Sample, Sherbrooke, Québec

Gilles Sévigny, Breakeyville, Québec

Jean-Pierre Hogue, St.-Jérôme, Québec

Mme. R. Deschaneaux, Drummondville, Québec

Pete Capobianco, Montréal, Québec



7UP L'INGOLA/DIET 7UP

Une journée paperasse

Après de brèves consultations avec quelques-uns de ses ministres dans le bureau aménagé à cette fin à l'arrière de la Chambre, M. Lévesque ira promptement prendre sa place sur le parquet dès l'ouverture des débats. Ici, plus encore qu'ailleurs, il semble à son aise. Les premières questions de l'Opposition lui sont personnellement adressées et ont trait à la nouvelle, parue dans les journaux du matin, à l'effet que General Dynamics exigerait 300 millions de dollars du Gouvernement du Québec en retour de la cession de l'Asbestos Corporation. Ses réponses furent rapportées dans les journaux du lendemain. Ce qui ne le fut pas, c'est la patience qu'il apporta pendant une dizaine de minutes à réfuter calmement les attaques répétées de l'opposition, n'ayant recours à la vigoureuse fermeté habile dont il est capable que pour s'étonner de «l'espèce d'interpellation gratuite du député de Bonaventure» — Gérard-D. Lévesque — et lui clore le bec en réitérant dans son style lapidaire et mordant les motifs militant en faveur de l'acquisition de cette firme par les Québécois eux-mêmes.

Paperasse et réunions

A 15 h 15, le Premier ministre réintègre ses bureaux du bunker et se replonge aussitôt dans la paperasse. Il en sortira à 16 heures pour la mise au point hebdomadaire du livre bleu, qui est en somme l'agenda des réunions du Conseil des ministres. Au cours de cette rencontre fixe, le Premier ministre et ses conseillers immédiats mettent au point l'ordre du jour du Conseil des ministres qui se tiendra le mercredi suivant, afin que tous les intéressés, ministres et chefs de cabinet, puissent, au cours de la fin de semaine, effectuer les recherches ou les lectures qui s'imposent pour posséder leurs dossiers à fond. La réunion regroupe, autour du P. m., trois des personnes les plus importantes en ce qui a trait aux décisions susceptibles d'influencer le fonctionnement même de la démocratie au Québec: Louis Bernard, secrétaire général du Conseil exécutif, le plus haut fonctionnaire du gouvernement — statut de sous-ministre sénior —; Jean-Roch Boivin, chef de cabinet du Premier ministre, et le secrétaire administratif du chef du gouvernement, Claude Malette.

Ils passeront 90 minutes ensemble, quelques rares fois interrompus par les coups de téléphone d'un ministre consultant son chef de gouvernement, à débattre de questions cruciales, comme si nous n'y étions pas.

Pendant ce temps, dans une salle de conférence sise de l'autre côté du corridor, se réunit le conseil du cabinet chargé de préparer le projet de loi no 92 sur les référendums. Sont présents le ministre d'Etat à la Réforme parlementaire, Robert Burns, le ministre de la Justice, Marc-André

Bédard, et son chef de cabinet, Jean-Claude Scraire, de même que le directeur des communications au cabinet du P.m., Robert MacKay, Jacques Rochefort, directeur national de l'organisation du Parti québécois, et Jean Gagnon, conseiller juridique du Parti. A 17 h 30, le Premier ministre, ainsi que MM. Bernard et Boivin, les y rejoindront en notre compagnie, et il nous sera exceptionnellement permis de tirer quelques clichés de cet auguste aréopage.

Après les habituels «propos confidentiels», la discussion reprend en toute liberté et s'avère fort intéressante, l'objet étant de déterminer le moment précis à partir duquel seront réglementées les contributions financières aux deux organismes regroupant les tenants du «oui» et du «non», lors de la campagne du référendum. Il faudra qu'un conseiller de M. Lévesque lui souffle quelques mots à l'oreille pour que ce dernier interrompe les débats avec sa subtilité coutumière pour déclarer: «Avant de poursuivre trop loin notre discussion, il y aurait peut-être lieu de s'assurer que nos amis journalistes ont terminé leur travail, car nous ne voudrions pas les exposer à de trop fortes tentations dans l'exercice de leur métier.»

Bien entendu, nous nous excusons et nous retirons.

