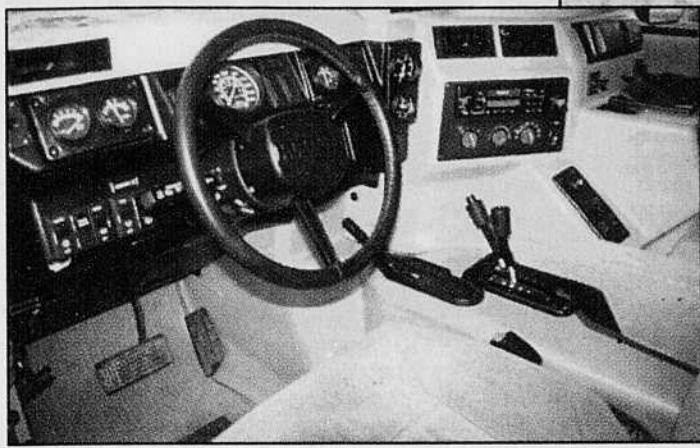


## Six Hummer à l'assaut du mont Glen

# Essai boue et bitume



Photos Jacques Duval



Avec ses 3500 kilos et ses lignes taillées au couteau, le Hummer est sans conteste le plus imposant des 4X4. Et c'est lorsque les conditions se corsent que le Hummer est vraiment dans son élément. La photo en mortaise nous montre que malgré ses dimensions gargantuesques, le Hummer n'est pas plus spacieux qu'il le faut, en raison de son large tunnel de transmission.

### Fiche technique

Modèle: Hummer  
Carrosserie: familiale 4 places  
Moteur: V8 Turbo Diesel 6,5 litres  
Puissance: 195 chevaux à 3400 tours-minute  
Couple maximal: 430 lb-pi à 1800 tours-minute  
Transmission: automatique 4 rapports  
Pneus: 37 X 12,50R-16,5  
Empattement: 330,2 cm  
Longueur: 469 cm  
Largeur: 220 cm  
Hauteur: 190,5 cm  
Poids: 3252 kg  
Performances:  
0-100 km/h: 20 secondes  
Vitesse maximale: 135 km/h  
Consommation moyenne: 18 litres aux 100 km  
Capacité du réservoir: 95 litres  
Prix: à partir de 140 000 \$

**Pour:** Bon moteur - Sécurité passive impressionnante - Construction robuste - Aptitudes redoutables  
**Contre:** Prix substantiel - Maniabilité nulle - Aménagement rudimentaire - Confort marginal - Mauvaise visibilité



Jacques DUVAL

**B**ien avant les Ferrari ou Lamborghini de ce monde, le véhicule automobile qui soulève la plus grande curiosité est de loin le Hummer. Surnommé le «*Rambo de la route*», ce mastodonte exerce une véritable fascination auprès des badauds. Endossé par l'acteur Arnold Schwarzenegger et adopté par l'armée américaine lors de la guerre du golfe, le Hummer est-il vraiment le passe-partout qu'il

prétend être ?

Afin de répondre à cette question, nous en avons réquisitionné une demi-douzaine pour une sortie hors route...hors du commun. L'exercice consistait à escalader le mont Glen dans les Cantons-de-l'est en empruntant la piste escarpée qui, par endroits, suit le remonte-pente de ce centre de ski. Et pour ajouter un peu de piquant au défi, nous avons demandé aux propriétaires d'un Ilitis semblable à celui de l'armée canadienne et d'un Unimog Mercedes-Benz utilisé par l'armée suisse d'essayer de suivre les Hummer.

Pour ceux qui n'auraient pas vu l'émission de

télévision qui fut consacrée à cette sortie inusitée, sachez que cette guerre des tranchées n'a pas permis de couronner un vainqueur. Oui, le Hummer a franchi des obstacles quasi insurmontables et a grimpé des pentes archi-raides, mais ses adversaires en ont fait tout autant. Une chose est sûre cependant; ces 4X4, dans des conditions extrêmes, sont un cran au-dessus de bien des utilitaires sport à vocation touristique. En revanche, les Explorer, Grand Cherokee, Blazer et cie sont d'une plus grande civilité que ces spécialistes de la brousse. Et dans 90 % des cas, ils peuvent suivre un Hummer, un Ilitis ou un Unimog. Leurs performances hors route sont toutefois directement proportionnelles à l'habileté de leurs conducteurs.

Même aux commandes d'un Hummer, un conducteur inexpérimenté en tout-terrain sera mis rapidement hors de combat, tandis qu'un pilote aguerri saura se défendre de manière surprenante au volant d'un simple Subaru Forester.

Plusieurs essais récents avec différents 4X4 m'ont appris, qu'entre bonnes mains, ces véhicules ont des aptitudes absolument phénoménales. Bref, il faut le voir pour le croire !

Un jouet pour millionnaire

Pour revenir au Hummer, le seul concession-

naire au Québec, John Scotti, a déjà écoulé une quarantaine d'exemplaires de ce colosse du macadam. À un prix pouvant aller jusqu'à 180 000 \$, selon les options, c'est déjà un exploit digne de mention.