Il est près de 18 heures et nous n'avons, à toutes fins pratiques, pas lâché le Premier ministre d'une semelle depuis 9 heures du matin. Une consultation avec l'attaché de presse suffit à nous faire comprendre que la vie privée du Premier ministre n'est aucunement de son ressort. Cependant il nous laisse entendre que, en dépit de la curiosité toute professionnelle qui nous y incite, nous ne saurions, sans être mal vus, insister pour l'accompagner à dîner, que ce repas soit pris au restaurant ou chez lui.

D'ailleurs, M. Lévesque est fort subtil et très délicat. Il a compris. Alors que nous faisons antichambre, il quitte un moment la réunion où il se trouvait pour aller donner un coup de téléphone dans son bureau. Au passage, il nous glissera: «Ecoutez, vous savez, à part une ou deux visites de personnages non connus que j'attends, pour le reste de la journée je serai à mon bureau dans les paperasses; alors, vous savez... Enfin, c'est comme vous voudrez.» Trois minutes plus tard, alors qu'il va réintégrer la réunion, il nous croise à nouveau dans l'antichambre, en train de nous demander si... Aucune équivoque dans son attitude polie et son sourire un peu moqueur alors qu'il nous lance, au dernier moment, dans l'embrasure de la porte: «Alors merci, et bonjour... peut-être.»

Nous avons compris: la vie privée d'un Premier ministre, c'est son affaire à lui.



Bienvenue en Nouvelle-Écosse

berceau du Canada français pour des vacances passionnantes et peu coûteuses.

1-800-565-7180

Appelez-nous et demandez notre documentation complète.



LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Le coin surprise de la côte atlantique du Canada.

Cela fond dans la bouche

Plat de roi que la fondue bourguignonne. Et facile à servir une fois que tous les éléments en sont préparés. Je vous l'offre ici avec plusieurs sauces, dont la célèbre béarnaise. C'est une recette que nous avons déjà publiée, il y a plusieurs années, mais tant de lectrices nous ont écrit depuis pour nous demander une recette de fondue bourguignonne que je me permets de vous l'offrir à nouveau.

FONDUE BOURGUIGNONNE

2 livres de filet de boeuf

Huile

Sauce et condiments (voir nos suggestions)

Parer la viande et la couper en cubes d'environ ½ pouce de côté.

Disposer, au centre de la table, un plat à fondue, un plat-réchaud ou une poêle électrique contenant au moins 1 pouce d'huile très chaude. Donner à chaque convive une fourchette à long manche. L'huile doit bouillonner et être maintenue très chaude; si l'on utilise un plat à fondue ou un plat-réchaud on peut, pour gagner du temps, faire d'abord chauffer l'huile sur la cuisinière avant de la verser dans le plat.

Disposer, devant chaque convive, de petits plats de trois ou plus des sauces et des condiments suggérés.

Tremper chaque cube, piqué au bout d'une fourchette, dans l'huile très chaude et l'y laisser cuire au goût, ce qui ne prend que quelques secondes; chaque convive fait cuire lui-même ses bouchées et les trempe ensuite dans l'un ou l'autre ou dans tous les condiments ou sauces. (De 4 à 6 portions)

Condiments

Ail finement haché

Persil et câpres, en parts égales, hachés

Beurre d'ail (voir note)

Beurre d'anchois (voir note)

Note: ces beurres se font en ajoutant, au goût, de l'ail broyé, des anchois bien écrasés ou de la pâte d'anchois à du beurre ramolli.

Sauce béarnaise

3 oignons verts, avec les queues, coupés

1 grosse tige de persil, hachée

½ cuil. à thé de feuilles d'estragon séchées

½ cuil. à thé de feuilles de cerfeuil séchées

¼ de tasse de vinaigre de vin

2 cuil. à table d'eau

4 jaunes d'oeufs

¼ de tasse de beurre ramolli

¼ de cuil. à thé de sel

1 pincée de piment de Cayenne (Cayenne pepper)

Mettre l'oignon, le persil, l'estragon, le cerfeuil, le vinaigre et l'eau dans une petite casserole. Faire mijoter 5 minutes, à feu bas. Egoutter en ne conservant que le liquide.

Mettre les jaunes d'oeufs dans la casserole supérieure d'un bain-marie. Ajouter le mélange au vinaigre, petit à petit et en battant constamment avec un fouet ou un batteur rotatif. Cuire, au bain-marie chaud (l'eau de ce dernier ne doit pas bouillir) et en brassant constamment, jusqu'à ce que le mélange épaississe.