Brièvement, disons que ce jouet de millionnaire est équipé pour «*la groose ouvrage*». Pesant près de 3000 kg, il possède une garde au sol de 406 mm (16 pouces) et un angle d'attaque de 72°. Sa carrosserie en aluminium répond davantage aux normes utilisées pour la construction des avions que des camions. Le Hummer est même doté d'un crochet lui permettant d'être hélitreuillé, juste au cas où vous vous seriez aventuré dans des endroits vraiment inaccessibles.

Pour «*tricotier*» dans les terrains difficiles, on a même prévu un compresseur qui permet de gonfler ou dégonfler les pneus en marche afin de maximiser l'adhérence sur des surfaces boueuses.

Finalement, toute cette masse est entraînée par un bon vieux moteur diesel à turbocompresseur, un V8 de 6,5 litres développant 195 chevaux à seulement 3400 tours-minute et, tenez-vous bien, 430 lb-pi de couple à 1800 tours. Ce moteur est de fabrication General Motors tout comme plusieurs autres éléments aussi bien mécaniques qu'électriques. La firme AM General a d'ailleurs été acquise par GM il n'y a pas très longtemps.

### Un «BIG FOOT» en puissance

Sur la route, la conduite d'un Hummer exige une certaine habitude, principalement en raison de sa largeur excessive. À 220 cm, c'est énorme et il faut prévoir l'espacement nécessaire pour ne pas décapiter la voiture qui roule à votre droite. C'est d'autant plus à surveiller que la direction est d'une imprécision déconcertante et que la visibilité est plutôt médiocre tout autour. «*Je dis à mes clients de faire attentions aux petites voitures qui sont devant eux*» note le directeur des ventes de Hummer, Paul-André Gélinas. Il précise que ce qui fait la force de ce mastodonte, c'est l'absence de porte-à-faux avant (les roues sont quasi en ligne avec le pare-chocs) qui permet aux roues de s'attaquer d'abord à l'obstacle à franchir. Dans ces conditions, on peut très bien grimper sur une autre voiture et jouer les «*Big Foot*».

Il faut aussi savoir que le Hummer n'est ni confortable, ni performant et que c'est d'abord et avant tout un camion. Ainsi, le bruit du moteur est envahissant et les accélérations montrent bien que l'on a affaire à un poids lourd de près de 8000 livres.

L'aménagement intérieur est plutôt modeste pour ne pas dire rudimentaire. Malgré la largeur du véhicule, l'espace est mesuré et le conducteur aussi bien que le passager avant sont à l'étroit de chaque côté du très large tunnel de transmission. Précisons aussi que le tableau de bord est constitué d'une foule de commutateurs provenant directement du stock de pièces de General Motors.

La conduite sur route est certes moins difficile qu'en ville, mais c'est surtout quand on quitte les sentiers battus que cet engin entre dans son véritable élément.

Même quand il n'y a pas de piste ou de sentier, le Hummer arrive à se frayer un chemin, uniquement par sa force et sa robustesse. Sous le remonte-pente du centre de ski mont Glen en Estrie, le Hummer a fait son petit numéro en montant jusqu'en haut au grand étonnement des curieux.

Bref, autant le Hummer impose certains sacrifices en conduite «*mondaine*», autant il vous rembourse en plaisirs et en émotions fortes quand il se retrouve dans son terrain de jeu.

## LES BELLES D'AUTREFOIS

avec la collaboration spéciale d'Americana Auto Expo de Fleurimont



### CHRYSLER 1951

**C**ette Chrysler 1951 est un modèle Imperial. Son moteur est un 8 cylindres, 331 pouces cubes, puissance 180 chevaux. Sa transmission: «fluid-torque» deux rapports automatique. Prix à l'achat: 4427 \$ US. Prix actuel: 24 000 \$ US.

Il faut aussi savoir que le Hummer n'est ni confortable, ni performant et que c'est d'abord et avant tout un camion. Ainsi, le bruit du moteur est envahissant et les accélérations montrent bien que l'on a affaire à un poids lourd de près de 8000 livres.

Aucun paiement  
avant **90** jours  
sur tous les modèles  
1999 et 2000  
en stock



Tous les détails auprès de nos conseillers aux ventes

**ESTRIE AUTO CENTRE**  
4367, boul. Bourque, Rock Forest, 564-1600  
Financement sur achat de 48 mois maximum. S.A.C.

**SUZUKI**  
Au-delà de l'ingénierie

## RÉTROSPECTIVE 99



La Ford Focus est une automobile dont les lignes de la carrosserie ne sont pas conventionnelles. Sous cette apparence innovatrice, on retrouve une excellente voiture tant par son comportement d'ensemble que par son confort et sa finition.



A force de trop vouloir ne faire, on finit par rater la cible. Le BMW X5 est un véhicule exceptionnel en raison de ses nombreux systèmes électroniques très sophistiqués et ses performances. Malgré tout, son encombrement a pour effet d'atténuer les qualités routières de ce gros véhicule tout-terrain.

# Une timide évolution

Les nouveautés ont été plus nombreuses que d'habitude

Denis DUQUET

collaboration spéciale

Dans quelques jours, 1999 ne sera plus qu'un souvenir. L'an 2000 sera réalité et ce sera tant mieux. On va au moins cesser de nous casser les oreilles avec ce début de siècle. Dans le secteur automobile, l'année qui se termine a été particulière. Les nouveautés ont été plus nombreuses que d'habitude, mais les modèles révolutionnaires ont été plutôt rares. Passage du millénaire ou pas, la majorité des nouveaux véhicules ont été évolutifs. Et on observe la même chose pour la mécanique.

Malgré tout, il est possible de dégager certaines tendances qui devraient influencer la conception de plusieurs autres modèles au fil des années, les conceptions verticales. Curieusement, c'est dans les catégories des sous-compactes et des compactes que l'on retrouve l'un des concepts les plus susceptibles de modifier le style des voitures de demain. En effet, la Toyota Echo chez les sous-compactes et la Ford Focus chez les compactes sont deux automobiles dont la silhouette toute en hauteur leur confère une allure vraiment à part. Cette approche permet d'obtenir un dégagement pour la

tête supérieur à la moyenne. Il est alors possible d'installer des sièges plus élevés dont l'assiette permet de faciliter l'entrée et la sortie des occupants.

Un autre exemple de la de la carrosserie est le P/T Cruiser. Même si sa commercialisation ne s'effectuera pas avant plusieurs mois, cet hybride a été présenté en janvier 1999 et exhibé toute l'année durant. Là encore, les stylistes ont opté pour une hauteur de pavillon supérieure à la moyenne afin d'assurer le confort des occupants et une impressionnante habitabilité. A un degré moindre, les nouvelles Golf et Jetta de Volkswagen sont de la même influence.

**La rigidité en progrès**

Pendant des décennies, les nouvelles voitures lancées sur le marché étaient vantées comme étant plus larges, plus basses et plus puissantes. De nos jours, on a abandonné cette sérénade pour vanter la rigidité de la plateforme. L'adoption de nouvelles méthodes de fabrication et la sophistication des ordinateurs utilisés pour le développement des autos permettent aux ingénieurs de concevoir des voitures dont la caisse est très rigide et ce même dans les catégories de prix inférieures. De nos jours, la moindre compacte économique lancée sur le marché possède des données similaires aux berlines de grand luxe d'il y a dix ans.

Cette rigidité n'est pas offerte par simple caprice. Elle permet d'obtenir un plus grand confort puisque la suspension n'a pas besoin d'être très ferme pour assurer un bon comportement routier. Par la même occasion, le niveau sonore de l'habitacle est atténué puisque la friction entre les éléments est diminuée.

**Une sécurité intelligente**

Il suffit de comparer la toute nouvelle voiture dévoilée au début des années quatre-vingt-dix à une autre lancée dix ans plus tard pour évaluer à quel point la sécurité active et passive a progressé. Les études ont démontré qu'il ne suffisait pas que la carrosserie soit solide pour protéger les occupants. Il était tout aussi important que les zones de déformation à l'avant et à l'arrière soient assez souples pour se déformer sous le choc. Au fil des années, les spécialistes en sécurité ont découvert que ce sont souvent des éléments trop rigides qui provoquaient des déformations à l'intérieur de l'habitacle et causaient des blessures. Les résultats des collisions simulées effectuées par différents laboratoires permettent de conclure que la sécurité aux occupants est meilleure que jamais.

Cette année, plusieurs nouveaux modèles comportent des coussins de

sécurité à déploiement progressif. Jusqu'à tout récemment, la force de gonflement était toujours la même et c'était souvent trop violent compte tenu de la gravité de l'accident. Des capteurs peuvent faire la différence entre un impact plus léger et un accident sérieux. Dans chaque cas, la vitesse de déploiement des coussins sera différente.

La protection latérale en cas d'impact ne se limite plus à des poutres de sécurité intégrées dans les portières. Des coussins latéraux sont installés de série dans plusieurs nouveaux modèles. Les voitures de grand luxe en possèdent même à l'arrière. Mieux encore, certains modèles BMW, Mercedes et Volvo ont un rideau latéral de sécurité qui protège la tête des occupants en plus de prévenir l'intrusion d'objets dans l'habitacle.

Ces quelques exemples parmi tant d'autres tentent de vous présenter les grandes tendances qui ont marqué le domaine de l'automobile en 99. Il y a des variantes selon les marques et les modèles, mais ce sont les éléments les plus marquants qui seront adoptés par la majorité au fil des mois et des années.