Ajouter le beurre, un petit peu à la fois, en brassant chaque fois jusqu'à ce qu'il soit fondu. (Le mélange aura alors l'apparence d'une mayonnaise.) Ajouter

sel et piment de Cayenne au goût et servir tiède.

Remarques: il est important que l'eau du bain-marie ne bout pas. Bien brasser le mélange après chaque addition de beurre. Si le mélange perd son homogénéité, l'addition de quelques gouttes d'eau froide rétablira les choses. Traditionnellement, cette sauce se sert tiède. On la fait habituellement avec des herbes fraîches qu'on peut remplacer, comme ici, par des herbes séchées.



Directeur de la rédaction

Pierre Gascon

Directeur adjoint

Jean Bouthillette

Directeur artistique

Pierre Legault

Rédaction

Edouard Doucet
Isabelle Lefrançois
Adrien Robitaille

Photographe

Denis Plain

Secrétariat

Gisèle Payant

Service artistique

Marthe Bolduc
Michel Brunette
Roger Dion
Michel Genest
France Lafond

Président

Paul A. Audet

Vice-président

Charles d'Amour

Secrétaire

Guy Pépin

Trésorier

Gaston Vachon

Représentant publicitaire

MagnaMedia Limitée 231, rue Saint-Jacques
Montréal H2Y 1M6 Tél. 282-2120

ISSN 0380-6790

NE VOUS OFFREZ PLUS DES REPAS MONOTONES!

CUISINE POUR TOUS LES JOURS de Margo Oliver vous facilitera la tâche. Des recettes faciles et économiques, conçues spécialement pour des plats de tous les jours. Vous recevrez en plus, gratuitement des Editions Optimum, un magnifique tableau des coupes de viande que vous pourrez garder même si vous retournez le livre. Seulement \$8.95.

Sauce mayonnaise au fromage bleu

- ¼ de tasse de fromage bleu écrasé
- ¼ de tasse de catsup
- 1 pincée de sel d'ail
- 1 pincée de feuilles d'estragon séchées
- 1 tasse de mayonnaise

Ajouter le fromage au catsup et travailler le tout jusqu'à ce que le mélange soit lisse. Ajouter les autres ingrédients et bien mélanger.

Sauce tomate

- 2 tasses de lait
- La moitié d'une petite feuille de laurier
- ¼ de tasse de beurre
- La moitié d'un petit oignon, haché finement
- 1 branche de céleri, hachée finement
- ¼ de tasse de farine
- 1 cuil. à thé de sel
- ¼ de cuil. à thé de poivre
- 1 pincée de muscade
- ¼ de tasse de pâte de tomate, de conserve
- 1 cuil. à thé de paprika
- 1 cuil. à table de beurre

Chauffer le lait, auquel on aura ajouté le laurier, jusqu'au point d'ébullition. Chauffer le beurre et ajouter l'oignon et le céleri. Attendre un peu ces légumes, à feu moyen, sans les laisser brunir. Saupoudrer de la farine, du sel, du poivre et de la muscade et laisser bouillonner un peu. Ajouter le lait très chaud, petit à petit et en brassant constamment. Faire mijoter 15 minutes, à feu bas et en brassant constamment. Passer. Verser de nouveau la sauce dans la casserole et remettre cette dernière sur le feu. Ajouter la pâte de tomate, le paprika, et le beurre et chauffer, en brassant jusqu'à ce que ce soit homogène.

Sauce moutarde

Procéder comme pour la sauce tomate en remplaçant la pâte de tomate et le paprika par 2 cuil. à thé de moutarde en poudre délayée dans 2 cuil. à table d'eau froide et ¼ cuil. à thé de sauce Worcestershire.

Sauce au raifort

Procéder comme pour la sauce tomate en remplaçant la pâte de tomate et le paprika par 1½ cuil. à table de raifort préparé, égoutté, et ¼ de cuil. à thé de moutarde en poudre.



Donnez du piquant à vos sorties!

Le nouveau format-presseur de French's. Le même bon goût en bouteille de plastique commode. Idéal en voyage ou en pique-nique.

Rothmans

SPÉCIALE DOUCE



En longueur King Size
et Régulière.

Savourez
le bon goût
Rothmans dans
une cigarette
spéciale douce!

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage - éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette - "goudron" 12 mg, nic. 0.9 mg.