**Les bonnes surprises**

Ford Focus  
Toyota Echo

Chevrolet Tahoe  
Saturn LS  
Lincoln LS  
Mazda MPV

**Les mauvaises surprises**

BMW X5  
Ford Excursion  
Kia Sportage  
Mercedes Classe S

**Les plus agréables à conduire**

Honda S-2000  
Audi S4  
BMW M5  
Mercedes E55

**Les moins agréables à conduire**

Kia Sportage  
Kia Sephia

**La remontée de l'année**

General Motors

**La voiture la plus spectaculaire en 99**

Audi TT

**La voiture la plus marquante**

Toyota Echo

**La technologie de l'année**

Honda Insight

## Encore les véhicules utilitaires sport

Denis DUQUET

collaboration spéciale

Même s'il est parfois difficile de justifier leur existence, les véhicules utilitaires sport continuent d'être la coqueluche du marché. Heureusement, les Québécois en sont moins entichés que partout ailleurs en Amérique. Mais leur impact est toujours important. Il serait difficile de prétendre le contraire lorsqu'une compagnie aussi prestigieuse que BMW vient de se lancer dans cette aventure et que Porsche s'apprête à faire de même. Et il ne faut pas oublier que Cadillac, Lexus, Infiniti, Mercedes et Lincoln sont des marques dorénavant associées à cette catégorie. C'est tout de même impressionnant compte tenu que ces véhicules, de par leur définition, devraient être utilisés pour aller jouer dans la boue et les ornières des forêts reculées. Pourtant, on les retrouve surtout dans les stationnements des clubs de golfs et des centres de tennis.

Au cours de la dernière décennie, le marché a semblé se départager en quatre grands segments. Le premier est constitué de ces modèles très luxueux et donc de prix élevé. Comme le nouveau BMW X5, ils se caractérisent tous par une mécanique très sophistiquée incluant les tous derniers systèmes d'assistance électronique au pilotage dans le but d'assurer la stabilité latérale, le contrôle de la vitesse dans les descentes et la traction dans la boue.

Une seconde catégorie comprend les gros mastodontes de la route, à savoir les Ford Excursion, Chevrolet Suburban, Ford Expedition, Chevrolet Tahoe et autres. Dérivés de camionnettes intermédiaires, ils sont théoriquement conçus pour tracter de lourdes remorque, assurer les déplacements sur les chantiers ou servir de véhicule pour les amateurs de chasse et de pêche. Ils sont équipés de gros moteur V8 et leur habitabilité est parfois stupéfiante. Cependant, leurs dimensions supérieures à la moyenne n'incitent pas leurs propriétaires aller se perdre en forêt et leurs coûts d'utilisation sont élevés.

Un troisième groupe, le plus important en nombre, comprend les modèles intermédiaires et compacts. Des dimensions plus réalistes, des moteurs moins gourmands et un comportement routier tout de même acceptable en font le choix des connaisseurs. Les constructeurs semblent s'y intéresser beaucoup depuis un certain temps.

Ils vont être les plus en évidence avec les hybrides, de loin la catégorie dont la croissance est la plus spectaculaire. Prévoyant que l'engouement pour les véhicules utilitaires sport purs et durs va s'atténuer au fil des années si ce n'est pas au cours des prochains mois, tous s'affairent à concevoir des nouveaux modèles tentant de conserver la silhouette et le comportement routier d'une familiale tout en assurant la même traction qu'un 4x4 grâce à l'intégrale.

C'est sans aucun doute la voie de l'avenir. Une fois que la majorité des gens auront réalisé que leur gros tout-terrain n'a pas sa place en conduite urbaine et comme véhicule de tous les jours, ils vont opter pour le confort et la polyvalence de ces hybrides.

## ENTRE L'HIVER ET VOUS

*Découvrez un lieu qui apprivoise l'hiver. Imaginez un magasin où tout n'est que manteaux, chaleur et beauté. Laissez-vous embraser par La Flamme.*

ELLE : JANE ADAMS

715 \$

LUI : CROWN LEATHER

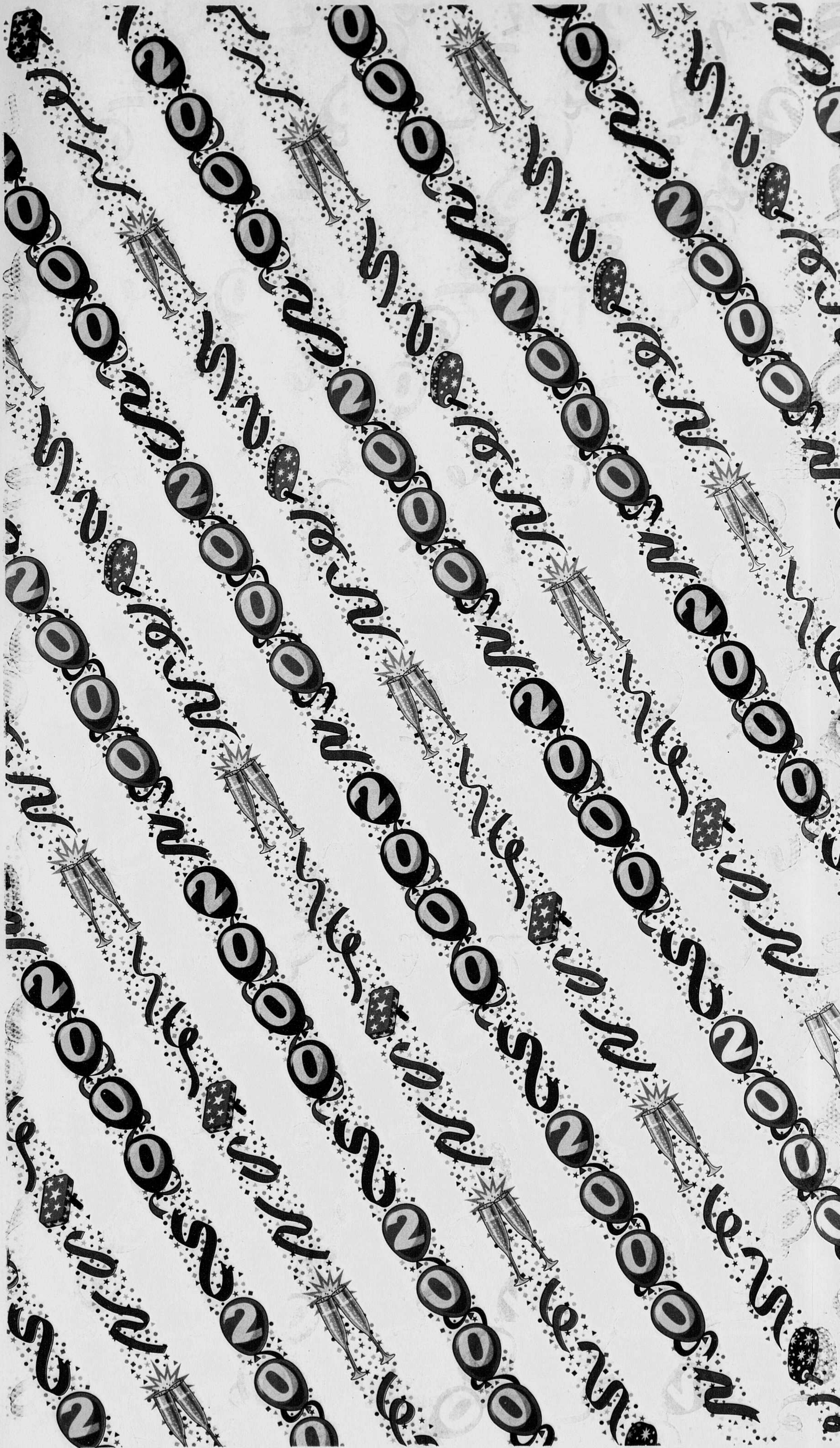
750 \$

# LA FLAMME

UNE HISTOIRE DE MANTEAUX

328, RUE PRINCIPALE, GRANBY (QUÉBEC) TÉL : (450) 378-8484  
www.la-flamme.com







# BOXING UN CADEAU DERNIÈRE

Placez ici

**La Tribune**

La Tribune et ses collaborateurs sont heureux de vous offrir ce papier d'emballage et leurs meilleurs voeux pour un nouveau millénaire «ÉCOLOGIQUE».  
BONNE ANNÉE 2000!

 **FUJIFILM**  
SYSTÈMES GRAPHIQUES FUJI

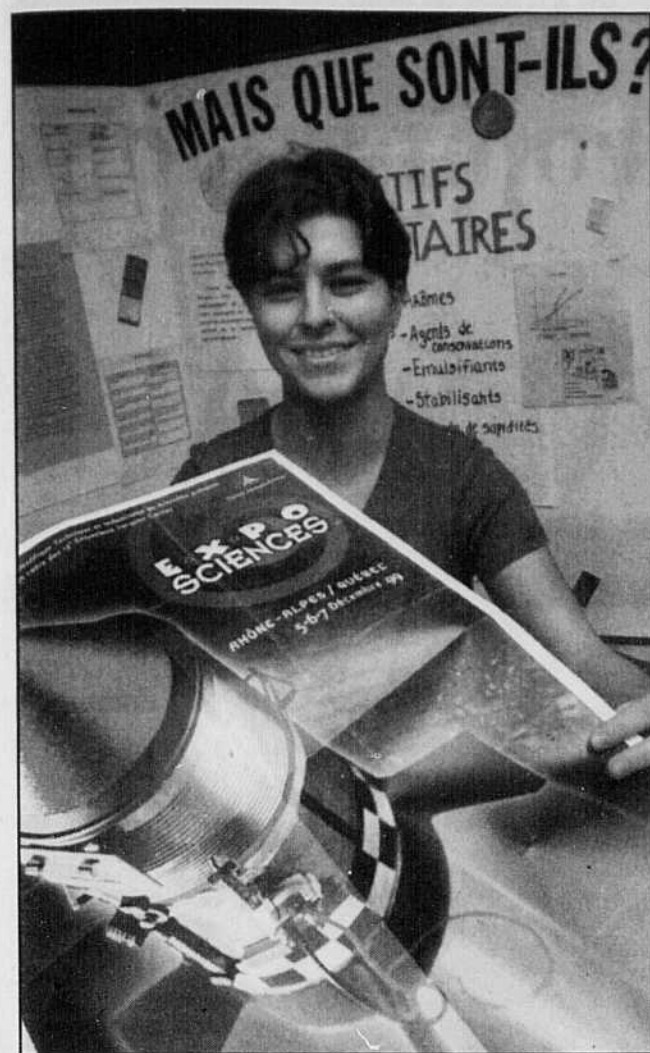
 **TAL**  
**GESTION INSTITUTIONNELLE**  
Une division de TAL Gestion globale d'actifs inc.

 **ABITIBI  
CONSOLIDATED**

LES ENCRES D'IMPRIMERIE  
 **RIEGER**  
COMPAGNIE LIMITÉE

# Quand science et passion vont de pair

□ Participante depuis quatre ans à Expo-Sciences, Isabelle Ledoux récolte les honneurs



Sherbrooke

Toute en évolution, la passion de Isabelle Ledoux pour les projets de l'Expo-Sciences n'a cessé de grandir au fil des ans, amenant avec elle toujours plus d'honneurs, le dernier en lice étant une participation aux Entretiens Jacques-Cartier, en France.

Avec son projet sur les additifs alimentaires, Isabelle s'est d'abord fait connaître à l'Expo-Sciences régionale il y a maintenant neuf mois, avant de participer au volet pan-québécois, puis pan-canadien à Edmonton et finalement, aboutir à Lyon la première semaine de décembre, tout comme un autre Sherbrookoise, David Laflamme.

C'est en lisant la liste des ingrédients inscrits sur différents aliments qu'elle consomme que Isabelle a eu l'idée de son projet. «Je voulais sensibiliser les gens à l'alimentation. On ne s'en rend pas compte, mais ce qu'on lit sur les étiquettes n'est pas toujours bon. Je me suis aperçue que les additifs alimentaires n'intéressaient pas les gens parce qu'ils n'y comprenaient rien. J'ai donc vulgarisé la matière», explique-t-elle enthousiaste.

Voilà quatre ans qu'elle prend part à l'Expo-Sciences, ouvrant même la voie à plusieurs jeunes du Collège Sacré-Coeur, où elle a terminé son secondaire en mai dernier. Peu à peu, ses projets sont devenus sujets d'une véritable passion.

«La première année, j'ai commencé avec trois affiches et un aquarium pour parler des pluies acides et cette année, j'avais plein d'information et même 18 bouteilles de produits différents que l'on retrouve dans les aliments», raconte-t-elle.

La jeune femme de 17 ans, maintenant étudiante au Collège de Sherbrooke, n'hésite pas à consacrer des heures à son projet, tellement son enthousiasme est grand. Mais elle parle aussi avec un grand sourire de la belle camaraderie qui se développe entre les participants d'une Expo-Sciences.

«En France, nous étions un groupe de 21 Québécois et c'était vraiment un beau voyage. On a pu voir les différences avec les Expo-Sciences des Français, on a visité plusieurs endroits, on a mangé dans les grands restaurants, c'était super», lance-t-elle.

Le tout était offert gratuitement puisque la participation aux Entretiens Jacques-Cartier, entre Rhône-Alpes et le Québec, découle de l'Expo-Sciences pan-québécoise.

«Les gens pensent parfois qu'on ne fait que travailler dans nos livres, mais ce n'est pas vrai. On a une très grande vie sociale et surtout, on se fait plusieurs amis en participant à ces projets. On a des goûts communs et je pense aussi qu'on rêve tous à un même but, atteindre l'Internationale», glisse Isabelle.

L'Internationale est le summum de l'Expo-Sciences et réunit des gens de partout à travers le monde. Isabelle songe déjà à participer à l'événement régional l'année prochaine, avec comme espoir secret de se rendre au but ultime.

«Mais je le fais avant tout pour moi, lance cette étudiante en soins infirmiers. J'aime faire des recherches, travailler dans les sciences et même si je ne veux pas travailler dans le domaine scientifique, j'ai pris quelques cours en sciences pures, pour mon plaisir.»

Imacom, Christian Landry  
Isabelle Ledoux se passionne véritablement pour les belles expériences résultant de l'Expo-Sciences.

**MARIELLE GROLEAU**

Décor de ville  
et de campagne

**DÉJÀ 1 AN** Les Dollars sont en Fête!

**TOUT, TOUT est réduit!**

**20% À 50%**

sur marchandise en magasin

Courtepointes - Housses -  
Douillettes - Accessoires  
- Rideaux - Papiers peints et plus!

Venez en profiter aujourd'hui!  
(En vigueur jusqu'au 8 janvier 2000)

1338, rue King Ouest, Sherbrooke  
Tél.: 819.566.5175

# Le futur est aujourd'hui



**focus 2000**  
LX berline

- Moteur de 2 L, 4 cyl.
- Transmission manuelle 5 vitesses
- Antidémarrage SecuriLock™
- 5 passagers
- Siège du conducteur à hauteur réglable
- Banquette arrière divisée 60/40
- Commande intérieure d'ouverture du coffre
- Rétroviseurs à réglage manuel
- Radio AM/FM stéréo

**14 895\$\*** ou **209\$\*\***/mois

Location 36 mois  
Avec mise de fonds de 1995 \$  
Transport inclus



**focus 2000**  
SE familiale

- Moteur de 2 L, 4 cyl.
- Transmission manuelle 5 vitesses
- Climatiser
- Antidémarrage SecuriLock™
- Entrée sans clé à télécommande
- Verrouillage des portes électrique
- Radio AM/FM stéréo
- Essuie-glace arrière intermittent
- Porte-bagages
- Cache-bagages

**17 595\$\*** ou **259\$\*\***/mois

Location 36 mois  
Avec mise de fonds de 1995 \$  
Transport inclus

Choisissez le paiement qui vous convient le mieux

	focus 2000 LX berline	focus 2000 SE familiale
Mise de fonds ou échange équivalent	Mensualité location 36 mois	Mensualité location 36 mois
1 995 \$	209 \$	259 \$
995 \$	239 \$	289 \$
0 \$	269 \$	319 \$



**focus 2000**  
ZX3

exigez **recevez**



VOS CONCESSIONNAIRES FORD DU QUÉBEC

www.fordquebec.com



\*Achat: Transport (700 \$) et taxes applicables en sus. \*\*Location: Transport inclus. Aucun dépôt de sécurité requis. Mise de fonds et première mensualité exigées. Immatriculation, assurances et taxes en sus. Sous réserve de l'approbation du crédit. Des frais de 0,08 \$ du kilomètre après 60 000 kilomètres et d'autres conditions s'appliquent. Voyez votre concessionnaire pour obtenir tous les détails.

## Personnalité de «Chez nous»



SOEUR PAULINE  
BÉLANGER

## La Tribune

## MÉRITE ESTRIEN

## Le regard de la compassion

«**S**eul, on n'est pas capable de mener à bien plusieurs projets, c'est la force d'un groupe qui compte.»

Bien connue dans le quartier ouest de Sherbrooke pour son bénévolat, Soeur Pauline Bélanger participe aux paniers pour les familles démunies, au dîner de Noël pour les personnes seules, à la soirée du millénaire, à la table de concertation EPE Saint-Joseph, à des projets d'économie collective et encore plusieurs autres activités.

Mais c'est avec modestie que, plusieurs fois au cours de l'entrevue, elle lancera qu'elle n'est qu'une bénévole parmi tant d'autres, qui s'implique au sein de son quartier pour aider à le dynamiser tout en luttant contre la pauvreté.

Cette bénévole au grand cœur fait partie de la communauté des Soeurs grises. Native de Coaticook, elle a travaillé comme infirmière dans le Nord du Manitoba et aux États-Unis, avant d'oeuvrer pendant plus de 13 ans à l'hôpital d'Youville, maintenant l'Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke.

«En 1986, dans un désir de partage de temps et de salaire, j'ai décidé de travailler à temps partiel. C'est comme cela que j'ai commencé à m'impliquer ailleurs que dans le milieu hospitalier, j'ai aidé à démarrer Moisson-Estrie et les Cuisines collectives», confie-t-elle.

Il y a six ans, elle est également devenue

agente de pastorale sociale pour les paroisses Immaculée-Conception et Saint-Joseph. Son implication dans les projets de la communauté a une nouvelle fois grandi.

«Plus on s'engage, plus on est reconnu et plus les gens nous sollicitent, dit Sr Pauline. Mon rôle est surtout d'interpeller les gens parce que plusieurs ont le goût de faire du bénévolat, mais attendent qu'on aille les chercher.»

## BÉNÉVOLAT

Petit à petit, les projets ont d'ailleurs fusé dans le quartier ouest et plusieurs paroisses prennent maintenant exemple sur celles d'Immaculée Conception et Saint-Joseph, où l'Église et la communauté se retroussent les manches pour aider les leurs.

La soirée du 31 décembre s'annonce d'ailleurs grandiose pour les résidents du quartier qui sont invités à participer à la soirée fraternelle «Les cœurs solidaires».

C'est les yeux brillants que Sr Pauline en parle, elle qui prépare cet ambitieux projet depuis le mois de février avec une douzaine d'autres personnes du comité.

«Nous avons conçu une fresque musicale en quatre tableaux, rappelant l'histoire du quartier ouest et de la ville de Sherbrooke, avec des musiques de l'époque, l'arrivée

des Néo-Canadiens et les personnages fondateurs comme Monsieur McMannamy», explique la religieuse.

Mais surtout, cette soirée particulière se veut une fête chaleureuse pour fraterniser et tendre la main.

Un des nombreux projets qui lui tiennent à cœur donc.

Car le bénévolat est dans son cas devenu un mode de vie depuis longtemps, d'abord au sein de sa congrégation religieuse, puis auprès de ses concitoyens. Elle va y puiser une grande source d'enrichissement.

C'est encore avec le sourire qu'elle parle du grand bis organisé à chaque période des fêtes pour cuisiner, avec plusieurs bénévoles, du ragout, des tartes et des tourtières qui sont destinés aux personnes seules.

La chaleur humaine et la compassion se lisent ainsi dans son regard.

Lorsqu'elle était infirmière à Youville, Sr Pauline veillait d'ailleurs à distribuer tendresse et amour aux patients malades. «Je me souviens d'une petite dame qui, chaque fois qu'on passait devant elle, nous disait "j'ai soif". C'était sa façon à elle de demander de l'attention. C'est ce que tout le monde recherche.»

Aujourd'hui, cette religieuse a étendu ses activités à la communauté où elle vit. «Une personne qui se marie et a des enfants se donne à cela, moi je me consacre à l'oeuvre du Seigneur en aidant les gens.»

Le « Mérite Estrien » vous est présenté par l'équipe de la succursale de Sherbrooke de CLARICA, autrefois le Groupe La Mutuelle.

Tous les  
lundi

La personnalité de « Chez-nous »  
à La Vie en Estrie à 11 h 30 sur

TELÉ 7



CLARICA<sup>MC</sup>

01079

## Des trucs pour rester mince pendant les Fêtes

□ L'ex-championne Nathalie Lambert a développé des habitudes pouvant aider à ne pas engraisser malgré les tentations

### Sherbrooke

**S**i vous avez entrepris de faire régulièrement de l'activité physique, ce n'est certainement pas le temps de mettre de côté vos bonnes habitudes. La période des Fêtes est l'une des pires de l'année pour briser une routine saine et de la bonne forme physique.

Aliments gras en quantité industrielle, alcool à toute heure du jour et de la nuit, combinaisons alimentaires souvent déficientes, etc. La tentation sera grande de «s'évacher» dans le divan entre les repas. Adieu la forme olympique!

La championne de patinage de vitesse, Nathalie Lambert, a développé des trucs pouvant aider à ne pas perdre le rythme malgré les nombreuses tentations. «Avant d'aller manger ou de prendre un verre dans un bar, j'invite mes amis à faire un peu d'exercice au gym. On perd des livres avant d'aller en reprendre...»

«Il y a des moyens de faire des combinaisons entre l'exercice physique et les repas. Pour se rendre à un endroit,

on peut garer sa voiture un peu plus loin et marcher pour s'y rendre», ajoute celle qui est devenue communicatrice sportive. «Pourquoi ne pas faire une pierre deux coups?»

Pour ce qui est des repas, «ne jamais en sauter parce qu'on a trop mangé au repas précédent. Plusieurs pensent qu'il suffit de ne pas manger pour compenser les excès. Ce n'est pas ça qu'il faut faire.»

«Il faut privilégier les repas complets. Éviter de se gaver de chips. Le gros bon sens, quoi», complète la triple championne du monde en patinage de vitesse.

### Des Fêtes Boeuf

Si Mme Lambert peut ainsi conseiller les Québécois et Québécoises, c'est qu'elle a entrepris une tournée provinciale commanditée par le Centre d'information sur le boeuf. La campagne a pour but de faire connaître la variété alimentaire, notamment via les pièces de boeuf qu'on retrouve sur le marché.

«Les diététistes s'entendent pour dire que la viande rouge ne fait pas nécessairement engraisser. Le boeuf d'au-



Imacom, Martin Blache

Il existe une foule de trucs pour ne pas trop prendre de kilos durant le temps de Fêtes, explique la championne Nathalie Lambert, porte-parole du Centre d'information sur le boeuf.

jourd'hui contient 50 pour cent moins de gras que celui d'il y a 20 ans. Moins gras que le saumon.»

La grande olympienne suggère aussi aux femmes de consommer plus de viande de boeuf pour éviter plusieurs déséquilibres physiques. «80 pour cent des femmes n'ont pas assez de fer. Ça provoque souvent des maux de tête, des allergies et de l'anémie. On retrouve le même problème chez 55 pour cent des hommes.»

«Moi-même j'ai déjà fait de l'anémie. Je n'en fait plus aujourd'hui, mais en 1988 ça avait bousillé ma saison de patin. Nous les femmes sommes plus à risque pour ça.»

### Des médailles

Nathalie Lambert, détentrice de 23 médailles, dont quatre aux Jeux olympiques, demeure active depuis qu'elle a accroché ses patins en 1998. On peut la voir au Réseau des Sports (RDS) comme commentatrice. Dans la revue *Coup de Pouce*, elle signe une chronique sur la forme physique et le mieux être. Elle agit aussi à titre de directrice des ventes dans un club sportif de la région de Montréal.

«J'aime bien ma nouvelle vie», assure-t-elle, en entrevue à *La Tribune*. «Le groupe patinage de vitesse me manque un peu. Il me manque la proximité avec la gang.»

«Mais je voyage et j'ai plus de temps libre», ajoute Mme Lambert, nouvelle mariée depuis environ trois mois avec Daniel Gaudette, un éducateur physique spécialisé pour les gens de l'âge d'or.

## Vision des années 2000

Pierre Reid:  
après le  
rectorat



par  
Patrick  
Laramée

